

PARCOURS MOYENS DES VOITURES AU 2^{ème} TRIMESTRE 1991 : LE CREUX DE L'HIVER N'EST PLUS QU'UN SOUVENIR

Roland CURTET

**Legère baisse des
kilométrages
moyens**

Le panel secodip comprend 3300 voitures. Les conducteurs remplissent des carnets de feuillets hebdomadaires dans lesquels sont notés les achats de carburant et les kilométrages au compteur. Les trajets de plus de 200 km sont également décrits : origine, destination, longueur, etc.

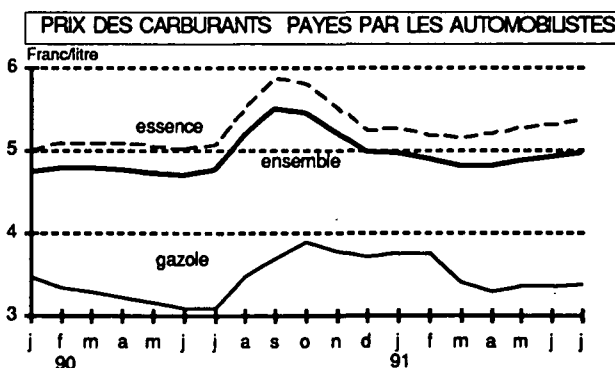
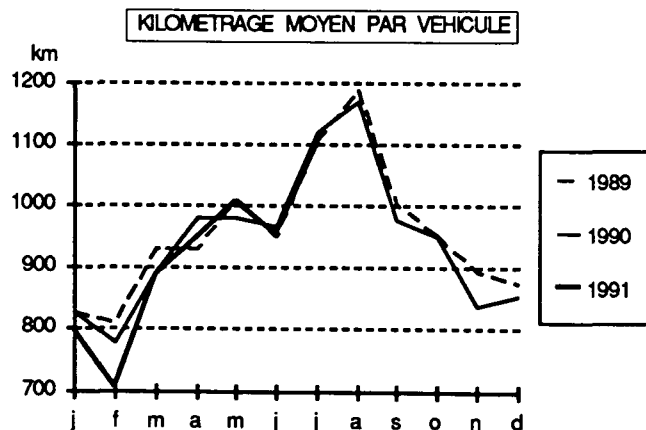
La distance moyenne parcourue a diminué de 0,6 % par rapport au 2^{ème} trimestre 1990. Seul, le mois de mai se situe à un niveau plus élevé qu'en 90, ce qui peut s'expliquer par plus de déplacements de loisirs. En effet, la fête de Pentecôte tombait en mai, et non en juin comme l'année précédente. Cette interprétation semble confirmée par la part de kilométrage en ville, passée de 26 % en mai 90, à 24 % en mai 91. Pour les voitures diesel, la variation est encore plus forte, de 22 % à 17 %.

	2.trimestre	kilométrages moyens en France			achats de carburant		
		1990	1991	évolution	1990	1991	évolution
tous carburants	avril	980 km	948 km	-3,3%	81,3 l	78,0 l	-4,1%
	mai	980 km	1009 km	-3,0%	79,5 l	80,7 l	1,4%
	juin	969 km	954 km	-1,6%	79,1 l	76,1 l	-3,7%
	total	2929 km	2911 km	-0,6%	239,9 l	234,8 l	-2,1%
essence (super et ordinaire)	avril	888 km	842 km	-5,2%	77,1 l	73,6 l	-4,6%
	mai	884 km	894 km	1,1%	75,3 l	75,6 l	0,3%
	juin	872 km	850 km	-2,6%	74,8 l	71,7 l	-4,2%
	total	2644 km	2586 km	-2,2%	227,2 l	220,9 l	-2,8%
gazole	avril	1601 km	1535 km	-4,1%	110,0 l	102,2 l	-7,1%
	mai	1629 km	1631 km	0,1%	108,0 l	108,6 l	0,6%
	juin	1620 km	1524 km	-5,9%	108,0 l	100,4 l	-7,0%
	total	4850 km	4690 km	-3,3%	326,0 l	311,2 l	-4,5%

A noter la progression du supercarburant sans plomb : 21 % des panélistes ont acheté du sans-plomb (soit seul, soit en alternance avec les carburants plombés); ils étaient 17 % au trimestre précédent.

La consommation aux 100 km est en baisse (-1,3 %) par rapport à celle du 2^{ème} trimestre 91. En conséquence, les quantités achetées (en France) ont diminué de 2,1 %. Néanmoins, compte tenu de l'augmentation des prix au litre, les sommes dépensées par automobiliste ont augmenté de 1,1 %.

Après les sommets atteints en septembre et octobre 90, les prix sont redescendus, puis ont remontés depuis avril 91. Notons que les prix du gazole sont restés anormalement élevés de décembre à février, en raison des difficultés de raffinage dues à la crise du Golfe.



CIRCULATION

La concurrence du train paraît faible

Dans l'étude des trajets de plus de 200 km, une question variable est posée chaque trimestre. Au quatrième trimestre 1989, elle était ainsi formulée : «Ce trajet aurait-il pu être effectué en train?»

La réponse est «oui» dans seulement 21 % des cas. Les «non» représentent 14 %, et il reste 65 % d'indéterminés. Rappelons qu'à la question du premier trimestre 1989 : «pour ce trajet, avez-vous hésité à prendre le train?», la réponse était «oui» dans seulement 5 % des cas (cf. Notes de synthèse n°38, mai 1990). Dans le cas présent, les panélistes étaient invités à estimer le temps qu'ils auraient gagné ou perdu en prenant le train. Les réponses donnent une perte moyenne de 37 mn. Sur l'ensemble, 3 % seulement des automobilistes indiquent un gain. Ainsi est confirmé, à l'aide d'une formulation différente, le résultat du 1er trimestre 89.

Les automobilistes font des haltes tous les 220 km

Au premier trimestre 1990, la question était : »Combien d'arrêts de plus de 5 mn avez-vous effectués pendant ce trajet (y compris les achats de carburant)?» La moyenne générale est de 1,5 arrêt. Selon la longueur des trajets, nous trouvons:

longueur des trajets	nombre d'arrêts
200-300 km	0,9
301-400 km	1,3
401-500 km	1,5
501-600 km	1,9
601-700 km	2,4
> 700 km	3,4

Il en résulte une moyenne de 221 km, en accord avec les règles de sécurité généralement admises.

Les péages sont peu dissuasifs

Question du troisième trimestre 1990 : »Si les autoroutes étaient gratuites, auriez-vous parcouru plus de kilomètres sur autoroute pour ce trajet?» .

Réponses :	oui : 9 %
	non : 40 %
	indéterminé : 51 %

Ainsi, les automobilistes ne semblent-ils pas, dans l'ensemble, être très sensibles aux péages dans leur choix d'itinéraire. Même le niveau économique n'apparaît pas comme très influent, si l'on en juge par les pourcentages de «oui» suivant la classe économique-sociale:

classe économique-sociale	oui	non
aisée	8%	40%
moyenne-supérieure	9%	40%
moyenne-inférieure	9%	44%
modeste	13%	23%

En revanche, la distance totale parcourue semble avoir quelque importance, ce qui confirme la cohérence des réponses (plus un trajet est long, plus on a d'occasions d'abandonner l'autoroute):

longueur des trajets	part de "oui"
200-400 km	6%
401-600 km	10%
> 600 km	13%

Dans le cas «oui», on demandait le kilométrage supplémentaire sur autoroute. Les réponses donnent en moyenne 147 km sur 557 km au total. Donc un quart du parcours complet, ce qui n'est malgré tout pas négligeable. ■