



Les véhicules particuliers en France : Données et Références

Sandrine CATANIA
Département technologies des transports
Avril 2003

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, ainsi que sur les caractéristiques techniques de ces véhicules.

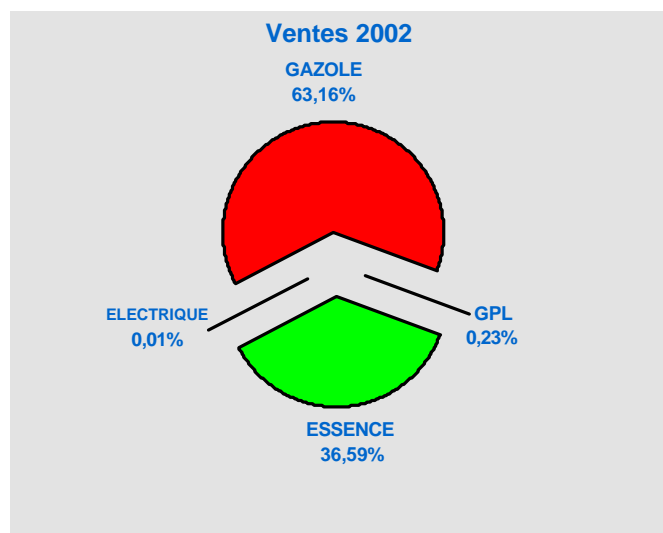
Ce document présente les chiffres clés portant sur l'évolution du marché français de l'automobile, sur les émissions et consommations des véhicules. Une troisième partie est consacrée à l'évolution technologique des véhicules et son influence sur la consommation de carburant.

TABLE DES MATIÈRES

LE MARCHÉ FRANÇAIS	1
LES ÉMISSIONS DE CO ₂ ET LES CONSOMMATIONS	4
ÉVOLUTION DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	15

LE MARCHÉ FRANÇAIS

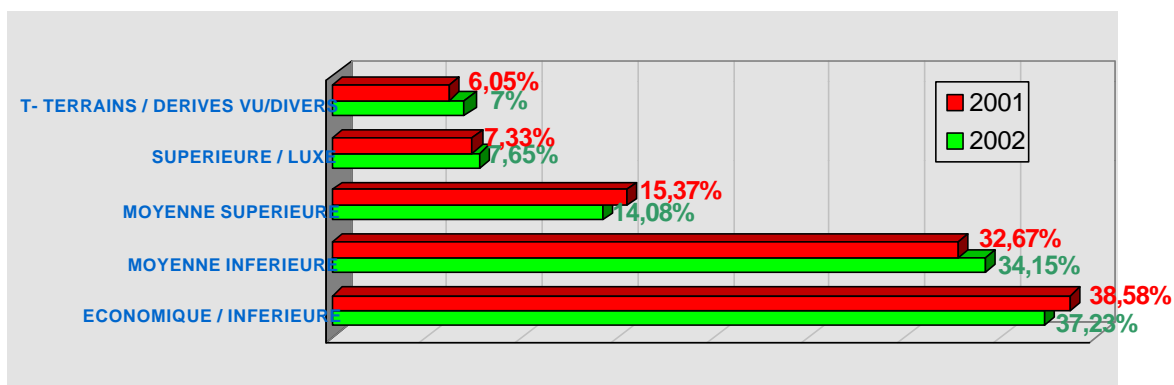
LES IMMATRICULATIONS EN 2002



RÉPARTITION DES VENTES PAR ÉNERGIE

Les ventes de voitures particulières en France pour l'année 2002 s'élèvent à 2 145 071 unités dont 1 354 933 véhicules Diesel, 784 799 véhicules essence, 5 029 véhicules à bicarburant essence/GPL et 310 véhicules électriques. En comparaison avec l'année 2001, les ventes ont chuté de 4.9 % (2 254 732 dont 1 267 761 véhicules Diesel, 981 301 véhicules essence, 5 263 véhicules GPL, et 407 véhicules électriques).

RÉPARTITION DES VENTES PAR GAMME 2001/2002



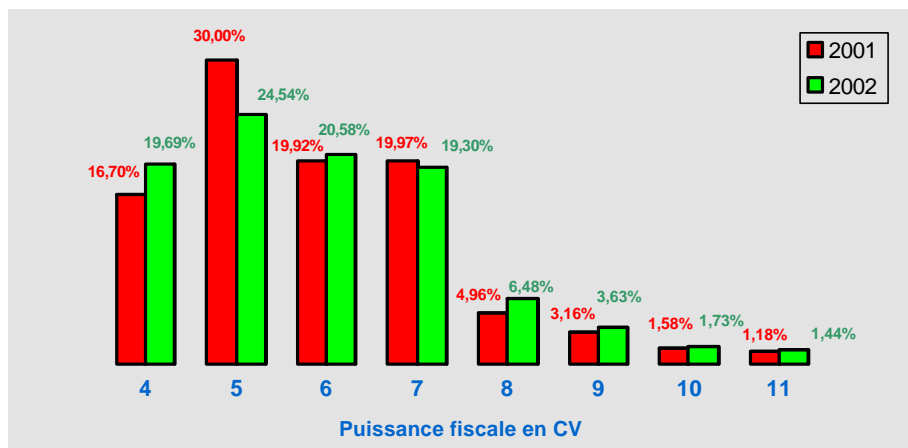
C'est la gamme économique inférieure qui se taille la part du lion dans les ventes de véhicules particuliers avec 37 % des ventes. La Renault Clio est d'ailleurs le modèle le plus vendu en 2002 à 188 210 exemplaires, suivie par la Peugeot 206 à 181 929 exemplaires.

La répartition des ventes par gamme est assez stable par rapport à 2001, même si l'on assiste à un léger transfert des ventes de la gamme économique inférieure (-1.35 %) vers la gamme moyenne inférieure (+1.48 %) et les tous-terrains (+1.05%).

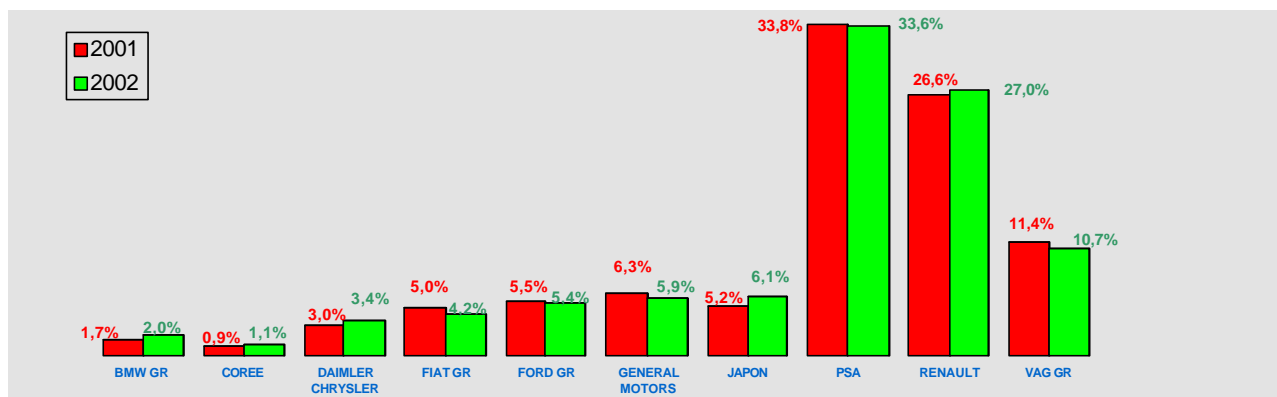
RÉPARTITION DES VENTES PAR PUISSANCE FISCALE

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

Même si, dans cette catégorie, on assiste à un fort repli en 2002 (-5.46 %) au profit de cylindrées plus faibles (+2.99 % pour les 4 CV) et de cylindrées plus élevées (+1.52 % pour les 8 CV).

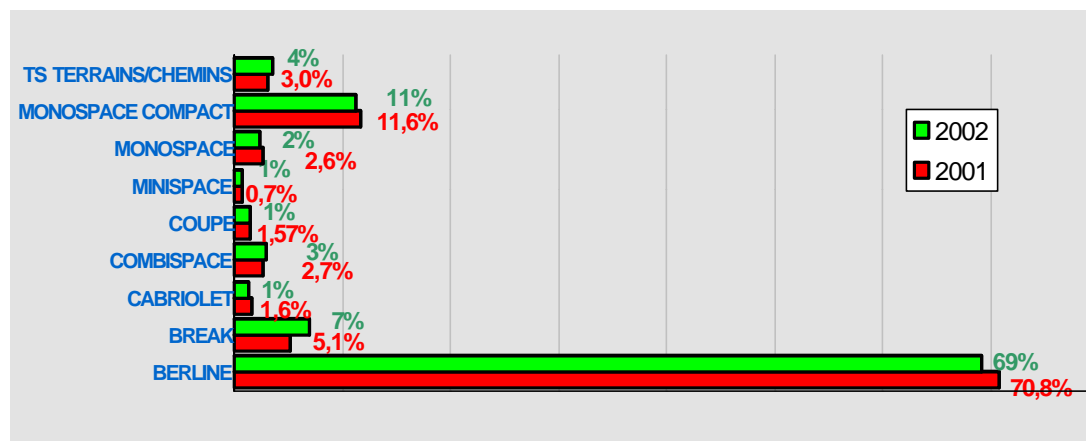


RÉPARTITION DES VENTES PAR GROUPE



Les constructeurs français sont plébiscités puisqu'ils recouvrent plus de 60 % des ventes. On assiste à un léger repli de VAG (-0.7 %), alors que la production japonaise s'est mieux vendue en 2002 qu'en 2001 (+0.9 %).

RÉPARTITION DES VENTES PAR TYPE DE CARROSSERIE



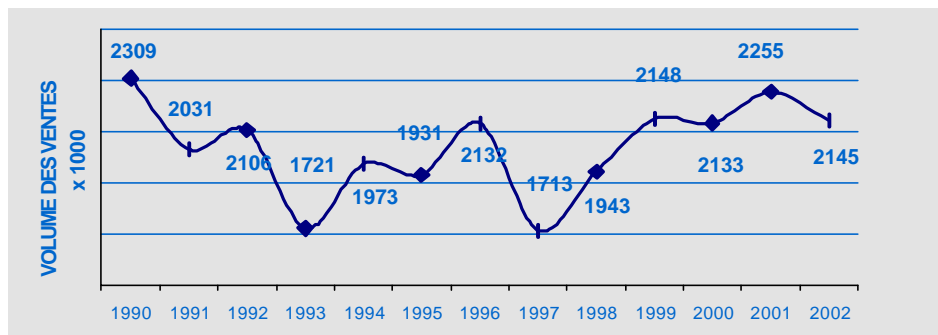
La carrosserie BERLINE est la plus vendue. Elle couvre 69 % des ventes. Les tous-terrains grignotent quelques parts de marché en atteignant 4 % des ventes. De même, les véhicules spacieux, type BREAK ou COMBISPACE (exemple Renault Kangoo, Citroën Berlingo) semblent de plus en plus appréciés des français. Le MONOSPACE (type Renault Espace et Peugeot 807) est en léger recul, de même que le MONOSPACE COMPACT (type Renault Mégane Scénic ou Citroën Xsara Picasso).

ÉVOLUTION DES VENTES DE VP EN FRANCE DEPUIS 10 ANS

ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS

Les ventes de véhicules ont connu un repli en 2002.

Cependant 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.

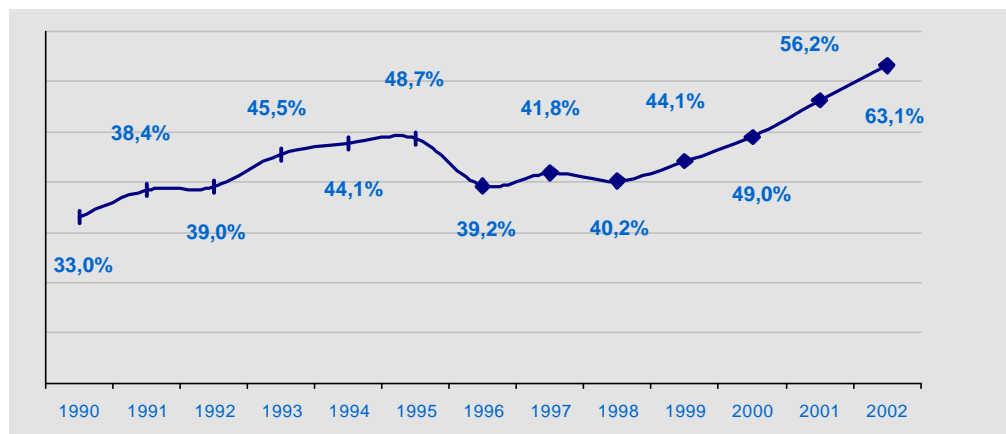


ÉVOLUTION DU TAUX DE DIESELISATION

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

L'année 2002 la porte au taux record de 63,1 % des ventes.

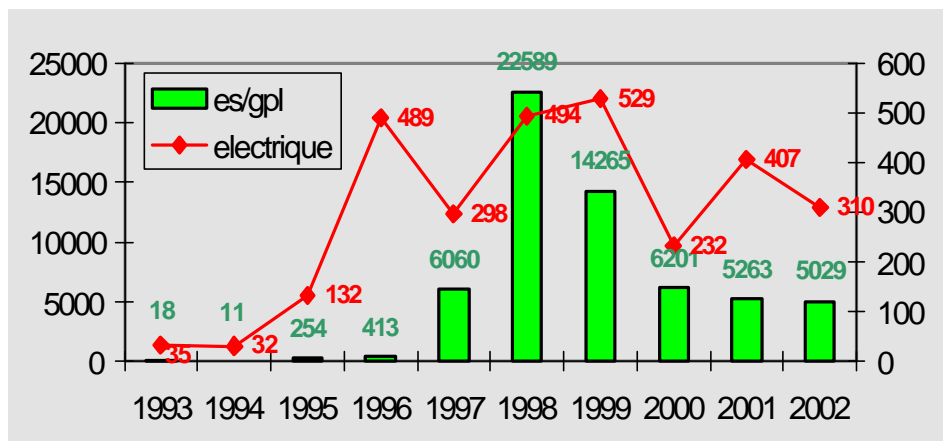
Cela représente une augmentation de 30 % en 12 ans.



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. Cette croissance fait suite à la baisse de la TIPP.

L'intérêt pour le carburant GPL est en chute et en 2002 la baisse des ventes continue, on atteint un niveau inférieur à celui de 1997 avec 5 029 unités vendues. Ce constat s'explique en majeure partie par l'impact négatif des différents accidents sur l'image des véhicules.



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

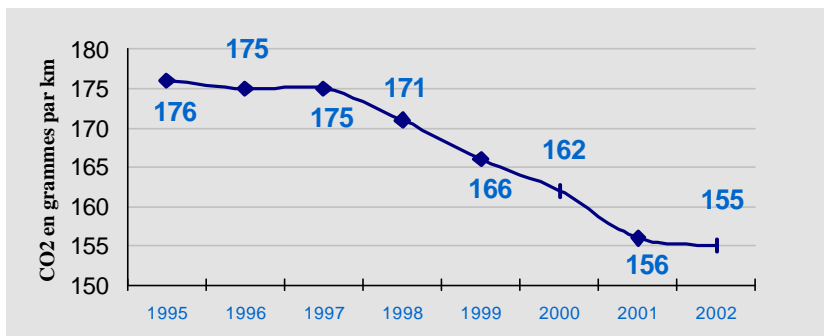
Les véhicules électriques ne connaissent pas encore le succès espéré malgré leurs importants atouts sur le plan environnemental. Ce sont des véhicules spécifiquement urbains.

LES ÉMISSIONS ET LES CONSOMMATIONS (*)

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

La tendance à la baisse des émissions de CO₂ des véhicules neufs en France se poursuit puisque l'on atteint 155 g de CO₂ par km.

La forte diésélisation des ventes et l'arrivée massive de l'injection directe sur les moteurs Diesel permet d'expliquer en partie cette baisse. Il semble que l'objectif de 140 g de 2008 soit atteignable même si on note un ralentissement en 2002 dû vraisemblablement à la réduction des



ventes de véhicules de la gamme économique inférieure et à l'augmentation de celles des tous-terrains.

COMPARAISON SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN EUROPE

En Europe la France fait partie des bons élèves puisqu'elle arrive en 2001 au troisième rang des pays les moins émetteurs de CO₂ avec 156 g, derrière l'Italie, 153 g et le Portugal, 154 g.

Pour la première fois depuis 1995, l'Italie est à la première place, qu'occupait jusqu'ici le Portugal.

La France est largement en dessous de la moyenne européenne située à 164 g.

C'est au Nord de l'Europe, en Suède en particulier, que les émissions de CO₂ sont les plus fortes avec 199 g car les cylindrées des véhicules sont plus importantes. (source ADEME/ACEA/OICA/CEMT)

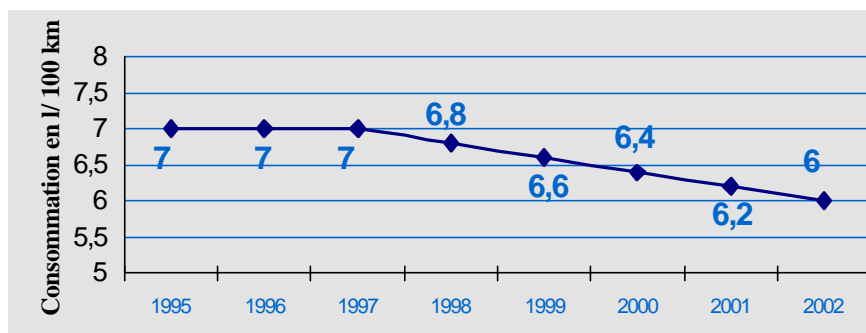
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Italie	179	177	169	168	165	159	153
Portugal	171	168	164	162	159	156	154
France	176	175	175	171	166	162	156
Espagne	175	174	170	169	165	162	157
Belgique	181	179	176	172	168	163	157
Autriche	184	180	175	171	166	162	157
Irlande	180	179	173	175	168	165	165
Pays Bas	189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

* NB : Les résultats 2002 sur les émissions et consommations portent sur un échantillon représentant 76 % des immatriculations.

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION MOYENNE EN FRANCE

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

Elle baisse très linéairement de 0.2 litre par an depuis 5 ans. (source ADEME/ACEA/OICA/CEMT)



ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION MOYENNE EN EUROPE

En Europe, la France se situe en 2001 à la deuxième place à égalité avec l'Italie et la Belgique en ce qui concerne les plus basses consommations de carburant.

L'Autriche est seule au premier rang, place qu'elle partageait ces deux dernières années avec le Portugal.

C'est encore au Nord de l'Europe, en Suède, que les véhicules sont les moins sobres puisqu'ils consomment en moyenne 8.4 litres pour 100 km.

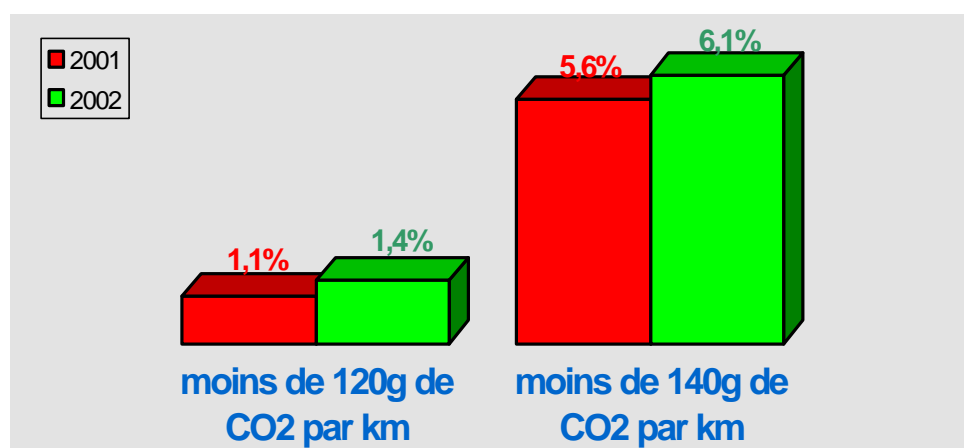
La moyenne européenne, depuis 1995, a baissé de 11.8 %.

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

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 légèrement augmenté de 0.3 % en 2002 par rapport à l'année précédente.

De même, celui de modèles émettant moins de 140 g de CO₂ a augmenté de 0.5 %.



132 MODÈLES DE VÉHICULES COMMERCIALISÉS EN 2002 ÉMETTENT MOINS DE 140 G DE CO₂

MARQUE	MODÈLE	CABU- RANT	CO ₂	MARQUE	MODÈLE	CABU- RANT	CO ₂
VOLKSWAGEN	LUPO 3L TDI	GO	81	OPEL	CORSA 1.7DTI (4 modèles)	GO	130
VOLKSWAGEN	LUPO 3L TDI	GO	85	SEAT	CORDOBA 1900 SDI	GO	130
VOLKSWAGEN	LUPO 3L TDI	GO	86	SEAT	IBIZA 3P 1900 SDI	GO	130
VOLKSWAGEN	LUPO 3L TDI	GO	88	SKODA	FABIA 1.2L (2 modèles)	GO	130
SMART	SMART (3 modèles)	GO	90	SKODA	FABIA SEDAN 1.2L 12V (65ch)	GO	130
CITROEN	C3 5P 1.4HDi	GO	110	TOYOTA	YARIS VERSO 75 D-4D	GO	131
RENAULT	CLIO 3P/5P 1.5dCi (80ch)	GO	110	AUDI	A3 3P 1.9TDI (90ch)	GO	132
CITROEN	C3 5P 1.4HDi 16V	GO	112	OPEL	CORSA 1.0L (4 modèles)	ES	132
PEUGEOT	206 3P/5P 1.4HDi	GO	113	OPEL	ASTRA BREAK 1.7DTI 16V CLIM	GO	132
SMART	SMART (5 modèles)	ES	113	SEAT	CORDOBA 1900 TDI (110ch)	GO	132
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	GO	113	SEAT	IBIZA 1900 TDI (4 modèles)	GO	132
FORD	NOUVELLE FIESTA 3P/5P 1400 TDCi	GO	114	SKODA	FABIA 1.2L (3 modèles)	GO	132
RENAULT	CLIO 3P/5P 1.5dCi (65ch)	GO	115	SKODA	FABIA 1.9SDI (3 modèles)	GO	132
AUDI	A2 1.4TDI (75ch)	GO	116	SKODA	FABIA 1.9TDI (100ch)	GO	132
FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	116	VOLKSWAGEN	GOLF EDITION TDI (90ch)	GO	132
VOLKSWAGEN	LUPO TDI (75ch)	GO	116	NISSAN	MICRA 1.5D (3 modèles)	GO	133
FORD	NOUVELLE FIESTA 3P/5P 1400 TDCi	GO	117	TOYOTA	YARIS 85 VVT-i (2 modèles)	ES	133
PEUGEOT	206 BREAK 1.4HDi	GO	117	FORD	FOCUS CLIPPER 1800 TDdi (75ch)	GO	134
SMART	SMART (2 Modèles)	ES	117	HONDA	CIVIC 1.7 ES CTDi (2 modèles)	GO	134
TOYOTA	YARIS 5P 75 D-4D	GO	117	AUDI	A3 1.9TDI (5 modèles)	GO	135
SMART	SMART (5 modèles)	ES	118	DAIHATSU	SIRION 1.3L S ou X	ES	135
AUDI	A2 1.4TDI (75ch)	GO	119	FORD	FOCUS 3P/5P 1800 TDdi (75ch)	GO	135
FORD	FUSION 1400 TDCi	GO	119	OPEL	CORSA 1.0L 12V (4 modèles)	ES	135
FORD	NOUVELLE FIESTA 3P/5P 1400 TDCi	GO	119	RENAULT	TWINGO 1.2L (3 modèles)	ES	135
OPEL	ASTRA 1.7DTI (4 modèles)	GO	119	SEAT	CORDOBA 1900 TDI (3 modèles)	GO	135
SEAT	AROSA 1400 TDI	GO	119	SEAT	IBIZA 3P 1900 SDI	GO	135
SEAT	AROSA 1700 SDI	GO	119	SEAT	IBIZA 3P 1900 TDI (6 modèles)	GO	135
SUZUKI	ALTO	ES	119	SEAT	LEON 1900 TDI (2 modèles)	GO	135
VOLKSWAGEN	LUPO SDI	GO	119	SEAT	TOLEDO 1900 TDI (2 modèles)	GO	135
VOLKSWAGEN	LUPO TDI (75ch)	GO	119	SKODA	FABIA COMBI 1.9TDI (2 modèles)	GO	135
RENAULT	TWINGO 1.2L GPL	GP/ES	119	SKODA	OCTAVIA 1.9TDI (4 modèles)	GO	135
FORD	NOUVELLE FIESTA 3P/5P 1400 TDCi	GO	120	VOLKSWAGEN	GOLF BREAK TDI (2 modèles)	GO	135
PEUGEOT	206 3P/5P 2.0HDi	GO	120	VOLKSWAGEN	GOLF EDITION TDI (90ch)	GO	135
PEUGEOT	307 3P/5P 1.4HDi	GO	120	RENAULT	TWINGO 1.2L GPL	ES/GP	135
RENAULT	MEGANE II BERLINE 1.5dCi (80ch)	GO	120	FIAT	PUNTO 60 (4 modèles)	ES	136
RENAULT	MEGANE II COUPE 1.5dCi (80ch)	GO	120	LANCIA	Y 1.2L	ES	136
TOYOTA	PRIUS 70 VVT-i	ES	120	PEUGEOT	206 3P/5P 2.0HDi	GO	136
SMART	SMART (2modèles)	ES	121	SMART	SMART CROSSBLADE	ES	136
SMART	SMART (2modèles)	ES	123	FORD	FOCUS 1800 TDdi (2 modèles)	GO	137
PEUGEOT	307 BREAK 1.4HDi	GO	124	FORD	FOCUS 4P 1800 TDCi (100ch)	GO	137
RENAULT	CLIO 3P/5P 1.2L GPL	GP/ES	126	FORD	FOCUS CLIPPER 1800 TDdi (75ch)	GO	137
MERCEDES-BENZ	A 160 CDI	GO	127	HONDA	JAZZ 1.4i ES	ES	137
NISSAN	ALMERA 1.5dCi (3 modèles)	GO	127	RENAULT	CLIO 3P/5P 1.2L 16v QUICKSHIFT 5	ES	137
SMART	SMART (2 modèles)	ES	128	TOYOTA	YARIS 3P/5P 70 VVT-i	ES	137
HONDA	JAZZ 1.2i LS	ES	129	AUDI	A3 3P/5P 1.9TDI (101ch)	GO	138
FIAT	PUNTO JTD (4 modèles)	GO	130	CITROEN	SAXO 3P/5P 1.5D	GO	138
OPEL	ASTRA 3P/5P 1.7DTI 16V CLIM	GO	130	CITROEN	XSARA 3P/5P 2.0HDi	GO	138
OPEL	CORSA 1.7DI (4 modèles)	GO	130	FORD	FOCUS 3P/5P 1800 TDCi (100ch)	GO	138

MARQUE	MODÈLE	CABU-RANT	CO ₂	MARQUE	MODÈLE	CABU-RANT	CO ₂
FORD	FOCUS CLIPPER 1800 TDCi (100ch)	GO	138	AUDI	A3 3P/5P 1.9TDI (130ch) BV6	GO	140
HYUNDAI	GETZ 3P/5P 1.1 PACK	ES	138	FIAT	STILO 3P 1.9JTD (115ch)	GO	140
PEUGEOT	106 3P/5P 1.5D	GO	138	FORD	FOCUS 3P/4P/5P 1800 TDCi (100ch)	GO	140
PEUGEOT	206 BREAK 2.0HDi	GO	138	FORD	FOCUS CLIPPER 1800 TDCi (100ch)	GO	140
PEUGEOT	307 2.0HDi (4 modèles)	GO	138	NISSAN	MICRA 3P/5P 1.5D	GO	140
RENAULT	TWINGO 1.2L (3 modèles)	ES	138	SEAT	CORDOBA VARIO 1900 SDI	GO	140
SEAT	CORDOBA 1900 SDI	GO	138	SEAT	CORDOBA VARIO 1900 TDI (90ch)	GO	140
SEAT	CORDOBA 1900 TDI (2 modèles)	GO	138	SEAT	LEON 1900 SDI	GO	140
SEAT	IBIZA 1900 SDI (2 modèles)	GO	138	SEAT	LEON 1900 TDI (110ch)	GO	140
SEAT	IBIZA 3P 1900 TDI (2 modèles)	GO	138	SEAT	TOLEDO 1900 TDI (110ch)	GO	140
VOLKSWAGEN	BORA TDI (100ch)	GO	138	SKODA	OCTAVIA 1.9TDI (3 modèles)	GO	140
VOLKSWAGEN	GOLF SDI	GO	138	SKODA	OCTAVIA COMBI 1.9TDI (3 modèles)	GO	140
VOLKSWAGEN	GOLF TDI (100ch)	GO	138	VOLKSWAGEN	BORA TDI (2 modèles)	GO	140
FORD	FOCUS 4P 1800 TDCi (100ch)	GO	139	VOLKSWAGEN	GOLF BREAK SDI	GO	140
MERCEDES-BENZ	A 170 CDI (2 modèles)	GO	139	VOLKSWAGEN	GOLF BREAK TDI (2 modèles)	GO	140
RENAULT	CLIO 3P/5P 1.2L 16v	ES	139	VOLKSWAGEN	GOLF EDITION TDI (3 modèles)	GO	140
RENAULT	KANGOO 1.5dCi (2 modèles)	GO	139	VOLKSWAGEN	GOLF SDI	GO	140
SEAT	AROSA 1000	ES	139	VOLKSWAGEN	NEW BEETLE TDI (90ch)	GO	140

MEILLEURES VENTES DE VÉHICULES ÉMETTANT MOINS DE 120 G DE CO₂

La moitié des places occupées dans ce classement l'est par des véhicules français.

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

La première place, toutes émissions confondues, revient à la Renault Clio qui est le modèle le plus vendu en France .

Ce sont les motorisations Diesel qui constituent la quasi-totalité de ce classement.

	MARQUE	MODÈLE	IMMATRICULATIONS 2002
1	RENAULT	CLIO dCi	106 877
2	PEUGEOT	206 HDI	35 751
3	CITROËN	C3 HDI	22 783
4	FORD	FIESTA TDCi	8 568
5	SMART	Essence+ Diesel	6 836
6	TOYOTA	YARIS D4D	5 667
7	RENAULT	MEGANE dCi	5 456
8	FORD	FUSION TDCi	2 935
9	AUDI	A2 TDi	1 939
10	PEUGEOT	307 HDi	1 735
		Autres modèles	2 760
		TOTAL	201 307

ÉMISSIONS DE CO₂ PAR GROUPE 2001/2002 (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 7 g et 5 g entre 2001 et 2002.

La production coréenne est celle qui a le plus progressé puisque son émission moyenne a chuté de 30 g. Cette progression est expliquée en partie par la vente de modèles appartenant à la gamme inférieure en 2002.

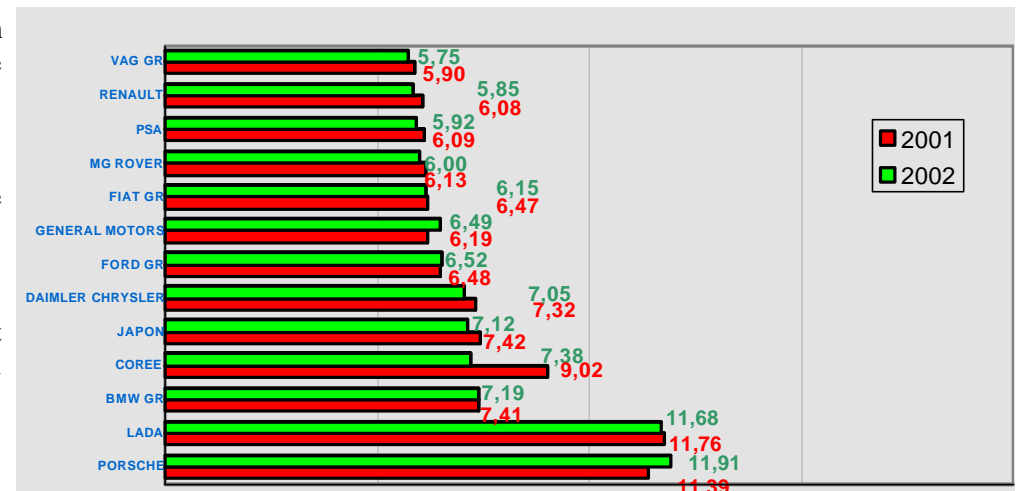


CONSOMMATION MOYENNE PAR GROUPE 2001/2002 (CONSTRUCTEURS)

Le groupe VAG arrive en tête en 2002 avec une moyenne de consommation de 5.751/100 km.

Les groupes français le talonnent.

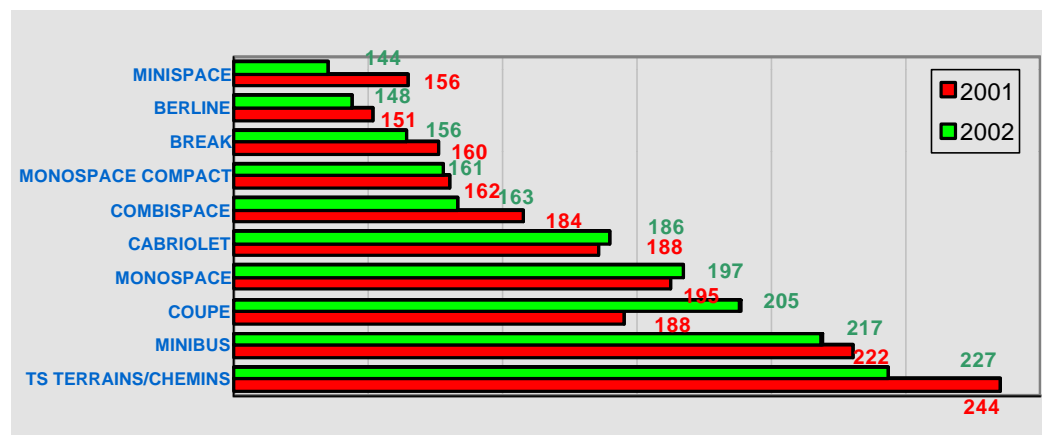
La tendance générale est à la baisse, mis à part pour le groupe Général Motors et Porsche.



ÉMISSIONS DE CO₂ PAR TYPE DE CARROSSERIE 2001/2002

Le minispace est le moins émetteur de CO₂ alors que les tous-terrains sont les plus polluants avec 227 g.

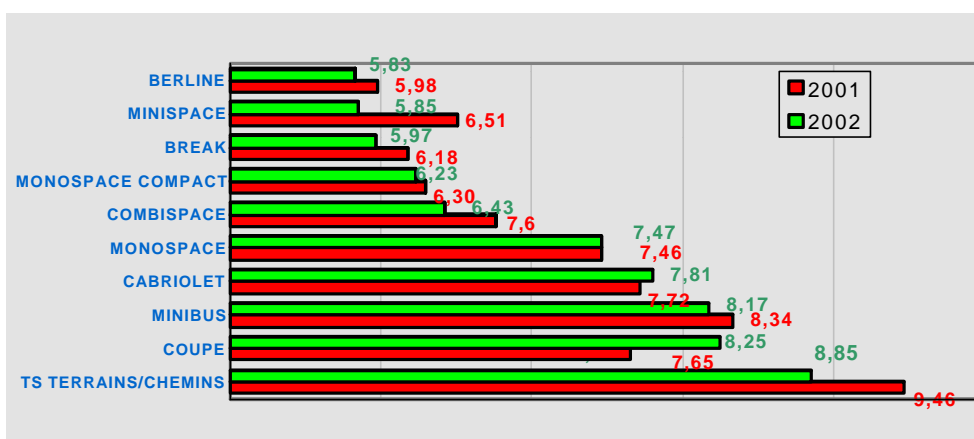
Les coupés, monospaces et cabriolets ont de moins bons résultats en 2002 qu'en 2001.



CONSOMMATION MOYENNE PAR TYPE DE CARROSSERIE 2001/2002

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

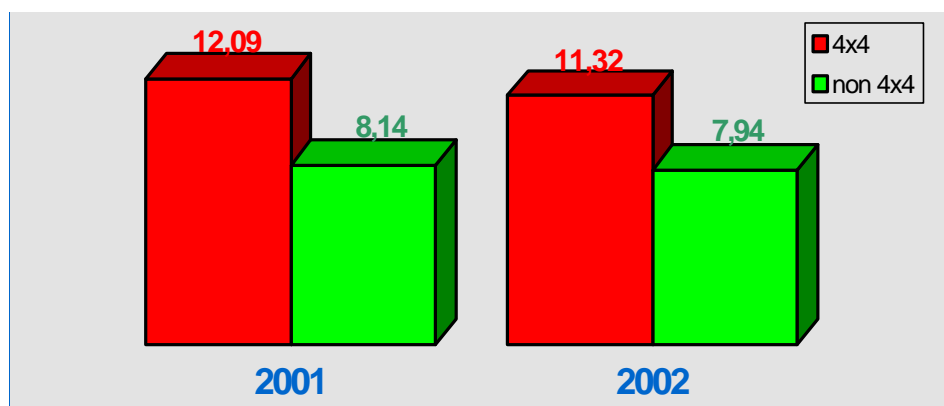
Les tous-terrains sont les moins sobres, avec en moyenne 8.85 litres de carburant consommés pour 100 km.



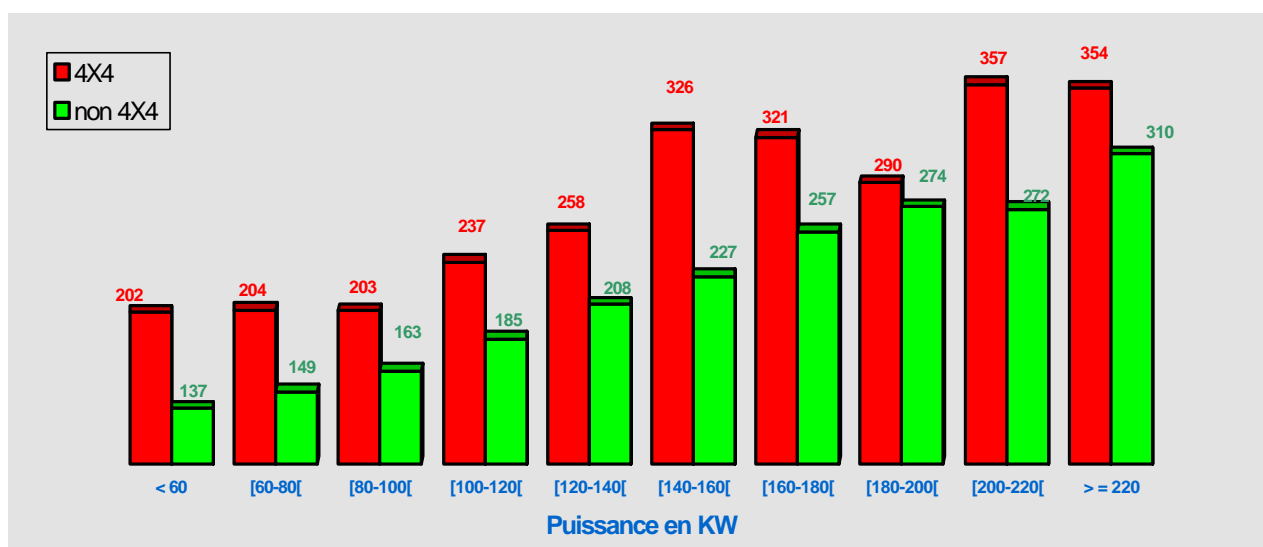
CONSOMMATION URBAINE DES 4X4 ET NON 4X4

En 2001, les 4x4 consommaient en ville 49 % de plus qu'un véhicule classique.

En 2002, ce taux est de 43 %. Même si l'écart se réduit il reste très important.

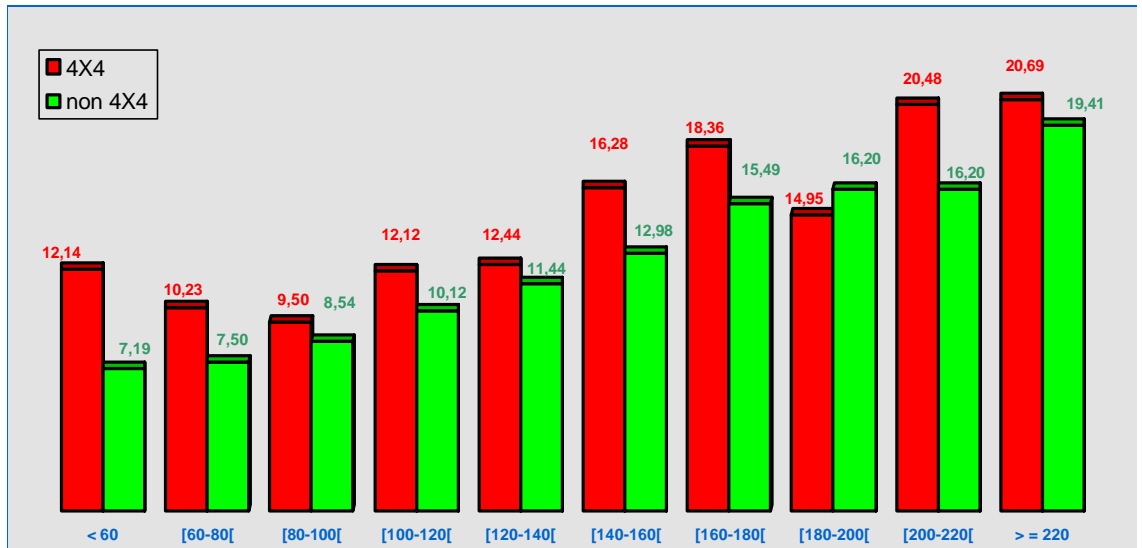


ÉMISSIONS DE CO₂ DES 4X4 ET NON 4X4 PAR TRANCHE DE PUISSANCE MAXIMALE EN 2002



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 47 %, pour les puissances comprises entre 140 et 160 kW il est de 44 %, enfin pour les grandes puissances supérieures à 220 kW, il n'est plus que de 14 %.

CONSOMMATION URBAINE DES 4X4 ET NON 4X4 PAR TRANCHE PUISSANCE MAXIMALE EN 2002

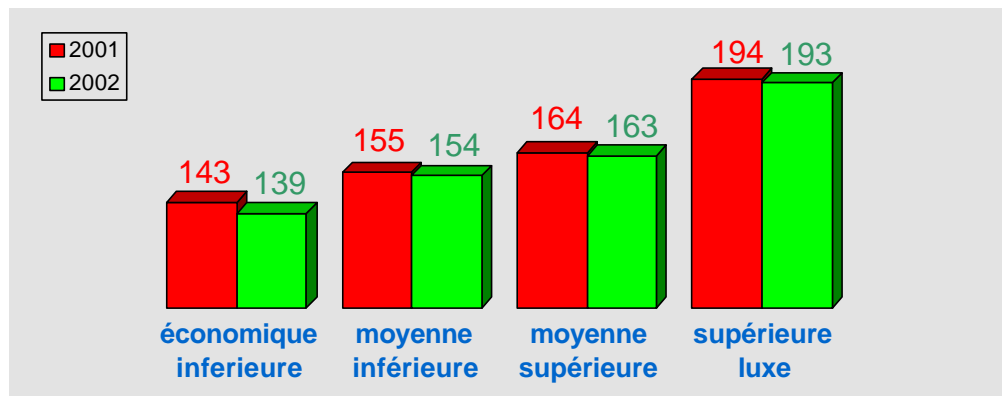


La consommation urbaine des 4x4 est généralement plus élevée que celle des autres véhicules. Seule la consommation moyenne de ceux situés dans la tranche de puissance 180-200 kW est plus faible.

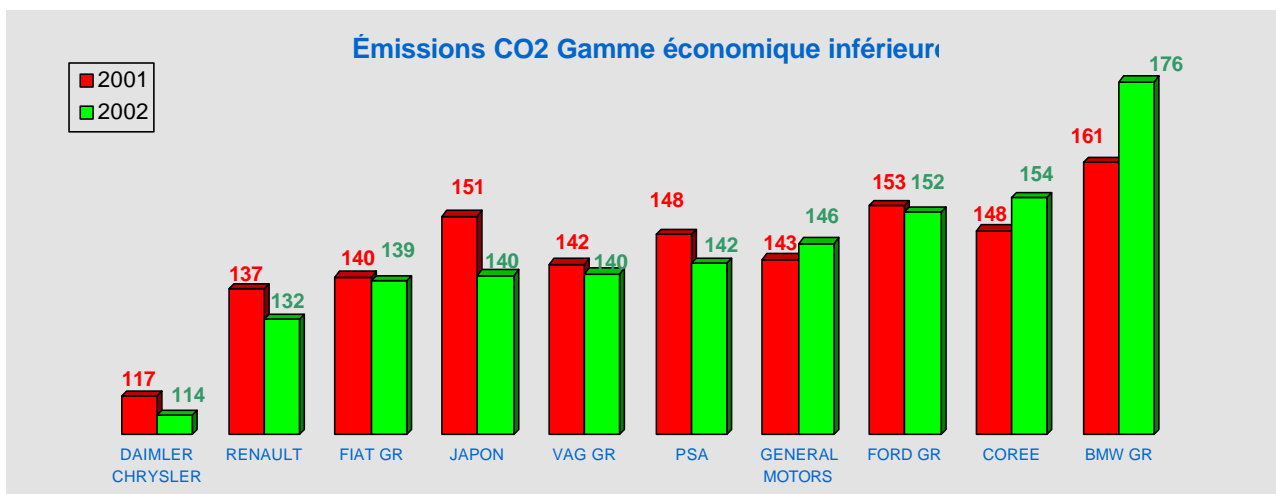
ÉMISSIONS DE CO₂ PAR GAMME 2001/2002

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

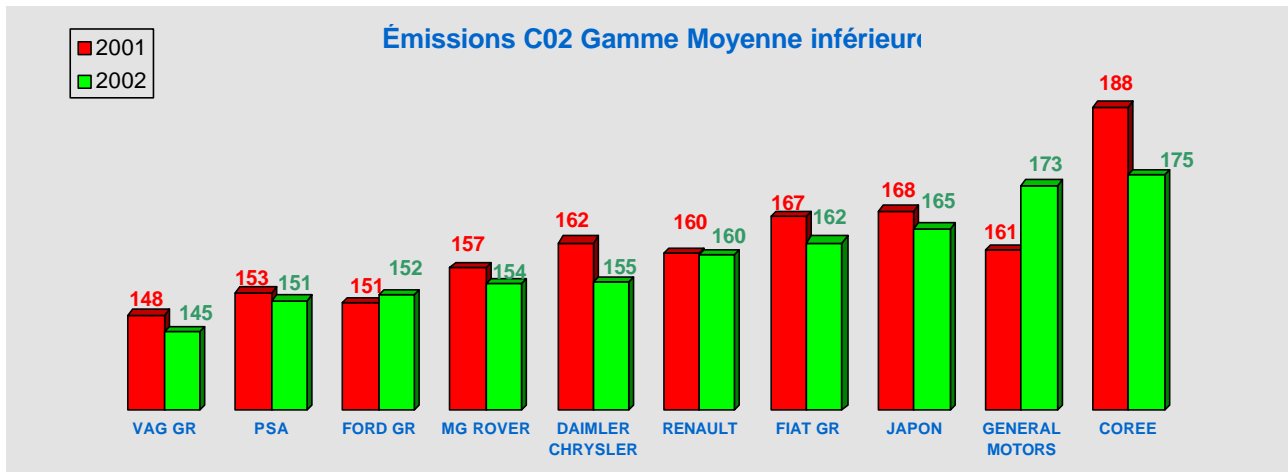
La gamme supérieure luxe est la plus émettrice et la gamme économique est la plus propre.



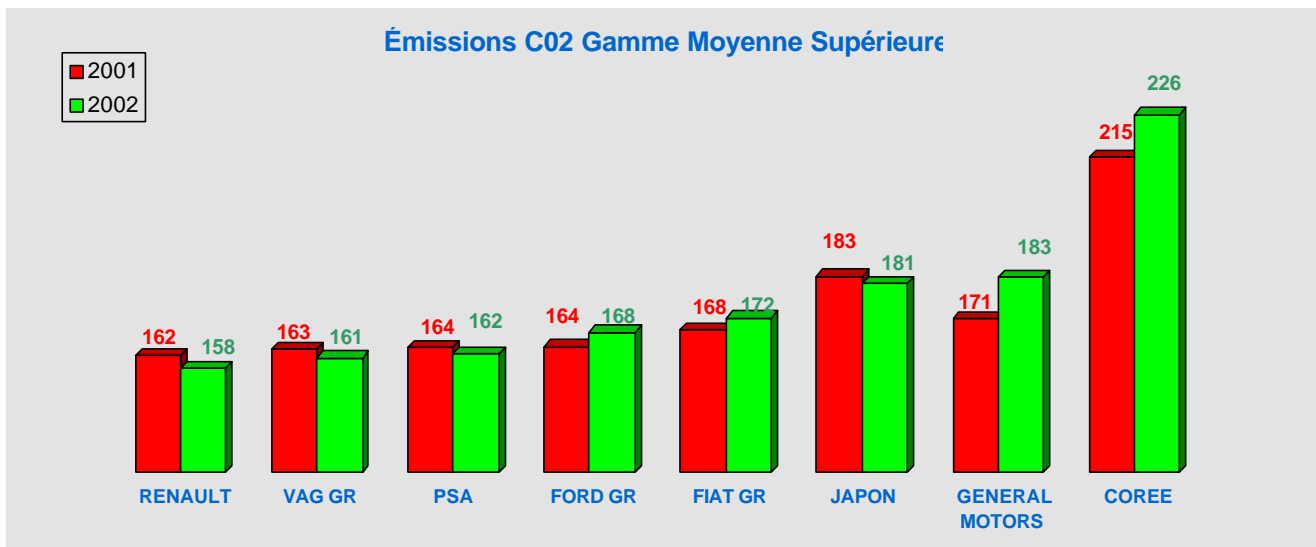
ÉMISSIONS DE CO₂ PAR GAMME ET PAR GROUPE 2001/2002 (CONSTRUCTEURS)



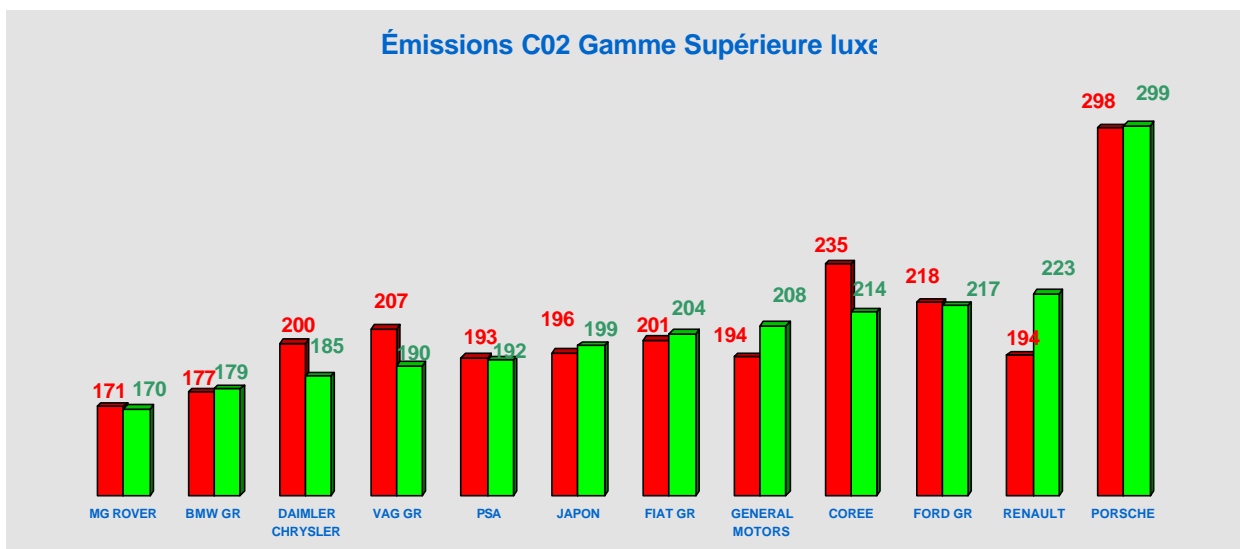
Dans la gamme économique inférieure, Daimler Chrysler (SMART) est le plus performant alors que BMW (Mini) est le moins performant. Les groupes français en particulier Renault (Clio, Twingo) se placent assez bien.



Dans la gamme moyenne inférieure, le groupe le plus performant en 2002 est VAG (Golf, A3, Fabia). Peugeot (307, Xsara) se classe 2ème et Renault 6ème. Les véhicules vendus par les constructeurs coréens ont une émission moyenne supérieure d'environ 20 % à celle du groupe VAG.

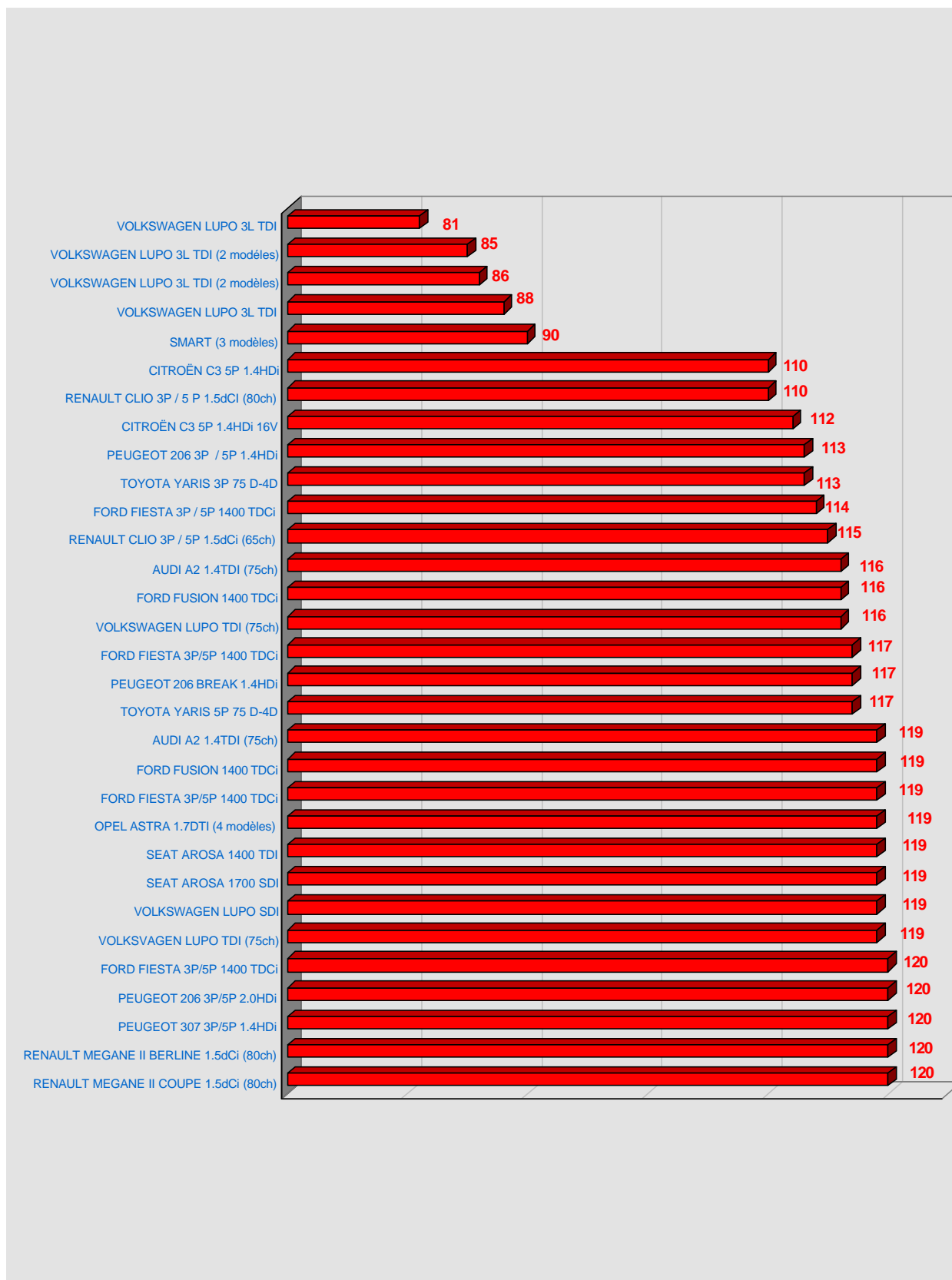


Dans la gamme moyenne supérieure, ce sont les groupes français qui arrivent en tête avec VAG, Renault grâce aux ventes la Laguna et Peugeot grâce à celles de la 406. Les coréens sont les derniers de ce classement.

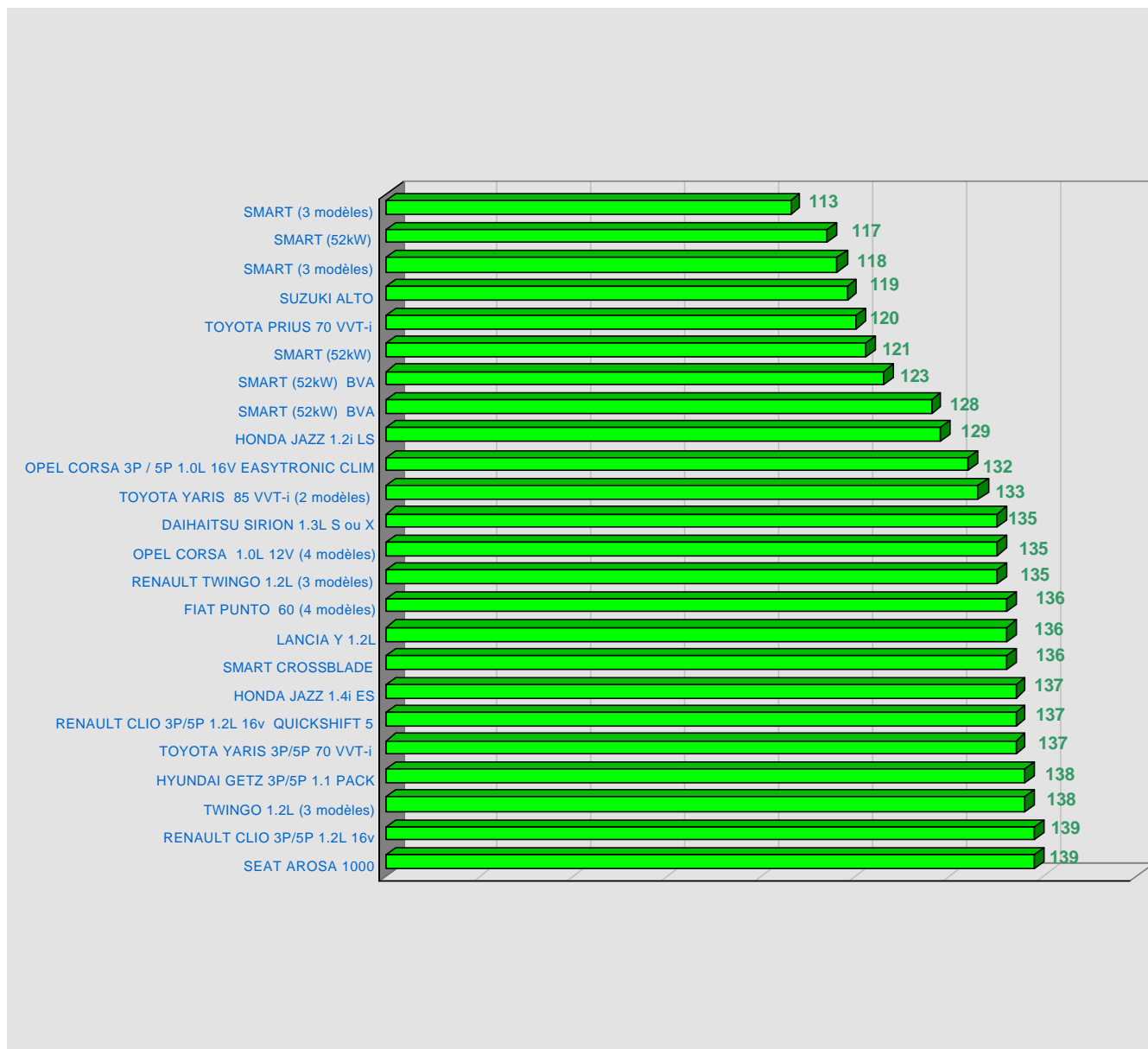


Dans cette gamme MG Rover et BMW GR sont les mieux placés, grâce notamment aux modèles Série 3 et Série 5 pour cette dernière marque.

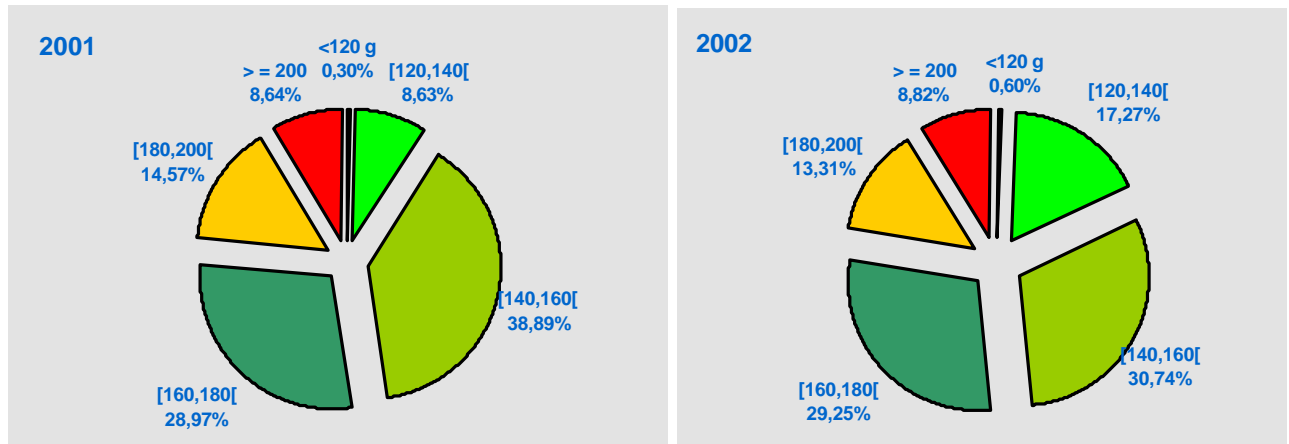
LE PALMARÈS ADEME POUR LES VÉHICULES DIESEL



LE PALMARÈS ADEME POUR LES VÉHICULES ESSENCE



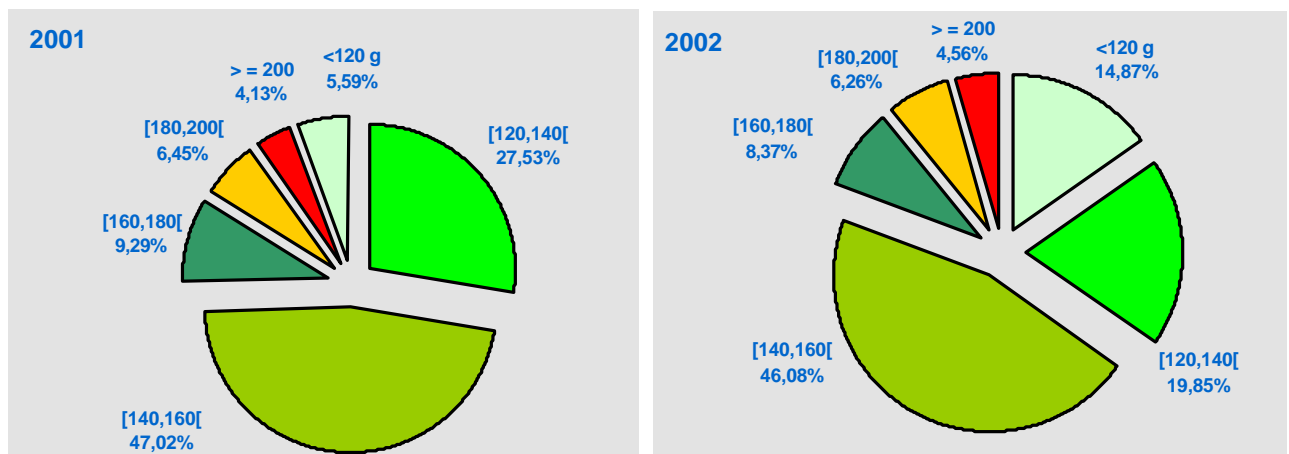
VENTILATIONS DES IMMATRICULATIONS ESSENCE PAR TRANCHE DE CO₂



Même si elle a doublé entre 2001 et 2002, la part des ventes des véhicules essence émettant moins de 120 g de CO₂ est très faible (0.60 %). Cependant, la part des véhicules émettant entre 120 et 140 g a elle aussi été multipliée par deux (+17.26 %) au détriment de la tranche de 140-160 g qui a perdu 8.15 %.

Les tranches les plus émettrices sont assez stables puisque la tranche 180-200 g perd 1.26 % alors que la tranche supérieure ou égale à 200 g gagne 0.18 %.

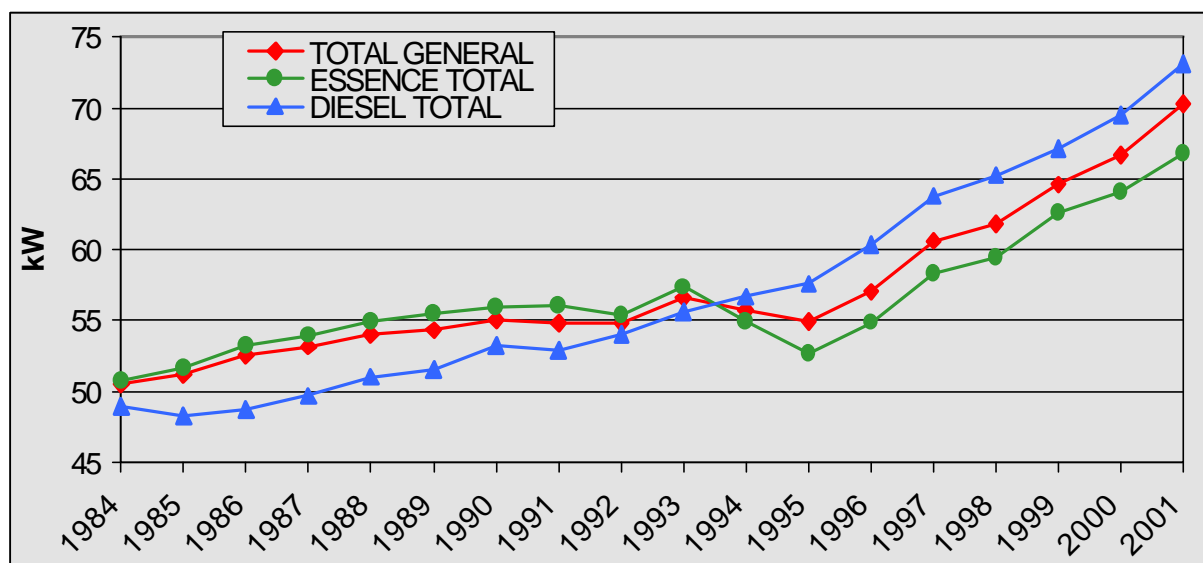
VENTILATIONS DES IMMATRICULATIONS DIESEL PAR TRANCHE DE CO₂



La part des ventes des véhicules Diesel émettant moins de 120 g a fortement augmenté entre 2001 et 2002 (+9.28 %) et ceci au détriment de la quasi totalité des autres tranches. En effet, la tranche 120-140 g recule de 7.8 %, la tranche 140-180 g de 0.94 % et la tranche de 160-180 g de 0.92 %. Seules les tranches «hautes» 180-200 g et la tranche supérieure à 200 g progressent avec respectivement 2.13 % et 1.03 % de parts de marché en plus.

ÉVOLUTION DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

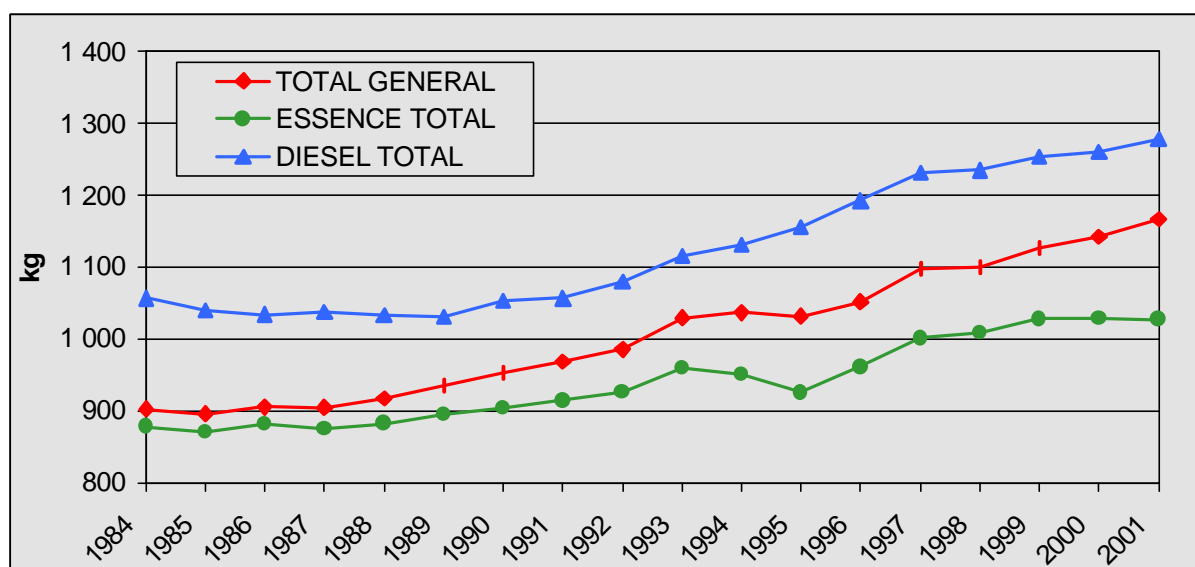
ÉVOLUTION DE LA PUISSANCE MOYENNE (KW)



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 38%.

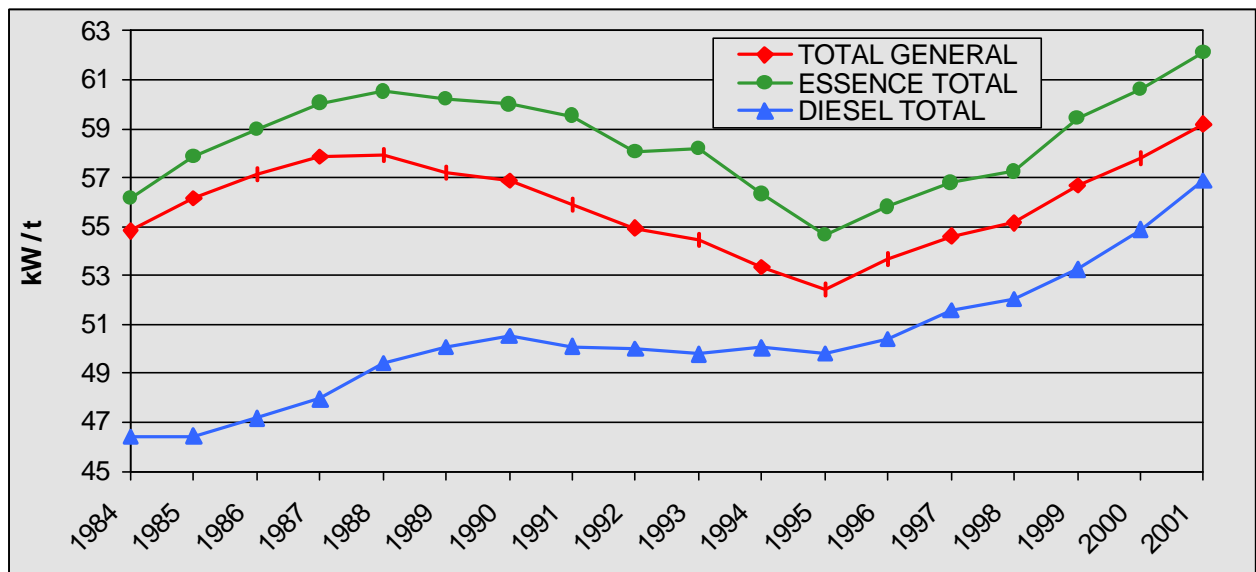
Cependant, il faut noter que, depuis 1994, ce ne sont plus les moteurs essence qui sont les plus puissants en moyenne mais les moteurs Diesel car les véhicules haut de gamme sont principalement motorisés en Diesel de forte puissance.

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.

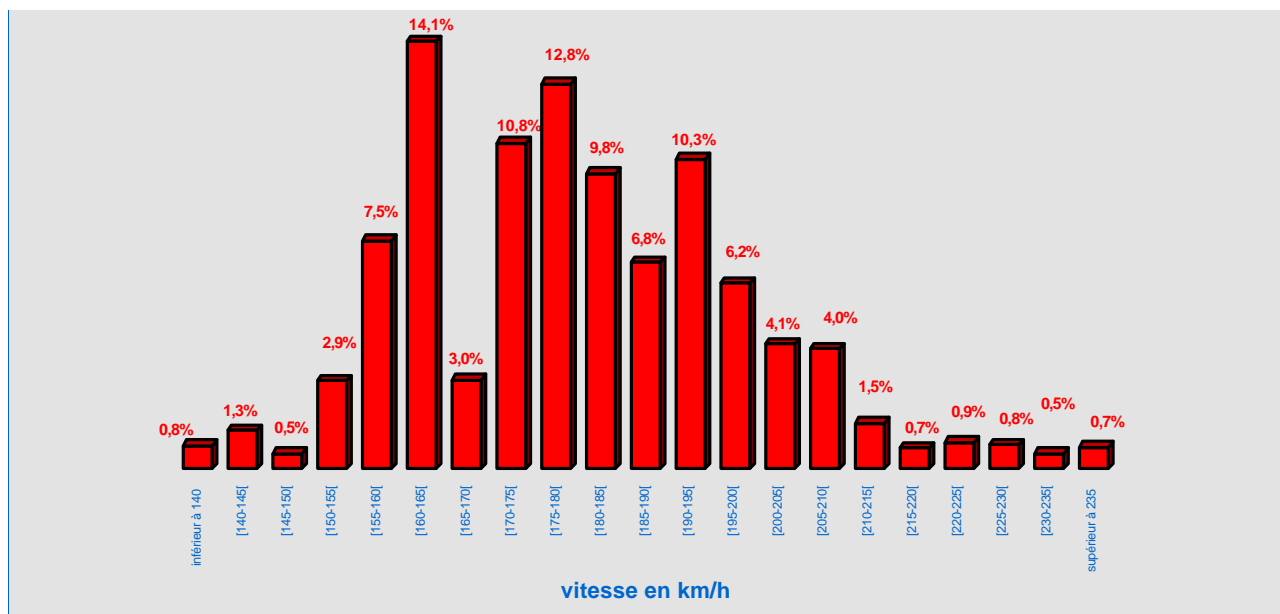
ÉVOLUTION DE LA PUISSANCE MASSIQUE MOYENNE (KW/T)



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

On note que dans les années 1987-1994, la hausse de la masse des véhicules est supérieure à la hausse de la puissance car la puissance massique décroît sur cette période.

VENTES 2001 PAR TRANCHE DE VITESSE (KM/H)



Les véhicules les plus vendus en 2001 (14.1 % des ventes) possèdent des vitesses maximales comprises entre 160 et 165 km/h. Viennent ensuite les véhicules pouvant atteindre des vitesses de 175 à 180 km/h.