

La circulation routière augmente à un rythme ralenti depuis 2003

Alors qu'elle avait augmenté de 31,7 % entre 1990 et 2003, soit + 2,1 % par an, la circulation routière sur le territoire métropolitain marque une inflexion à partir de 2003 et semble plafonner depuis, avec une progression globale de 1,4 % entre 2003 et 2010, soit + 0,2 % par an.

Sur vingt ans, le parc des véhicules immatriculés en France s'est accru de 33,9 % mais leur parcours moyen a baissé de 2,0 %. Dans le même temps, la circulation des véhicules étrangers a fortement progressé contribuant significativement à l'augmentation globale. L'équipement et le multi-équipement automobile des ménages se sont largement développés conduisant à réduire l'usage annuel moyen des véhicules. S'y adjoignent récemment la hausse des prix du carburant et la congestion urbaine. Les ménages se tournent en ville vers les transports en commun et les deux-roues.

La circulation de véhicules de transport de marchandises s'est accrue plus vite jusqu'en 2007 (+ 41,3 % depuis 1990), en particulier celle de véhicules étrangers. Cependant, la crise économique de 2008 a stoppé net cette tendance et la circulation en 2010 n'a toujours pas retrouvé son niveau de 2007.

En 2010, les véhicules routiers ont parcouru 560,4 milliards de kilomètres sur le sol métropolitain (tableau 1). Cette circulation routière s'est accrue de 33,5 % en vingt ans mais à un rythme annuel de 2,1 % entre 1990 et 2003 et de 0,2 % entre 2003 et 2010.

Ainsi, la circulation plafonne depuis 2003 et baisse pour la première fois en 2005 avec - 0,5 % et encore plus fortement en 2008 avec - 1,6 % contrastant ainsi avec des décennies de croissance soutenue.

Le développement de la circulation depuis 1990 résulte d'une augmentation de la taille du parc de véhicules immatriculés en France (+ 33,9 %) tempérée par une légère baisse de leur utilisation annuelle moyenne (- 2,0 %), ainsi que de la forte progression de la circulation des véhicules immatriculés à l'étranger (+ 81,5 %).

La circulation sur autoroutes a presque doublé (+ 93,8 %) en vingt ans tandis que la circulation sur les autres routes (nationales, départementales et communales) n'a progressé que de 17,8 % (graphique 1). Cependant, le réseau ne s'est pas développé dans les mêmes proportions : globalement le réseau routier est passé de 927 000 kilomètres en 1990 à 1 050 000 kilomètres en 2010. Le réseau autoroutier a été le plus dynamique avec une croissance de 67 % passant de 6 800 km à 11 400 km. Dans la même période, le réseau des autres routes s'est accru de 13,4 % entre 1990 et 2010. Il en résulte une intensification de la circulation : le nombre de véhicules par jour et par kilomètre de réseau est passé de 34 800 à 40 400 sur les autoroutes et de 990 à 1 030 sur les routes.

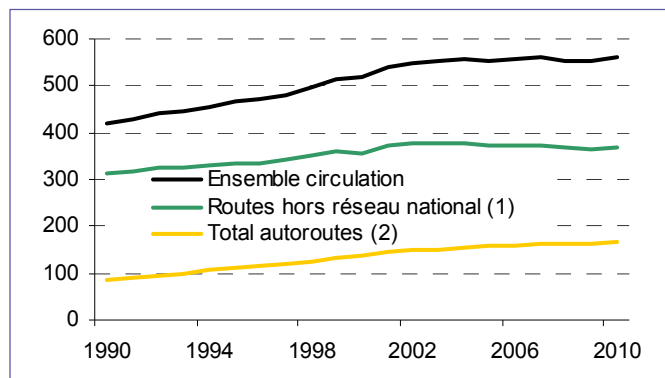
Tableau 1 - Circulation routière métropolitaine par type de véhicules

	En milliards de véhicules-kilomètres			Évolution en %	
	1990	2003	2010	2003/1990	2010/2003
Voitures particulières	327,0	423,0	424,1	29,3	0,3
dont immatriculées en France	310,9	398,9	398,1	28,3	-0,2
dont immatriculées à l'étranger	16,1	24,0	26,1	49,2	8,5
Véhicules utilitaires légers	61,8	85,1	90,6	37,7	6,4
Poids lourds	22,4	30,1	28,4	34,3	-5,5
dont immatriculés en France	19,3	22,4	19,5	16,2	-13,1
dont immatriculés à l'étranger	3,1	7,7	9,0	146,9	16,7
Bus et cars	2,3	2,8	3,4	19,1	22,9
Deux-roues motorisés	6,2	11,8	13,9	89,6	17,8
Circulation totale	419,8	552,7	560,4	31,7	1,4

Source : SOeS, bilan de la circulation

Graphique 1 - Circulation routière métropolitaine par réseau routier

En milliards de véhicules-km



(1) Tel que défini depuis la décentralisation de 2006. Le réseau national hors autoroutes supporte entre 4,2 % et 4,5 % de la circulation sur l'ensemble de la période.

(2) Le total autoroutes comprend également les voies rapides urbaines et les routes nationales à caractéristiques autoroutières.

Sources : SOeS, bilan de la circulation, Setra, Asfa

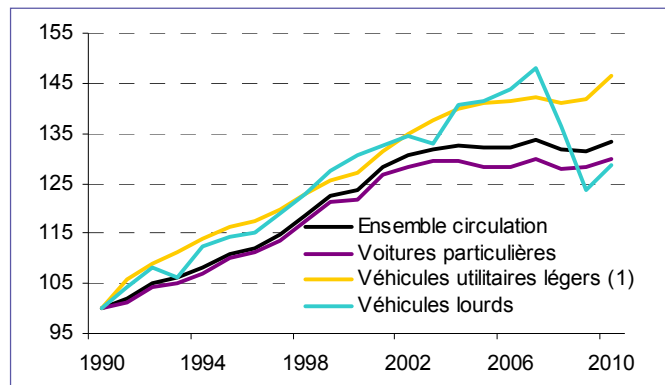
Une inflexion de la croissance de la circulation qui commence en 2002

Les voitures particulières (76 % des kilomètres en 2010) connaissent dès 2002 une baisse de croissance de leur circulation qui oscille ensuite entre - 1 % et + 1 % par an (*graphique 2*). La circulation des véhicules de transport de marchandises continue d'augmenter à un rythme dynamique jusqu'en 2004 (+ 2,5 % par an) mais elle diminue significativement lors de la crise économique en 2008 et 2009 sans retrouver en 2010 son niveau d'avant crise.

La circulation des bus et cars connaît une croissance plus faible que celle des autres véhicules entre 1995 et 2001 (+ 0,6 % par an) mais une accélération progressive depuis avec des taux de croissance similaires à la décennie précédente (notamment + 5 % en 2007 et + 6 % en 2008). En effet, ce mode de transport devient plus attractif pour les déplacements des ménages dans la période récente et bénéficie d'une politique d'offre renouvelée.

Graphique 2 - Circulation routière métropolitaine par genre de véhicules

Indice 100 en 1990



(1) les véhicules utilitaires légers (VUL) étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Sources : SOeS, bilan de la circulation, Setra, Asfa

Des voitures particulières plus nombreuses et moins utilisées qu'auparavant...

La circulation des voitures particulières immatriculées en France (essentiellement des ménages) a été soutenue par l'accroissement de la taille du parc automobile ces vingt dernières années (+ 1,5 % par an) tandis que les parcours moyens se réduisaient progressivement (- 0,2 % par an).

Le parc automobile des ménages s'est accru plus vite que le nombre de ménages (1,2 % par an entre 1990 et 2010). Le taux de motorisation de ces derniers a progressé passant de 76,8 % en 1990 à 83,5 % en 2010 de même que la multimotorisation s'est développée sur la période.

Le développement du multi-équipement automobile des ménages (1,25 voiture par ménage en 2008 contre 1,15 en 1994) s'accompagne d'un vieillissement du parc et d'un moindre usage individuel de chaque véhicule en particulier à partir de 2000 : ces véhicules parcourent en moyenne 12 700 km par an en 2010, en retrait de 5,7 % par rapport à 2000.

Les véhicules essence se raréfient et sont proportionnellement de plus en plus souvent des « deuxièmes voitures », de plus en plus âgées, dont le kilométrage annuel moyen a reculé de 27 % en vingt ans, passant de 11 900 km en 1990 à 8 700 km en 2010.

Les parcours annuels moyens des véhicules diesel diminuent dans les mêmes proportions passant de 21 300 km par an en 1990 à 15 800 km par an en 2010, mais cette baisse est plutôt à mettre en relation avec des gains de part de marché : autrefois réservée aux « grands rouleurs », la voiture diesel séduit un nouveau public plus citadin et roulant moins que les utilisateurs « historiques ». Ce mouvement de diésélisation favorisé par la baisse du prix relatif des véhicules diesel semble se poursuivre malgré le resserrement du prix des carburants (*encadré*).

Encadré

La diésélisation du parc des véhicules

Le parc des véhicules se diésélise depuis des dizaines d'années, phénomène qui concerne tant les véhicules utilitaires légers (VUL) que les voitures particulières. Ainsi, les véhicules diesel représentaient 21,6 % du parc roulant en 1990 et près de trois fois plus en 2010 (62,8 %). L'obligation du pot catalytique sur les véhicules neufs, instaurée en 1996, et la diffusion des filtres à particules ont permis de réduire significativement les émissions de particules de chaque véhicule, mais la croissance du parc conduit à un accroissement du volume global émis.

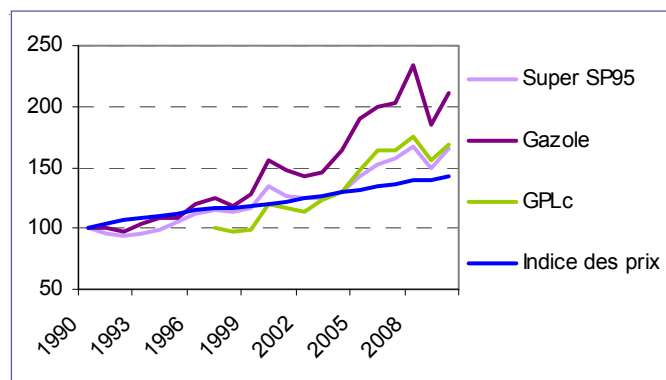
... au profit d'autres modes de transport

La hausse des prix des carburants, depuis le milieu des années 1990 pour le gazole et depuis le début des années 2000 pour l'essence, incite les ménages à se reporter vers des modes de transports moins coûteux. Cette hausse est nettement supérieure à l'inflation sur la période 1990-2010 (+ 2,6 % par an pour le super sans plomb 95 et + 3,8 % par an pour le gazole contre + 1,8 % d'augmentation annuelle générale des prix) et marquée par des pics de plus en plus fréquents (*graphique 3*). La hausse des prix des carburants n'est pas compensée par l'amélioration de la performance énergétique des véhicules. La baisse des consommations unitaires est faible (- 0,5 % par an pour les voitures essence et - 0,1 % par an

pour les voitures diesel), l'effet de l'amélioration des moteurs et de l'aérodynamique étant amoindri par l'augmentation du poids des voitures, le développement de la climatisation et l'incorporation des biocarburants. Le bonus-malus créé fin 2007, facteur de baisse des consommations unitaires, ne pourra faire sentir ses effets sur la masse du parc automobile qu'après plusieurs années.

Graphique 3 - Prix à la pompe des carburants en France et prix à la consommation

Indice 100 en 1990



Sources : Insee, DGE

La congestion urbaine a également contribué à faire baisser l'utilisation de la voiture particulière au profit des deux-roues ou des transports en commun qui deviennent plus rapides dans les centres des grands pôles urbains.

La circulation des deux-roues motorisés a doublé en vingt ans et représente 2,5 % de la circulation globale en 2010.

La stagnation de la circulation routière ces dernières années a bénéficié au développement des transports en commun tant pour la « longue distance » que pour les déplacements quotidiens. Entre 1995 et 2010, le transport ferroviaire de voyageurs « grandes lignes » a augmenté de 2,9 % par an et celui par cars interurbains de 3,7 %. Pour les déplacements quotidiens, le transport ferroviaire régional a progressé en volume de 4,4 % par an depuis 1995 et les transports en commun urbains se sont accrus de 2,6 % par an.

Fort développement tendanciel de la circulation de poids lourds interrompu par la crise de 2008

La circulation en lien avec le transport de marchandises n'a cessé d'augmenter jusqu'en 2007 avec une croissance moyenne de 2,2 % par an. La crise économique de 2008 a stoppé net cette tendance et la circulation de 2010 n'a toujours pas retrouvé son niveau de 2007.

La circulation des poids lourds a connu une croissance forte mais perturbée par trois périodes de crise, en 1993, 2003 puis surtout 2008-2009. Elle est passée de 5,3 % de la circulation globale en 1990 à 6,0 % en 2007 pour retomber à 5,1 % en 2010. La massification par l'usage de véhicules avec de plus grandes capacités d'emport et mieux chargés a accompagné le développement du transport routier de marchandises.

En 2010, la circulation des véhicules utilitaires légers est trois fois plus élevée que celle des poids lourds. Elle a augmenté de 46,6 % en vingt ans portée par un parc en hausse de 37,6 % et par des parcours annuels moyens en légère hausse (+ 6,5 %).

Une circulation étrangère très dynamique

La France est non seulement un pays touristique, d'échange de marchandises, mais également un pays de transit. Le transport routier de marchandises (TRM) français est concurrencé par le TRM des autres pays européens. En vingt ans, la part du transport routier sous pavillon étranger sur le territoire français a plus que doublé passant de 13,9 % en 1990 à 31,5 % en 2010 en termes de véhicules-kilomètres (véh-km). Les poids lourds immatriculés à l'étranger profitent du développement des échanges internationaux dans le contexte d'élargissement de l'Union européenne.

La circulation de transit tient une place importante dans le développement de la circulation de poids lourds (20,1 % de la circulation des poids lourds en France métropolitaine). Ainsi, la circulation du pavillon étranger sur le territoire métropolitain a été multipliée par trois entre 1990 et 2010.

Les voitures particulières immatriculées à l'étranger sont également plus présentes sur les routes françaises. Elles représentaient 3,8 % de la circulation globale en 1990 mais 4,6 % en 2010. Leur circulation s'est en effet accélérée depuis 1997 et jusqu'en 2007 avec un taux de croissance moyen de 4,4 % par an, en lien avec l'essor du tourisme. Outre sa propre attractivité, la France est également traversée par les touristes du nord de l'Europe se rendant dans la péninsule ibérique. Après une forte baisse due à la crise économique, la circulation touristique a repris en 2010 (+ 3 %).

Road traffic has been growing at a slower rate since 2003

After increasing by 31.7% between 1990 and 2003, i.e. at 2.1% per year, the trend for road traffic in metropolitan France changed after 2003 and seems to have reached a plateau, progressing by 1.4% between 2003 and 2010, an average annual increase of 0.2%.

Over twenty years the fleet of vehicles registered in France grew by 33.9% but the average distance driven reduced by 2.0%. At the same time, foreign vehicle traffic grew strongly, making a significant contribution to the overall increase. Numbers of vehicle-owner and multi-vehicle-owner households have increased greatly, leading to a reduction in average vehicle use. Recent fuel price rises and urban congestion are other contributing factors. In cities, households are turning towards public transport and two-wheeled vehicles.

Goods vehicle traffic grew more rapidly until 2007 (+ 41.3% since 1990), particularly where foreign vehicles were concerned. However, the economic crisis of 2008 sharply curtailed this trend and traffic in 2010 had still not returned to its 2007 level.

Pour en savoir plus

Le bilan de la circulation routière sur le territoire métropolitain publié dans le rapport sur les comptes des transports de la Nation évalue chaque année la circulation routière, en véh-km, par type de véhicules et de réseaux routiers ainsi que la consommation de carburant afférente.

Une description complète de la méthodologie est fournie en annexe du 48^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, collection RéférenceS, SOeS, juillet 2011

Voir aussi :

- *La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, collection la Revue du CGDD, décembre 2010
- *Consommation de carburant : effets des prix à court et à long termes par type de population*, collection Études & documents, avril 2011
- Site internet du SOeS : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubriques « Transport de marchandises » et « Transport de voyageurs »
- Indice de circulation publié sur le site internet du Sétra : www.setra.developpement-durable.gouv.fr

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

le point sur

Commissariat général
au développement durable

Service de l'observation
et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax. : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication :
Sylvain Moreau

Rédacteur en chef :
Anne Bottin

Coordination éditoriale :
Patricia Repérant

Conception :
Catherine Grosset

Impression :
Bialec, Nancy (France)



Véronique Coutant (SOeS)

ISSN : 2100-1634

Dépot légal : Mars 2012