

# LE LUXEMBOURG 1960-2010

## Caractéristiques du parc automobile de 1962 à 2012

Auteur: Frank Hansen  
23 octobre 2012

50 ans | STATEC

Institut national de la statistique  
et des études économiques

Tout comme la société luxembourgeoise dans son ensemble, la mobilité routière au Grand-Duché a fortement changé au cours du dernier demi-siècle. Depuis l'après-guerre, la longue période de paix et un climat social propice à la consommation aidant, l'automobile est devenue le principal mode de transport de personnes et de biens. Elle a révolutionné les habitudes des individus et elle a été à la base du développement économique du pays. En plus, elle a également contribué à l'amplification des voyages touristiques et des échanges culturels avec l'étranger. Mais, le transport individuel ne concurrence pas seulement avec le transport collectif. Il soulève également des problèmes tels que le coût humain et financier des accidents routiers, la raréfaction du pétrole ou encore les émissions de polluants contribuant pour une large part au changement climatique.

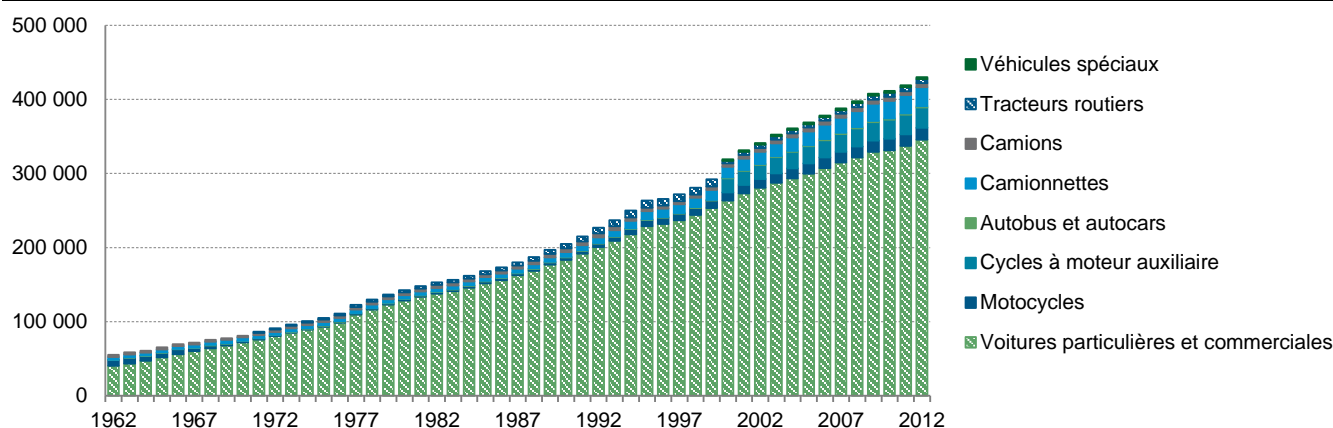
Depuis 1996, des fichiers annuels de plus en plus détaillés sur le parc automobile luxembourgeois sont régulièrement transmis au Statec par la Société nationale de contrôle technique (SNCT) et le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE/CIE). Ils permettent de mettre en évidence certains aspects du phénomène automobile.

### Le développement du parc automobile va de pair avec le développement économique...

Malgré les différentes crises économiques affrontées au cours des années 1970, 1980 ou encore depuis la fin de la dernière décennie, l'économie luxembourgeoise a connu un développement inédit et presque ininterrompu. Ainsi, sous l'impulsion de l'essor du tertiaire en général et du secteur financier en particulier, le Luxembourg est devenu au fil des décennies un des pays les plus riches. Le développement du parc de véhicules routier est étroitement allé de pair avec la croissance économique.

En 1974, une année après le premier choc pétrolier responsable d'une très forte hausse des prix à la pompe, le parc automobile a franchi les 100 000 unités. En 1990, c.-à-d. seize ans plus tard, le nombre de véhicules routiers avait plus que doublé pour atteindre 204 818 unités. Le cap des 300 000 véhicules a été dépassé en l'année 2000<sup>1</sup>. Conséquence, et à un certain degré également cause et témoin du développement économique du pays, le parc de véhicules routiers était début 2012, avec 430 000 unités, presque huit fois plus grand qu'en 1962 (55 000 véhicules).

Graphique 1 : Évolution du parc de véhicules routiers, 1962-2011 (situation du 1er janvier)



Source : CTIE-SNCT

<sup>1</sup> Depuis 2000, les statistiques comprennent également les cycles à moteur auxiliaire ( $\leq 50 \text{ cm}^3$ ) et les véhicules spéciaux (p.ex. véhicules des services d'incendie, véhicules pour l'élimination des déchets, etc.). Voir également la note 2.

Par conséquent, la progression rapide du nombre de véhicules routiers a entraîné l'essor de l'infrastructure routière. En 1969, bien tard par rapport à ses pays voisins, les premiers tronçons des autoroutes A1 et A4 d'une longueur totale de 5 km ont été mis en service. Selon l'Administration des Ponts et Chaussées, le réseau autoroutier comptait déjà 78 km en 1990, 128 km en 1995 et actuellement il se chiffre à 147 km. Le réseau des routes nationales a été développé en parallèle et il compte 837 km. Au total, le réseau routier luxembourgeois actuel a une longueur de 2 875 km.

Il faut noter que l'extension du réseau routier n'est pas entièrement due au développement du nombre de voitures particulières et à usage mixte. L'essor des activités commerciales nationales et internationales a créé un besoin en infrastructures pour les milliers de véhicules de transport routier de marchandises empruntant tous les jours le réseau routier luxembourgeois. En plus, la situation géographique au cœur de l'Europe de l'ouest, la libre circulation de personnes et de biens inscrite dans les accords sur le marché commun européen ainsi que le faible niveau d'accises sur les carburants ont fait du Luxembourg un pays-transit populaire.

En parallèle, le commerce et la réparation d'automobiles et de motocycles au Luxembourg sont devenus au cours des décennies des branches d'activité notables. Ainsi, en 2009, 689 entreprises travaillant dans ce domaine ont occupé 6 551 personnes et ont engendré un chiffre d'affaires de 3.25 milliards d'euros.

Bien que bon nombre de voitures particulières et à usage mixte sont également utilisées à des fins professionnelles, les camionnettes, camions et tracteurs routiers sont les types de véhicules qui servent presque exclusivement à des fins commerciales. Au cours du dernier demi-siècle, le développement économique dans le domaine artisanal et commercial a littéralement fait exploser le nombre de camionnettes immatriculées au Luxembourg. Ainsi, depuis 1962, le nombre de camionnettes s'est multiplié par sept pour atteindre 26 089 unités au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Le nombre de camions s'est développé plus lentement : il est passé de 2 758 unités en 1962 à 5 368 en 2012.

Les tracteurs routiers, quant à eux, apparaissent une première fois dans les statistiques officielles de la SNCT en 1971 (1 490 unités). Leur nombre a augmenté jusqu'en 1999 (9 870 véhicules)<sup>2</sup>. Le nombre de tracteurs routiers a cependant été en hausse jusqu'à la fin 2008. Sous l'effet de la crise, leur nombre a légèrement diminué après (-2.9% par an) pour atteindre encore 5 356 unités en 2012.

### Quatre véhicules sur cinq sont des voitures particulières et à usage mixte...

Les voitures particulières et à usage mixte regroupent les véhicules destinés au transport individuel de personnes ainsi que les véhicules de type break ou SUV, sans pour autant faire de distinction directe entre l'utilisation privée ou professionnelle des voitures.

Il y a cinquante ans, la part de ces voitures représentait encore environ 73% du total des véhicules automoteurs routiers. Actuellement, ce taux atteint les 80%. Selon les statistiques les plus récentes de la Banque mondiale et de la Fédération routière internationale portant sur les cinq dernières années, le Luxembourg figure avec 666 voitures pour 1 000 habitants en seconde place derrière Monaco (771 voitures) et précède directement l'Islande (644) et la Nouvelle-Zélande (603). Qu'est-ce qui pourrait expliquer ce phénomène ?

Objet de consommation de masse dans un pays de plus en plus prospère et doté de transports collectifs largement adéquats, l'automobile est devenue au fil du temps un équipement indispensable des ménages. Symbole et signe extérieur de la prospérité de leurs propriétaires, le rôle que l'automobile joue dans la vie contemporaine ne pourra être sous-estimé.

**Tableau 1 : Hitparade des marques de voitures les plus populaires au Luxembourg selon le statut du propriétaire**

	2007	2008	2009	2010	2011
<u>Personnes morales</u>					
1	BMW	BMW	BMW	BMW	Audi
2	Volkswagen	Volkswagen	Audi	Audi	Volkswagen
3	Audi	Audi	Volkswagen	Volkswagen	BMW
<u>Personnes physiques</u>					
1	Volkswagen	Volkswagen	Volkswagen	Volkswagen	Volkswagen
2	Renault	Peugeot	BMW	BMW	BMW
3	Peugeot	Renault	Peugeot	Peugeot	Renault

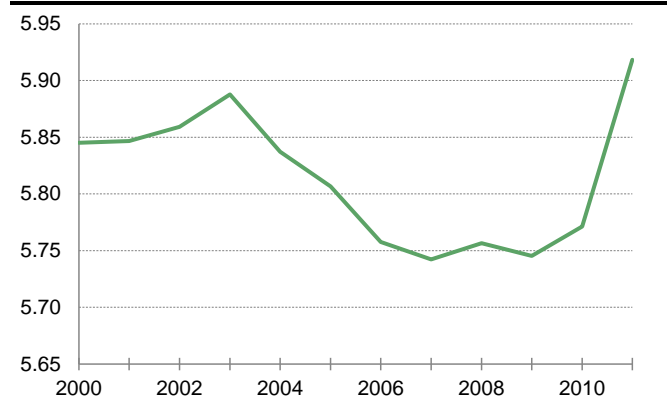
Source : CTIE-SNCT

<sup>2</sup> Les procédures de traitement de données automatisées ont permis de mettre à jour et d'épurer les fichiers de la SNCT en éliminant des véhicules qui, selon certains critères fiscaux et autres étaient à considérer comme hors circulation. Ainsi, en 2000, le total des véhicules immatriculés a fortement baissé et a causé une rupture des séries.

Environ 80% de ces voitures appartiennent à des personnes physiques, donc surtout à des particuliers, le reste à des personnes morales, c.-à-d. des entreprises. Ces 20% sont constitués par des voitures de location (à courte et à longue durée) et des taxis ainsi que par des voitures mises à disposition des cadres et du personnel des entreprises. Les marques les plus populaires des personnes morales sont Audi, Volkswagen, BMW et Mercedes. Parmi les voitures appartenant aux personnes physiques, les marques les plus fréquentes sont Volkswagen, BMW, Renault et Peugeot.

Au cours de la dernière décennie, l'âge moyen de ce type de véhicules avait tendance à baisser. Cependant, en 2011, l'âge moyen des voitures particulières et à usage mixte en service a nettement augmenté pour atteindre 5.9 ans. Phénomène de l'effet de crise économique, et malgré les différentes subventions accordées par l'Etat lors de l'achat de nouvelles voitures à basse émission de CO<sub>2</sub>, le renouvellement du parc automobile a été freiné.

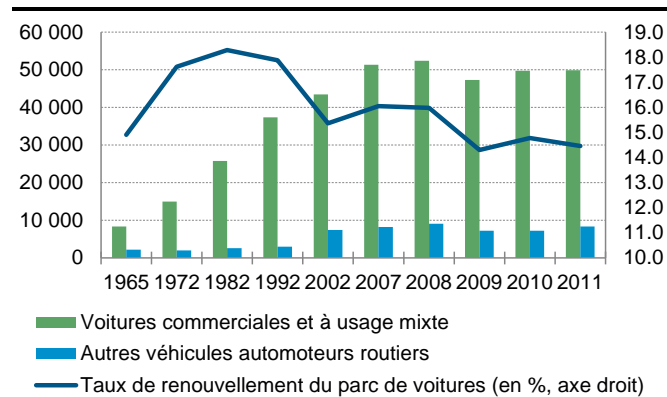
**Graphique 2 : Âge moyen des voitures particulières et à usage mixte, situation au 31.12. des années**



Source : CTIE-SNCT

En dehors des réimmatriculations de voitures d'occasion, le nombre des nouvelles immatriculations de voitures donne une indication sur le renouvellement du parc automobile. Les statistiques y relatives font ressortir que le nombre de nouvelles voitures a augmenté jusqu'en 2008, année de début de la crise économique et financière actuelle. En 2009, les immatriculations ont presque diminué de 10% et au cours des deux années suivantes, le nombre est quasiment resté stable. Ainsi, le taux de renouvellement<sup>3</sup> du parc de voitures particulières et à usage mixte est passé de 16.0% en 2008 à seulement 14.3% en 2009. Ceci signifie que seulement une voiture sur sept en service a été achetée au cours de l'année 2009.

**Graphique 3 : Nouvelles immatriculations de véhicules routiers et taux de renouvellement du parc de voitures**

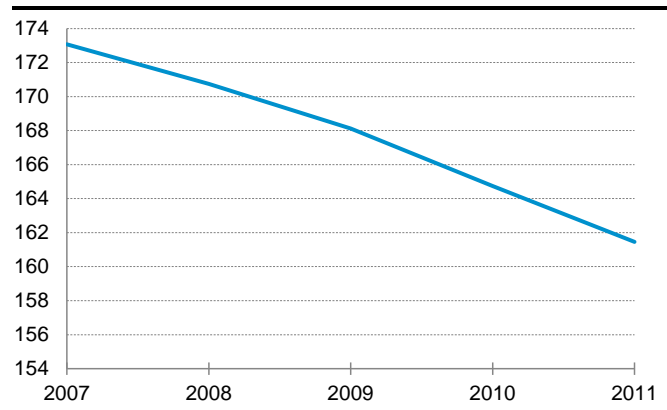


Source : CTIE-SNCT

### Les luxembourgeois sensibles aux problèmes de l'environnement ? Oui, mais...

En-dehors des avantages tels que l'accroissement de la mobilité individuelle et confortable ainsi que du sentiment d'un gain de liberté, l'utilisation massive de l'automobile doit faire face à des critiques importantes pour ses conséquences sociétales et surtout environnementales. Selon l'Agence européenne de l'environnement, environ 93% des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports vont sur le compte du transport routier. Est-ce que les luxembourgeois sont sensibles à ce problème ?

**Graphique 4 : Émission moyenne de CO<sub>2</sub> par les voitures particulières et commerciales**



Source : CTIE-SNCT

<sup>3</sup> Taux de renouvellement = (nouvelles immatriculations au cours d'une année x 100) / parc de voitures à la fin de la même année.

Depuis la dernière quinzaine d'années, on remarque un changement dans la motorisation des automobiles luxembourgeoises. Ainsi, la part des voitures à faible cylindrée (en-dessous de 1 500 cm<sup>3</sup>) est passée de 28.7% en 1996 à 21.3% en 2011. En parallèle, la part des voitures à cylindrée entre 1 500 et 1 999 cm<sup>3</sup> a fortement augmenté. De même, il ressort des chiffres que de plus en plus de voitures à forte cylindrée, c.-à-d. de 2 500 cm<sup>3</sup> et plus, sont en circulation. Qu'en est-il des émissions nocives? Néanmoins, les émissions de CO<sub>2</sub> par voiture tendent à la baisse. En 2007, une voiture émettait encore en moyenne 173g de CO<sub>2</sub> par km. Quatre ans plus tard, 161g de CO<sub>2</sub> ont été répandues en moyenne.

**Tableau 2 : Part des types de carburants des voitures particulières et commerciales (en %)**

	1996	2002	2007	2008	2009	2010	2011
Essence	79.6	63.7	42.7	40.0	37.7	35.9	34.9
Diesel	20.3	36.3	57.1	59.7	62.0	63.7	64.7
Autres carburants	0.1	0.1	0.2	0.3	0.3	0.4	0.4

Source : CTIE-SNCT

Autre fait remarquable est la préférence de plus en plus prononcée des luxembourgeois pour le diesel. Concernés par la recherche d'économies à la pompe, leur choix est tombé sur ce type de carburant qui

longtemps était entre dix et vingt-cinq pourcent moins cher que l'essence. En 1996, seulement une voiture sur cinq utilisait ce carburant. Quinze ans plus tard, la part des voitures roulant au diesel atteint 65%. Notons encore que les moteurs électriques, à gaz et hybrides ne comptent actuellement que pour 0.4% du total de voitures particulières et à usage mixte.

### Les luxembourgeois font 75 000 tours du monde par année...

Sur base des données du fichier annuel sur le parc automobile, il est possible d'estimer approximativement les kilomètres parcourus par année ainsi que la consommation de carburants. Sur base des données sur les cinq dernières années, on peut estimer que les voitures luxembourgeoises en service au 1er janvier 2012 parcourent en moyenne 8 535 km par an. En multipliant la consommation moyenne de ces voitures (6.3 l/100 km) par leur nombre et en tenant compte de l'approximation des km parcourus, on peut évaluer la consommation annuelle de carburants de ces véhicules à environ 190 millions de litres. Ces mêmes voitures font environ 3 milliards de kilomètres par année, ce qui correspond à 75 000 tours du monde.