

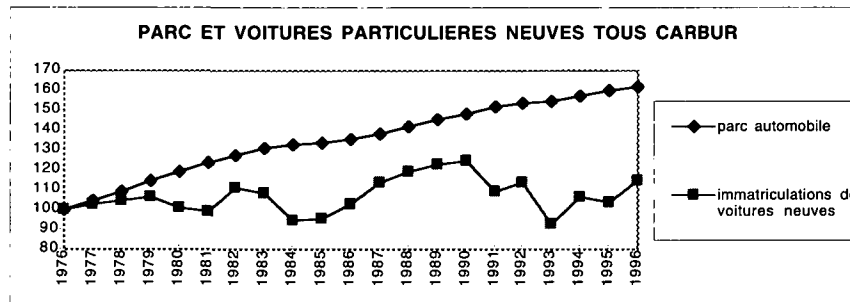
# LA DIÉSÉLISATION DU PARC AUTOMOBILE



Jean-Claude METEYER

La part des véhicules diesels dans le parc de voitures particulières est passée de 2% en 1975 à presque 30% aujourd'hui. Les raisons de cet engouement pour le diesel sont multiples : différentiel de TIPP important mais stable dans le temps, forte croissance de l'offre de modèles diesels, consommation réduite, vignettes et cartes grises plus avantageuses pour le haut de gamme. Enfin, et cela vaut pour tous les véhicules, quel que soit le carburant, il faut citer le progrès technique (vitesse, confort, fiabilité, longévité) qui rend l'usage de la voiture plus universel et favorise une augmentation du kilométrage annuel. Si les consommateurs fondaient uniquement leurs choix sur la rationalité économique, la part des diesels devrait être plus élevée. L'exemple du Royaume-Uni montre toutefois qu'un alignement de la TIPP du diesel sur celle de l'essence pourrait ramener le taux de diésélisation des voitures neuves à environ 15%. L'Allemagne est parvenue au même résultat en offrant des primes pour l'achat de véhicules moins polluants et en réduisant le montant de leur vignette.

Dans cette note de synthèse\*, on se référera aux estimations du comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) pour le parc automobile total et aux statistiques diffusées par le SES pour les immatriculations de véhicules neufs ou d'occasion. Les mêmes sources sont utilisées pour leurs sous ensembles : diesel, essence, puissance fiscale.



**Le progrès technique favorise la diésélisation**

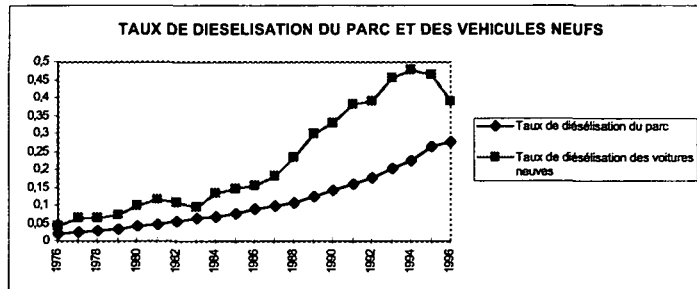
Les immatriculations d'automobiles en France oscillent autour d'une valeur moyenne qui est assez stable. Elles sont passées de 1,86 millions en 1976 à 2,13 millions en 1996, ce qui représente une croissance de seulement 15%. Sur cette même période, le parc automobile a augmenté de 62% pour atteindre 25 millions de véhicules. Le CCFA estime par ailleurs que l'âge moyen des véhicules a augmenté, y compris ces dernières années, malgré les primes liées à la mise à la casse des véhicules anciens de 1994, 1995 et 1996. L'amélioration des performances, du confort et de la fiabilité, prennent une part importante dans la croissance des trafics à longue distance et sur autoroute qui constituent les segments les plus dynamiques de la demande routière et favorisent la diésélisation.

La croissance du parc ne s'accompagne pas d'une augmentation des immatriculations de véhicules d'occasion. Ainsi la durée de possession moyenne d'une automobile croît-elle également.

Les dépenses des ménages pour l'acquisition ou l'usage de voitures particulières ont progressé toutes deux de 38% (en francs constants) en vingt ans. Ce taux est supérieur à la progression des immatriculations et traduit donc un renchérissement des automobiles à l'achat qui va de pair avec le progrès technique. Il est inférieur à la croissance du parc, ce qui marque par contre une diminution du coût d'usage par véhicule.

\* La note est basée sur les travaux réalisés au SES par Mlle Sophie Chauveau.

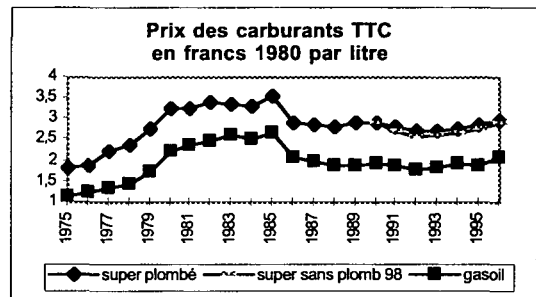
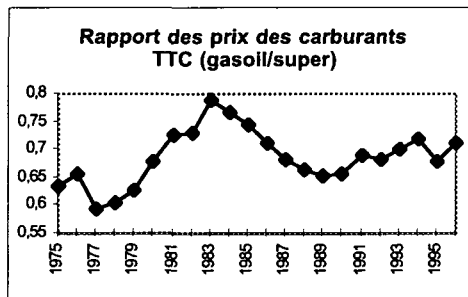
# PARC AUTO



En vingt ans, le taux de dieselisation des voitures neuves est passé de 4% à 39%, avec un maximum de 48% en 1994. La dieselisation du parc suit très naturellement celle des voitures neuves. Elle est passée de 2% en 1976 à presque 30% aujourd'hui. En conséquence, le parc diesel est sensiblement plus jeune que le parc essence. Au 31 décembre 1995, 70% des voitures particulières diesels avaient moins de sept ans contre 43% pour celles à essence.

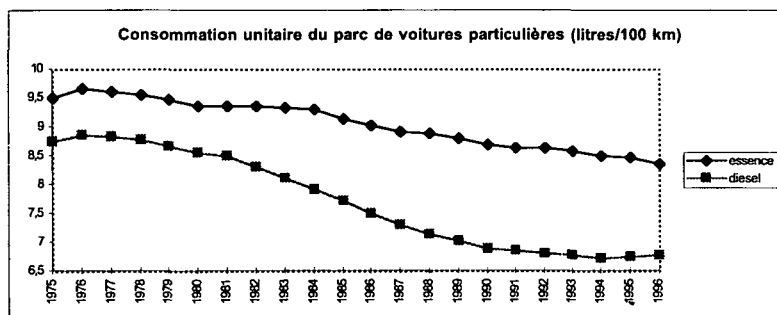
## La dieselisation du parc a des causes multiples

Les différences d'accises entre le diesel et l'essence sont souvent présentées comme la cause première, voire exclusive, de la dieselisation du parc et l'écart de prix d'achat des automobiles comme son principal frein. La situation mérite une approche moins lapidaire. Les déterminants de la dieselisation sont en effet multiples et il faut ajouter à l'effet des accises et du progrès technique : le différentiel de consommations unitaires, l'offre croissante de modèles diesels et, pour les modèles les plus chers, un avantage sur le coût des vignettes et cartes grises.



## Une différence de prix des carburants assez stable au fil des ans

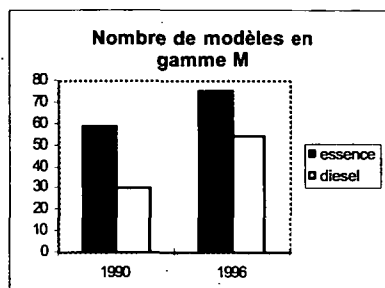
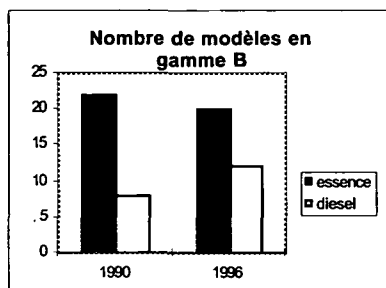
L'interprétation du graphique de gauche est délicate. Le prix relatif du gasoil augmente en effet de 12,5% de 1976 à 1996, ce qui est un frein à la dieselisation, mais il décroît fortement de 1984 à 1989, période au cours de laquelle la vente des modèles diesels s'est nettement accélérée. En fait, les écarts de prix TTC (en francs de 1980) entre diesel et essence sur vingt ans fluctuent autour d'une valeur moyenne de 0,88 F par litre sans que l'on puisse détecter une tendance à la hausse ou à la baisse. Dans ces conditions, l'évolution du rapport des prix du diesel et de l'essence est similaire à celle des prix de ces deux carburants à la pompe comme le montre le rapprochement des deux graphiques ci-dessus. La croissance des prix des carburants, +44% pour l'essence et +65% pour le gasoil, est nettement supérieure à celle du poste consommation de carburants et lubrifiants des ménages qui n'a augmenté que de 31%. La différence s'explique par une réduction des consommations unitaires des automobiles et par la dieselisation du parc.



## PARC AUTO

**Un écart de 1,6 litre sur la consommation moyenne aux 100 km en faveur du diesel**

La consommation unitaire moyenne des véhicules particuliers à essence a baissé de 12% sur la période sous revue et celle des diesels de 22%. Alors que l'écart de consommation moyen était de 0,8 l/100 km en 1975, il est maintenant de 1,6 litre après être passé par un maximum de 1,8 litre en 1991. Cet écart s'accroît de façon importante de 1983 à 1991, comme le taux de diésélisation. Même pour les modèles de bas de gamme la différence est couramment de l'ordre de 1 litre.



**Une offre plus dynamique pour les modèles diesels**

On décompose traditionnellement l'ensemble des voitures en cinq gammes :

*Le bas de gamme inférieure (A),* qui regroupe toutes les petites voitures urbaines comme la twingo ou la Fiat panda. Cette gamme ne comporte pas encore de versions diesels.

*Le bas de gamme supérieure (B),* composé également de petites voitures mais plus puissantes et plus grandes comme la Renault Clio ou la Peugeot 106.

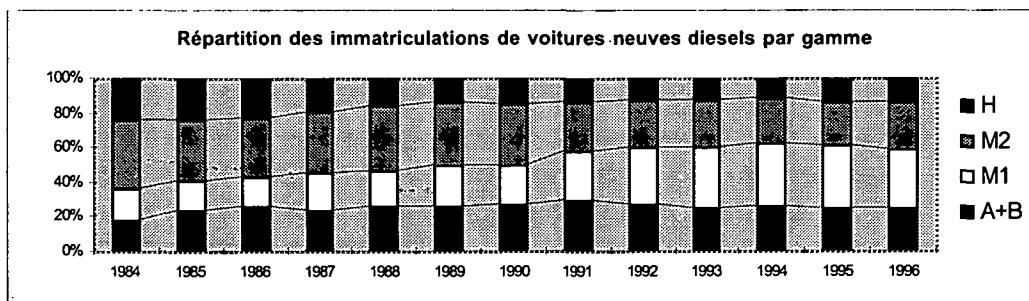
*La gamme moyenne inférieure (M1),* qui regroupe des voitures comme la Peugeot 306 ou la Renault 19.

*La gamme moyenne supérieure (M2),* qui regroupe des voitures comme la Peugeot 406 ou la Renault 21.

*Le haut de gamme.*

L'offre de modèles diesels est apparue en 1976 pour la gamme moyenne et en 1983 pour la gamme B et elle a ensuite crû plus rapidement pour ces deux gammes que l'offre de modèles à essence correspondants.

**Les modèles des gammes inférieures sont majoritaires dans les immatriculations de voitures neuves diesels**

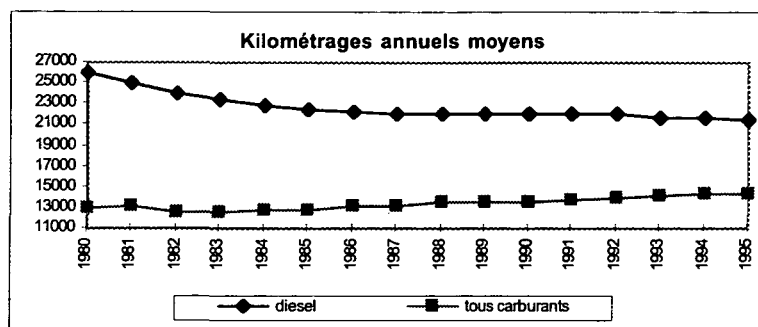


Source : CCFA

La répartition des immatriculations de véhicules diesels subit de grands bouleversements au cours de la période 1984-1996. Alors que les véhicules des classes A et B étaient absents en 1982, leur part de marché dans l'ensemble des véhicules diesels atteint 25% en 1996. La part de la gamme M1 augmente également rapidement en passant de 18% à 35%. Cependant, la diésélisation des voitures neuves est toujours d'autant plus forte que l'on monte en gamme. En 1996, elle était de 21% en gamme A+B, de 45% en gamme M1, de 61% en gamme M2 et de 65% pour le haut de gamme. Cette gradation traduit bien celle

## PARC AUTO

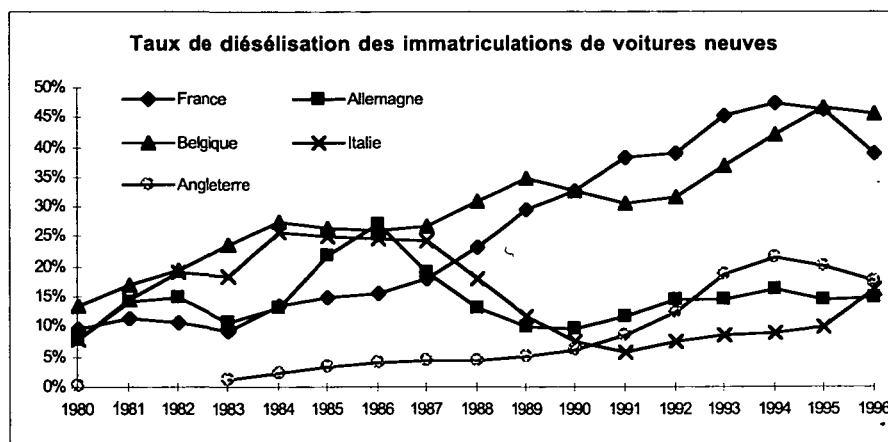
des avantages du diesel sur l'essence. Les avantages fiscaux liés à la possession ou à l'achat d'une voiture paraissent même ne concerner que les gammes supérieures. Le marché des automobiles diesels, haut de gamme compris, est en effet caractérisé par un resserrement des puissances de 4 cv à 7 cv avec une prépondérance (52%) des véhicules de 6 cv. Les modèles de puissances supérieures concernent des véhicules spéciaux tels que les 4 X 4. Par comparaison, le parc essence comporte plus de véhicules de 7 cv (23% contre 14%) ou supérieurs à 7 cv (17% contre 6%).



Source SES

**La diésélisation du parc pourrait être encore plus élevée**

Le kilométrage annuel moyen, tous modes de carburation confondus, est en augmentation légère mais régulière de 1983 à 1994. La diminution constatée pour les véhicules à essence traduit un glissement des plus gros rouleurs vers le diesel. L'écart entre le kilométrage des voitures diesels et à essence s'est stabilisé depuis 1987 à un niveau relativement élevé de 10 000 km/an. Le kilométrage annuel des voitures à essence est supérieur au kilométrage pivot au dessus duquel il devient plus intéressant, d'un strict point de vue économique, d'opter pour le diesel. Cette constatation confirme une étude de l'INRETS selon laquelle le consommateur serait souvent irrationnel et sous-évaluerait les avantages du diesel. On peut aussi penser qu'il est sensible à ses inconvénients concernant le confort et les performances. L'écart de prix à l'achat peut aussi surdéterminer le choix des ménages compte tenu du caractère immédiat de la dépense. Cet écart varie en moyenne de 7% à 15% entre le haut et le bas de gamme.



**Les politiques fiscales ont un impact fort sur la diésélisation du parc**

Les caractéristiques propres aux voitures diesels, jointes à une taxation favorable, ont engendré une forte croissance du parc diesel en France. Cette situation n'est pas unique puisque le taux de diésélisation est par exemple du même ordre en Belgique. Une politique tarifaire plus neutre entre les divers carburants ramènerait certainement la part du diesel dans les immatriculations de voitures neuves à environ 15%. C'est en tout cas l'enseignement majeur que l'on peut tirer des politiques fiscales conduites en Italie, au Royaume-Uni et en Allemagne.