

CONSOMMATIONS DE CARBURANTS DES VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE 1990-2003

Énergies & Matières premières

Direction Générale de l'Énergie et des Matières Premières
Observatoire de l'économie de l'énergie et des matières premières
Observatoire de l'énergie
Novembre 2004

En 2003, la consommation moyenne aux 100 kilomètres (tous carburants) des voitures particulières a sensiblement diminué (- 1,8 %). Le niveau atteint se situe à 11,9 % au-dessous de celui de 1990. En parts de volumes achetés par les ménages, le gazole a, pour la première fois, dépassé les 50 % (50,5%, soit +2,6 points par rapport à 2002).

Les résultats ci-après résultent de l'exploitation du panel¹ « SECODIP »² lancé en avril 1987. Cette opération est la seule de cette ampleur disponible en France.

En effet, 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 (néanmoins, l'application de la norme européenne 93-116, à partir de 1997, semble avoir beaucoup rapproché les valeurs conventionnelles de la réalité).

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.

Enfin, 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.

Méthodologie

Les données ont été traitées par année à partir de 1988. Quand ils achètent leur carburant, les automobilistes 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 panel comprend 3 300 voitures appartenant à des particuliers (il n'y a pas de véhicules de société).

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). Le 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.

¹ Un panel est un échantillon de personnes que l'on suit dans le temps.

² « Société d'Études de la Consommation, Distribution et Publicité ». Le financement du panel est assuré, en ce qui concerne les pouvoirs publics, par l'Observatoire de l'énergie, le Service économique et statistique (SES) du ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, et l'Ademe.

1- Résultats généraux

Consommations moyennes *

Unité : litre/100 km

Indicateurs généraux de consommation	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Consommation	8,25	8,05	7,96	7,75	7,76	7,73	7,63	7,63	7,57	7,49	7,47	7,40	7,27
dont :													
Supercarburants	8,68	8,61	8,60	8,43	8,49	8,38	8,30	8,34	8,32	8,13	8,19	8,09	7,95
Gazole	6,73	6,62	6,67	6,61	6,67	6,72	6,72	6,68	6,62	6,76	6,76	6,73	6,69

14 ans de consommation moyenne, 1990-2003, selon 3 critères

Tous carburants

Unité : litre/100 km

	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998*	1999	2000	2001	2002	2003
<i>Age des véhicules</i>													
1 à 5 ans	7,8	7,6	7,6	7,4	7,3	7,5	7,4	7,4	7,3	7,3	7,3	7,3	7,1
6 à 10 ans	8,6	8,4	8,3	8,0	8,0	7,7	7,7	7,5	7,6	7,5	7,5	7,4	7,3
11 à 15 ans	9,4	9,1	9,1	8,9	8,8	8,4	8,5	8,4	7,9	7,7	7,7	7,6	7,4
16 ans et plus	9,7	10,9	10,6	9,5	9,9	10,1	9,4	9,5	9,4	8,8	8,9	8,3	8,1
<i>Puissance fiscale</i>													
5 CV et moins	7,2	7,1	7,1	6,9	7,0	7,0	6,8	6,8	6,8	6,7	6,7	6,6	6,5
6 à 10 CV	8,6	8,4	8,3	8,0	8,0	7,9	7,9	7,9	7,9	7,8	7,8	7,7	7,6
11 CV et plus	11,0	11,1	10,9	10,5	10,6	10,7	10,7	11,2	10,9	10,9	11,3	11,3	11,2
<i>Zone d'habitat</i>													
zones rurales	7,8	7,6	7,5	7,4	7,4	7,5	7,2	7,3	7,2	7,2	7,1	7,0	6,9
20 000 à 50 000	8,0	7,8	7,6	7,5	7,5	7,6	7,5	7,6	7,4	7,4	7,5	7,2	7,1
50 000 et plus	8,5	8,3	8,2	8,0	7,9	7,8	7,9	7,8	7,8	7,7	7,7	7,8	7,6
région parisienne	8,9	8,7	8,7	8,4	8,5	8,4	8,3	8,3	8,3	8,3	8,1	8,1	8,0
Moyenne générale	8,3	8,1	8,0	7,8	7,8	7,7	7,6	7,6	7,6	7,5	7,5	7,4	7,3

Essence

Unité : litre/100 km

	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998*	1999	2000	2001	2002	2003
<i>Age des véhicules</i>													
1 à 5 ans	8,3	8,3	8,3	8,2	8,1	8,2	8,0	8,0	8,0	7,8	7,8	7,8	7,8
6 à 10 ans	8,9	8,7	8,6	8,5	8,5	8,3	8,5	8,3	8,3	8,2	8,2	8,2	7,9
11 à 15 ans	9,5	9,3	9,3	9,2	9,2	8,8	8,7	8,8	8,7	8,4	8,6	8,3	8,3
16 ans et plus	9,7	10,9	10,6	9,8	10,2	10,3	9,6	9,9	9,7	9,4	9,4	8,7	8,5
<i>Puissance fiscale</i>													
5 CV et moins	7,6	7,6	7,6	7,5	7,6	7,5	7,3	7,3	7,2	7,2	7,2	7,1	7,0
6 à 10 CV	9,0	8,9	8,9	8,7	8,7	8,6	8,6	8,7	8,8	8,5	8,7	8,5	8,4
11 CV et plus	11,0	11,2	10,9	10,5	10,7	10,6	10,7	11,1	11,0	10,9	11,2	11,3	11,5
<i>Zone d'habitat</i>													
zones rurales	8,2	8,2	8,2	8,1	8,1	8,1	7,8	8,0	8,0	7,8	7,7	7,6	7,4
20 000 à 50 000	8,5	8,4	8,3	8,3	8,4	8,5	8,3	8,4	8,2	8,0	8,2	7,9	7,9
50 000 et plus	8,9	8,8	8,7	8,5	8,6	8,3	8,5	8,5	8,6	8,3	8,3	8,4	8,1
région parisienne	9,2	9,1	9,2	8,9	9,0	8,9	8,8	8,8	8,8	9,1	8,9	8,7	8,9
Moyenne générale	8,7	8,6	8,6	8,4	8,5	8,4	8,3	8,3	8,3	8,1	8,2	8,1	8,0

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

Diesel

Unité : litre/100 km

	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998*	1999	2000	2001	2002	2003
<i>Age des véhicules</i>													
1 à 5 ans	6,3	6,5	6,5	6,6	6,6	6,7	6,7	6,7	6,7	6,8	6,8	6,8	6,7
6 à 10 ans	7,3	6,9	6,9	6,6	6,6	6,5	6,5	6,5	6,6	6,8	6,8	6,7	6,8
11 à 15 ans	8,7	7,8	7,8	7,1	7,5	7,2	7,3	6,9	6,3	6,4	6,5	6,6	6,5
16 ans et plus	9,0	10,3	8,8	8,3	8,0	8,5	8,9	7,6	7,5	6,9	7,1	7,0	6,8
<i>Puissance fiscale</i>													
5 CV et moins	6,0	6,1	6,1	6,0	6,1	6,1	6,2	6,1	6,1	6,3	6,3	6,2	6,0
6 à 10 CV	7,2	7,0	7,0	6,9	6,9	7,0	6,9	6,9	6,8	7,0	7,0	7,0	7,0
11 CV et plus	10,9	9,4	9,4	n.d.	9,8	11,9	11,2	11,7	9,9	11,1	11,7	n.d.	n.d.
<i>Zone d'habitat</i>													
zones rurales	6,5	6,5	6,5	6,4	6,6	6,7	6,6	6,6	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6
20 000 à 50 000	6,5	6,6	6,6	6,5	6,5	6,5	6,5	6,6	6,6	6,8	6,9	6,7	6,6
50 000 et plus	7,1	6,8	6,8	6,9	6,8	6,9	6,9	6,9	6,7	6,9	6,9	6,9	7,0
région parisienne	6,9	6,9	7,0	6,8	7,1	6,9	7,1	6,9	7,1	6,8	6,5	6,8	6,6
Moyenne générale	6,7	6,6	6,7	6,6	6,7	6,7	6,7	6,7	6,6	6,8	6,8	6,7	6,7

* A la suite de travaux visant à une meilleure représentativité des résultats, les valeurs observées à partir de 1998 ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures. Toutefois, les variations 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.

Pour les véhicules diesel, on constate sur les cinq dernières années, pour la tranche des véhicules de 11 à 15 ans, une consommation inférieure aux tranches de 1 à 10 ans. Ce phénomène s'expliquerait par un usage plus faible de l'autoroute pour les véhicules 11 à 15 ans et par le fait que les motorisations récentes tendent à être plus puissantes.

Sur l'ensemble des carburants, et pour la même période, la consommation diminue sensiblement pour les 16 ans et plus. 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 sur la période 1999-2003, les consommations moyennes montrent une tendance à la baisse pour toutes les catégories quand on observe l'ensemble des carburants, ainsi que les voitures à essence hormis les 11 CV et plus et dans la région parisienne (tableau page 2).

Sur dix ans, l'augmentation tendancielle de la consommation moyenne des véhicules diesel de 1 à 5 ans semble s'être arrêtée en 2003, les progrès techniques pouvant avoir contrebalancé l'évolution des caractéristiques des véhicules neufs de cette catégorie. L'augmentation de leur puissance maximum réelle a été de +36,7 %, contre +21,3 % pour les voitures à essence (source : Ademe).

Poids des différents carburants sur 9 ans, 1995-2003

Pourcentage de véhicules acheteurs des divers types de carburants

	1995	1996	1997	1998*	1999	2000**	2001	2002	2003	Unité : % Écart 03/02 (en point)
<i>Supercarburant</i>	73,4	71,8	69,3	68,4	66,6	64,9	63,5	61,6	59,5	-2,1
plombé ou ARS	43,9	38,7	29,8	27,3	21,3	18,4	13,4	11,0	7,7	-2,3
sans plomb 95 ou 98	42,7	47,6	49,7	49,8	52,2	53,6	55,1	56,0	55,6	-0,4
sans plomb 95	16,6	19,8	24,0	25,7	30,6	35,6	37,8	37,7	41,3	+3,6
sans plomb 98	41,4	46,1	45,7	43,6	44,1	40,8	36,5	38,5	31,2	-7,3
<i>Gazole</i>	26,4	28,0	30,2	31,1	32,5	34,2	36,0	37,9	40,0	+2,1

Pourcentage des volumes achetés des divers types de carburants

	1995	1996	1997	1998*	1999	2000**	2001	2002	2003	Unité : % Écart 03/02 (en point)
<i>Supercarburant</i>	66,6	65,5	63,3	61,4	60,3	57,1	54,2	52,3	49,5	- 2,8
plombé ou ARS	28,1	23,9	19,3	18,1	14,3	10,4	7,4	5,4	3,4	- 2,0
sans plomb 95 ou 98	38,5	41,6	44,0	43,3	46,0	46,8	46,8	46,9	46,1	- 0,8
sans plomb 95	7,2	10,5	13,8	16,2	19,9	24,4	26,6	27,9	29,3	+ 1,4
sans plomb 98	31,3	31,1	30,2	27,2	26,1	22,4	20,2	18,8	16,8	- 2,0
<i>Gazole</i>	33,4	34,5	36,7	38,6	39,7	42,9	45,8	47,9	50,5	+2,6

* A la suite de travaux visant à une meilleure représentativité des résultats, les valeurs observées à partir de 1998 ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures.

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

Dans la répartition des volumes achetés par les ménages, on constate (*graphique n°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. Pour la première fois, la part du gazole dépasse la moitié des volumes achetés. Sur la période 1995-2003, l'accroissement du parc diesel à mi-année est spectaculaire : + 85,4 %, cependant que le parc à essence diminue de 7,0 %. Cette tendance s'est prolongée jusqu'en 2003 puisque, entre les années 2002 et 2003, l'estimation par le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (C.C.F.A.) des parcs à mi-année, fait apparaître un accroissement de 8,1 % du parc diesel sur un an, alors que le parc du supercarburant est en diminution de 2,8 %.

Évolution sur 9 ans des moyennes par véhicule, 1995-2003

Quantité moyenne de carburant achetée (France + étranger)

	<i>Unité : litre</i>								
	1995	1996	1997	1998*	1999	2000**	2001	2002	2003
Tous véhicules particuliers	954	977	974	980	978	949	925	906	899
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	-0,6	+2,4	-0,3	+0,6	-0,2	-3,0	-2,5	-2,1	-0,8
Véhicules particuliers à essence	863	890	879	878	879	829	786	769	752
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	-2,2	+3,1	-1,2	-0,1	+0,1	-5,7	-5,2	-2,2	-2,3
utilisant du plombé (ou ARS) et du sans plomb 95 ou 98	1 022	917	904	932	859	825	873	745	688
n'utilisant que du plombé (ou ARS)	726	780	797	774	801	685	590	645	569
n'utilisant que du sans plomb 95 ou 98	935	960	912	918	910	872	789	779	762
Véhicules particuliers diesel	1 211	1 204	1 201	1 205	1 183	1 178	1 171	1 130	1117
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	+1,2	-0,6	-0,2	+0,3	-1,8	-0,4	-0,6	-3,5	-1,2

Distance moyenne parcourue (France + Étranger)

	<i>Unité km</i>								
	1995	1996	1997	1998*	1999	2000**	2001	2002	2003
Tous véhicules particuliers	12 294	12 639	12 765	12 855	12 921	12 672	12 374	12 256	12 378
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	-0,8	+2,8	+1,0	+0,7	+0,5	-1,9	-2,4	-1,0	+1,0
Véhicules particuliers à essence	10 165	10 621	10 590	10 527	10 562	10 198	9 595	9 509	9 450
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	-2,8	+4,5	-0,3	-0,6	+0,3	-3,4	-5,9	-0,9	-0,6
utilisant du plombé (ou ARS) et du sans plomb 95 ou 98	12 039	11 321	10 678	10 938	10 043	9 914	10 471	9 616	9 602
n'utilisant que du plombé (ou ARS)	8 250	8 774	9 088	8 889	9 146	8 082	6 748	7 556	6 758
n'utilisant que du sans plomb 95 ou 98	11 320	11 636	11 259	11 209	11 105	10 821	9 772	9 658	9 346
Véhicules particuliers diesel	18 156	17 917	17 872	18 052	17 880	17 431	17 315	16 797	16 691
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	+0,3	-1,3	-0,3	+1,0	-1,0	-2,5	-0,7	-3,0	-0,6

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

L'évolution des kilométrages moyens diffère quelque peu de celle adoptée par la Commission des Comptes Transports de la Nation d'après le panel INRETS-SOFRES. Si l'on multiplie ces valeurs par les parcs à mi-année (estimations C.C.F.A.), on obtient le tableau ci-dessous.

Évolution sur 9 ans de l'activité des parcs immatriculés en France, 1995-2003

Quantité totale de carburant achetée (France + étranger)

<i>(millier de m³)</i>	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tous véhicules particuliers	23 850	24 718	25 124	25 921	26 548	26 354	26 252	26 211	26 395
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	+0,8	+3,6	+1,6	+3,2	+2,4	-0,7	-0,4	-0,2	+0,7
Véhicules particuliers à essence	15 860	16 105	15 862	15 919	16 007	15 046	14 106	13 514	12 848
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	-3,9	+1,5	-1,5	+0,4	+0,6	-6,0	-6,3	-4,2	-4,9
Véhicules particuliers diesel	8 019	8 674	9 308	10 024	10 570	11 334	12 219	12 832	13 712
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	+13,2	+8,2	+7,3	+7,7	+5,4	+7,2	+7,8	+5,0	+6,9

De 1995 à 2003, les quantités d'essence consommée ont diminué de 19,0 %, dont - 4,9 % de 2002 à 2003.

Distance totale parcourue

<i>(million de véhicule km)</i>	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tous véhicules particuliers	307 350	319 767	329 273	340 015	350 741	351 901	351 174	354 566	363 418
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	+0,7	+4,0	+3,0	+3,3	+3,2	+0,3	-0,2	+1,0	+2,5
Véhicules particuliers à essence	186 812	192 192	191 097	190 865	192 334	185 094	172 192	167 111	161 453
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	-4,6	+2,9	-0,6	-0,1	+0,8	-3,8	-7,0	-3,0	-3,4
Véhicules particuliers diesel	120 229	129 083	138 508	150 175	159 758	167 704	180 682	190 747	204 899
<i>Évolution année N/N-1 (%)</i>	+12,2	+7,4	+7,3	+8,4	+6,4	+5,0	+7,7	+5,6	+7,4

Après la quasi stabilité de 2000 et 2001, les distances totales en véhicules-km (tous carburants) ont recommencé à augmenter en 2002 et 2003, mais dans une moindre mesure que sur la période 1995-1999.

La baisse du kilométrage moyen des deux catégories véhicules diesel et véhicules à essence est principalement liée, comme la baisse des consommations unitaires des véhicules à essence, à la dieselisation du parc, qui induit mécaniquement un déplacement de la moyenne de chaque catégorie vers des véhicules moins puissants et moins utilisés.

Les kilométrages moyens en année mobile faisaient apparaître une tendance à la hausse jusqu'en 1999 (*graphique n°2*). Depuis, une décroissance se constate, encore plus marquée quand on observe séparément l'essence et le gazole.

2- Consommation moyenne de carburant des voitures particulières en France, en l/100 km

Une baisse sensible en 2003...

Tendanciellement à la baisse depuis au moins 1989, la diminution de consommation en l/100 km a été particulièrement nette en 2003 : - 1,8 % sur l'ensemble des carburants, à 7,27 l/100 km, après - 0,9 % en 2002. Elle est en partie due à un meilleur respect des limitations de vitesse par les automobilistes, en conséquence de l'augmentation des contrôles effectués (le taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites a diminué de 10 points). Elle résulte aussi de la baisse de consommation moyenne des voitures neuves. En effet, les diminutions de consommation moyenne en l/100 km des voitures neuves se poursuivent sur les six dernières années après la stagnation 1987/1996 : dans le détail, la baisse de - 1,8 % en 2003 (- 2,5 % en 2002) se répartit en - 1,3 % sur l'essence (- 0,9 % en 2002) et - 0,5 % sur le gazole (- 1,7 % en 2002). 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).

... dans un contexte favorable ...

L'augmentation de la part des voitures diesel dans le parc entraîne une baisse d'ensemble. En effet, la part de diesel parmi les immatriculations neuves, en nette augmentation (67 % en 2003 contre 63 % en 2002 et 33 % en 1990), est très sensiblement supérieure à la part de diesel dans le parc, ce qui entraîne un accroissement de celle-ci. D'après les estimations du C.C.F.A., les voitures diesel représentaient 42 % du parc à la mi-2003 et 39 % à la mi-2002 contre 15 % au milieu de 1990.

Mais dans le détail, de 1993 à 2003, la consommation unitaire des voitures au super a baissé de 7,8 %, tandis que celle des diesel est restée presque stable (+ 0,3 %). Cette différence d'évolutions peut s'expliquer par des caractéristiques techniques : la puissance maximum moyenne des voitures neuves s'est accrue, nettement plus en diesel (+ 36,7 %) qu'en essence (+ 21,3 %).

Les progrès technologiques sont illustrés par l'évolution des cylindres : celle des voitures neuves diesel a légèrement diminué (- 0,4 %), et celle des voitures à essence n'a que faiblement augmenté (+ 1,2 %). En 2003, il y a eu une baisse aussi bien en essence qu'en diesel.

... malgré des contraintes persistantes.

Accroissement de la masse à vide moyenne des véhicules neufs : + 11,9 % sur l'ensemble, de 1997 à 2003, avec + 6,6 % sur les voitures à essence et + 6,1 % en diesel. 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 2003, la masse moyenne globale a crû de 2,1 % par rapport à 2002, dont + 1,5 % en diesel et + 0,9 % en essence (source : ADEME).

Obligation du pot catalytique sur les voitures neuves (à partir de 1993 pour l'essence, 1997 pour le gazole) : elle a dû contribuer 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 2,9 % des véhicules à essence au 1-1-93 à 57,1 % au 1-1-2003 et 66 % au 1-1-2004. D'une manière générale, les efforts des constructeurs pour faire diminuer les émissions de polluants ne sont pas toujours compatibles avec une diminution de la consommation moyenne.

Des systèmes électriques, de plus en plus développés, entraînent aussi une augmentation de consommation de carburant, ainsi que la climatisation, qui s'est beaucoup répandue : au milieu de l'année 2000, 16 % des voitures en disposaient. En 2004, cette part est passée à 32 % (26 % pour les voitures à essence, 42 % pour les voitures diesel). Les chiffres publiés par l'ADEME, à la suite de la dernière campagne d'essais, font apparaître une surconsommation (par rapport au fonctionnement sans climatisation) allant de + 12 % à + 43 %, suivant les conditions de circulation ou la catégorie de véhicule (essence, diesel atmosphérique, turbo diesel).

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 % (réduits d'ailleurs à - 6 % si l'on tient compte de la différence des densités). 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 2003, contre 24 % pour les voitures à essence. En outre les utilisateurs diesel affichent un kilométrage annuel 1,8 fois supérieur à celui des voitures à essence. Aussi est-ce toujours le gazole qui est le plus demandé : sur l'année, 1,49 fois la quantité moyenne d'essence achetée par véhicule, malgré une plus faible consommation aux 100 kilomètres. La part du gazole dans l'ensemble des carburants pour voitures achetés par les ménages augmente d'année en année : 50,5 % en 2003 (les 50 % sont franchis pour la première fois) contre 47,9 % en 2002, 45,8 % en 2001, 33,5 % en 1995 et 17,8 % en 1990.

3- Consommation totale de carburants sans plomb 95 et 98

En 2003, baisse globale des livraisons, après une hausse continue depuis plus de dix ans ...

Pour la première fois le total des livraisons de ces carburants, y compris hors ménages, est en baisse : - 2,6 % par rapport à 2002. En raison de la forte baisse des achats de super ARS, leur part atteint 90,9 % du total

des supercarburants, contre 88,1 % en 2002 (*source : CPDP*).

Dans le panel « ménages » de SECODIP, le super sans plomb 95 ou 98 représente, en 2003, 46,1 % du volume total de carburants achetés par les ménages, soit moins qu'en 2002 (46,9 %), en conséquence de la montée de la part du diesel. Il représente aussi 93,1 % des supercarburants, contre 89,7 % en 2002.

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

Pour la quatrième année, le super sans plomb 95 est majoritaire parmi les essences, avec une part de 29,3 % de l'ensemble des carburants (27,9 % en 2002).

Le volume de supercarburant remplaçant le super plombé (ARS) acheté par les ménages a continué à diminuer, passant de 5,4 % à 3,4 % de l'ensemble des carburants.

C'est en 1994 (*graphique 4*) que la part du sans plomb a dépassé pour la première fois celle du carburant plombé dans les volumes achetés par les ménages. Depuis, l'écart s'accroît chaque année : en 2003, le volume de super ARS a représenté moins d'un dixième de celui de sans plomb 95 ou 98. En part du parc, les acheteurs de super sans plomb 95 ou 98 (exclusifs ou non) ont représenté 55,6 % de l'ensemble, soit moins qu'en 2002 (56,0 %), en conséquence de la montée du diesel.

Les utilisateurs exclusifs de super ARS continuent d'avoir les consommations les plus élevées (aux 100 km), ce qui reflète l'âge avancé des véhicules correspondants, représentant maintenant moins d'un douzième du parc.

...avec des parcours diversifiés

En 2003, le kilométrage le plus fort en essence est (contrairement à 2002, mais comme en 2001) celui des consommateurs mixtes de sans plomb 95 ou 98 ou ARS : 9 602 km, contre 9 450 km pour l'ensemble des consommateurs d'essence. Toutefois, et comme toujours, ces parcours sont nettement plus faibles que ceux des voitures à gazole (16 691 km). Les plus petits kilométrages sont le fait des utilisateurs exclusifs de super ARS : 6 758 km (contre 7 556 en 2002, soit une diminution de 10,6 %) ; il ne peut s'agir que de véhicules anciens, dont nous savons qu'ils sont de plus petits rouleurs que les récents. En 2003, le kilométrage moyen des voitures de 16 ans et plus a été inférieur de 41 % à celui des voitures d'un à cinq ans.

4- Part de carburants achetés à l'étranger

La hausse se poursuit

En 2003, on assiste à une sensible augmentation (+ 0,7 point) de cette tendance haussière commencée en 1995: 3,1 % des volumes de carburants sont achetés à l'étranger, dépassant le niveau de 2000 (2,7 %). Les résultats diffèrent suivant le type de carburant utilisé : 3,8 % pour les essences et 2,4 % pour le gazole (cet écart a toujours été de même sens sur la dizaine d'années observée).

Comme précédemment, c'est au 3^{ème} trimestre que cette part atteint son maximum : 3,5 %, avec 4,1 % en essence et 3,0 % en gazole.

Parmi les quatre régions frontalières importantes pour la part de carburants achetés à l'étranger, il faut noter la confirmation de la forte baisse (essence + gazole) en Alsace (1,8 % après 0,6 % en 2002, contre 8,9 % en 2000) due à l'écart de prix des carburants qui, en faveur

de l'Allemagne depuis 1996, s'est inversé en 2001, et plus encore depuis 2002.

	<i>Unité : %</i>						
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Alsace	8,2	7,0	3,6	8,9	1,3	0,6	1,8
Lorraine	16,1	11,9	12,3	14,3	16,6	18,5	17,8
NPDC ¹	6,4	6,7	6,5	7,7	4,4	5,3	5,8
Franche-Comté	n.d.	2,3	7,1	6,3	6,1	4,3	3,0
France entière	2,6	2,4	2,6	2,7	2,3	2,4	3,1

1 : NPDC: Nord-Pas de Calais

5- 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.

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.

6- Variations régionales de kilométrage

Le Sud-Ouest et l'Ouest en tête pour les kilométrages

La comparaison 2002-2003 des distances parcourues selon la région d'immatriculation (en utilisant les huit grandes régions SECODIP) fait apparaître de fortes modifications de structure. Dans un contexte d'augmentation générale des kilomètres parcourus, c'est encore en Ile-de-France et dans le Sud-Est que les kilométrages sont les plus faibles, leur ordre étant simplement inversé. Comme cette situation persiste sur les quatre années observées, on peut penser qu'elle est liée au degré d'urbanisation et à l'importance de l'offre de transports en commun dans ces deux régions.

7- Variations de kilométrage avec l'âge des conducteurs et des véhicules

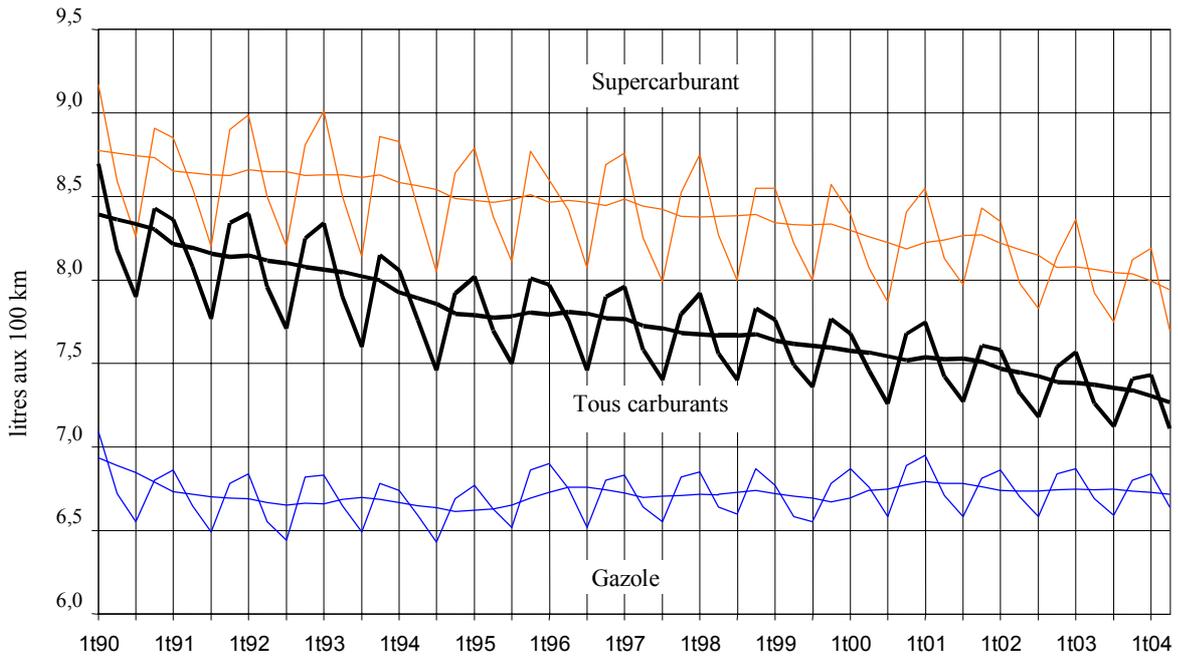
Les jeunes conducteurs roulent plus, les véhicules récents aussi

Sur les cinq années considérées (1999 à 2003), en adoptant quatre classes d'âge, la structure est très stable : les kilométrages font apparaître une diminution quand l'âge du conducteur augmente. De la même manière, les distances annuelles moyennes varient en sens inverse de l'ancienneté des véhicules.

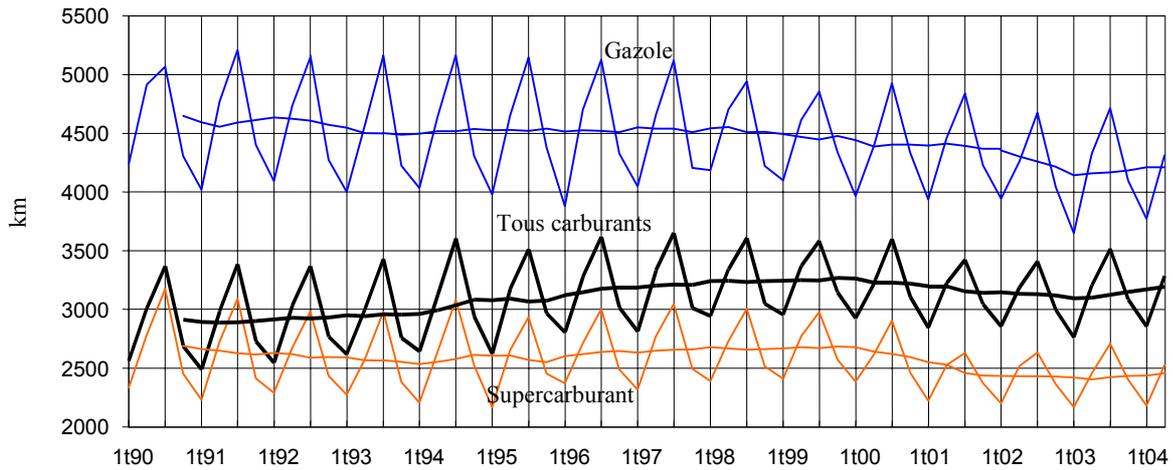
Nota : Graphiques et carte sont regroupés pages 7-8

Contacteur : roland.curtet@industrie.gouv.fr
Télécharger : www.industrie.gouv.fr/energie/statistiques-energie.htm Cliquer dans : <i>Notes statistiques</i>
Observatoire de l'énergie - DGEMP Télédéc 162- MINEFI- 61, boulevard Vincent-Auriol- 75703 Paris Cedex 13 Fax : 01 44 97 09 69 mél. : dgeemp.oe@industrie.gouv.fr
SECODIP 2, rue Francis Pedron BP3 78241 Chambourcy Téléphone : 01 39 65 56 56, Fax : 01 39 74 80 29

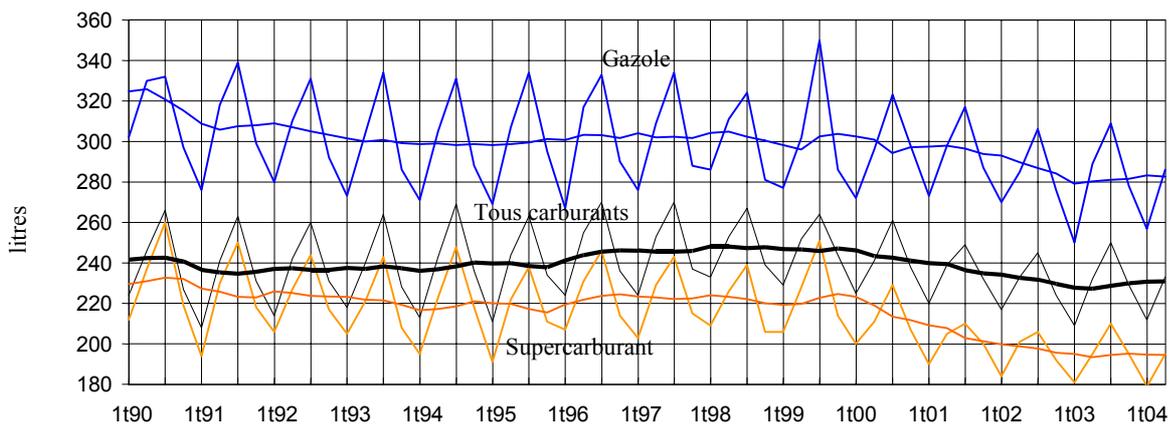
Graphique n°1 - Consommation moyenne aux 100 km, par trimestre et en année mobile



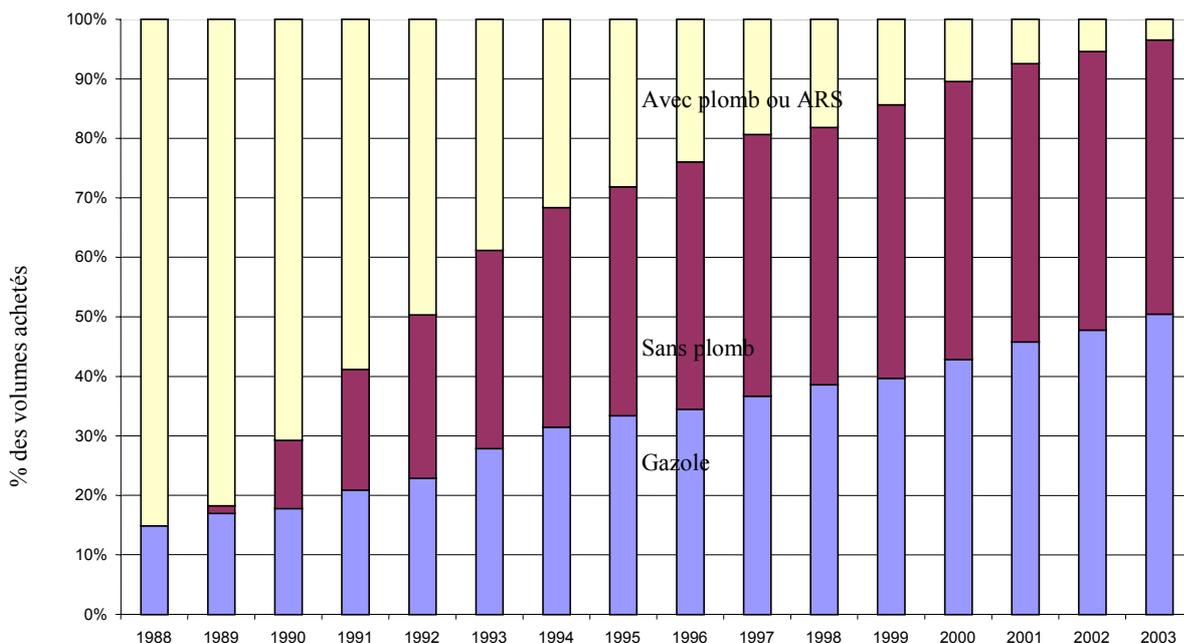
Graphique n° 2 - Kilométrage moyen, par trimestre et en année mobile



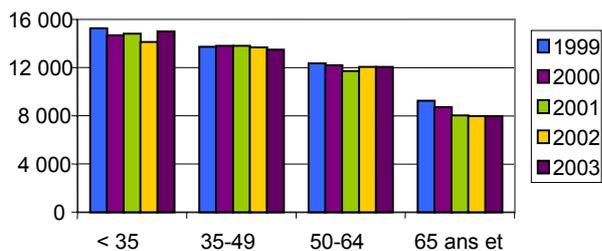
Graphique n°3 - Quantité trimestrielle achetée en moyenne, par trimestre et en année mobile



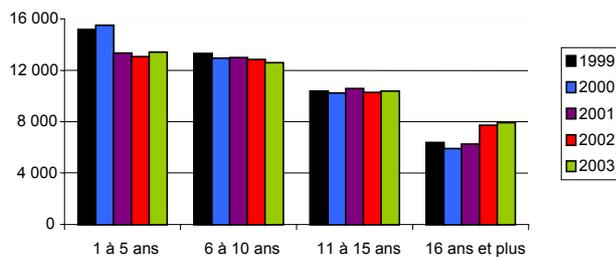
Graphique n°4- Part des différents carburants (volumes achetés par les ménages)



Graphique n° 5 - Kilométrage selon l'âge du conducteur



Graphique n° 6 Kilométrage selon l'ancienneté du véhicule



Carte: kilométrage par "régions SECODIP"

