



UNE CROISSANCE DE LA CIRCULATION RELATIVEMENT FORTE EN 1992

Roland Curtet Maurice Girault

Il est possible d'apprécier assez précisément l'évolution de la circulation en France grâce à de nombreux indicateurs: parc automobile, nombre de vignettes délivrées en novembre - décembre, kilométrages annuel moyens, indices sur le réseau national. Le bouclage sur les consommations de carburant assurant une assez grande précision.

Cet article fournit une estimation de la circulation en France par catégorie de véhicules et des consommations de carburant correspondantes (1). La circulation augmente globalement de 3,2% et les livraisons totales de carburant de 2%. Le détail de ces estimations est donné dans le rapport de la Commission des Comptes des transports pour 1992 (JUIN 1993).

Poursuite de la croissance du parc total

La croissance du parc se poursuit, à peine ralentie en 1992; le nombre de vignettes délivrées en novembre - décembre (28,64 millions) croît de 1,8 % (après + 2 % fin 1991).

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles retient une croissance un peu plus faible (+ 1 %), davantage ajustée sur les véhicules de moins de 10 ans qui roulent le plus.

C'est toujours le parc des véhicules utilitaires légers qui augmente le plus (1,4%), mais à peine, leurs immatriculations ayant chuté en 1992, suite à la disparition de l'avantage fiscal dont ils disposaient. Le parc de voitures augmente de 1 % et celui des poids lourds de plus de 5 t. de 0,6%.

Assez forte progression des kilométrages annuels moyens

Ce paramètre varie assez peu depuis 1973. Plusieurs sources sont disponibles. Le panel Secodip indique une croissance sensible du kilométrage annuel moyen en 1992 (+ 2,4 %) alors que l'INRETS la chiffre à 1,5% à partir de l'enquête de conjoncture de l'INSEE.

Nous retenons une croissance de 2% de ce kilométrage annuel moyen, et de 3% de la circulation totale des voitures (- 1% pour les voitures essence et +13,6% pour les voitures diesel). La circulation des voitures étrangères progresse assez fortement d'après les statistiques du tourisme.

Circulation en France

milliards de véh-km

	1990	1991	1992	91/90	92/91
Voitures	317	324	334	2,2%	3,1%
Utilitaires légers	67	71	73	6,0%	2,8%
Poids lourds	22,7	23,2	23,7	2,2%	2,2%
Motos et divers	7,7	7,8	7,8	1,3%	0%
Voitures étrangères	18	19	20	3,3%	7,0%
Poids lourds étrangers	3,3	3,4	3,5	1,3%	3,3%
Circulation totale	436	448	462	2,8%	3,1%

CIRCULATION

Avec une croissance du kilométrage des utilitaires légers (VUL) similaire à celle des voitures, leur circulation augmente alors de 2,8% (- 9% pour les VUL essence et +11% pour les VUL diesel, compte tenu de l'évolution des parcs correspondants).

Une circulation poids lourds tirée par l'international

Les trafics des véhicules français de transport routier de marchandises progressent de 2,4 % en t-km et en véhicules-km en 1992 (source OEST enquête TRM).

L'activité internationale est restée porteuse pour le pavillon français en 1992 (les t-km augmentent de 7 %), sensiblement moins pour le pavillon étranger (+ 1 %). Nous ne disposons pas de données récentes sur le transit dont la très forte progression jusqu'en 1989-90, a dû se ralentir par la suite avec les difficultés économiques de la Grande-Bretagne, de l'Espagne et du Portugal. Nous retenons une croissance des trafics des poids lourds étrangers de 3,3%.

Soit pour l'ensemble des poids lourds, y compris les autocars, + 2,7 %.

La circulation en France de l'ensemble des véhicules français et étrangers (voitures, petits utilitaires, poids lourds) **progresses alors de 3,2 % en 1992** selon notre analyse détaillée (l'incertitude portant plutôt sur la circulation des véhicules étrangers).

Cette estimation est validée par le bouclage sur les consommations de carburant, qui progressent de 2% en 1992 alors que les consommations unitaires poursuivent leur diminution d'un peu plus de 1% par an.

Poursuite de la baisse des consommations unitaires

La consommation unitaire des voitures essence cesse de diminuer en 1992 (cf. panel Secodip) du fait d'une augmentation plus forte de la circulation en ville (tout particulièrement au premier trimestre 1992), de la diffusion du supercarburant sans plomb et de l'équipement des voitures en pot catalytique.

La consommation "aux 100 km" des voitures diesel diminue de 1 %. Ces véhicules diesel consomment moins que les véhicules essence (6,62 l/100 km pour une consommation moyenne du parc de 8,05 l/ 100 km), aussi la poursuite de la dieselisation induit un effet de structure à la baisse.

Pour l'ensemble du parc de voitures couvert par le panel Secodip, la consommation unitaire diminue de 1,1 % .

Evolution des consommations unitaires (litres aux 100 km)

	89	90	91	92
voitures essences	-1,0%	-1,3%	-0,7%	0,0%
voitures diesel	-2,1%	-2,0%	-0,6%	-1,0%
ensemble des voitures	-1,8%	-1,8%	-1,3%	-1,1%
PL de plus de 3 t de ch. utile	-0,6%	0,0%	-0,6%	-0,6%
Poids lourds 38-40t	-1,1%	1,3%	-1,3%	-0,9%

Sources: panel SECODIP pour les voitures, et enquête TRM-OEST et enquête prix de revient DTT pour les PL

CIRCULATION

Les consommations de carburant des différents véhicules: forte croissance pour les voitures et les VUL diesel

Les livraisons totales de carburant augmentent de 2 % en 1992, (selon les statistiques de facturations que nous utilisons habituellement pour les données annuelles; alors que les sorties de raffineries augmentent davantage), soit +6% pour le gazole et - 2% pour l'essence et le super.

La circulation et la consommation des petits utilitaires essence diminuent de 6,5 % parallèlement à l'évolution du parc, celles des petits utilitaires diesel augmentent de 8 % (le parc diesel correspondant croît de 10 %).

La consommation des motocyclettes se stabilise en 1992, et celle des voitures essence diminue de 1,4 %, pour des livraisons totales d'essence et de super qui diminuent de 2 %.(cf .tableau de bilan des consommations de carburant de 1990 à 1992).

La consommation des voitures diesel augmente de 12 % (le parc augmente de près de 14 %) , celle des autobus et autocars se stabilise, et celle des poids lourds progresse de 1,7 % seulement à cause de la baisse de la consommation unitaire qui se poursuit. (Les consommations unitaires des PL de 38 - 40 t. avaient augmenté en 1990. La diminution constatée auparavant reprend en 1991 : - 1,3 % selon l'enquête DTT).

Bilan des consommations de carburant 1990-92

milliers de m3

	1990	1991	1992	91/90	92/91
Consommation d'essence et supercarburant					
Deux roues	680	690	690	1,5%	0,0%
Voitures	20 823	20 328	20 095	-2,4%	-1,1%
Utilitaires légers	2 450	2 300	2 100	-6,1%	-8,7%
Total des livraisons	23 953	23 318	22 885	-2,7%	-1,9%
Consommation de gazole					
Voitures	5 400	6 080	6 850	12,6%	12,7%
Bus et cars	900	950	960	5,6%	1,1%
Utilitaires légers	4 250	4 800	5 200	12,9%	8,3%
Poids lourds	9 611	9 806	9 963	2,0%	1,6%
Total des livraisons	20 161	21 636	22 973	7,3%	6,2%

Progression de la circulation sur autoroutes concédées de 5 %

Les indices de parcours sur le réseau national augmentent de 1,5 %, soit +0,3% sur routes nationales, +3,4 % sur autoroutes concédées. Mais ces indices ne prennent pas en compte les dernières mises en service d'autoroutes qui ont été importantes dans les années récentes.

La circulation sur autoroutes concédées progresse en fait de 5%, avec par exemple une quasi stabilité sur l'axe Lille - Paris - Marseille, et une croissance de 11,5 % sur l'axe alternatif Calais - Reims ouvert en 1992.

La circulation effective sur autoroutes et routes nationales progresse donc d'environ 2 %, soit sensiblement moins que la circulation totale en France.

Rappelons que le réseau national ne supporte qu'un tiers de la circulation totale. **La circulation en ville et sur les routes départementales et locales représente les deux autres tiers. Par différence, on en déduit qu'elle augmente de 3,7 % en 1992.**

CIRCULATION

Circulation par réseaux	mds de véh-km			évolution annuelle	
	1990	1991	1992	91/90	92/91
Non urbain :					
autoroutes concédées*	42,5	45,2	47,5	6,4%	5,0%
autres autoroutes**	25	26	27	5,3%	2,1%
Total autoroutes	67	72	74	6,0%	3,9%
Routes nationales	77	78	79	1,4%	0,3%
Réseau national	144	150	153	4,2%	2,0%
Routes départementales et communales	173	177	183	2,1%	3,7%
Total non urbain	298	305	315	2,6%	3,0%
Urbain					
agglomération + 5000 hab	119	121	126	2,1%	3,7%
Circulation totale	436	448	462	2,8%	3,2%
hors réseau national	292	298	309	2,1%	3,7%

Sources: SETRA, USAP et synthèse OEST

* Il s'agit des distances totales parcourues sur autoroutes à péage

** Ces autoroutes non concédées supportent environ 80% de circulation urbaine

La circulation en ville reprendrait en 1992 après le creux de 1991 (probablement lié à la crise du golfe).

La circulation sur le réseau départemental bénéficie en 1992 des reports occasionnés par les barrages des routiers.

L'assez forte croissance de la circulation en 1992 peut être reliée au contexte de l'année marqué par des prix des carburants en baisse sensible. Ce facteur a contribué à la vive progression de la circulation sur le réseau national de 1986 à 1991. En 1992 en revanche, c'est en ville et sur le réseau départemental et local que la circulation progresse le plus. ■