

CONSOMMATIONS DE CARBURANTS DES VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE 1988-2005

Direction Générale de l'Énergie et des Matières Premières
Observatoire de l'économie de l'énergie et des matières premières
Observatoire de l'énergie
Décembre 2006

Les résultats suivants proviennent de l'exploitation du panel « SECODIP »¹ lancé en avril 1987. Ce panel suit les consommations de 3 300 voitures appartenant à des particuliers résidant en France (les véhicules de société ne sont pas observés). Il est la seule opération de cette ampleur disponible en France. (Méthodologie page 9)

Les points forts

- ▶ Poursuite de la baisse de la consommation moyenne aux 100 kilomètres (tous carburants) des voitures particulières : - 1,0 %
- ▶ Nouvelle progression du gazole : 54,2 % des volumes achetés par les ménages (contre 50 % en 2003 et 33 % en 1995).
- ▶ Légère diminution du kilométrage total parcouru par les ménages : - 0,5 %

1- Résultats généraux

Consommations moyennes pour l'ensemble des voitures particulières *

Unité : litre/100 km

	1988	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Consommation	8,55	8,25	7,75	7,76	7,73	7,63	7,63	7,57	7,49	7,47	7,40	7,27	7,16	7,09
dont :														
Supercarburants	8,88	8,68	8,43	8,49	8,38	8,30	8,34	8,32	8,13	8,19	8,09	7,95	7,83	7,80
Gazole	7,02	6,73	6,61	6,67	6,72	6,72	6,68	6,62	6,76	6,76	6,73	6,69	6,63	6,58

*à la suite d'une amélioration de la représentativité des résultats, les valeurs observées à partir de 1998 ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures. Toutefois, les écarts étant faibles, il a paru justifié de présenter l'ensemble de la série.

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Une baisse significative en 2005

Tendanciellement à la baisse depuis au moins 1989, la consommation en l/100 km s'est de nouveau réduite en 2005 : - 1,0 % sur l'ensemble des carburants, après - 1,5 % en 2004. Elle est en partie due à un meilleur respect des limitations de vitesse par les automobilistes, en conséquence de l'augmentation des contrôles effectués : sur tous les types de réseau, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ont été en retrait par rapport à 2004 ; ce sont les plus faibles des cinq dernières années, selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Elle résulte aussi de la baisse de consommation moyenne des voitures neuves (due en partie à un transfert vers le diesel).

En effet, les diminutions de consommation moyenne en l/100 km des voitures neuves se poursuivent sur les sept dernières années après la stagnation 1987/1996 : dans le détail, la baisse de - 15 % depuis 1997 se répartit en - 8 % sur l'essence et - 15 % sur le gazole. Il convient de noter que le changement de cycle conventionnel de consommation en 1997 ne permet pas de faire une évaluation sur dix ans des évolutions de consommation conventionnelle des voitures neuves (données Ademe).

1 : SECODIP : Société d'Études de la Consommation, Distribution et Publicité. Un panel est un échantillon de personnes que l'on suit dans le temps. Le financement du panel est assuré, en ce qui concerne les pouvoirs publics, par l'Observatoire de l'énergie, le Service économie, statistiques et prospective (SESP) du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, et l'Ademe.

... dans un contexte favorable

L'augmentation de la part des voitures diesel dans le parc participe à la baisse d'ensemble. Cette hausse tient à la part grandissante du diesel dans les immatriculations neuves (avec toutefois une stagnation en 2005 : 69,1 %, contre 69,2 % en 2004) et à la mise au rebut de vieilles générations de voitures surtout en motorisation essence (la part du diesel dans le parc total est encore bien inférieure à ce qu'elle est pour les voitures neuves). D'après les estimations du C.C.F.A., les voitures diesel représentaient 47 % du parc à la mi-2005 et 44 % à la mi-2004 contre 15 % au milieu de 1990.

Mais dans le détail, de 1995 à 2005, la consommation unitaire des voitures au super a baissé de 8,1 %, tandis que celle des diesel n'a que faiblement diminué (- 1,3 %). Cette différence d'évolution peut s'expliquer par des caractéristiques techniques : la puissance moyenne des voitures neuves s'est accrue de manière plus sensible en diesel (+ 37,2 %) qu'en essence (+ 32,9 %).

Néanmoins, la cylindrée moyenne des moteurs diesel a baissé de 6,3 % sur dix ans grâce notamment au progrès technique. Sur la même période, celle des voitures à essence a augmenté, mais elle est en baisse sur les trois dernières années.

... malgré des contraintes persistantes.

La masse à vide moyenne des véhicules neufs s'accroît : + 15,1 % sur l'ensemble, de 1997 à 2005, avec + 8,4 % sur les voitures à essence et + 9,1 % en diesel. Cet accroissement est la conséquence des améliorations en termes de sécurité et de confort. Les voitures diesel étant en moyenne plus lourdes (mais pas à puissance réelle égale), l'accroissement de leur part contribue à augmenter le poids moyen. En 2005, la masse moyenne globale a crû de 1,1 % par rapport à 2004, dont + 1,4 % en diesel et + 0,3 % en essence (source : Ademe).

L'obligation du pot catalytique sur les voitures neuves (à partir de 1993 pour l'essence, 1997 pour le gazole) a contribué à freiner les progrès en sobriété. En 1993, première année d'obligation du pot catalytique sur les voitures neuves à essence, la consommation conventionnelle moyenne a crû de 2,8 % dans cette catégorie. Sa part dans le parc est passée de 3 % des véhicules à essence au 1-1-93 à plus de 75 % au 1-1-2006.

Des systèmes électriques, de plus en plus développés, entraînent aussi une augmentation de consommation de carburant, ainsi que la climatisation qui ne cesse de progresser : au milieu de l'année 2000, 16 % des voitures en disposaient contre 43 % en 2005 (33 % pour les voitures à essence, 56 % pour les voitures diesel). Les véhicules diesel disposant de la climatisation consomment 10 % de plus que les autres (+ 11 % pour les véhicules à essence). Mais le fait d'avoir choisi la climatisation sur son véhicule peut être lié à l'intention, ou la nécessité, de rouler de façon plus intensive, avec un véhicule de plus grosse cylindrée : l'écart sur le kilométrage moyen, en fonction de la présence ou non de climatisation, est de + 11 % pour le diesel et + 38 % pour l'essence. On observe, maintenant, une généralisation de la climatisation sur les véhicules neufs, toutes marques confondues.

En comparant les consommations des voitures de un à cinq ans, observées dans le panel, avec les consommations conventionnelles des voitures neuves des cinq années correspondantes (pondérées par les ventes), on constate (de 2000 à 2005) que les consommations réelles baissent moins vite que les consommations conventionnelles. Cela montre que l'effet des progrès techniques tendant à une plus grande sobriété (baisse des cylindrées à puissance constante) est atténué par d'autres facteurs agissant en sens inverse (comme par exemple la climatisation). En revanche il est appuyé par le renforcement des contrôles du respect des limitations de vitesse, auquel on peut imputer les légères baisses des consommations réelles de 2003 à 2005 (après les stagnations de 2001 et 2002).

La moyenne des consommations aux 100 km se situe toujours, pour le gazole, nettement au-dessous du super, malgré un parc de véhicules plus puissants (en puissance réelle) : - 16 % (réduit d'ailleurs à - 5 % si l'on tient compte de la différence de densité des carburants). Cet écart est dû à des facteurs techniques, mais aussi à la plus faible part de kilométrage en ville pour les voitures diesel : 18 % en 2005, contre 25 % pour les voitures à essence. En outre les utilisateurs diesel affichent un kilométrage annuel 1,7 fois supérieur à celui des voitures à essence. Aussi est-ce toujours le gazole qui est le plus demandé, avec des achats annuels 1,43 fois plus importants que pour l'essence par véhicule acheteur, malgré une plus faible consommation aux 100 kilomètres. La part du gazole dans l'ensemble des carburants pour voiture achetés par les ménages, poursuit sa croissance : 54,2 % en 2005, contre 52,3 % en 2004, 33,5 % en 1995 et 17,8 % en 1990 .

2- Part des carburants. Baisse globale de l'essence. Montée de la part du diesel

En 2005, comme en 2004, baisse globale des livraisons de super sans plomb 95 ou 98, après une hausse continue depuis plus de dix ans...

En raison de la très forte baisse des achats de super ARS, la part des carburants sans plomb 95 et 98 atteint maintenant 97,1 % du total des supercarburants, contre 93,1 % en 2004 (source : CPDP). Néanmoins le total des livraisons de ces carburants, y compris hors ménages, poursuit sa baisse, en raison d'une nouvelle montée de la part du diesel : -2,3 % par rapport à 2004.

Dans le panel «ménages» de SECODIP, le super sans plomb 95 ou 98 représente, en 2005, 44,9 % du volume total de carburants achetés, soit moins qu'en 2004 (45,4 %). Il représente aussi 98,0 % des supercarburants (95,4 % en 2004). En part du parc, les acheteurs de super sans plomb 95 ou 98 (exclusifs ou non) ont représenté 54,4 % de l'ensemble, légèrement moins qu'en 2004 (54,5 %).

... mais le super sans plomb 95 poursuit sa hausse...

Il accentue sa prédominance parmi les essences, avec une part de 32,6 % de l'ensemble des carburants (31,1 % en 2004), loin devant le sans plomb 98 (14,3 %) qui continue à régresser.

Les utilisateurs exclusifs de super ARS continuent d'avoir les consommations les plus élevées (aux 100 km), ce qui reflète l'âge avancé de leurs véhicules.

...avec des parcours diversifiés.

En 2005, le kilométrage le plus fort en essence est, comme en 2004, celui des consommateurs exclusifs de sans plomb 95 ou 98 : 9 414 km, contre 9 381 km pour l'ensemble des voitures à essence. Toutefois, et comme toujours, ces parcours sont nettement plus faibles que ceux des voitures à gazole (15 882 km), même si ces derniers ont subi une baisse particulièrement forte : - 4,0 % sur un an. Les plus

petits kilométrages sont le fait des utilisateurs exclusifs de super ARS : 5 561 km, en hausse par rapport à 2004 (+ 6,8 %) ; il ne peut s'agir que de véhicules anciens (plus petits rouleurs que les récents). En 2005, le kilométrage moyen des voitures de 16 ans et plus a été inférieur de 42 % à celui des voitures d'un à cinq ans.

Parts des différents carburants depuis 1990 : Gazole ↗, ARS ↘

Pourcentage de véhicules acheteurs des divers types de carburants (au moins une fois dans l'année)

	1990	1995	1996	1997	1998 ^a	1999	2000 ^b	2001	2002	2003	2004	2005	Unité : % Écart 05/04 (en point)
<i>Essences</i>	86,0	73,4	71,8	69,3	68,4	66,6	64,9	63,5	61,6	59,5	57,5	54,7	-2,8
ARS (ou plombé)	85,0	43,9	38,7	29,8	27,3	21,3	18,4	13,4	11,0	7,7	6,6	4,4	-2,2
sans plomb 95 ou 98	20,8	42,7	47,6	49,7	49,8	52,2	53,6	55,1	56,0	55,6	54,5	54,4	-0,1
sans plomb 95		16,6	19,8	24,0	25,7	30,6	35,6	37,8	37,7	41,3	41,8	43,6	+1,8
sans plomb 98		41,4	46,1	45,7	43,6	44,1	40,8	36,5	38,5	31,2	28,4	26,5	-1,9
Gazole	13,9	26,4	28,0	30,2	31,1	32,5	34,2	36,0	37,9	40,0	42,2	44,8	+2,6

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Pourcentage des volumes achetés des divers types de carburants

	1990	1995	1996	1997	1998 ^a	1999	2000 ^b	2001	2002	2003	2004	2005	Unité : % Écart 05/04 (en point)
<i>Essences</i>	82,2	66,6	65,5	63,3	61,4	60,3	57,1	54,2	52,3	49,5	47,6	45,8	- 1,8
ARS (ou plombé)	70,7	28,1	23,9	19,3	18,1	14,3	10,4	7,4	5,4	3,4	2,2	0,9	- 1,3
sans plomb 95 ou 98	11,5	38,5	41,6	44,0	43,3	46,0	46,8	46,8	46,9	46,1	45,4	44,9	- 0,5
sans plomb 95		7,2	10,5	13,8	16,2	19,9	24,4	26,6	27,9	29,3	31,1	32,6	+ 1,5
sans plomb 98		31,3	31,1	30,2	27,2	26,1	22,4	20,2	18,8	16,8	14,3	12,3	- 2,0
Gazole	17,8	33,4	34,5	36,7	38,6	39,7	42,9	45,8	47,9	50,5	52,3	54,2	+1,9

a : à la suite d'une amélioration de la représentativité des résultats, les valeurs observées à partir de 1998 ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures.

b : à partir de 2000 le supercarburant plombé est remplacé par le supercarburant ars (anti récession de soupape).

Source : panel carburant TNS/SECODIP

15 ans de consommation moyenne, selon 3 critères

Tous carburants

	1990	1995	1996	1997	1998*	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Unité : litre/100 km
<i>Age des véhicules</i>													
1 à 5 ans	7,8	7,3	7,5	7,4	7,4	7,3	7,3	7,3	7,3	7,1	7,0	6,9	
6 à 10 ans	8,6	8,0	7,7	7,7	7,5	7,6	7,5	7,5	7,4	7,3	7,2	7,3	
11 à 15 ans	9,4	8,8	8,4	8,5	8,4	7,9	7,7	7,7	7,6	7,4	7,3	7,0	
16 ans et plus	9,7	9,9	10,1	9,4	9,5	9,4	8,8	8,9	8,3	8,1	7,8	7,4	
<i>Puissance fiscale</i>													
5 CV et moins	7,2	7,0	7,0	6,8	6,8	6,8	6,7	6,7	6,6	6,5	6,4	6,4	
6 à 10 CV	8,6	8,0	7,9	7,9	7,9	7,9	7,8	7,8	7,7	7,6	7,5	7,4	
11 CV et plus	11,0	10,6	10,7	10,7	11,2	10,9	10,9	11,3	11,3	11,2	11,1	10,7	
<i>Zone d'habitat</i>													
zones rurales	7,8	7,4	7,5	7,2	7,3	7,2	7,2	7,1	7,0	6,9	7,0	6,8	
2 000 à 50 000	8,0	7,5	7,6	7,5	7,6	7,4	7,4	7,5	7,2	7,1	7,0	6,9	
50 000 et plus	8,5	7,9	7,8	7,9	7,8	7,8	7,7	7,7	7,8	7,6	7,3	7,4	
région parisienne	8,9	8,5	8,4	8,3	8,3	8,3	8,3	8,1	8,1	8,0	7,8	7,5	
Moyenne générale	8,3	7,8	7,7	7,6	7,6	7,6	7,5	7,5	7,4	7,3	7,2	7,1	

* à la suite d'une amélioration de la représentativité des résultats, les valeurs observées à partir de 1998 ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures. Toutefois, les écarts étant faibles, il a paru justifié de présenter l'ensemble de la série.

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Essence

Unité : litre/100 km

	1990	1995	1996	1997	1998*	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Age des véhicules</i>												
1 à 5 ans	8,3	8,1	8,2	8,0	8,0	8,0	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8
6 à 10 ans	8,9	8,5	8,3	8,5	8,3	8,3	8,2	8,2	8,2	7,9	7,8	7,8
11 à 15 ans	9,5	9,2	8,8	8,7	8,8	8,7	8,4	8,6	8,3	8,3	7,9	7,8
16 ans et plus	9,7	10,2	10,3	9,6	9,9	9,7	9,4	9,4	8,7	8,5	8,3	7,9
<i>Puissance fiscale</i>												
5 CV et moins	7,6	7,6	7,5	7,3	7,3	7,2	7,2	7,2	7,1	7,0	6,9	7,0
6 à 10 CV	9,0	8,7	8,6	8,6	8,7	8,8	8,5	8,7	8,5	8,4	8,3	8,1
11 CV et plus	11,0	10,7	10,6	10,7	11,1	11,0	10,9	11,2	11,3	11,5	11,0	10,9
<i>Zone d'habitat</i>												
zones rurales	8,2	8,1	8,1	7,8	8,0	8,0	7,8	7,7	7,6	7,4	7,5	7,2
2 000 à 50 000	8,5	8,4	8,5	8,3	8,4	8,2	8,0	8,2	7,9	7,9	7,6	7,6
50 000 et plus	8,9	8,6	8,3	8,5	8,5	8,6	8,3	8,3	8,4	8,1	7,9	8,1
région parisienne	9,2	9,0	8,9	8,8	8,8	8,8	9,1	8,9	8,7	8,9	8,8	8,4
Moyenne générale	8,7	8,5	8,4	8,3	8,3	8,3	8,1	8,2	8,1	8,0	7,8	7,8

*à la suite d'une amélioration de la représentativité des résultats, les valeurs observées à partir de 1998 ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures. Toutefois, les écarts étant faibles, il a paru justifié de présenter l'ensemble de la série.

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Diesel

Unité : litre/100 km

	1990	1995	1996	1997	1998*	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Age des véhicules</i>												
1 à 5 ans	6,3	6,6	6,7	6,7	6,7	6,7	6,8	6,8	6,8	6,7	6,6	6,5
6 à 10 ans	7,3	6,6	6,5	6,5	6,5	6,6	6,8	6,8	6,7	6,8	6,7	6,8
11 à 15 ans	8,7	7,5	7,2	7,3	6,9	6,3	6,4	6,5	6,6	6,5	6,5	6,4
16 ans et plus	9,0	8,0	8,5	8,9	7,6	7,5	6,9	7,1	7,0	6,8	6,7	6,4
<i>Puissance fiscale</i>												
5 CV et moins	6,0	6,1	6,1	6,2	6,1	6,1	6,3	6,3	6,2	6,0	6,0	5,9
6 à 10 CV	7,2	6,9	7,0	6,9	6,9	6,8	7,0	7,0	7,0	7,0	6,9	6,9
11 CV et plus	10,9	9,8	11,9	11,2	11,7	9,9	11,1	11,7	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
<i>Zone d'habitat</i>												
zones rurales	6,5	6,6	6,7	6,6	6,6	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6	6,7	6,6
2 000 à 50 000	6,5	6,5	6,5	6,5	6,6	6,6	6,8	6,9	6,7	6,6	6,5	6,5
50 000 et plus	7,1	6,8	6,9	6,9	6,9	6,7	6,9	6,9	6,9	7,0	6,7	6,6
région parisienne	6,9	7,1	6,9	7,1	6,9	7,1	6,8	6,5	6,8	6,6	6,5	6,6
Moyenne générale	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,6	6,8	6,8	6,7	6,7	6,6	6,6

* à la suite d'une amélioration de la représentativité des résultats, les valeurs observées à partir de 1998 ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures. Toutefois, les écarts étant faibles, il a paru justifié de présenter l'ensemble de la série. Néanmoins, une discontinuité apparaît en 1998 pour le diesel sur les 11 à 15 ans et les 16 ans et plus.

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Sur l'ensemble des carburants, depuis 1999, la consommation diminue sensiblement pour les 16 ans et plus : en 2005, la réduction atteint deux litres/100 km par rapport à 1999. Cette baisse traduit l'effet de la mise au rebut de vieux véhicules n'ayant pas bénéficié des perfectionnements techniques consécutifs aux recherches effectuées à la suite des chocs pétroliers.

Toujours depuis 1999, les consommations moyennes montrent une tendance à la baisse pour toutes les catégories quand on observe l'ensemble des carburants (tableau page 3). Le même phénomène s'observe sur les voitures à essence, mais pas pour les 11 CV et plus ni dans la région parisienne jusqu'en 2003 (depuis lors, la baisse atteint aussi ces deux catégories) (tableau page 4). L'augmentation tendancielle depuis 1990 de la consommation moyenne des véhicules diesel de 1 à 5 ans, qui s'était arrêtée en 2000 (dernière année d'augmentation), a fait place à une baisse depuis 2003. Les progrès techniques - downsizing (diminution de la cylindrée à puissance inchangée), motorisation HDI

(injection diesel à haute pression) - semblent donc avoir largement contrebalancé l'évolution des caractéristiques des véhicules neufs de cette catégorie. L'augmentation de leur puissance maximum réelle a été sur dix ans de + 38 % (+ 33 % pour les voitures à essence) (source : Ademe, moyennes pondérées par les ventes).

Dans la répartition des volumes achetés par les ménages, on constate (graphique 4) une nouvelle diminution de la part de supercarburant au profit de celle du gazole, qui traduit le passage au diesel d'un certain nombre d'automobilistes. Depuis 2003, la part du gazole dépasse celle du supercarburant. Sur la période 1995-2005, l'accroissement du parc diesel à mi-année est spectaculaire : + 111 %, cependant que le parc à essence diminue de 12,8 %. Cette tendance s'est poursuivie en 2005 puisque, entre les années 2004/2005, l'estimation par le C.C.F.A. des parcs à mi-année fait apparaître un accroissement de 6,2 % du parc diesel sur un an, alors que le parc à essence est en diminution de 3,3 %.

Évolution des moyennes par véhicule, 1990-2005

Quantité moyenne de carburant achetée par véhicule (France + étranger)

Unité : litre par voiture

	1990	1995	1996	1997	1998*	1999	2000**	2001	2002	2003	2004	2005
Ttes voitures particulières	963	954	977	974	980	978	949	925	906	899	894	873
Variation N/N-1 (%)		-0,6	+2,4	-0,3	+0,6	-0,2	-3,0	-2,5	-2,1	-0,8	-0,6	-2,3
Supercarburant	915	863	890	879	878	879	829	786	769	752	744	732
Variation N/N-1 (%)		-2,2	+3,1	-1,2	-0,1	+0,1	-5,7	-5,2	-2,2	-2,3	-1,1	-1,6
utilisant de l'ARS et du SP 95 ou 98		1 022	917	904	932	859	825	873	745	688	570	433
utilisant de l'ARS seul		726	780	797	774	801	685	590	645	569	426	400
utilisant du SP 95 ou 98		935	960	912	918	910	872	789	779	762	775	719
Diesel	1 274	1 211	1 204	1 201	1 205	1 183	1 178	1 171	1 130	1 117	1 099	1 045
Variation N/N-1 (%)		+1,2	-0,6	-0,2	+0,3	-1,8	-0,4	-0,6	-3,5	-1,2	-1,6	-4,9

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Distance moyenne parcourue (France + Étranger)

Unité : km par voiture

	1990	1995	1996	1997	1998*	1999	2000**	2001	2002	2003	2004	2005
Ttes voitures particulières	11 673	12 294	12 639	12 765	12 855	12 921	12 672	12 374	12 256	12 378	12 491	12 316
Variation N/N-1 (%)		-0,8	+2,8	+1,0	+0,7	+0,5	-1,9	-2,4	-1,0	+1,0	+0,9	-1,4
Supercarburant	10 747	10 165	10 621	10 590	10 527	10 562	10 198	9 595	9 509	9 450	9 509	9 381
Variation N/N-1 (%)		-2,8	+4,5	-0,3	-0,6	+0,3	-3,4	-5,9	-0,9	-0,6	+0,6	-1,3
utilisant de l'ARS et du SP 95 ou 98		12 039	11 321	10 678	10 938	10 043	9 914	10 471	9 616	9 602	7 158	5 635
utilisant de l'ARS seul		8 250	8 774	9 088	8 889	9 146	8 082	6 748	7 556	6 758	5 209	5 561
utilisant du SP 95 ou 98		11 320	11 636	11 259	11 209	11 105	10 821	9 772	9 658	9 346	9 714	9 414
Diesel	18 930	18 156	17 917	17 872	18 052	17 880	17 431	17 315	16 797	16 691	16 550	15 882
Variation N/N-1 (%)		+0,3	-1,3	-0,3	+1,0	-1,0	-2,5	-0,7	-3,0	-0,6	-0,8	-4,0

*Nouveau redressement ** A partir de 2000 le supercarburant plombé est remplacé par le supercarburant ARS (anti récession de soupape)

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Si l'on multiplie ces valeurs par les parcs à mi-année (estimations C.C.F.A.), on obtient le tableau ci-après.

Évolution de l'activité des parcs de voitures particulières immatriculées en France, 1990-2005

Quantité totale de carburant achetée (France + étranger)

Unité : millier de m³

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ttes voitures particulières	22 419	23 850	24 718	25 124	25 921	26 548	26 354	26 252	26 211	26 395	26 579	26 190
Variation N/N-1 (%)		+0,8	+3,6	+1,6	+3,2	+2,4	-0,7	-0,4	-0,2	+0,7	+0,7	-1,5
Voitures à essence	18 080	15 860	16 105	15 862	15 919	16 007	15 046	14 106	13 514	12 848	12 329	11 735
Variation N/N-1 (%)		-3,9	+1,5	-1,5	+0,4	+0,6	-6,0	-6,3	-4,2	-4,9	-4,0	-4,8
Voitures diesel	4 484	8 019	8 674	9 308	10 024	10 570	11 334	12 219	12 832	13 712	14 463	14 598
Variation N/N-1 (%)		+13,2	+8,2	+7,3	+7,7	+5,4	+7,2	+7,8	+5,0	+6,9	+5,5	+0,9

De 1995 à 2004, les quantités d'essence consommée ont diminué de 22,3 % (-4,0 % de 2003 à 2004).

Source : panel carburant TNS/Secodip

Distance totale parcourue

Unité : milliard véhicules-km

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ttes voitures particulières	271,7	307,4	319,8	329,3	340,0	350,7	351,9	351,2	354,6	363,4	371,4	369,5
Variation N/N-1 (%)		+0,7	+4,0	+3,0	+3,3	+3,2	+0,3	-0,2	+1,0	+2,5	+2,2	-0,5
Véhicules à essence	208,3	186,8	192,2	191,1	190,9	192,3	185,1	172,2	167,1	161,5	157,6	150,4
Variation N/N-1 (%)		-4,6	+2,9	-0,6	-0,1	+0,8	-3,8	-7,0	-3,0	-3,4	-2,4	-4,6
Véhicules diesel	66,6	120,2	129,1	138,5	150,2	159,8	167,7	180,7	190,7	204,9	217,8	221,9
Variation N/N-1 (%)		+12,2	+7,4	+7,3	+8,4	+6,4	+5,0	+7,7	+5,6	+7,4	+6,3	+1,9

Source : panel carburant TNS/SECODIP

Après la quasi stabilité de 2000 et 2001, les distances totales en véhicules-km (tous carburants) avaient recommencé à augmenter depuis 2002 (dans une mesure moindre que sur la période 1995-1999) ; elles ont diminué en 2005.

La forte diésélisation, qui induit mécaniquement un déplacement de la moyenne du parc diesel vers des véhicules moins puissants et moins utilisés, explique la diminution de kilométrage moyen observée sans interruption depuis 1999 sur les véhicules diesel ; elle a été particulièrement forte en 2005 : - 4,0 %.

Les kilométrages moyens globaux, après une tendance à la diminution entre 2000 et 2002 (*graphique 2*), et une évolution à la hausse en 2003 et 2004, diminuent à nouveau en 2005 (- 1,4 %). Ce mouvement semble se poursuivre en 2006.

3- Part de carburants achetés à l'étranger

Rupture de tendance

En 2005, on assiste à une baisse (- 0,5 point), interrompant la tendance haussière commencée en 1995 : 3,2 % des volumes de carburants ont été achetés à l'étranger (3,7% en 2004). Les résultats diffèrent suivant le type de carburant utilisé : 4,0 % pour les essences et 2,8 % pour le gazole (cet écart a toujours été dans le même sens sur la dizaine d'années observées).

Comme précédemment, c'est au troisième trimestre que cette part atteint son maximum : 3,3 %, avec 4,0 % en essence et 3,1 % en gazole.

Parmi les régions frontalières importantes pour la part de carburants achetés à l'étranger, la forte baisse (essence + gazole) de 2001 en Alsace ne se dément pas : l'écart de prix des carburants en faveur de l'Allemagne depuis 1996 s'est inversé à partir de 2001. D'autre part l'Aquitaine et le Languedoc-Roussillon, apparues en 2004, confirment leur présence, cependant que la région Rhône-Alpes les rejoint. La Lorraine arrive toujours en tête (comme depuis de nombreuses années), même si le pourcentage a un peu baissé par rapport à 2004.

Unité : *pourcentage de carburant acheté à l'étranger*

	97	98	99	00	01	02	03	04	05
Alsace	8,2	7,0	3,6	8,9	1,3	0,6	1,8	1,2	0,6
Aquitaine L-R ¹								4,0	4,6
Lorraine	16,1	11,9	12,3	14,3	16,6	18,5	17,8	22,9	20,6
NPDC ²	6,4	6,7	6,5	7,7	4,4	5,3	5,8	9,3	7,7
Franche- Comté		2,3	7,1	6,3	6,1	4,3	3,0	4,5	3,6
Rhône- Alpes							2,1	2,5	5,7
France entière	2,6	2,4	2,6	2,7	2,3	2,4	3,1	3,7	3,2

1 : Languedoc-Roussillon

2 : NPDC: Nord-Pas de Calais

Source : *panel carburant TNS/SECODIP*

4- Variations saisonnières

Saisonnalités variables entre quantités achetées, kilométrages et consommations moyennes

Comme d'habitude, les séries font apparaître une saisonnalité nette pour les deux types de carburant : maximum de consommation moyenne en hiver, minimum en été, sous l'effet des conditions de circulation. Malgré cette saisonnalité, la tendance à la baisse de la consommation moyenne apparaît nettement, jusqu'à la mi-2006 (*graphique 1*).

En ce qui concerne les quantités achetées et les kilométrages parcourus, la saisonnalité est inverse de celle des consommations moyennes : maximum en été, minimum en hiver. La tendance à la baisse sur les quantités achetées est visible à partir de 1999 (*graphique 3*).

5- Variations régionales des kilométrages

Le Sud-Ouest toujours en tête pour les kilométrages

La comparaison 2004-2005 des distances parcourues selon la région d'immatriculation (en utilisant les huit grandes régions SECODIP) fait apparaître une assez grande stabilité de structure : cinq des régions se trouvent au même rang dans le classement par kilométrages croissants. C'est encore en Ile-de-France et dans le Sud-Est que les kilométrages sont les plus faibles, situation observée depuis plusieurs années, et due sans doute au degré d'urbanisation et à l'offre de transports. A l'inverse, c'est comme d'habitude dans le Sud-Ouest (à l'exception de 2002) que les distances parcourues sont les plus élevées. D'autre part, les kilométrages sont en diminution dans six régions sur huit, illustrant l'importance de ce phénomène en 2005.

6- Variations du kilométrage avec l'âge du conducteur et du véhicule

Les jeunes conducteurs roulent plus, les véhicules récents aussi

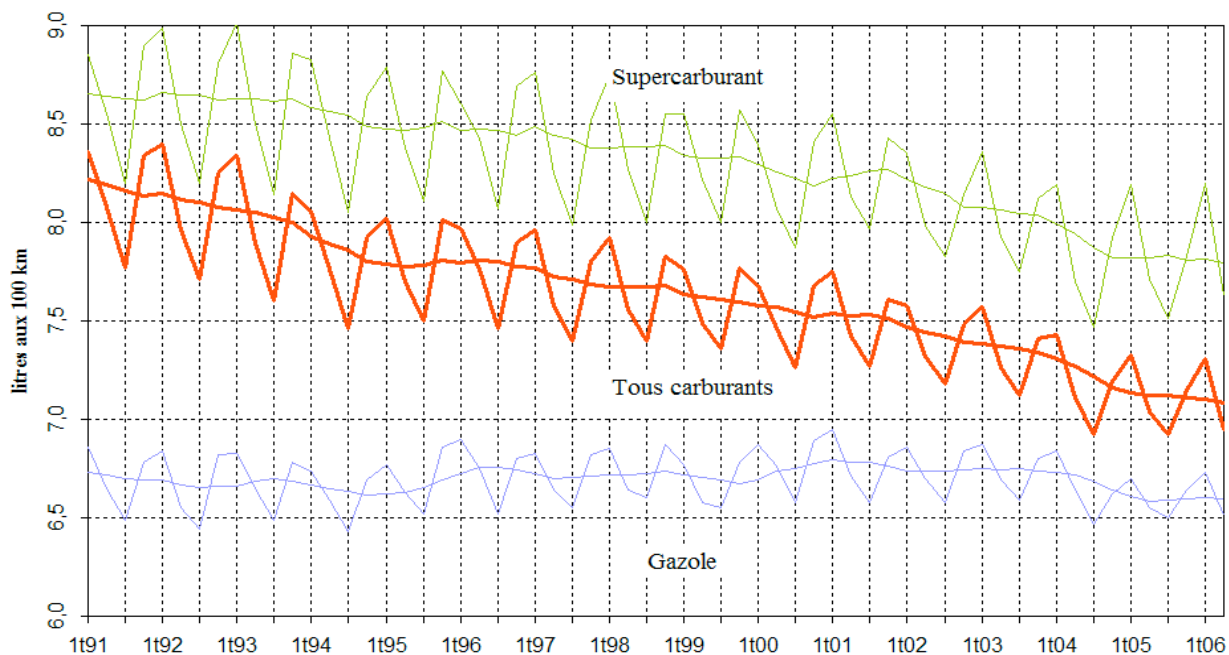
Sur les cinq années considérées (2001 à 2005), en adoptant quatre classes d'âge, la structure est très stable : les kilométrages font apparaître une diminution quand l'âge du conducteur augmente (*graphique 6*). De la même manière, les distances annuelles moyennes varient en sens inverse de l'ancienneté des véhicules. L'évolution de 2004 à 2005 fait apparaître une différence entre les véhicules de dix ans et moins (en baisse) et ceux de plus de dix ans (en hausse) (*graphique 6*).

Contact: roland.curtet@industrie.gouv.fr
http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pdf/consom_carbu_04.pdf

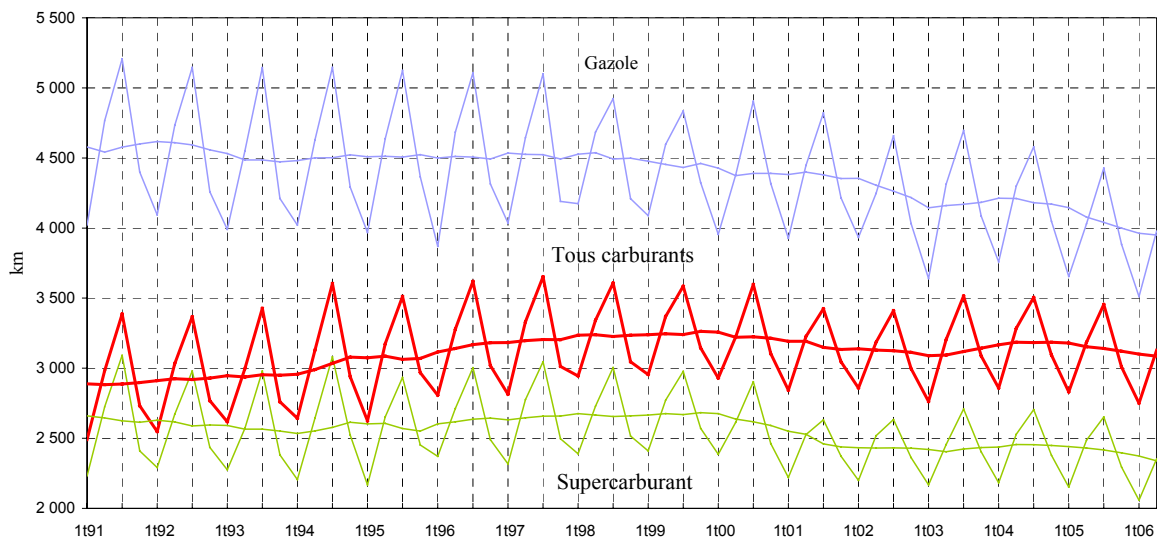
Observatoire de l'énergie- DGEMP Télédéc 162- MINEFI-
 61, boulevard Vincent-Auriol- 75703 Paris Cedex 13
 Fax : 01 44 97 09 69 mél. : dgemp.oe@industrie.gouv.fr
 TNS-SECODIP 2, rue Francis Pedron BP3 78241 Chambourcy
 Tél. : 01 39 65 56 56 , Fax : 01 39 74 80 29

Nota : *Graphiques et carte regroupés pages 7-8*
Méthodologie page 9

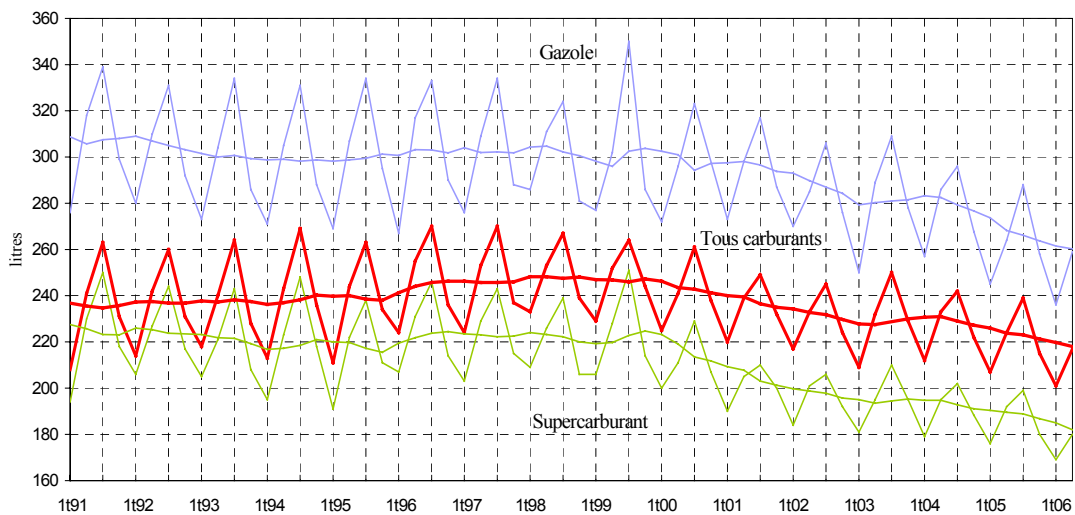
Graphique 1 - Consommation moyenne aux 100 km, par trimestre et en année mobile



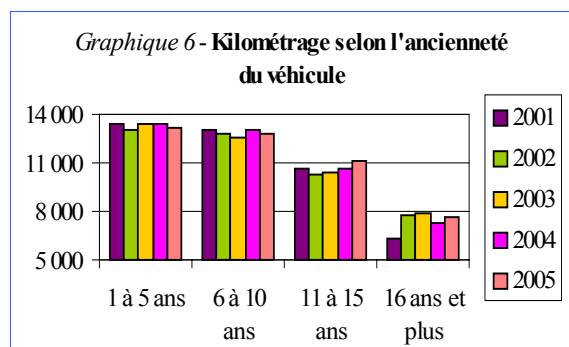
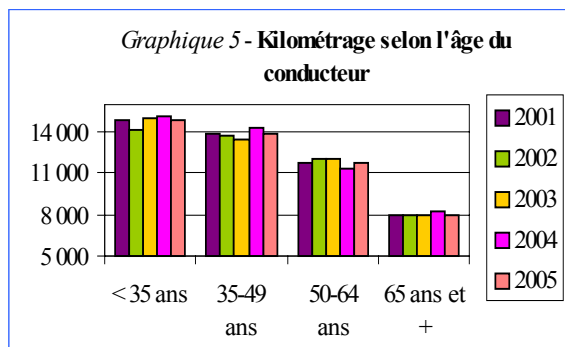
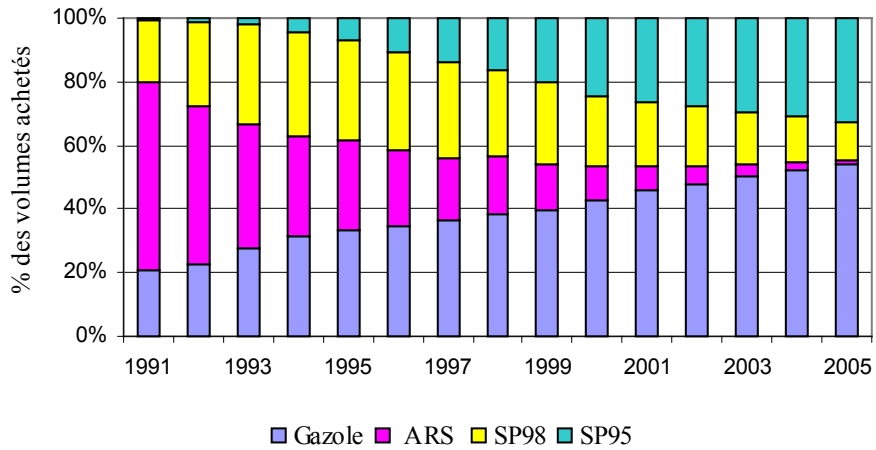
Graphique 2 - Kilométrage moyen, par trimestre et en année mobile



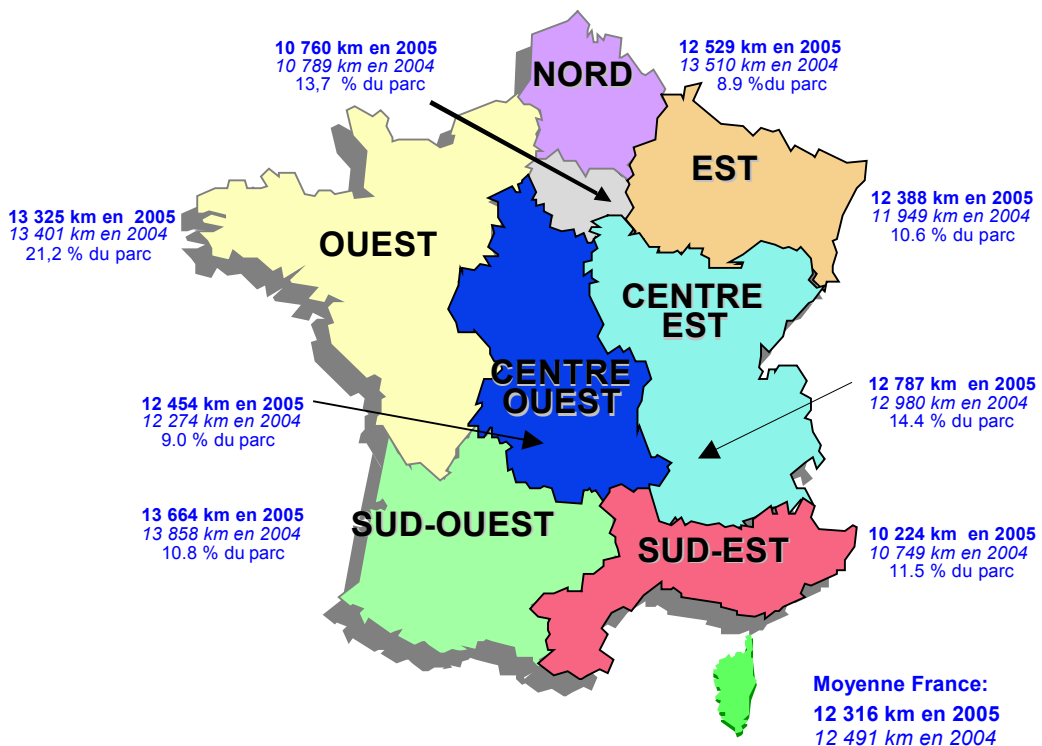
Graphique 3- Quantité trimestrielle achetée en moyenne, par trimestre et en année mobile



Graphique 4: Part des différents carburants (volumes achetés par les ménages)



Carte: kilométrage par "régions SECODIP"



Méthodologie

Ces résultats proviennent de l'exploitation du panel « SECODIP »¹ lancé en avril 1987.

Le panel suit les consommations de 3 300 voitures appartenant à des particuliers résidant en France (les véhicules de société ne sont pas observés). Il est la seule opération de cette ampleur disponible en France.

Le panel SECODIP traite les données par année à partir de 1988.

Quand les automobilistes achètent leur carburant, ils notent les kilométrages au compteur, à l'aide d'un carnet de bord réalisé à cette fin. Jusqu'en 1995, les informations ont été renvoyées chaque semaine à SECODIP pour exploitation. Depuis 1996, les carnets portent sur une quinzaine de jours, et sont renvoyés deux fois par mois.

Le recrutement est effectué à partir d'un panel de ménages, auxquels on demande s'ils acceptent de participer au panel de voitures. A la suite des travaux effectués en vue d'améliorer la qualité des résultats, certains critères de redressement ont été modifiés à partir de l'année 2000 (avec rétopolation à partir de 1998). Ce nouveau redressement ne change pratiquement pas les consommations moyennes, mais il représente mieux les kilomètres parcourus. La représentativité est maintenant obtenue à l'aide de 12 critères.

Ménage (structure par) :

- région de résidence
- habitat
- effectif du foyer (cinq modalités)
- CSP du chef de famille (huit modalités)
- âge du chef de ménage
- revenu du foyer
- degré de motorisation

Voiture (structure par) :

- type de carburant et puissance du véhicule (cinq modalités)
- région SECODIP (huit régions)
- origine (Renault, autres marques françaises, étrangères)
- âge du véhicule (année de première mise en circulation, cinq modalités)
- âge du conducteur (cinq modalités)

On obtient ainsi un panel représentatif du parc national de voitures particulières, des conducteurs et des ménages motorisés.

Les consommations conventionnelles, publiées par l'Ademe, permettent d'effectuer des comparaisons des divers types de voitures particulières, mais ce dans des conditions différentes de la circulation réelle, même si trois types de circulation sont représentés (urbaine, extra-urbaine, mixte).

Le panel commandé par le Setra, de juin 1983 à août 1985, visait aussi la mesure des consommations moyennes, mais la difficulté des mesures a conduit à abandonner l'étude des consommations pour se limiter aux déplacements interurbains.

Le panel Inrets/Sofres donne des consommations annuelles moyennes, mais elles ne résultent que de l'évaluation des panélistes, une fois par an, sans utilisation d'un carnet de bord.
