

Énergies & Matières premières

Consommation d'énergie dans les transports en France, 2000-2001 : quelques indicateurs

Direction Générale de l'Énergie et des Matières Premières
Observatoire de l'Énergie
Décembre 2002

1. Évolution des consommations de carburants

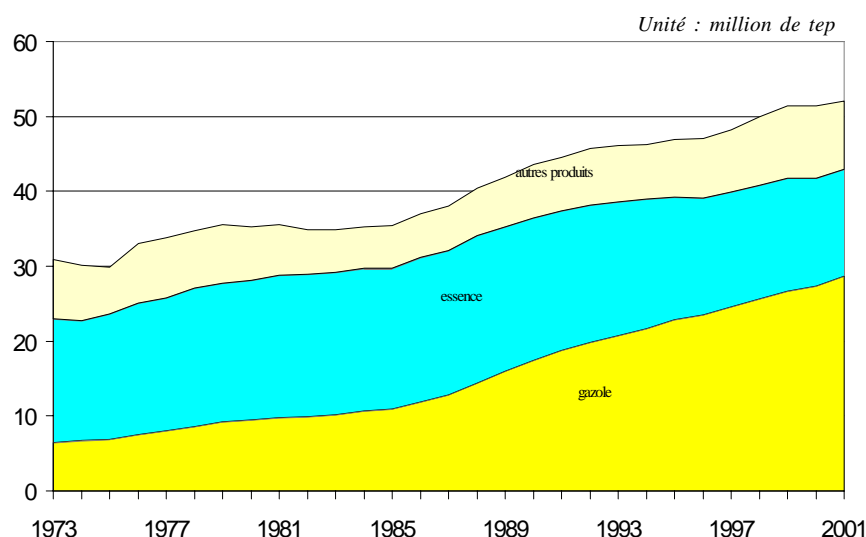
Gazole ↗
Essence ↘
Carburants aériens ↘
Fioul lourd ↘

De 2000 à 2001 on observe un accroissement de la consommation de *gazole* (+ 4,8 %) et une baisse de celle de *l'essence* (- 1,5 %).

Ceci est à mettre en relation, notamment, avec l'accroissement du parc de voitures diesel, + 9,1 % entre le 01/01/2001 et le 01/01/2002¹, contre - 1,5 % sur le parc de voitures particulières à essence. En 2001 la part d'immatriculations diesel a atteint 56,2 % des voitures neuves, après 49,0 % en 2000. La baisse des consommations d'essence a porté sur le sans plomb 98 (- 9,3 %) et le supe ARS (- 26,9 %), pendant que la consommation de sans plomb 95 augmentait de 20,0 %.

La diminution sur les *carburants aériens* (-1,9 %) est une conséquence du ralentissement survenu après les attentats du 11 septembre, des mouvements sociaux dans certaines compagnies aériennes et de l'ouverture de la ligne de TGV Paris - Méditerranée.

La forte baisse sur le *fioul lourd* (- 15,3 %) illustre la baisse d'activité des ports maritimes (mais l'année 2000 avait été favorable), en relation avec le ralentissement de de l'activité mondiale.



La forte baisse sur le *fioul lourd* (- 15,3 %) illustre la baisse d'activité des ports maritimes (mais l'année 2000 avait été favorable), en relation avec le ralentissement de de l'activité mondiale.

Unité : million de tep

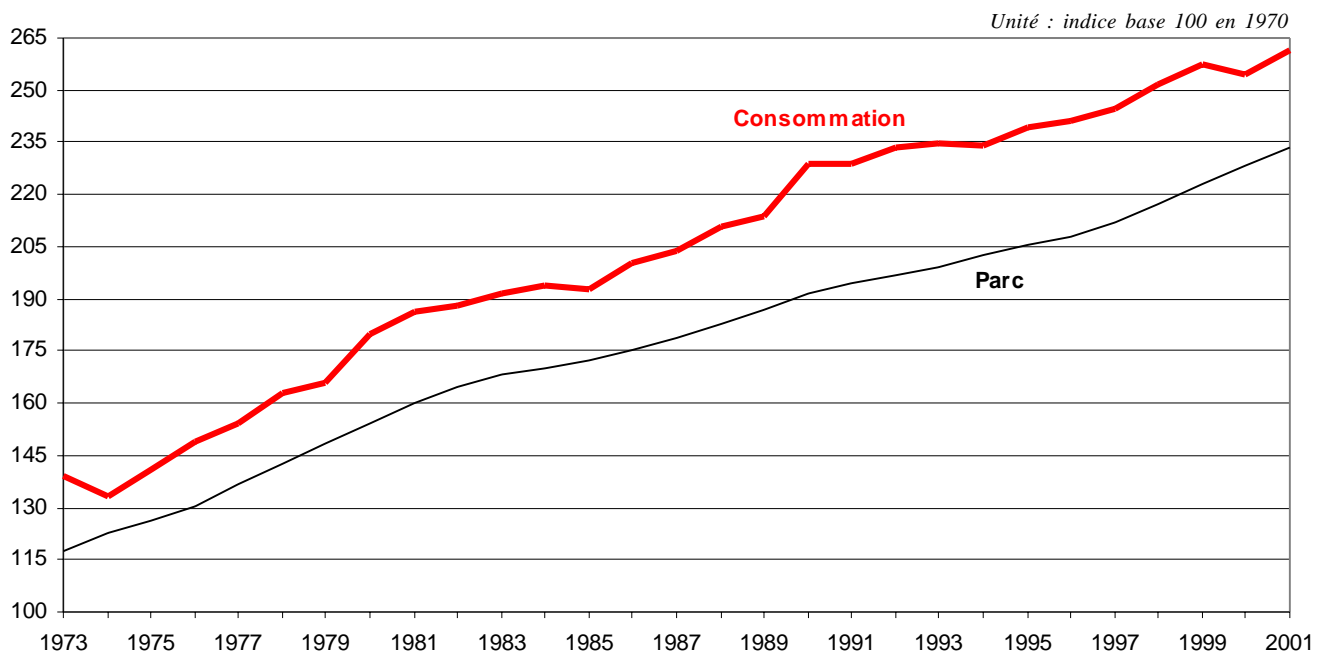
	1973	1979	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	évolution 2001/2000
Supercarburant et essence auto	16,5	18,6	18,8	19,1	16,4	15,7	15,3	15,2	15,1	14,4	14,2	-1,5%
Gazole	6,6	9,2	10,9	17,5	22,9	23,5	24,6	25,7	26,7	27,4	28,7	4,8%
Carburacteur et essence aviation	2,0	2,6	2,7	4,0	4,8	5,1	5,3	5,6	6,1	6,3	6,2	-1,9%
Fioul lourd	4,6	4,0	2,0	2,2	1,9	1,9	2,1	2,4	2,4	2,4	2,1	-15,3%
Divers ²	1,4	1,2	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	1,1	1,1	1,0	0,8	-8,1%
Total produits pétroliers	31,0	35,6	35,5	43,6	46,9	47,1	48,2	50,0	51,4	51,5	52,0	1,0%
Electricité ³	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0%
Consommation finale	31,6	36,2	36,1	44,3	47,6	47,9	49,0	50,9	52,3	52,4	52,9	1,0%

1 : Selon le CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles)

2 : Notamment GPL pour la carburation et FOD

3 : Valorisation en tep suivant la nouvelle méthodologie (0,086 tep/MWh)

2. Consommation de carburant et parc des voitures particulières



Sources : CPDP, SES, CCFA

Après une diminution en 2000 liée partiellement à la hausse des prix des carburants, la consommation globale des voitures particulières a repris sa croissance en 2001.

3. Taux d'équipement¹ des ménages en voitures particulières

	1973	1979	1985	1990	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Taux d'équipement	61,7	68,7	73,7	75,9	77,2	78,0	78,4	78,0	78,0	78,0	78,0	79,0	79,0
Taux de multiéquipement	9,8	16,4	21,1	25,3	27,0	27,6	27,9	28,0	27,0	29,0	29,0	29,0	30,0

1 : Taux d'équipement: pourcentage des ménages équipés d'au moins une voiture (contre deux ou plus pour le multiéquipement).

Sources : jusqu'en 1992, enquêtes de conjoncture de l'INSEE ; de 1993 à 1995, rapport INRETS-ADEME ; à partir de 1996, enquête permanente "conditions de vie" de l'INSEE.

En 2001 le taux de multiéquipement s'est encore accru, pendant que le taux d'équipement est resté stable.

4. Consommations des voitures particulières par classes d'âge

Unité : l/100 km

Age des véhicules	Tous carburants					Super					Gazole				
	1997	1998*	1999	2000	2001	1997	1998*	1999	2000	2001	1997	1998*	1999	2000	2001
1 à 5 ans	7,4	7,4	7,3	7,3	7,3	8,0	8,0	8,0	7,8	7,8	6,7	6,7	6,7	6,8	6,8
6 à 10 ans	7,7	7,5	7,6	7,5	7,5	8,5	8,3	8,3	8,2	8,2	6,5	6,5	6,6	6,8	6,8
11 à 15 ans	8,5	8,4	7,9	7,7	7,7	8,7	8,8	8,7	8,4	8,6	7,3	6,9	6,3	6,4	6,5
plus de 15 ans	9,4	9,5	9,4	8,8	8,9	9,6	9,9	9,7	9,4	9,4	8,9	7,6	7,5	6,9	7,1
Tous âges	7,6	7,6	7,6	7,5	7,5	8,3	8,3	8,3	8,1	8,2	6,7	6,7	6,6	6,8	6,8

Source : panel SECODIP

* rupture de série liée à une amélioration de la méthode de redressement de l'échantillon

La baisse de la consommation moyenne observée entre 2000 et 2001 est uniquement due à l'accroissement de la part du diesel.
