



Les véhicules particuliers en France : Données et Références

Sandrine CATANIA
Département technologies des transports
Mars 2004

Chaque année, l'ADEME établit et actualise des bases de données à partir des informations fournies par l'UTAC et l'Association auxiliaire de l'automobile.

Ces données portent à la fois sur les émissions et consommations des véhicules particuliers homologués et vendus en France, et sur les caractéristiques techniques de ces véhicules.

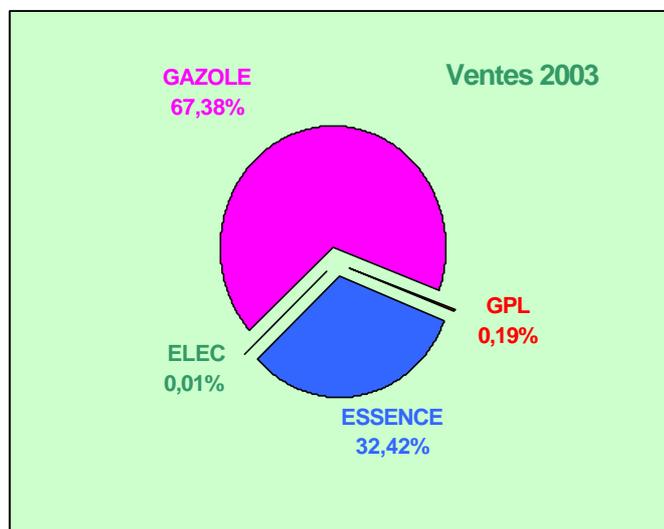
Ce document présente les chiffres clés portant sur l'évolution du marché français de l'automobile, sur les émissions et consommations des véhicules. Enfin, une partie est consacrée à l'évolution technologique des véhicules et son influence sur la consommation de carburant.

TABLE DES MATIÈRES

LE MARCHÉ FRANÇAIS	1
LES ÉMISSIONS DE CO ₂ ET LES CONSOMMATIONS	4
ÉVOLUTION DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	19

LE MARCHÉ FRANÇAIS

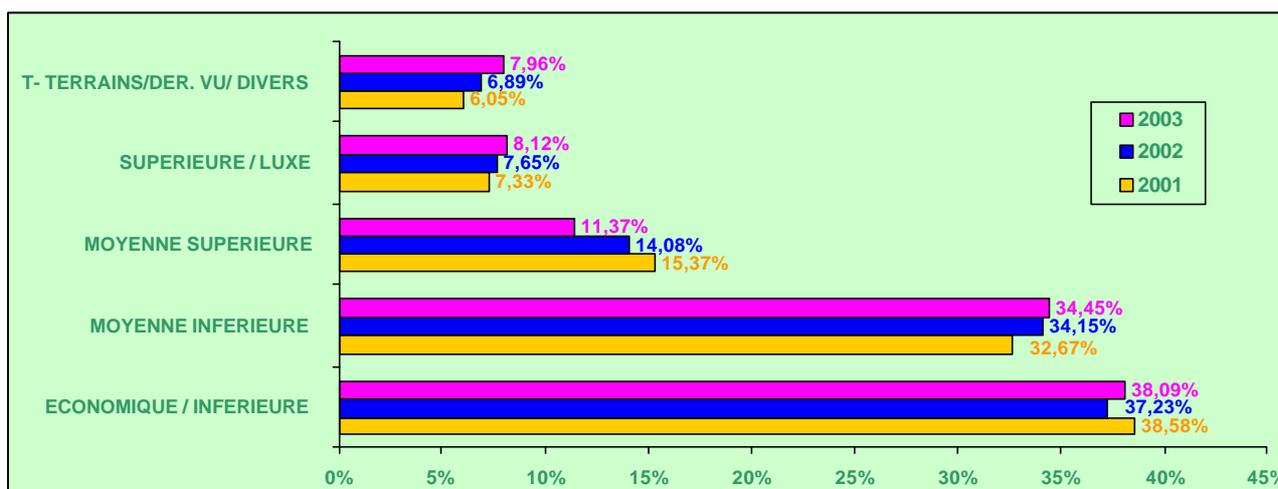
LES IMMATRICULATIONS EN 2003



RÉPARTITION DES VENTES PAR ÉNERGIE

Les ventes de voitures particulières en France pour l'année 2003 s'élèvent à 2 009 246 unités dont 1 353 914 véhicules Diesel, 651 356 véhicules essence, 3 863 véhicules à bicarburant essence/GPL et 113 véhicules électriques. En comparaison avec l'année 2002 (2 145 071 ventes, dont 1 354 933 véhicules Diesel, 784 799 véhicules essence, 5 029 véhicules GPL, et 310 véhicules électriques), les ventes ont chuté de 6.3 %.

RÉPARTITION DES VENTES PAR GAMME 2001/2002/2003

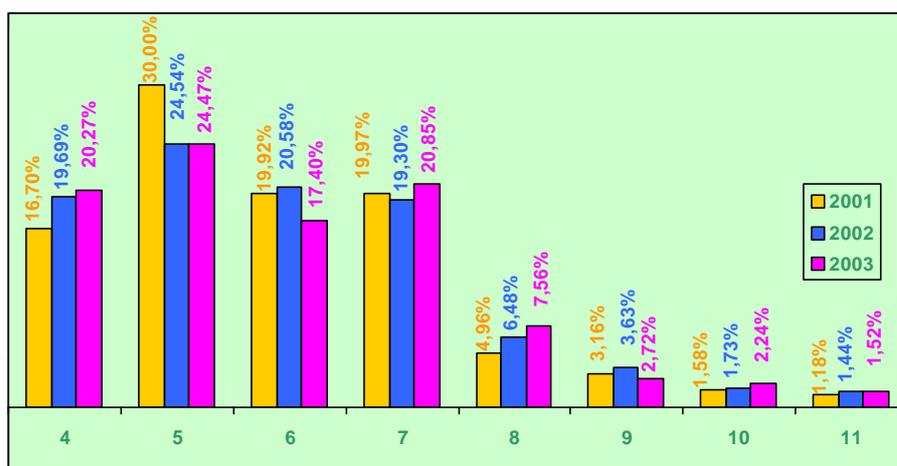


Comme en 2002, c'est la gamme économique inférieure qui se taille la part du lion dans les ventes de véhicules particuliers avec 38.09 % des ventes. Mais, en 2003, le modèle le plus vendu est la Renault Mégane de la gamme moyenne inférieure (198 874 exemplaires), suivie par la Renault Clio (163 069 unités vendues), et la Peugeot 206, 159 646 exemplaires. La répartition des ventes par gamme est assez stable par rapport à 2002, seule la gamme moyenne supérieure accuse un fort repli de 2.71 %.

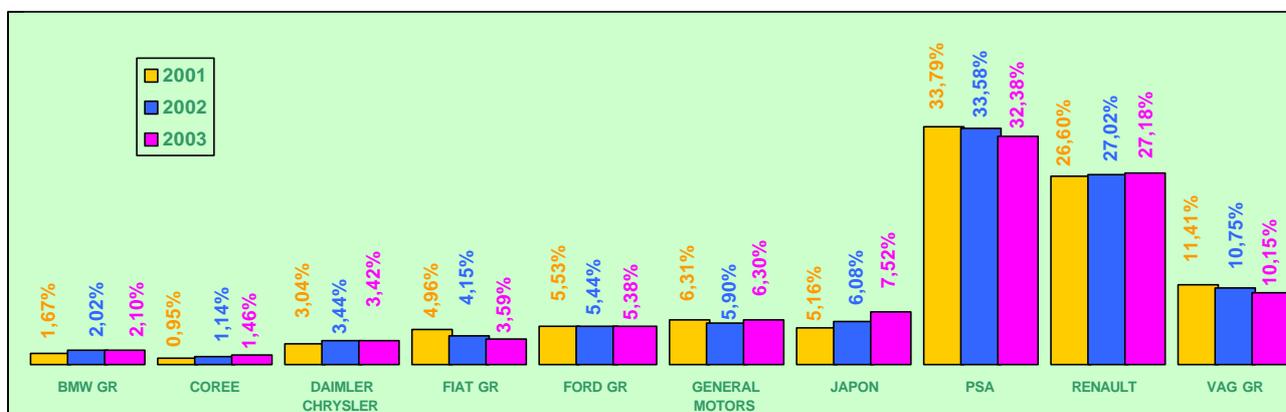
RÉPARTITION DES VENTES PAR PUISSANCE FISCALE

Les véhicules les plus vendus possèdent une puissance fiscale de 5 CV.

Les véhicules disposant de 6 CV se sont moins vendus en 2003, en comparaison avec l'année précédente (-3.18 %). A contrario, les ventes de 7 et 8 CV augmentent (+1.55 % et 1.08 %).



RÉPARTITION DES VENTES PAR GROUPE



Les constructeurs français sont plébiscités, puisqu'ils recouvrent 59.56 % des ventes. On assiste à un léger repli de PSA (-1.2 %) qui reste cependant largement en tête des ventes.

RÉPARTITION DES VENTES PAR TYPE DE CARROSSERIE



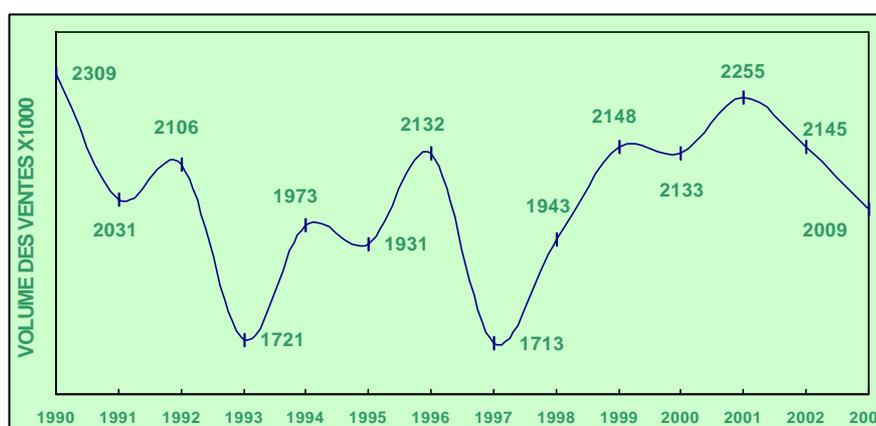
La carrosserie BERLINE couvre 64.7 % des ventes. Les tous-terrains grignotent quelques parts de marché en atteignant 4.9 % des ventes. De même, les véhicules spacieux, type BREAK ou COMBISPACE (exemple Renault Kangoo, Citroën Berlingo) semblent de plus en plus appréciés des français. L'année 2003 a vu les ventes de MONOSPACES (type Renault Espace et Peugeot 807) et de MONOSPACES COMPACTS (type Renault Mégane Scénic ou Citroën Xsara Picasso) augmenter respectivement de 0.8 % et de 1 %.

ÉVOLUTION DES VENTES DE VP EN FRANCE DEPUIS 10 ANS

ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS

Comme en 2002, les ventes de véhicules, en France, ont connu un repli en 2003.

L'année 2001 avait été plus faste pour le secteur de l'automobile, puisqu'on avait atteint le deuxième meilleur niveau de ventes depuis 1990, avec 2 255 000 véhicules.



ÉVOLUTION DU TAUX DE DIESELISATION

L'intérêt des français pour la motorisation Diesel est grandissant.

L'année 2003 la porte au taux record de 67.4 % des ventes.

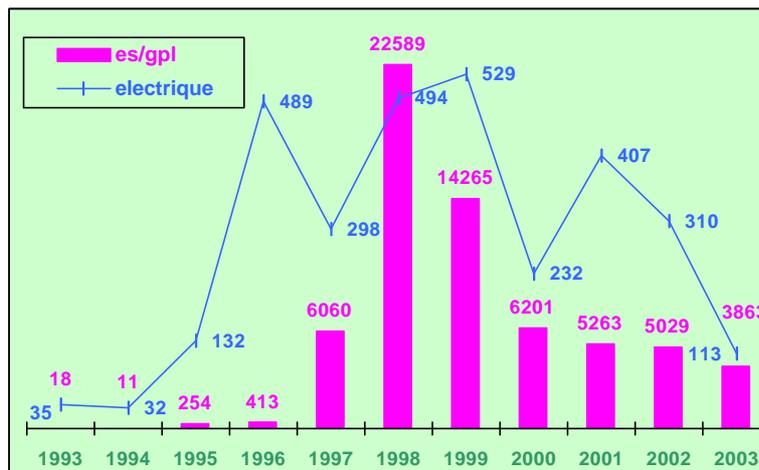
Cela représente une augmentation de 34.4 % en 13 ans.



LE MARCHÉ DES VÉHICULES PROPRES DEPUIS 1993

Les ventes de véhicules GPL ont connu une croissance assez irrégulière jusqu'en 1998, année pour laquelle on obtient le niveau record de ventes de 22 589 unités, faisant suite à la baisse de la TIPP.

Depuis, l'intérêt pour le carburant GPL est en chute et en 2003 la baisse des ventes continue, on atteint un niveau inférieur à celui de 1997 avec 3 863 unités vendues. Ce constat s'explique en majeure partie par l'impact, négatif, pour l'image du GPL de différents accidents.



NB: Ces ventes ne tiennent pas compte des transformations de véhicules essence en véhicules GPL.

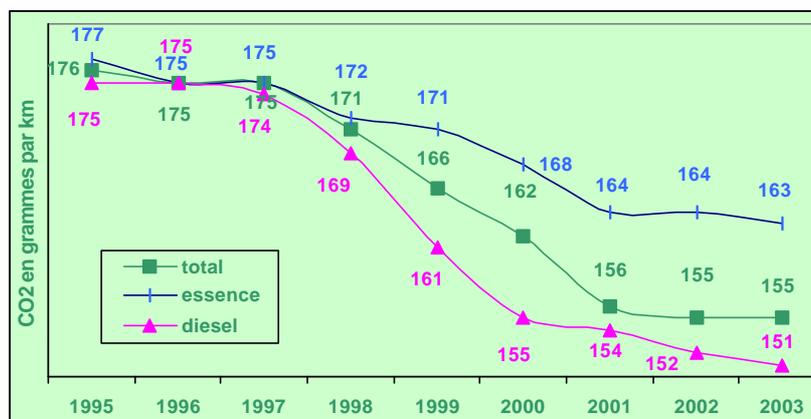
Les véhicules électriques ne connaissent pas encore le succès espéré, malgré leurs importants atouts sur le plan environnemental. Ce sont des véhicules spécifiquement urbains.

LES ÉMISSIONS ET LES CONSOMMATIONS (*)

ÉVOLUTION DU TAUX MOYEN D'ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE DEPUIS 1995

En France, la tendance à la baisse des émissions de CO₂ des véhicules neufs se poursuit puisque, comme en 2002, on atteint une moyenne d'émissions de 155 g/km de CO₂ par km.

La forte diésélisation du parc neuf et l'arrivée massive de l'injection directe sur les moteurs Diesel permettent d'expliquer en partie cette baisse.



COMPARAISON SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN EUROPE

En Europe, les ventes de véhicules en 2002 placent la France au quatrième rang des pays les moins émetteurs de CO₂ avec 155 g/km, derrière le Portugal, 150 g/km et l'Espagne, 153 g/km. La France est largement en dessous de la moyenne européenne située à 164 g/km

Pour la première fois depuis 1995, l'Italie, la Belgique, l'Autriche, les Pays Bas et l'Allemagne connaissent une augmentation de 1 gramme de la moyenne des émissions des véhicules achetés sur leur territoire.

Au Nord de l'Europe, la Suède détient le record des émissions de CO₂ avec 198 g/km (cylindrées des véhicules plus importantes).

(source ADEME/ACEA/OICA/CEMT)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Portugal	171	168	164	162	159	156	154	150
Espagne	175	174	170	169	165	162	157	153
Italie	179	177	169	168	165	159	153	154
France	176	175	175	171	166	162	156	155
Belgique	181	179	176	172	168	163	157	158
Autriche	184	180	175	171	166	162	157	160
Irlande	180	179	173	175	168	165	165	162
Danemark	190	188	189	186	182	178	173	169
Pays Bas	189	188	186	182	177	174	171	172
Royaume Uni	190	188	188	188	184	179	174	172
Allemagne	194	191	189	185	181	178	173	175
Suède	224	219	213	206	203	200	199	198
Moyenne UE	185	183	180	178	174	169	164	164

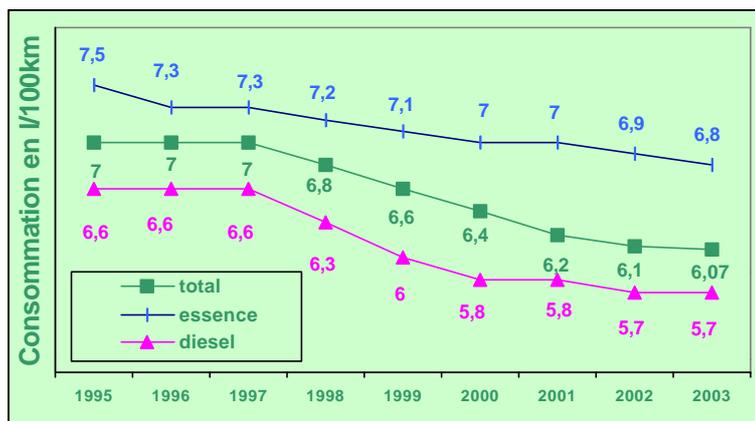
* NB : Les résultats 2003 sur les émissions et consommations portent sur un échantillon représentant 80 % des immatriculations.

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION MOYENNE EN FRANCE

En parallèle aux émissions de CO₂, la consommation moyenne (sur cycle MVEG) des véhicules neufs, pondérée par les immatriculations, décroît régulièrement depuis 1997.

Cependant, depuis deux ans, on assiste à un tassement de cette baisse. En 2003 elle est 0.03 litre.

(source ADEME/ACEA/OICA/CEMT)



ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION MOYENNE EN EUROPE

En Europe, la France se situe en 2002 à la première place, à égalité avec l'Espagne, avec une consommation moyenne des véhicules mis sur le marché de 6.1 litres.

Apparaissent au deuxième rang, l'Italie, le Portugal, l'Autriche et la Belgique, avec 6.2 litres.

C'est encore au Nord de l'Europe, en Suède, que les véhicules sont les moins sobres, puisqu'ils consomment en moyenne 8.3 litres pour 100 km.

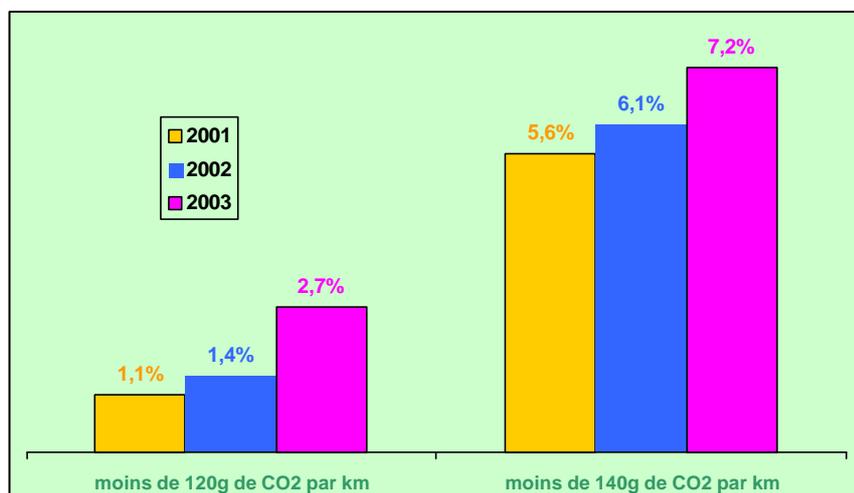
Depuis 1995, la moyenne européenne a baissé de 1 litre.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
France	7	7	7	6.8	6.6	6.4	6.2	6.1
Espagne	7.1	7	6.8	6.7	6.5	6.4	6.3	6.1
Italie	7.4	7.3	7	6.8	6.7	6.4	6.2	6.2
Portugal	7.1	7	6.8	6.6	6.5	6.3	6.3	6.2
Belgique	7.2	7.1	7	6.8	6.6	6.4	6.2	6.2
Autriche	7.4	7.1	6.9	6.7	6.5	6.3	6.1	6.2
Irlande	7.4	7.4	7.2	7.2	6.9	6.8	6.9	6.7
Danemark	8	7.9	7.9	7.8	7.5	7.3	7.2	7
Pays Bas	7.8	7.8	7.6	7.4	7.2	7.1	7	7.1
Allemagne	8	7.9	7.8	7.6	7.4	7.2	7	7.1
Royaume Uni	7.8	7.7	7.7	7.7	7.5	7.4	7.2	7.1
Suède	9.4	9.2	8.9	8.6	8.4	8.3	8.4	8.3
Moyenne UE	7.6	7.5	7.4	7.2	7	6.8	6.7	6.6

POURCENTAGE DE MODÈLES ÉMETTANT MOINS DE 120 ET MOINS DE 140 G DE CO₂ PAR KM

Le pourcentage de modèles émettant moins de 120 grammes de CO₂ par km a significativement augmenté de 1.3 % en 2003, par rapport à l'année précédente.

De même, celui de modèles émettant moins de 140 g de CO₂ a augmenté de 1.1 %.



135 MODÈLES DE VÉHICULES ÉMETTENT MOINS DE 120 G DE CO₂

MARQUE	MODÈLE	CABU-RANT	CO ₂	MARQUE	MODÈLE	CABU-RANT	CO ₂
VOLKSWAGEN	LUPO 3L TDI (61ch) TIPTRONIC	GO	81	HONDA	CIVIC IMA	ES	116
VOLKSWAGEN	LUPO 3L TDI (61ch) TIPTRONIC	GO	88	AUDI	A2 1.4TDI (75ch)	GO	116
SMART	SMART CDI	GO	90	SMART	SMART (37 kW) BVA	ES	116
SMART	SMART CDI CABRIOLET	GO	90	VOLKSWAGEN	LUPO TDI (75ch)	GO	116
SMART	SMART CDI CABRIOLET	GO	95	FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi	GO	117
SMART	SMART CDI	GO	95	PEUGEOT	206 SW 1.4Hdi	GO	117
TOYOTA	PRIUS 75 VVT 4	ES	104	TOYOTA	YARIS 5P 75 D-4D	GO	117
CITROEN	C2 1.4Hdi	GO	108	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	117
DAIHATSU	CUORE 3P	ES	109	FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	117
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi (80ch)	GO	110	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi	GO	117
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (80ch)	GO	110	TOYOTA	YARIS 5P 75 D-4D	GO	117
CITROEN	C3 5P 1.4Hdi	GO	110	FORD	FUSION 1400 TDCi DURASHIFT	GO	117
CITROEN	C2 1.4Hdi	GO	111	TOYOTA	YARIS 5P 75 D-4D	GO	117
CITROEN	C3 5P 1.4Hdi 16V	GO	112	CITROEN	C3 5P 1.4Hdi SensoDrive	GO	117
SMART	SMART (45 kW) CABRIOLET	ES	113	FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	117
SMART	SMART (45 kW)	ES	113	RENAULT	MEGANE II COUPE 1.5dCi (80ch)	GO	117
SMART	SMART (37 kW)	ES	113	TOYOTA	YARIS 5P 75 D-4D	GO	117
CITROEN	C3 5P 1.4Hdi	GO	113	FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	117
CITROEN	C2 1.4Hdi	GO	113	TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	117
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi (100ch)	GO	113	TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	117
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	113	RENAULT	MEGANE II BERLINE 1.5dCi (80ch)	GO	117
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	113	RENAULT	MEGANE II BERLINE 4P 1.5dCi (80ch) PACK	GO	117
PEUGEOT	206 5P 1.4Hdi	GO	113	TOYOTA	YARIS 5P 75 D-4D	GO	117
PEUGEOT	206 3P 1.4Hdi	GO	113	OPEL	ASTRA 5P 1.7Dti 16V ECO4	GO	118
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (100ch)	GO	113	SMART	SMART (45 kW) CABRIOLET	ES	118
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	113	OPEL	ASTRA 5P 1.7Dti 16V ECO4 CLIM	GO	118
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	113	OPEL	ASTRA 3P 1.7Dti 16V ECO4 CLIM	GO	118
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	113	OPEL	ASTRA 3P 1.7Dti 16V ECO4	GO	118
FORD	FIESTA 5P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	114	SMART	SMART (37 kW)	ES	118
FIAT	PANDA 1.3JTD	GO	114	SMART	SMART (45 kW)	ES	118
FORD	FIESTA 3P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	114	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi	GO	119
DAIHATSU	CUORE 3P	ES	114	OPEL	CORSA 3P 1.3CDti 16V EASY CLIM	GO	119
FIAT	PANDA 1.3JTD	GO	114	OPEL	CORSA 5P 1.3CDti 16V EASY	GO	119
FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi	GO	114	OPEL	CORSA 5P 1.3CDti 16V EASY CLIM	GO	119
FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi	GO	114	FORD	FUSION 1400 TDCi DURASHIFT	GO	119
DAIHATSU	CUORE 5P	ES	114	MERCEDES-BENZ	A 160 CDI	GO	119
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi (65ch)	GO	115	FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	119
CITROEN	C2 1.4Hdi SensoDrive	GO	115	SUZUKI	ALTO	ES	119
CITROEN	C3 5P 1.4Hdi	GO	115	RENAULT	MEGANE II BERLINE 4P 1.5dCi (100ch) PACK	GO	119
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (65ch)	GO	115	RENAULT	MEGANE II COUPE 1.5dCi (100ch)	GO	119
FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	116	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi	GO	119
FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	116	RENAULT	MEGANE II BERLINE 1.5dCi (100ch)	GO	119
FORD	FUSION 1400 TDCi DURASHIFT	GO	116	FIAT	PUNTO 5P JTD 70	GO	119
SMART	SMART (45 kW) CABRIOLET BVA	ES	116	FIAT	PUNTO 5P JTD 70	GO	119
AUDI	A2 1.4TDI (90ch)	GO	116	FIAT	PUNTO 5P JTD 70	GO	119
SMART	SMART ROADSTER (45kW)	ES	116	FIAT	PUNTO 3P JTD 70	GO	119
SMART	SMART (45 kW) BVA	ES	116	FIAT	PUNTO 3P JTD 70	GO	119
				SMART	SMART ROADSTER (45kW)	ES	119

MARQUE	MODÈLE	CABU-RANT	CO ₂	MARQUE	MODÈLE	CABU-RANT	CO ₂
FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi	GO	119	TOYOTA	PRIUS 70 VVT i	ES	120
MERCEDES-BENZ	A 160 CDI	GO	119	TOYOTA	PRIUS 70 VVT i	ES	120
LANCIA	Y 1.3JTD	GO	119	TOYOTA	PRIUS 70 VVT i	ES	120
LANCIA	Y 1.3JTD	GO	119	SMART	SMART (45 kW)	ES	120
NISSAN	MICRA 3P 1.5dCi (82ch)	GO	119	CITROEN	XSARA 3P 1.4HDi	GO	120
VOLKSWAGEN	LUPO TDI (75ch)	GO	119	CITROEN	XSARA 5P 1.4HDi	GO	120
FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	119	CITROEN	XSARA BREAK 1.4HDi	GO	120
VOLKSWAGEN	LUPO SDI (60ch)	GO	119	SMART	SMART (37 kW)	ES	120
FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	119	PEUGEOT	307 5P 1.4HDi	GO	120
NISSAN	MICRA 5P 1.5dCi (82ch)	GO	119	PEUGEOT	307 3P 1.4HDi	GO	120
AUDI	A2 1.4TDI (90ch)	GO	119	PEUGEOT	206 3P 2.0HDi	GO	120
FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi	GO	120
VOLKSWAGEN	LUPO SDI (60ch)	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi	GO	120
FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	120
VOLKSWAGEN	POLO TDI (75ch)	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	120
FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi	GO	120
FORD	NOUVELLE FIESTA 3P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi	GO	120
OPEL	CORSA 3P 1.3CDTi 16V EASY	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	120
AUDI	A2 1.4TDI (75ch)	GO	119	FORD	NOUVELLE FIESTA 5P 1400 TDCi DURASHIFT	GO	120
SMART	SMART (45 kW) CABRIOLET	ES	120	PEUGEOT	206 5P 2.0HDi	GO	120

MEILLEURES VENTES DE VÉHICULES ÉMETTANT MOINS DE 120 G DE CO₂

Les véhicules français occupent la moitié des places dans ce classement.

Quatre modèles français se placent aux premiers rangs des ventes des véhicules les moins émetteurs de CO₂.

La première place revient à la Renault Clio.

Notons que ce sont pour la plupart des motorisations Diesel.

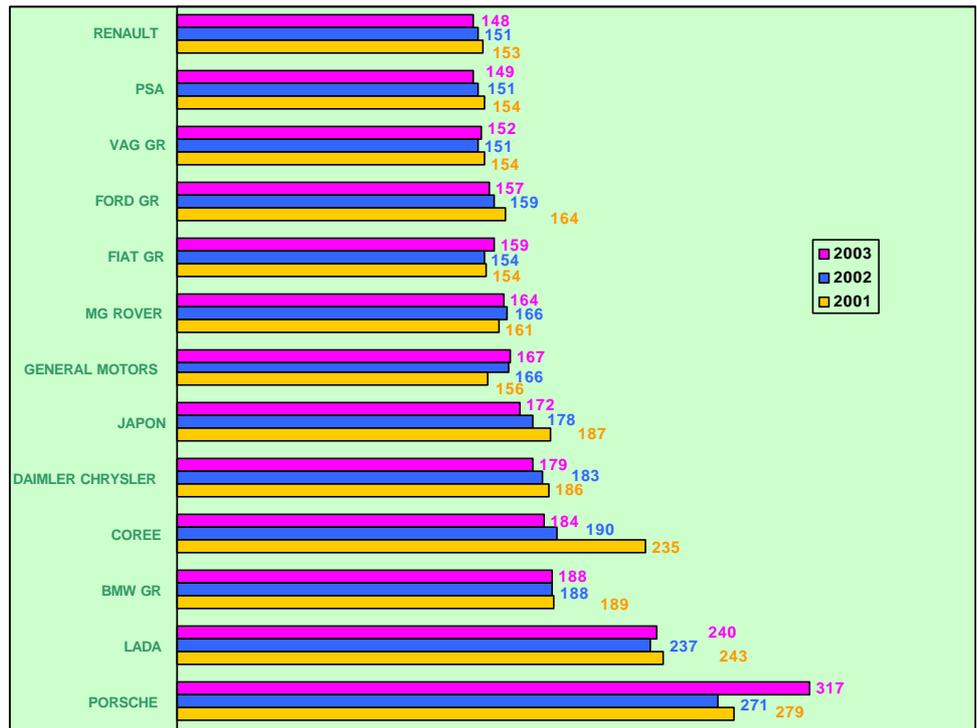
Le nombre total de véhicules vendus en 2003 qui émettent moins de 120 g est de 214 245, soit environ 11 % des ventes.

	MARQUE	MODÈLE	IMMATRICULATIONS 2003
1	RENAULT	CLIO	79082
2	CITROEN	C3	42030
3	PEUGEOT	206	40449
4	RENAULT	MEGANE	13915
5	FORD	FIESTA	10866
6	FORD	FUSION	6546
7	TOYOTA	YARIS	6325
8	SMART	CITY	6007
9	CITROEN	C2	3154
10	AUDI	A2	963

ÉMISSIONS DE CO₂ PAR GROUPE 2001/2002/2003 (CONSTRUCTEURS)

Ce sont les groupes français qui arrivent en tête de ceux qui sont les moins émetteurs de CO₂. La première place revient à Renault, la deuxième à PSA, avec des baisses respectives de 3 g et 2 g entre 2002 et 2003.

Les productions coréenne et japonaise sont celles qui ont le plus progressé, puisque leurs émissions moyennes ont chuté de 6 g. Cette progression est en partie expliquée par la vente, en 2003, de modèles appartenant à la gamme inférieure.

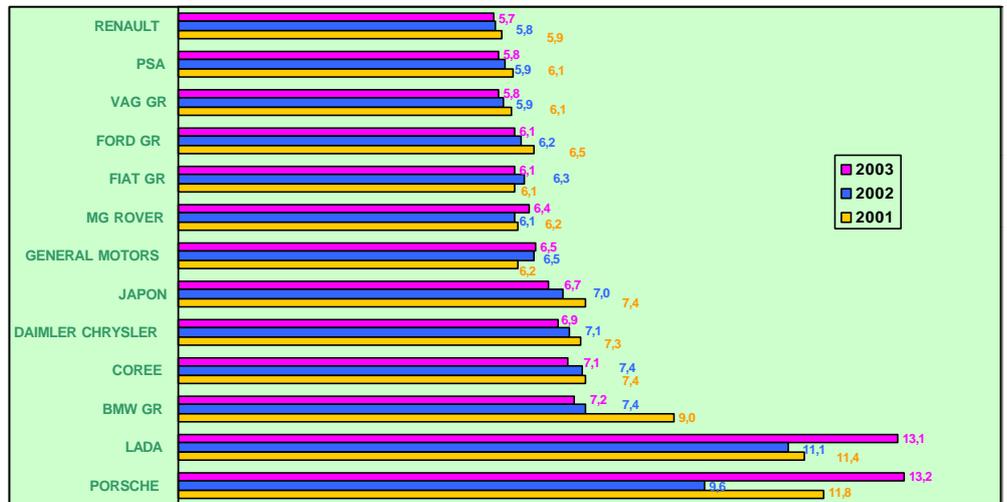


CONSOMMATION MOYENNE PAR GROUPE 2001/2002/2003 (CONSTRUCTEURS)

Le groupe Renault est le plus performant en 2003 avec une consommation moyenne de 5.7 l/100 km.

Les groupes PSA et VAG sont ex-aequo en deuxième position.

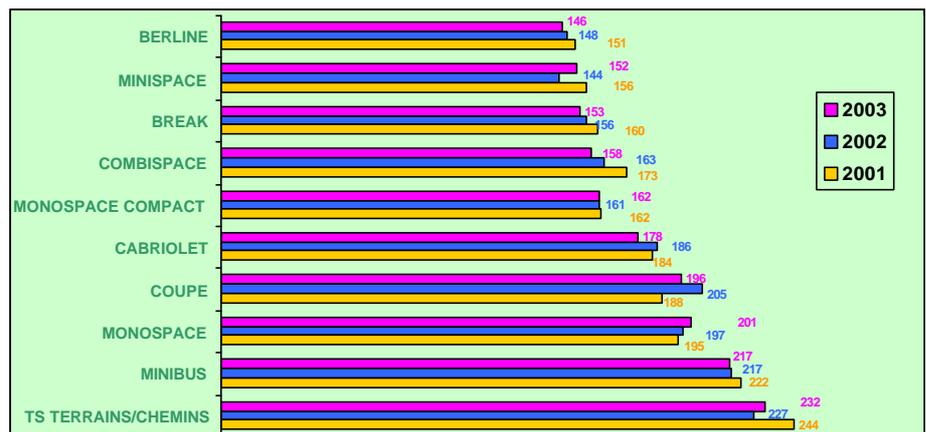
La tendance générale est à la baisse.



ÉMISSIONS DE CO₂ PAR TYPE DE CARROSSERIE 2001/2002/2003

Les berlines sont les véhicules les moins émetteurs de CO₂ (146 g par km), alors que les tous-terrains émettent plus de gaz à effet de serre avec 232 g.

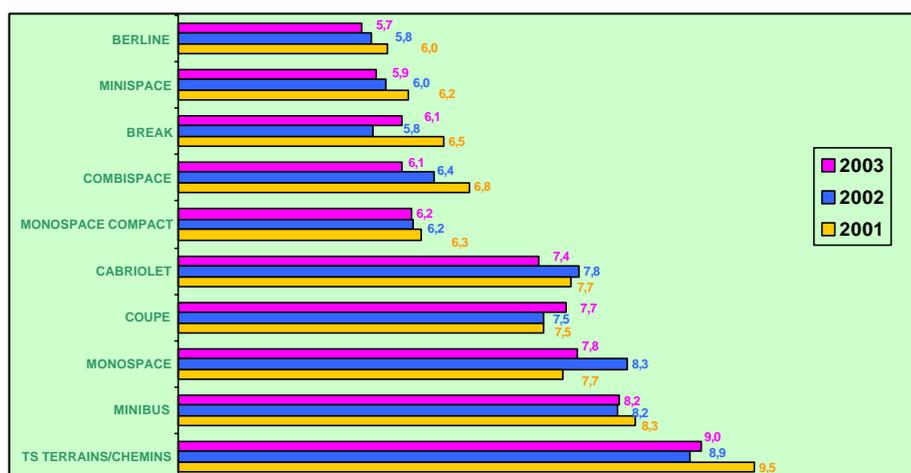
Les monospaces (compacts ou pas), les minispaces et les tous-terrains émettent en moyenne plus de CO₂ en 2003 qu'en 2002.



CONSOMMATION MOYENNE PAR TYPE DE CARROSSERIE 2001/2002/2003

Les berlines consomment en moyenne moins de carburant. Suivent les minispaces et les breaks.

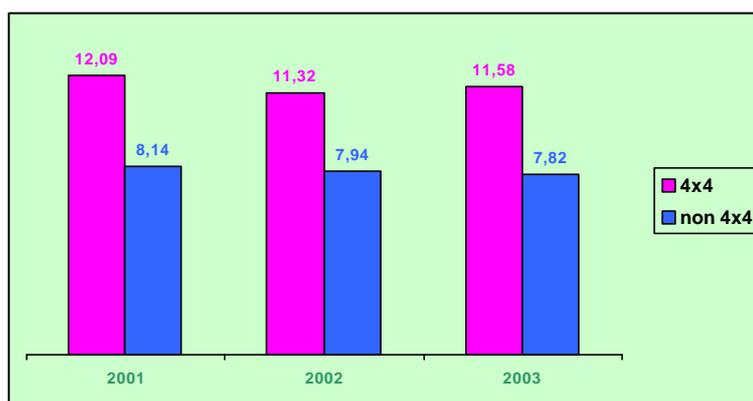
Les tous-terrains sont les moins sobres, avec, en moyenne, 9 litres de carburant consommés pour 100 km.



CONSOMMATION URBAINE DES 4X4 ET NON 4X4

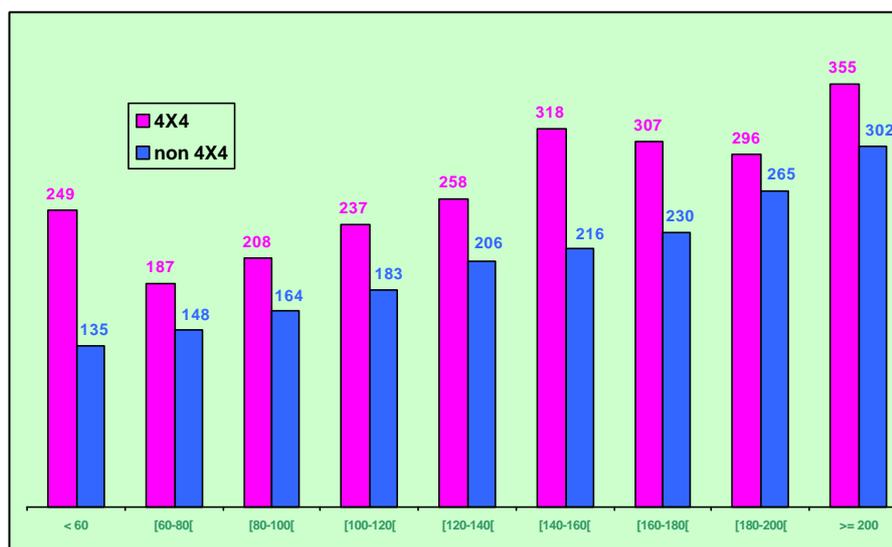
En 2002, les 4x4 consommaient en ville 43 % de plus qu'un véhicule classique.

En 2003, ce taux augmente puisqu'il atteint est 48 %.



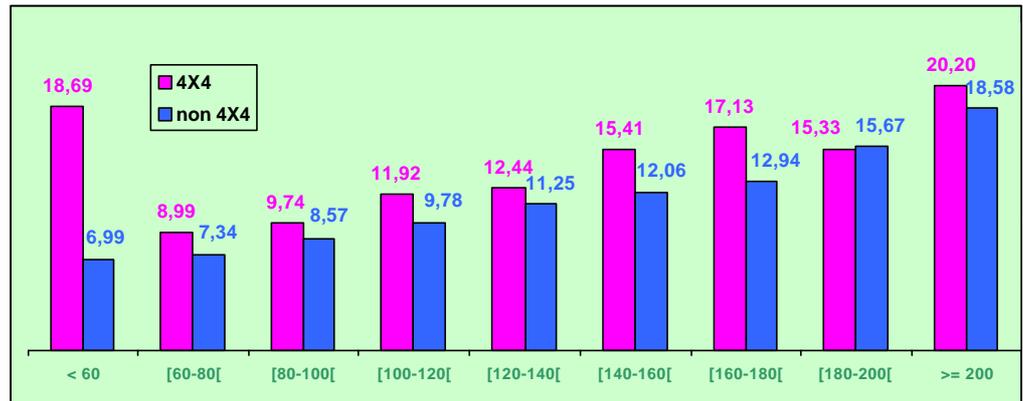
ÉMISSIONS DE CO₂ DES 4X4 ET NON 4X4 PAR TRANCHE DE PUISSANCE MAXIMALE EN 2003

Quelle que soit la puissance considérée, les 4x4 émettent plus de CO₂ que les autres véhicules. Cependant, pour les petites puissances, inférieures à 60 kW, l'écart est de 84 %. Pour les puissances comprises entre 140 et 160 kW, il est de 47 %. Enfin pour les grandes puissances, supérieures à 220 kW, il n'est plus que de 18 %.



CONSOMMATION URBAINE DES 4X4 ET NON 4X4 PAR DE TRANCHE PUISSANCE MAXIMALE EN 2003

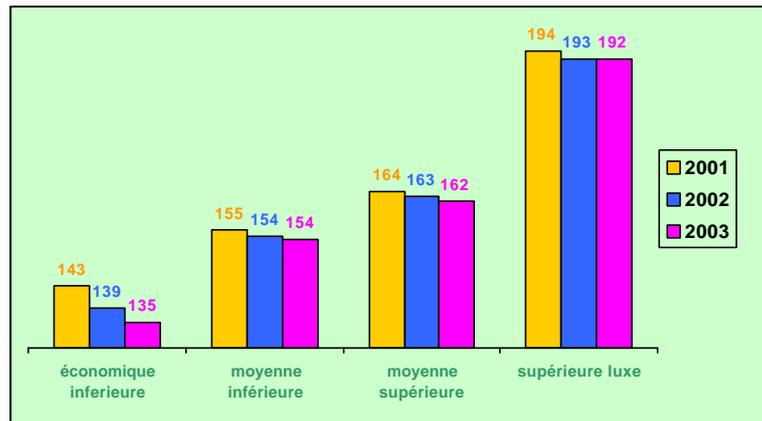
La consommation urbaine des 4x4 est généralement plus élevée que celle des autres véhicules. Seule la consommation moyenne de ceux situés dans la tranche de puissance 180-200 kW est plus faible.



ÉMISSIONS DE CO₂ PAR GAMME 2001/2002/2003

En moyenne, toutes les gammes réduisent leurs émissions de CO₂.

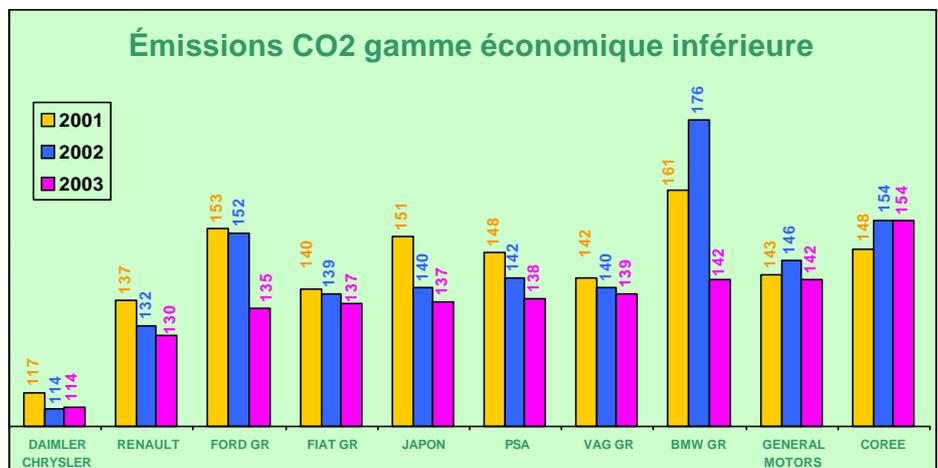
Entre 2003 et 2002, c'est la gamme économique inférieure connaît la baisse la plus significative (- 6g par km).



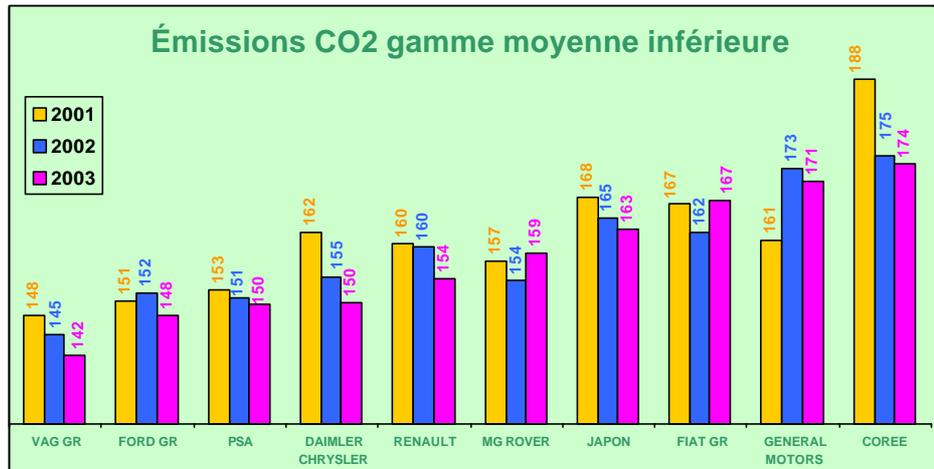
ÉMISSIONS DE CO₂ PAR GAMME ET GROUPE CONSTRUCTEURS de 2001 à 2003

Dans la gamme économique inférieure, Daimler Chrysler (SMART) est le plus performant, alors que les marques coréennes le sont beaucoup moins.

Les groupes français, en particulier Renault (Clio, Twingo) se placent assez bien.

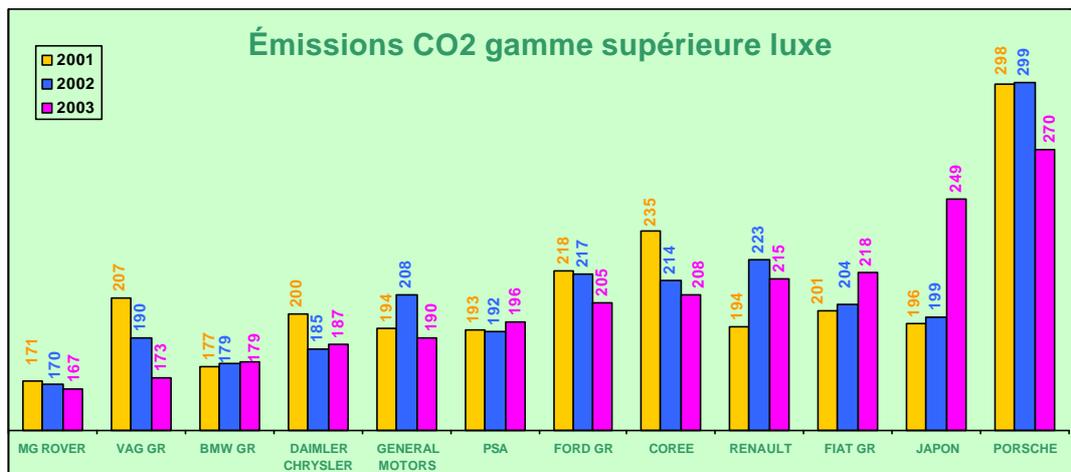
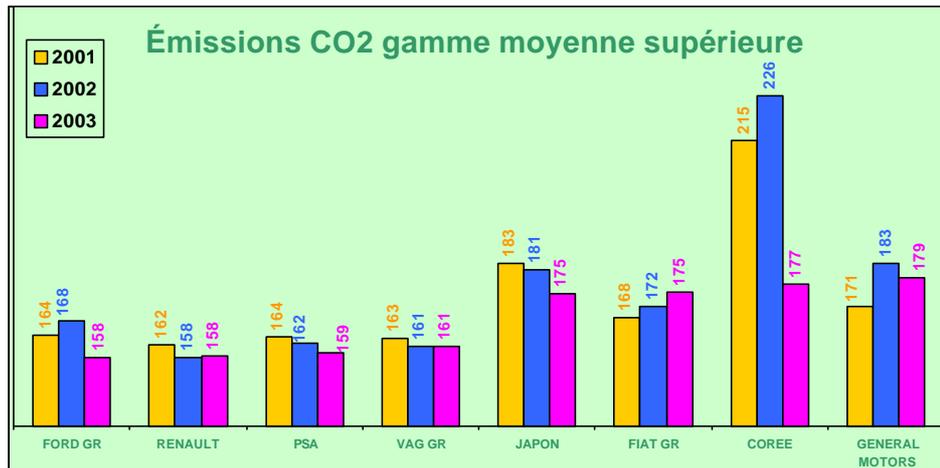


Dans la gamme moyenne inférieure, le groupe le plus performant en 2003 est VAG (Golf, A3, Fabia). Peugeot (307, Xsara) se classe 3ème et Renault 5ème. Les véhicules vendus par les constructeurs coréens ont une émission moyenne supérieure d'environ 23 % à celle du groupe VAG.



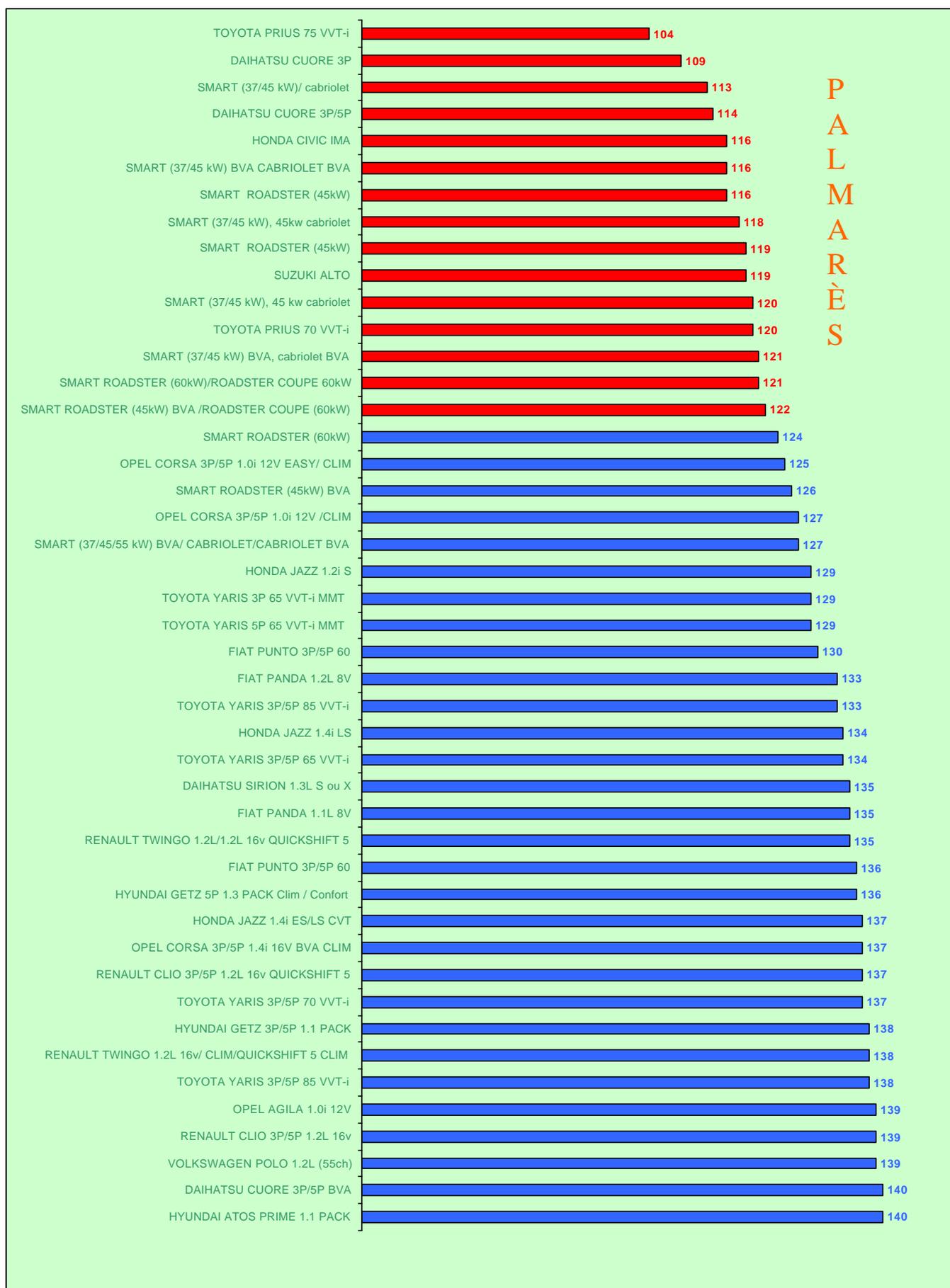
Dans la gamme moyenne supérieure, ce sont les groupes français qui arrivent en tête avec VAG, Renault (2e), grâce aux ventes de la Laguna, et Peugeot (3e), grâce à celles de la 406.

Le groupe General Motors est dernier de ce classement, alors que les coréens ont connu une baisse spectaculaire de 78 % de la moyenne de leurs émissions. de CO₂.

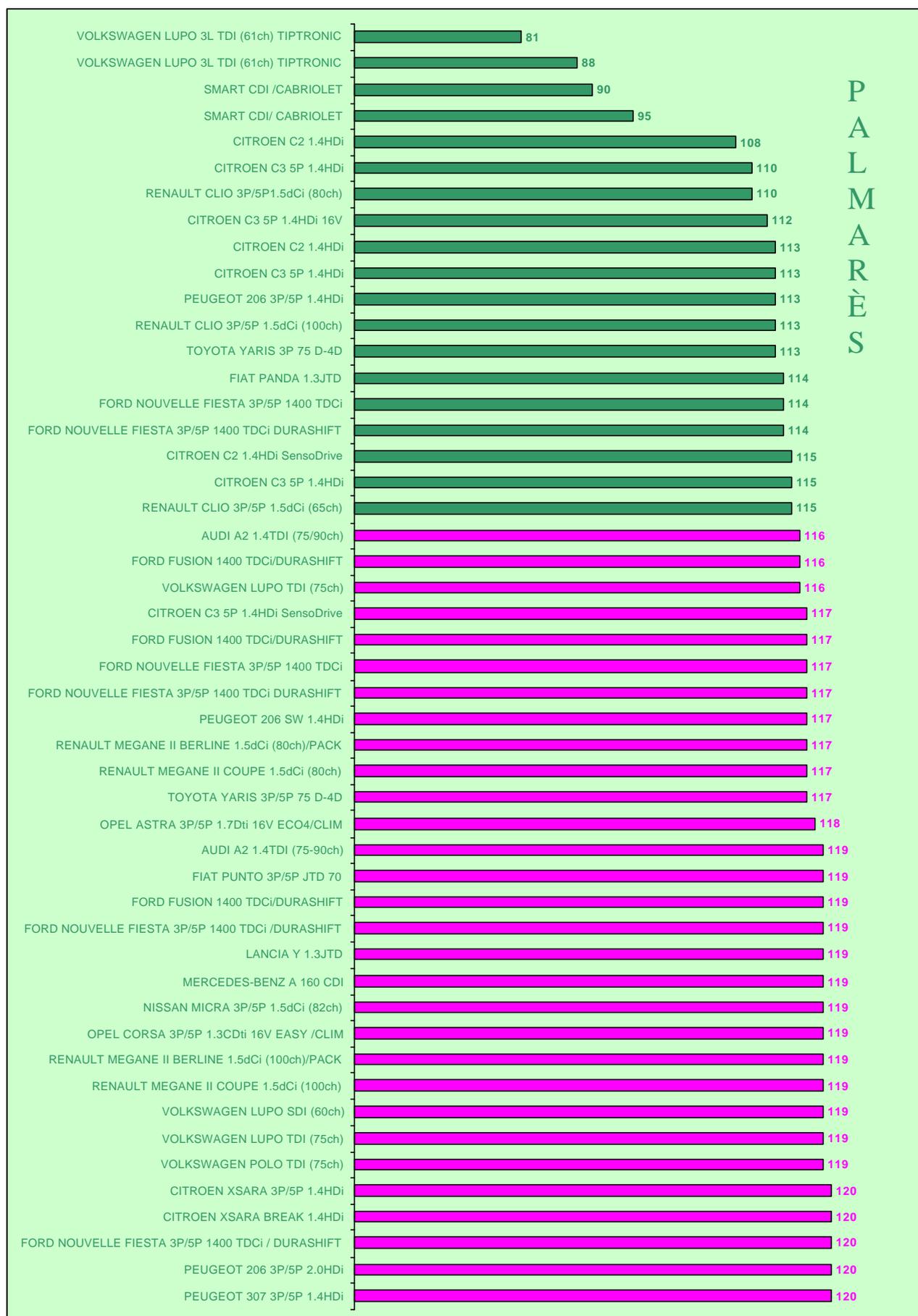


Dans cette gamme MG Rover, VAG et BMW sont les mieux placés, grâce notamment aux modèles Série 3 et Série 5 pour cette dernière marque.

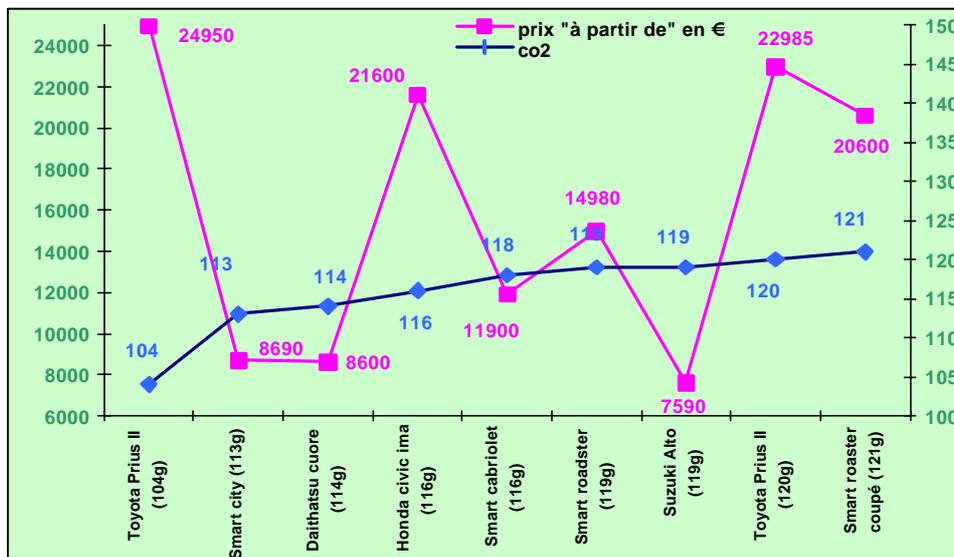
LE PALMARÈS ADEME 2004 ESSENCE ET LES VÉHICULES ESSENCE ÉMETTANT MOINS DE 140 G PAR KM



LE PALMARÈS ADEME 2004 DIESEL ET LES VÉHICULES DIESEL ÉMETTANT MOINS DE 120 G PAR KM



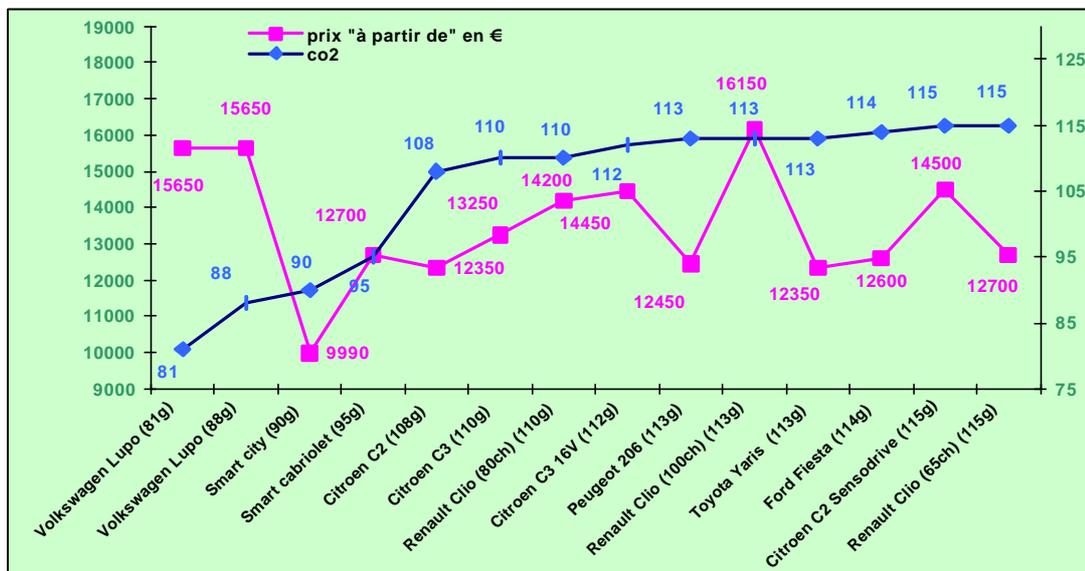
LE PALMARÈS ADEME 2004 DES VÉHICULES ESSENCE ET LEURS PRIX DE VENTES



NB : Prix de la Daihatsu Cuore (2e rang du palmarès avec 109 g) non disponible.

C'est la Suzuki Alto qui apparaît comme ayant l'un des ratios « coût économique vs qualité environnementale » le plus appréciable. En effet, son coût (7 590 €) est le plus faible du palmarès et son niveau d'émission, de 119 g/km de CO₂ par km, la place au 7^e rang du palmarès.

LE PALMARÈS ADEME 2004 DES VÉHICULES DIESEL ET LEURS PRIX DE VENTES



NB : Prix de la Fiat panda 1.3 JTD (9e rang du palmarès avec 114 g) non disponible.

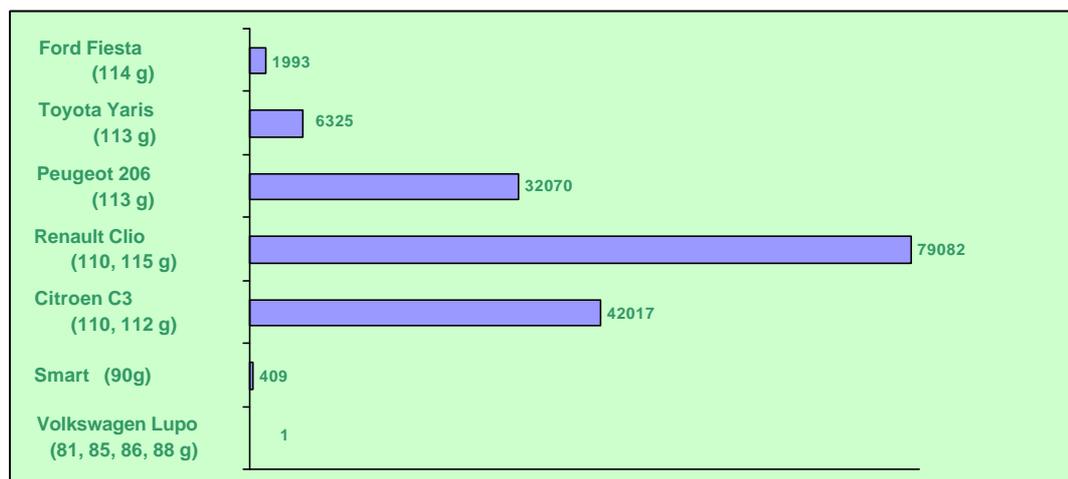
Concernant la motorisation Diesel, la Citroën C2 est vendue à un prix assez attractif (12 350 €) et émet seulement 108 g/km de CO₂ par km. Elle possède alors l'un des tous meilleurs rapports « qualité environnementale/prix », du palmarès. Il faut également noter que c'est le modèle français le moins émetteur de dioxyde de carbone.

LES RÉSULTATS DU PALMARÈS ADEME 2003 DES VÉHICULES ESSENCE EN TERMES DE VENTES



Ce sont les véhicules SMART figurant en 1, 2, 3, 6, 7 et 8e positions du palmarès 2003 qui se sont le mieux vendus avec 6 977 unités. L'Opel Corsa, 10e du palmarès l'an dernier, arrive en 2e position avec 829 ventes. La Suzuki Alto, 4e du palmarès 2003 a été distribuée à 674 exemplaires. Hors palmarès, la Renault Twingo qui arrivait en 11e position l'an dernier (135 g/km) s'est vendue à 52 478 exemplaires, la Fiat Punto au 12e rang (136 g/km) atteint 7 753 ventes, la Renault Clio au 16e rang, 24 547 exemplaires et la Toyota Yaris qui se plaçait 17e rang représente 16 617 modèles vendus.

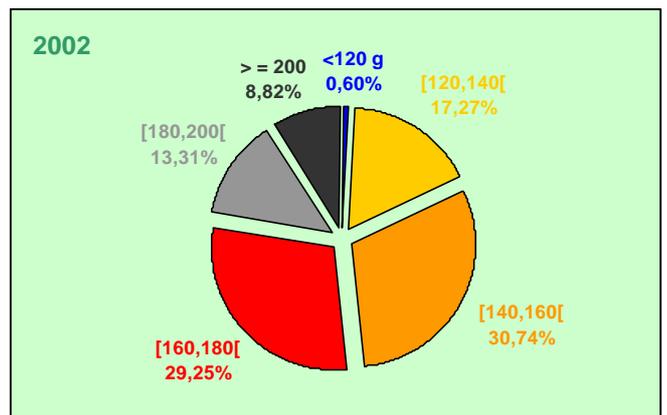
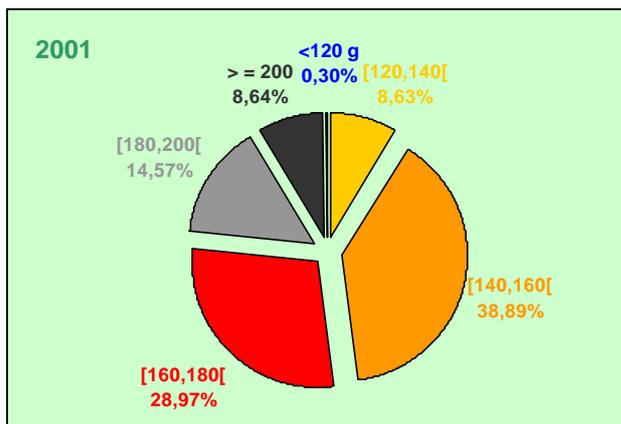
LES RÉSULTATS DU PALMARÈS ADEME 2003 DES VÉHICULES DIESEL EN TERMES DE VENTES



La Renault Clio, figurant en 6e et 10e positions au palmarès 2003, est le modèle qui s'est le mieux vendu de ce palmarès, à 79 082 unités. La Citroën C3 (6e et 7e en 2003) a été distribuée en 42 017 exemplaires : c'est un niveau de ventes supérieur à celui de la Peugeot 206 (8e), qui s'est vendue en 2003 à 32 070 unités. À elles trois, les ventes de ces modèles représentent 7.6% des immatriculations totales en 2003.

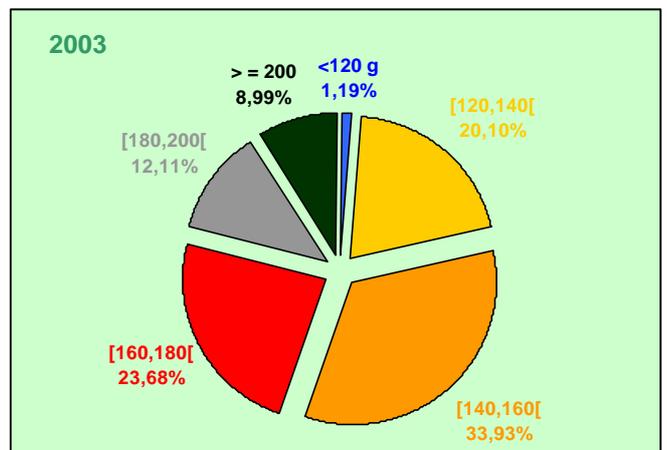
La Ford Fiesta, 9e l'an dernier, a atteint les 1 993 véhicules vendus ; la Smart (5e) atteint les 409 unités. Quant à la Volkswagen Lupo (1ère, 2e, 3e, 4e), elle n'a pas connu de succès commercial.

VENTILATIONS DES IMMATRICULATIONS ESSENCE PAR TRANCHE DE CO₂

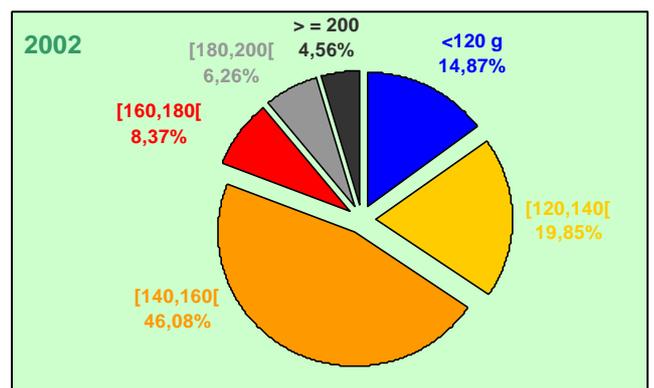
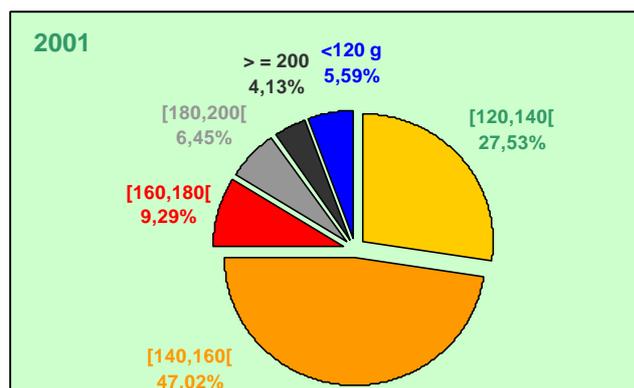


Même si elle a doublé entre 2001 et 2002 et entre 2002 et 2003, la part des ventes des véhicules essence émettant moins de 120 g de CO₂ est très faible (1.19 %). Cependant, la part des véhicules émettant entre 120 et 140 g a aussi augmenté (+2.83 %), au détriment de la tranche de 160-180 g qui a perdu 5.57 %.

Les tranches les plus émettrices sont assez stables puisque la tranche supérieure ou égale à 200 g progresse de 0.17 % alors que la tranche 180-200 g perd 1.2 %.



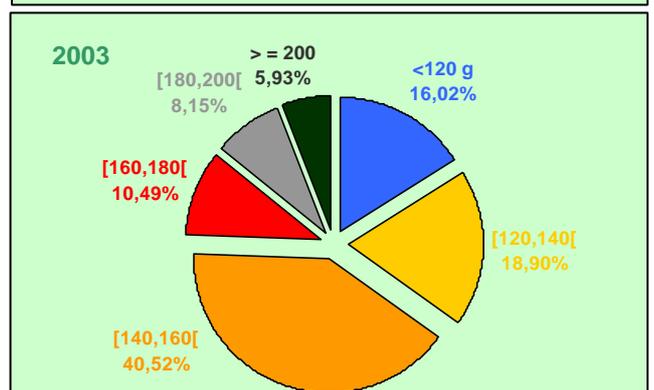
VENTILATIONS DES IMMATRICULATIONS DIESEL PAR TRANCHE DE CO₂



La part des ventes des véhicules Diesel émettant moins de 120 g a augmenté entre 2002 et 2003 (+1.15 %)

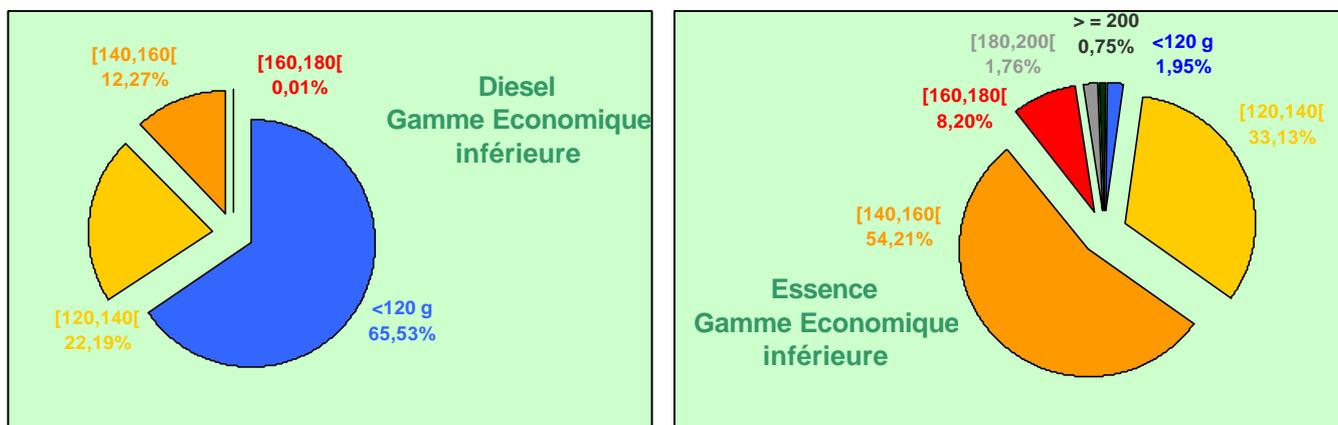
La tranche 120-140 g recule de 0.95 %. De même, la tranche 140-160 g perd 5.56 %.

Concernant les tranches «hautes», la tranche de 160-180 g gagne 2.12 %, celle 180-200 g augmente de 1.89 % et la tranche supérieure à 200 g progresse de 1.36 %.



VENTILATIONS DES VENTES 2003 PAR TRANCHE

GAMME ÉCONOMIQUE INFÉRIEURE (38.09 % DES VENTES)



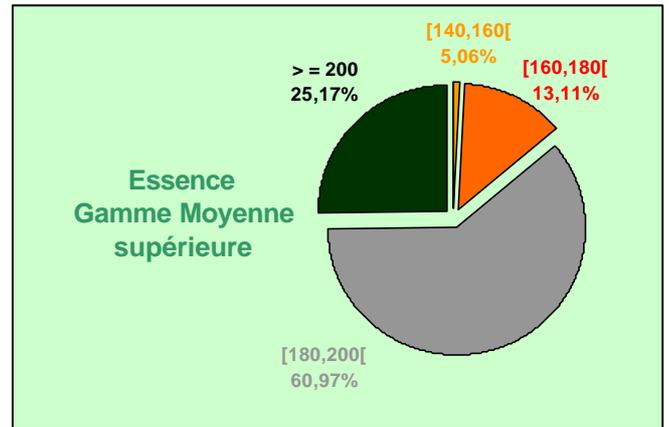
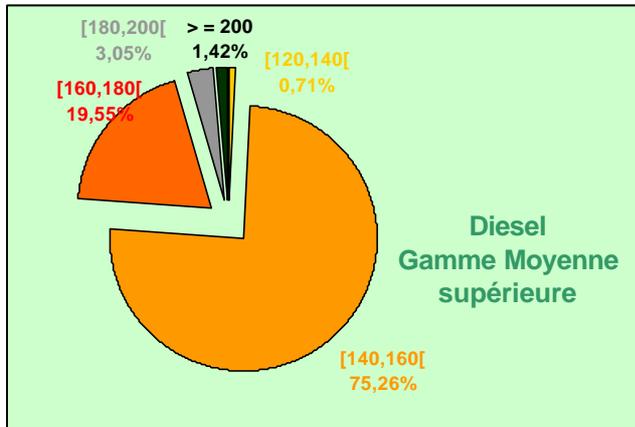
On note que 65.53 % des véhicules Diesel vendus dans la gamme économique inférieure émettent moins de 120 g de CO₂ par km. Dans cette catégorie, les véhicules essence vendus ne représentent que 1.95 %. En revanche, le pourcentage de ventes des véhicules essence émettant plus de 160 g de CO₂ par km est de plus de 10 % alors que les véhicules Diesel de cette catégorie n'atteignent que 0.01 % des ventes.

GAMME MOYENNE INFÉRIEURE (34.45 % DES VENTES)



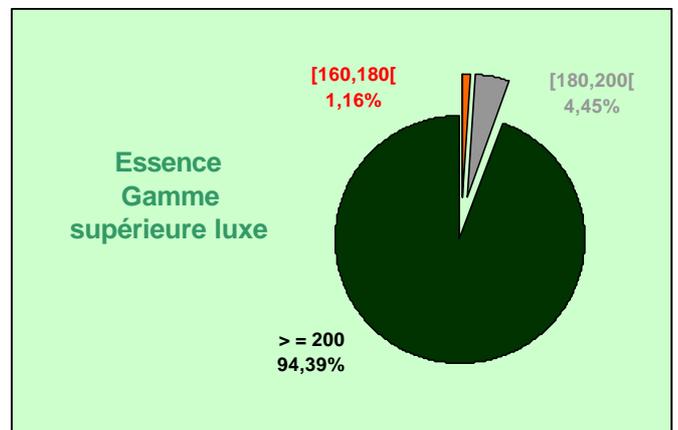
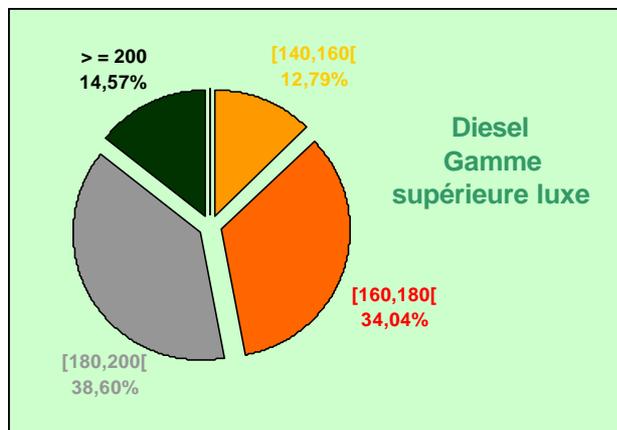
Dans la gamme moyenne inférieure, les véhicules Diesel vendus émettant entre 140 et 160 g de CO₂ par km représentent 54.56 %. Viennent ensuite ceux appartenant à la tranche 120-140 g par km, avec 32.58 %. Pour la motorisation essence, ce sont les modèles émettant entre 160 et 180 g par km qui sont largement majoritaires dans le choix des acheteurs (60 % de l'ensemble des véhicules essence), les véhicules de la fourchette 180-200 g représentant 26.4 % des ventes.

GAMME MOYENNE SUPÉRIEURE (11.37 % DES VENTES)



Dans la gamme supérieure, plus des trois quarts des véhicules Diesel vendus émettent entre 140 et 160 g de CO₂ par km (75.26 %), les véhicules de la tranche 160-180 g approchent les 20 % (19.55 %). Quant aux ventes de véhicules essence, elles sont très largement représentées par les modèles de la tranche 180-200 g avec près de 61 % du total.

GAMME SUPÉRIEURE LUXE (8.12 % DES VENTES)

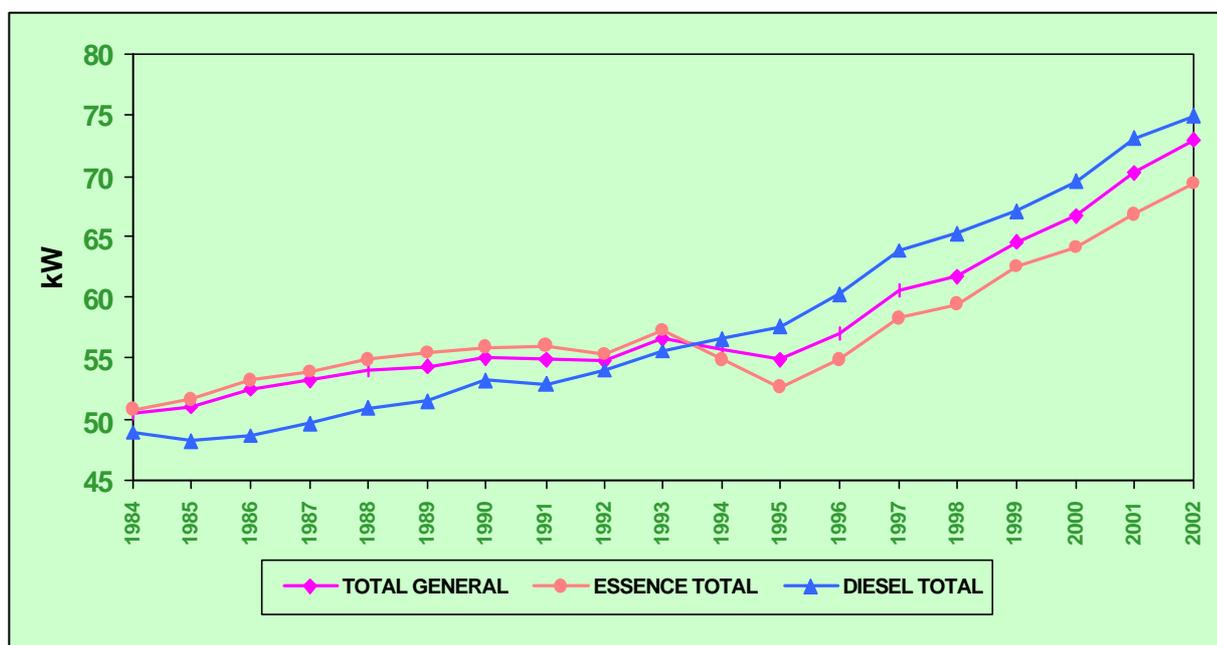


Dans la gamme supérieure luxe, plus des deux tiers des véhicules Diesel vendus émettent entre 160 et 200 g. de CO₂ par km. Les véhicules appartenant à la fourchette 140-160 g couvrent plus de 12 % des ventes. Quant aux modèles émettant 200 g ou plus de dioxyde carbone, ils représentent encore 14.5 % des ventes.

Dans cette gamme supérieure luxe, la quasi-intégralité des modèles essence vendus appartient à la fourchette 200 g et plus (94 %).

ÉVOLUTION DES CARACTÉRISTIQUES

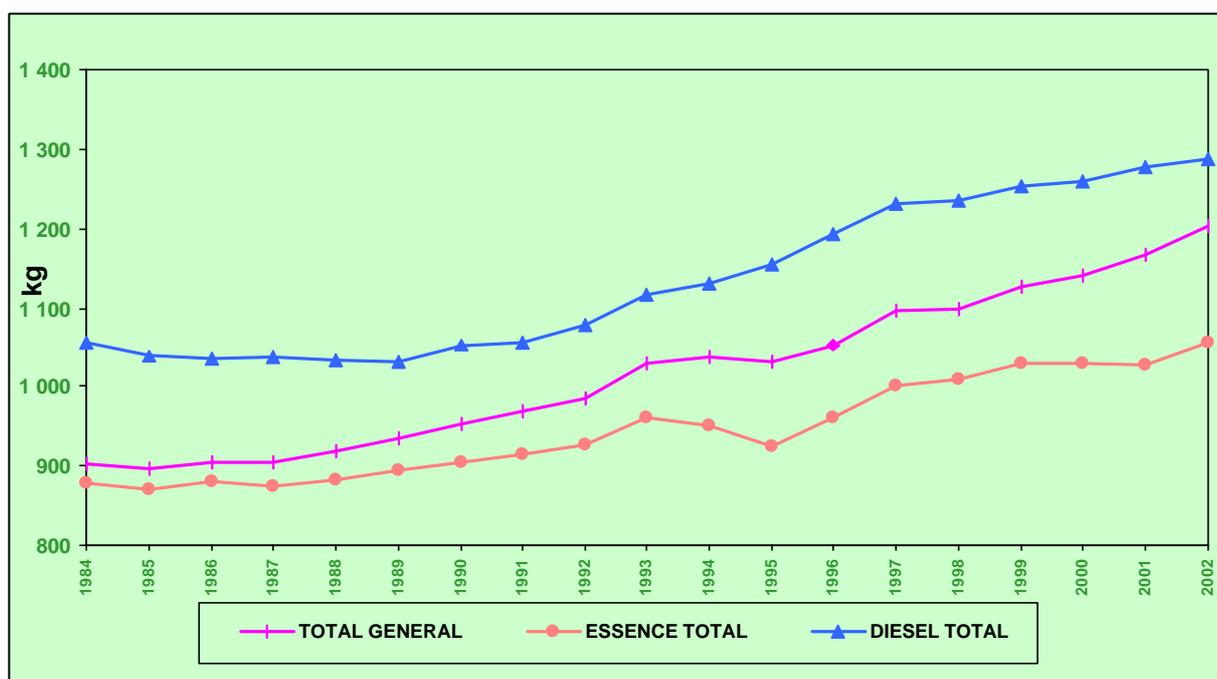
ÉVOLUTION DE LA PUISSANCE MOYENNE (kW)



La puissance des véhicules est sans doute le paramètre qui a le plus évolué ces dernières années. L'accroissement de la puissance moyenne est très significatif depuis 1984, puisqu'elle a augmenté de 44 %.

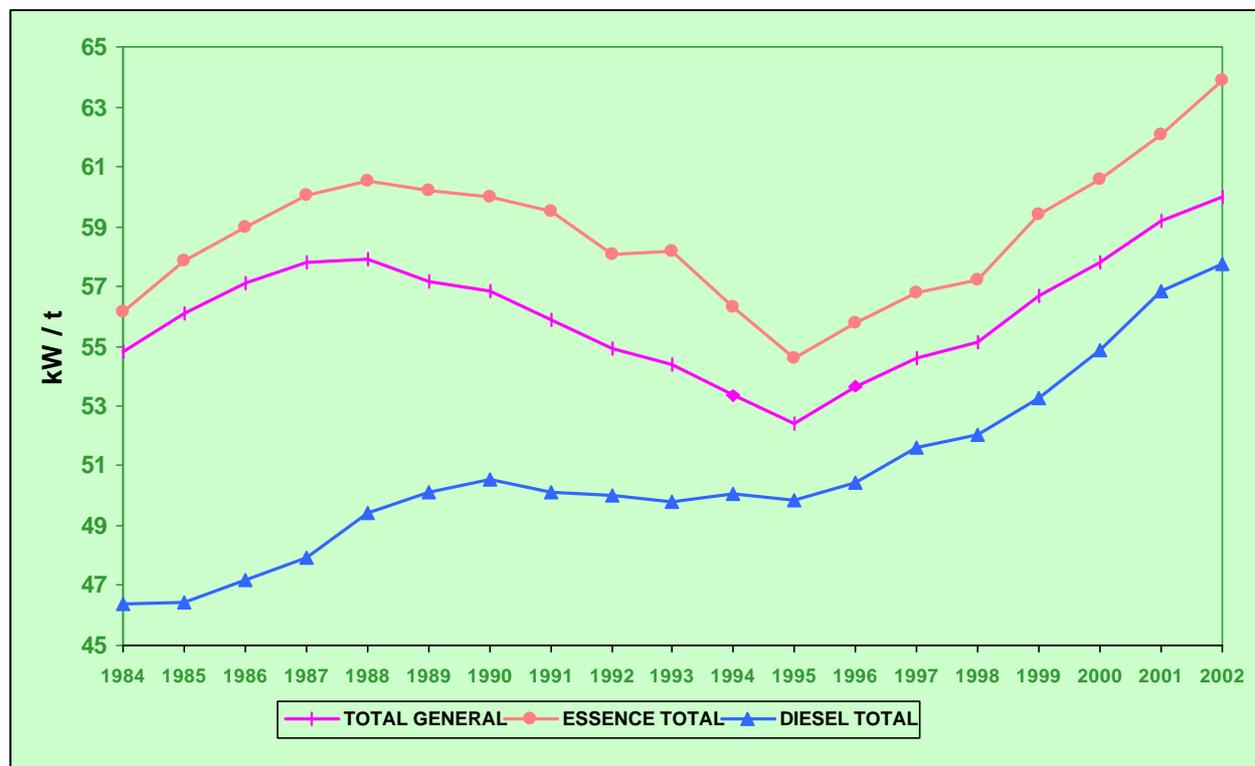
Cependant, il faut noter que, depuis 1994, ce ne sont plus les moteurs essence qui, en moyenne, sont les plus puissants, mais les moteurs Diesel : les véhicules haut de gamme sont pour la plupart motorisés en Diesel de forte puissance.

ÉVOLUTION DE LA MASSE MOYENNE PAR ÉNERGIE (kg)



Depuis 1984, la masse des véhicules ne cesse de croître. Cela est dû en partie au renforcement de la sécurité et à la multiplication des équipements de confort (vitres électriques, climatisation), qui contrebalancent la perte de poids liée à l'allègement des matériaux.

ÉVOLUTION DE LA PUISSANCE MASSIQUE MOYENNE (kW/T)



La puissance massique (égale à puissance maximale x 1000 / masse du véhicule) est en forte hausse depuis 1995 : l'augmentation de la puissance des véhicules est supérieure à la hausse de la masse des véhicules.

ADEME



Direction de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique
Département technologies des transports
500 route des Lucioles 06560 Valbonne
04 93 95 79 00

www.ademe.fr

4989

Mars 2004