

## Immatriculations des véhicules routiers au deuxième trimestre 2014

En données CVS-CJO (corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables), les immatriculations de voitures particulières neuves se redressent de 5,4 % après avoir fléchi de 4,9 % au trimestre précédent.

Les tendances à la hausse des marchés des

motocyclettes neuves et des voitures d'occasion sont interrompues.

Les immatriculations de poids lourds neufs continuent de chuter (- 20,2 %) alors que celles des véhicules utilitaires légers neufs rebondissent (+ 6,5 %).

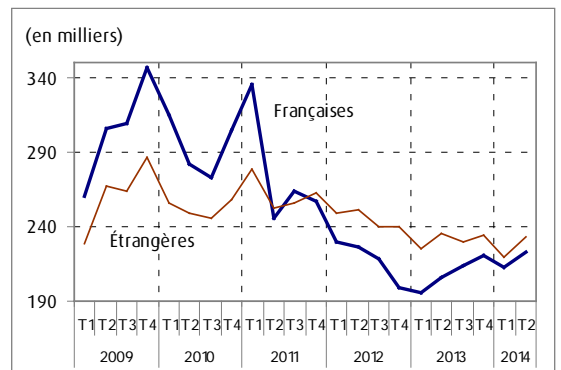
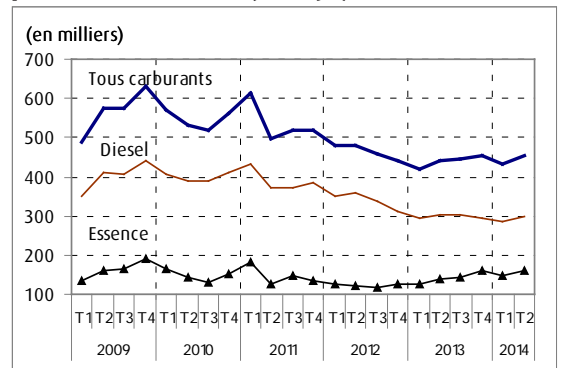
### Rebond des immatriculations de voitures particulières neuves

Au deuxième trimestre 2014, en données CVS-CJO (graphique 1 et tableau 1), le marché des voitures particulières neuves rebondit de 5,4 % après avoir enregistré un repli de 4,9 % au trimestre précédent. Ainsi, le nombre d'immatriculations (456 000 en données CVS-CJO) retrouve son niveau du quatrième trimestre 2013. Sur le premier semestre 2014, en données brutes, les immatriculations de voitures particulières neuves sont en progression de 3,2 % par rapport à la même période de 2013.

La hausse de ce trimestre bénéficie davantage aux immatriculations de véhicules essence<sup>1</sup> qu'à celles de véhicules diesel<sup>2</sup> (+ 7,0 % contre + 4,6 % en données CVS-CJO). Ainsi, la part des véhicules essence dans les immatriculations de voitures particulières neuves se redresse de 0,5 point à 34,8 % après avoir été en repli de 1,0 point au trimestre précédent. Cette part était de 25,3 % au deuxième trimestre 2012.

En données CVS-CJO, les ventes de voitures de marques étrangères progressent un peu plus (+ 6,3 %) que celles de marques françaises (+ 4,6 %). Ainsi, la part des marques françaises dans les immatriculations neuves recule de 0,4 point à 48,9 % après avoir connu cinq trimestres consécutifs de hausse.

### Graphique 1 : immatriculations de voitures particulières neuves (CVS-CJO)



Source : SOeS, RSVERO

<sup>1</sup> Hybride et superéthanol compris.

<sup>2</sup> Hybride compris.

**Tableau 1 : immatriculations trimestrielles de voitures particulières et de motocyclettes au 2<sup>e</sup> trimestre 2014**

|   | Brut           | CVS-CJO *      | Variation brute | Évolutions CVS-CJO T/T-1 * |            |             |             |
|---|----------------|----------------|-----------------|----------------------------|------------|-------------|-------------|
|   |                |                | (en %)          | 2014 T2 / 2013 T2          | 2013 T3    | 2013 T4     | 2014 T1     |
| <b>Voitures particulières neuves</b> (en milliers)                        | <b>497,1</b>   | <b>456,0</b>   | <b>3,4</b>      | <b>0,7</b>                 | <b>2,4</b> | <b>-4,9</b> | <b>5,4</b>  |
| dont : Essence  | 169,9          | 158,6          | 12,8            | 0,6                        | 13,3       | -7,5        | 7,0         |
| Diesel  | 323,8          | 297,3          | -0,8            | 0,7                        | -2,7       | -3,5        | 4,6         |
| dont : Françaises   | 245,7          | 223,0          | 7,8             | 4,1                        | 3,0        | -3,3        | 4,6         |
| Étrangères  | 251,4          | 233,0          | -0,5            | -2,3                       | 1,9        | -6,5        | 6,3         |
| <b>Émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves</b> (en g/km) | <b>114,8</b>   | <b>114,4</b>   | <b>-2,5</b>     | <b>-0,7</b>                | <b>0,0</b> | <b>-0,5</b> | <b>-1,3</b> |
| <b>Voitures particulières d'occasion</b> (en milliers)                    | <b>1 357,7</b> | <b>1 331,7</b> | <b>-0,7</b>     | <b>0,0</b>                 | <b>0,6</b> | <b>0,2</b>  | <b>-1,6</b> |
| <b>Motocyclettes neuves</b> (en milliers)                                 | <b>59,7</b>    | <b>44,0</b>    | <b>2,6</b>      | <b>2,0</b>                 | <b>1,2</b> | <b>5,5</b>  | <b>-5,5</b> |

\* Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> ne sont pas corrigées des jours ouvrables mais uniquement des variations saisonnières.

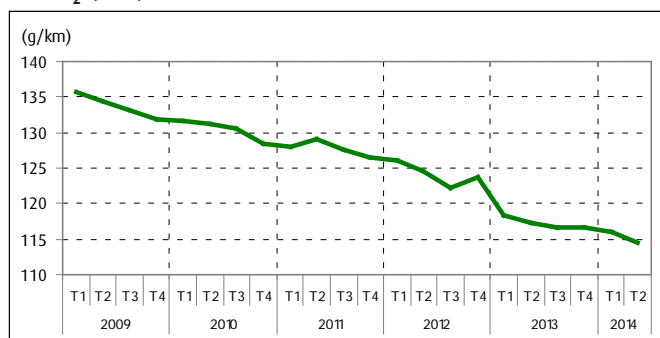
Source : SOeS, RSVERO

En données CVS (tableau 1 et graphique 2), les émissions conventionnelles moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves baissent de 1,3 %. Elles s'établissent à 114,4 g/km, soit 1,6 g/km de moins qu'au premier trimestre 2014.

En données non corrigées des variations saisonnières (tableau 2), la part des voitures à motorisation alternative dans les immatriculations neuves est de 2,7 % en recul de 0,3 point par rapport au trimestre

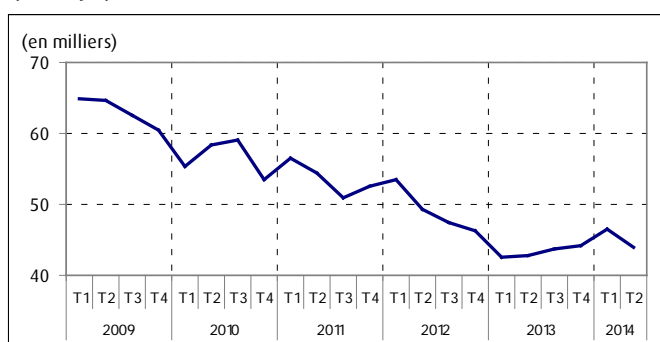
précédent, soit une baisse pour le troisième trimestre consécutif. Si la part des voitures électriques progresse de 0,3 point à 0,6 %, celle des voitures hybrides baisse de 0,6 point à 2,0 %. Par rapport au premier semestre 2013, les immatriculations du premier semestre 2014 sont en baisse de 9,8 % pour les électriques (4 312 contre 4 779) et de 6,6 % pour les hybrides (21 541 contre 23 052).

**Graphique 2 : émissions kilométriques conventionnelles de CO<sub>2</sub> (CVS)**



Source : SOeS, RSVERO

**Graphique 3 : immatriculations de motocyclettes neuves (CVS-CJO)**



Source : SOeS, RSVERO

Les immatriculations de motocyclettes<sup>3</sup> neuves sont en repli de 5,5 %, en données CVS-CJO (tableau 1 et graphique 3) rompant le redressement amorcé depuis le deuxième trimestre 2013. Avec 44 000 immatriculations ce marché retrouve son niveau du quatrième trimestre 2013. Les immatriculations du deuxième trimestre 2014 redescendent en dessous du niveau trimestriel moyen observé sur 2012-2013 (46 200).

<sup>3</sup> Tricycles et quadricycles à moteur compris.

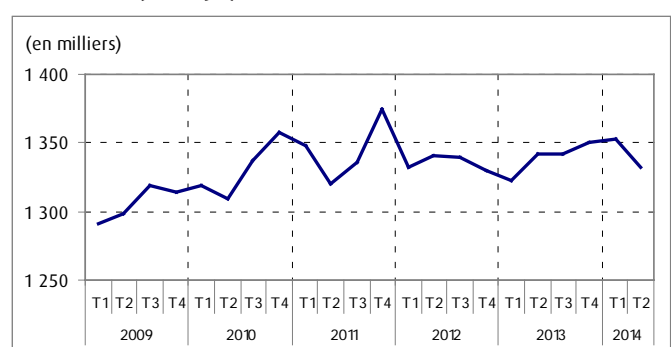
**Tableau 2 : immatriculations trimestrielles de voitures particulières neuves à motorisation alternative (données brutes)**

| Type de motorisation alternative * | Part / immat totales (en %) |         |         |         | Six premiers mois 2013 | Six premiers mois 2014 | Var. (2) / (1) (en %) |
|------------------------------------|-----------------------------|---------|---------|---------|------------------------|------------------------|-----------------------|
|                                    | 2013 T3                     | 2013 T4 | 2014 T1 | 2014 T2 | (1)                    | (2)                    |                       |
| Hybride                            | 2,8                         | 2,8     | 2,6     | 2,0     | 23 052                 | 21 541                 | -6,6                  |
| Électrique                         | 0,4                         | 0,5     | 0,3     | 0,6     | 4 779                  | 4 312                  | -9,8                  |
| GPL                                | 0,2                         | 0,1     | 0,1     | 0,1     | 1 355                  | 1 060                  | -21,8                 |

\* les données sur les autres motorisations ne figurent pas dans le tableau compte tenu de leurs très faibles effectifs.

Source : SOeS, RSVERO

**Graphique 4 : transactions sur les voitures particulières d'occasion (CVS-CJO)**



Source : SOeS, RSVERO

En données CVS-CJO (tableau 1 et graphique 4), les transactions sur les voitures d'occasion reculent de 1,6 % rompant la tendance à la hausse observée depuis un an. Leur nombre (1 331 700 en données CVS-CJO) passe en dessous du niveau trimestriel moyen observé sur 2012-2013 (1 337 300).

## La chute des immatriculations de poids lourds neufs se poursuit

Au deuxième trimestre 2014, en données CVS-CJO (tableau 3 et graphique 5), les immatriculations de véhicules utilitaires légers<sup>4</sup> neufs sont en hausse de 6,5 % après avoir connu un net repli au trimestre précédent (-9,4 %). Le nombre d'immatriculations (92 900 en données CVS-CJO) reste inférieur au niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (97 400).

Le marché des poids lourds<sup>5</sup> neufs (tableau 3 et graphique 5) continue de chuter avec une baisse de 20,2 % ce trimestre après celle de 18,5 % au trimestre précédent. De fait, le nombre d'immatriculations (8 500) descend à son plus bas niveau depuis quatre ans, en retrait par rapport au niveau trimestriel moyen observé sur 2009-2010 (9 000), années de crise de ce marché. Comme au précédent trimestre, cette baisse est nettement plus marquée pour les immatriculations de tracteurs routiers (-27,0 % après -26,4 % au trimestre précédent)

que pour celles des camions et véhicules automoteurs spécialisés (-12,4 % après -7,2 % au trimestre précédent).

En données CVS-CJO (tableau 3 et graphique 6), le marché des semi-remorques et remorques neuves progresse de 2,2 % après avoir baissé au trimestre précédent (-4,0 %). Le nombre d'immatriculations (4 300 en données CVS-CJO) reste supérieur au niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (4 100).

Au deuxième trimestre 2014, en données CVS-CJO (tableau 3 et graphique 7), les immatriculations des autobus et autocars neufs poursuivent leur repli avec une baisse de 9,7 % après celle de 14,8 % au trimestre précédent. Le nombre d'immatriculations (1 500) descend ainsi en dessous du niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (1 600).

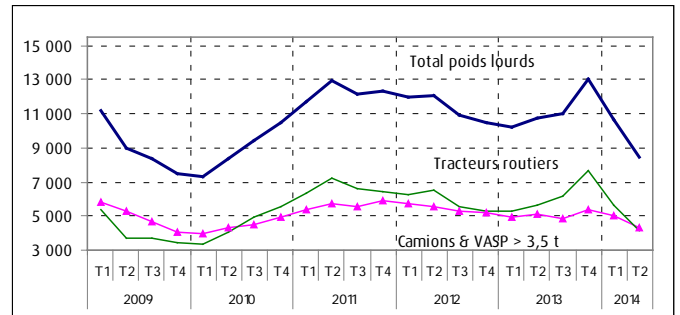
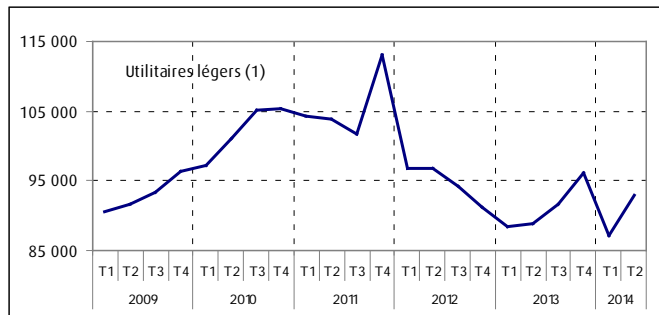
**Tableau 3 : immatriculations trimestrielles de véhicules utilitaires neufs au 2<sup>e</sup> trimestre 2014**

|  | Nombre de véhicules<br>(en milliers) |         | Variation brute<br>(en %) | Évolutions CVS-CJO T/T-1 |         |         |         |
|--|--------------------------------------|---------|---------------------------|--------------------------|---------|---------|---------|
|  | Brut                                 | CVS-CJO | 2014 T2 / 2013 T2         | 2013 T3                  | 2013 T4 | 2014 T1 | 2014 T2 |
| Véhicules utilitaires légers (PTAC < ou = 3,5 t) | 99,2                                 | 92,9    | 4,3                       | 3,3                      | 4,9     | -9,4    | 6,5     |
| Poids lourds                                     | 9,2                                  | 8,5     | -20,3                     | 2,4                      | 18,7    | -18,5   | -20,2   |
| dont camions et vasp* (PTAC > 3,5 t)             | 4,8                                  | 4,4     | -13,0                     | -4,4                     | 10,6    | -7,2    | -12,4   |
| dont tracteurs routiers                          | 4,4                                  | 4,1     | -27,0                     | 8,5                      | 25,0    | -26,4   | -27,0   |
| Remorques (PTAC > = 6 t) et semi-remorques       | 5,0                                  | 4,3     | -1,7                      | -7,9                     | 7,7     | -4,0    | 2,2     |
| Autobus et autocars                              | 1,1                                  | 1,5     | -13,5                     | -0,7                     | 14,2    | -14,8   | -9,7    |

\* Véhicules automoteurs spécialisés.

Source : SOeS, RSVERO

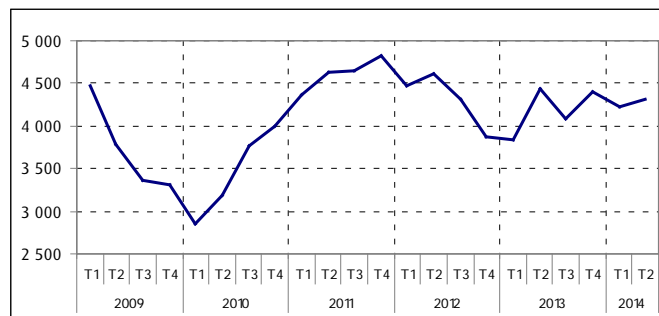
**Graphique 5 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs (CVS-CJO)**



(1) Camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés inférieur ou égal à 3,5 t de PTAC.

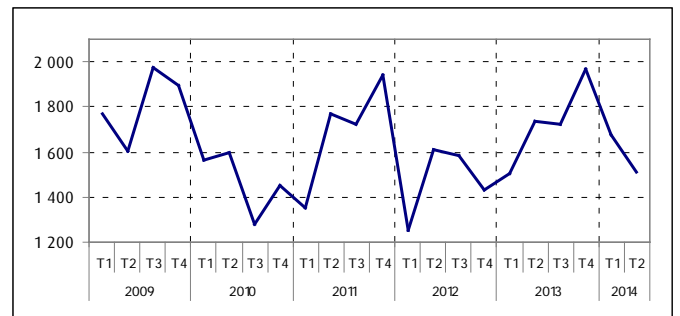
Source : SOeS, RSVERO

**Graphique 6 : immatriculations de remorques et semi-remorques neuves (CVS-CJO)**



Source : SOeS, RSVERO

**Graphique 7 : immatriculations d'autobus et autocars neufs (CVS-CJO)**



Source : SOeS, RSVERO

<sup>4</sup> Véhicules utilitaires légers : camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés (voir définition dernière page) de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t.

<sup>5</sup> Poids lourds : camions et véhicules automoteurs spécialisés de plus de 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers.

## Baisse des transactions sur les poids lourds d'occasion

Au deuxième trimestre 2014, en données CVS-CJO (tableau 4 et graphique 8), le marché des utilitaires légers d'occasion enregistre une baisse de 0,7 % après une hausse de 0,7 % au trimestre précédent. Le nombre de transactions (190 200) redescend à son niveau du quatrième trimestre 2013 et reste inférieur au niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (193 800).

Les transactions sur les poids lourds d'occasion (tableau 4 et graphique 8) poursuivent leur fléchissement (- 2,2 % après - 8,7 % et - 6,5 % respectivement au premier trimestre 2014 et quatrième trimestre 2013). Ainsi, le niveau des transactions (10 900) continue

d'être au plus bas soit quasiment 13 % en dessous du niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (12 800). Cette baisse est uniquement imputable au repli des transactions sur les camions et véhicules automoteurs spécialisés (- 4,6 %) car celles sur les tracteurs routiers progressent (+ 2,9 %).

Les transactions sur les autobus et autocars d'occasion (tableau 4 et graphique 9) sont en net repli (- 9,8 %) rompant le redressement amorcé depuis le deuxième trimestre 2013. Le nombre de transactions (1 400) redescend en dessous du niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (1 550).

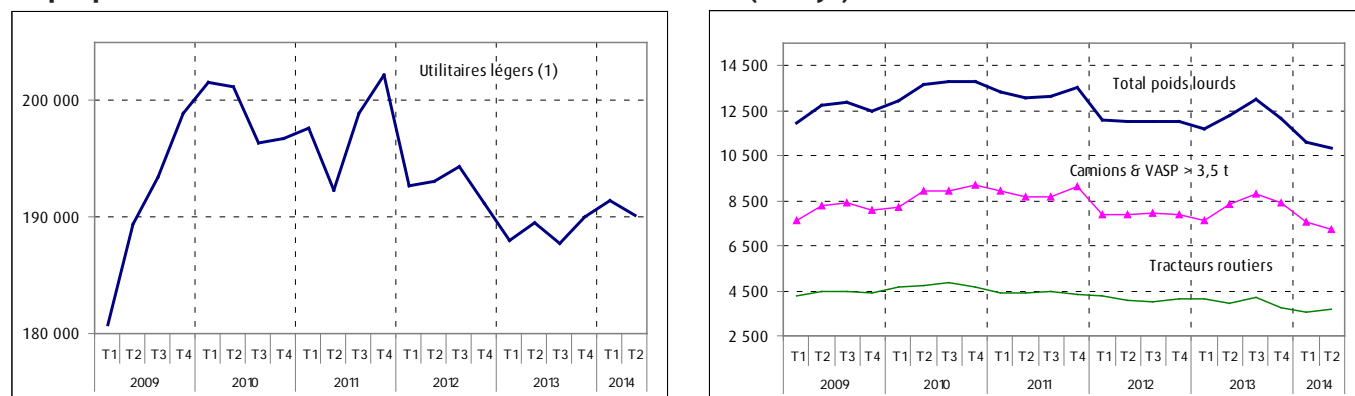
**Tableau 4 : transactions trimestrielles sur les véhicules utilitaires d'occasion au 2<sup>e</sup> trimestre 2014**

|  | Nombre de véhicules<br>(en milliers) |         | Variation brute<br>(en %) | Évolutions CVS-CJO T/T-1 |         |         |         |
|--|--------------------------------------|---------|---------------------------|--------------------------|---------|---------|---------|
|  | Brut                                 | CVS-CJO | 2014 T2 / 2013 T2         | 2013 T3                  | 2013 T4 | 2014 T1 | 2014 T2 |
| Véhicules utilitaires légers (PTAC < ou = 3,5 t) | 195,8                                | 190,2   | 0,4                       | -1,0                     | 1,2     | 0,7     | -0,7    |
| Poids lourds                                     | 11,0                                 | 10,9    | -11,6                     | 5,8                      | -6,5    | -8,7    | -2,2    |
| dont camions et vasp* (PTAC > 3,5 t)             | 7,4                                  | 7,2     | -13,3                     | 5,8                      | -4,3    | -10,4   | -4,6    |
| dont tracteurs routiers                          | 3,6                                  | 3,7     | -7,9                      | 5,8                      | -11,2   | -5,0    | 2,9     |
| Autobus et autocars                              | 1,0                                  | 1,4     | -0,2                      | -2,0                     | 11,6    | 5,7     | -9,8    |

\* Véhicules automoteurs spécialisés.

Source : SOeS, RSVERO

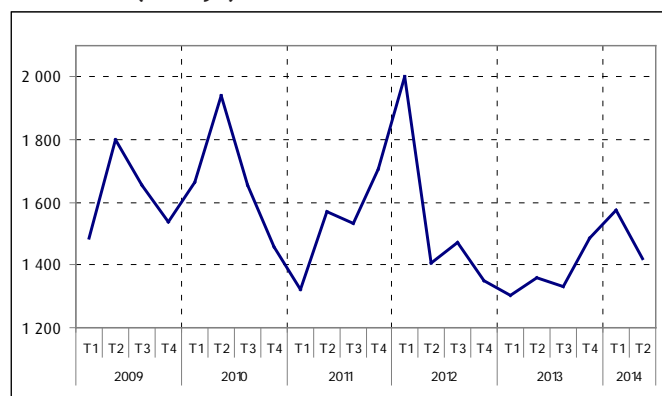
**Graphique 8 : transactions sur les véhicules utilitaires d'occasion (CVS-CJO)**



(1) Camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés inférieur ou égal à 3,5 t de PTAC.

Source : SOeS, RSVERO

**Graphique 9 : transactions sur les autobus et autocars d'occasion (CVS-CJO)**



Source : SOeS, RSVERO

## Méthodologie

### Source

Les données proviennent du répertoire statistique des véhicules routiers du Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris) à partir des informations transmises par le ministère de l'Intérieur (Agence nationale des titres sécurisés) issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Les différents genres de véhicules distingués sont : les voitures particulières, les voitures, les motocyclettes, les cyclomoteurs, les autobus et autocars, les camionnettes, les camions, les véhicules automoteurs spécialisés, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques, les tracteurs agricoles et divers véhicules agricoles.

### Champ

Pour assurer une bonne qualité de la correction des variations saisonnières et des jours ouvrables, le champ est limité aux immatriculations métropolitaines et enregistrées comme « série normale » dans l'ancien système d'immatriculation abandonné en avril 2009.

Ainsi, les données présentées ici ne comprennent pas les véhicules :

- immatriculés dans les départements et collectivités d'outre-mer ;
- en transit temporaire (TT) et importés en transit (IT) ;
- de l'administration civile de l'État ;
- militaires ;
- en W garage (véhicule en essais, dans le garage), WW (immatriculation temporaire, en attente de formalités).

Le champ complet n'est disponible mensuellement que depuis mai 2009. Cette profondeur historique est insuffisante pour calculer les coefficients saisonniers et des jours ouvrables.

### Définitions

**Voitures particulières de marque française** : sont considérées ici comme étant de marque française, les voitures particulières conçues, fabriquées et commercialisées par les constructeurs automobiles français. Les voitures particulières des constructeurs automobiles étrangers appartenant à des groupes français sont considérées comme étant de marque étrangère (ex : Dacia constructeur automobile roumain, filiale du groupe Renault).

**Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)** : véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Ex : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, véhicules de dépannage, fourgons blindés, fourgons funéraires, grues routières, véhicules d'incendie, véhicules magasins, véhicules de travaux de voirie, etc.

Consulter les définitions du domaine des transports sur le site [www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr), rubrique Glossaire (au pied de la page d'accueil).

### Correction des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO)

Bien souvent, les séries reflétant une activité socio-économique sont sensibles aux saisons. Ainsi, par exemple, les immatriculations sont de l'ordre de 15 % inférieures à la moyenne annuelle chaque année au troisième trimestre. La série corrigée des variations saisonnières (CVS), construite à partir de la série initiale dite « série brute », permet de neutraliser les évolutions habituelles de l'année pour mieux faire ressortir à la fois les tendances de fond et les évolutions exceptionnelles. Contrairement au « glissement annuel » où pour éliminer la saisonnalité, on compare un trimestre avec le même trimestre de l'année précédente, la série CVS permet de comparer directement chaque trimestre avec le trimestre précédent. Cela lui confère deux avantages par rapport au glissement annuel. D'une part, l'interprétation d'un trimestre ne dépend que du passé récent et non d'événements survenus jusqu'à un an auparavant. D'autre part, on détecte tout de suite les retournements et on mesure correctement les nouvelles tendances sans retard. La série corrigée des jours ouvrables (CJO) permet de neutraliser l'impact des nombres inégaux de jours ouvrables d'un trimestre à l'autre, de la même façon que la série CVS neutralise l'impact des différentes saisons. La combinaison des CVS et des CJO permet de fournir une information sur l'évolution instantanée des phénomènes économiques, abstraction faite des phénomènes calendaires explicables habituels. Dans le cas présent, il est précisé qu'il n'y a pas d'effet des jours ouvrables sur les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> qui sont seulement désaisonnalisées. Pour en savoir plus, consulter le site [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr), rubrique Glossaire (au pied de la page d'accueil).

La nouvelle valeur de la série brute est intégrée chaque trimestre dans le calcul des profils saisonniers historiques. Les coefficients saisonniers sont donc réestimés chaque trimestre ce qui peut faire réviser très légèrement la série CVS. La structure des modèles de désaisonnalisation est validée une fois par an. Il en va de même pour la correction des jours ouvrables. La correction des variations saisonnières et des jours ouvrables est faite au niveau le plus fin des séries par famille, la série d'ensemble étant obtenue par agrégation des séries élémentaires excepté pour celle des immatriculations neuves de voitures particulières.

### Diffusion

Des résultats détaillés, des tableaux mensuels et trimestriels au format Excel, et des données mensuelles par département depuis 2003 au format Beyond, présentant notamment les immatriculations par tranche d'émission de gaz carbonique, sont disponibles sur le site [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr), rubrique Transport / Véhicules routiers / Immatriculations / L'essentiel en chiffres ou Données détaillées. Des données mensuelles départementales sont également disponibles dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).



## Chiffres & statistiques

### Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mel : diffusion.so.es.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

### Directeur de la publication

Sylvain MOREAU

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2014

Benoît MATHIEU