

Immatriculations des véhicules routiers au quatrième trimestre 2014

En données CVS-CJO (corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables), le marché des voitures particulières neuves enregistre une baisse de 3,3 % après celle de 1,4 % au trimestre précédent.

Les immatriculations d'utilitaires légers neufs progressent de 1,4 % soit un troisième trimestre consécutif de hausse. Les transactions sur les utilitaires d'occasion baissent.

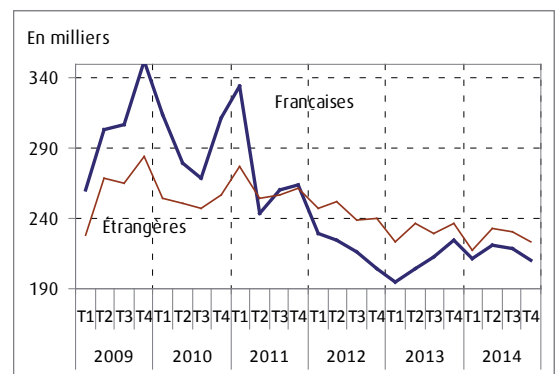
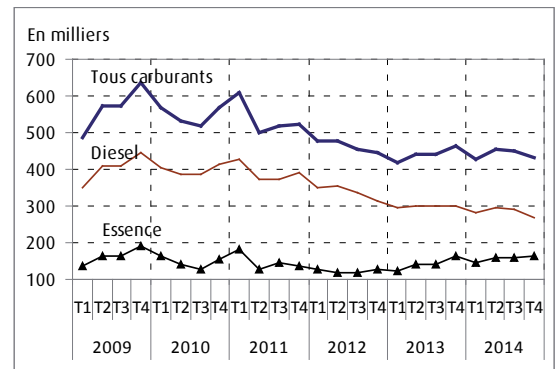
Nouvelle baisse des immatriculations de voitures particulières neuves

Au quatrième trimestre 2014, en données CVS-CJO (graphique 1 et tableau 1), le marché des voitures particulières neuves enregistre un deuxième trimestre consécutif de baisse (- 3,3 % après - 1,4 % au trimestre précédent). Le nombre d'immatriculations (433 800 en données CVS-CJO) est inférieur au niveau trimestriel moyen observé sur 2012-2013 (452 000). Sur l'année, les immatriculations de voitures particulières neuves progressent légèrement (+ 0,5 %) par rapport à 2013 qui était l'année la plus basse depuis 1997.

Comme au trimestre précédent, la baisse de ce trimestre affecte uniquement les immatriculations de véhicules diesel¹ qui reculent nettement (- 7,3 %). Celles de véhicules essence² progressent de 4,1 % et leur part dans les immatriculations totales augmente de 2,7 points à 38,0 %, soit un troisième trimestre de croissance. Cette part retrouve son niveau du deuxième trimestre 2002. Sur l'année, elle est de 35,3 % contre 32,0 % en 2013. Elle était tombée à 22,6 % en 2008.

En données CVS-CJO, les ventes de voitures de marques françaises baissent un peu plus (- 3,6 %) que celles de marques étrangères (- 2,9 %). Ainsi, la part des marques françaises dans les immatriculations totales diminue légèrement (- 0,2 point) à 48,5 %. Sur l'année, cette part est de 48,8 % contre 47,5 % en 2013.

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



Source : SOeS, RSVERO

¹ Hybride compris.

² Hybride et superéthanol compris.

Tableau 1 : immatriculations trimestrielles de voitures particulières et de motocyclettes au 4^e trimestre 2014

	Brut	CVS-CJO *	Variation brute	Évolutions CVS-CJO T/T-1*			
			(en %)	2014 T1	2014 T2	2014 T3	2014 T4
Voitures particulières neuves (en milliers)	455,6	433,8	-4,6	-6,9	5,9	-1,4	-3,3
dont : essence	168,3	165,0	2,7	-9,4	7,1	0,7	4,1
diesel	283,1	268,8	-8,9	-5,6	5,2	-2,5	-7,3
dont : françaises	217,0	210,4	-4,7	-5,8	4,5	-1,4	-3,6
étrangères	238,6	223,4	-4,6	-8,0	7,3	-1,3	-2,9
Émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves (en g/km)	113,2	113,2	-3,0	-0,9	-1,2	-0,9	-0,1
Voitures particulières d'occasion (en milliers)	1 367,4	1 362,4	2,9	0,7	-1,7	1,9	0,2
Motocyclettes neuves (en milliers)	31,4	43,0	-0,5	5,6	-5,5	-3,7	1,8

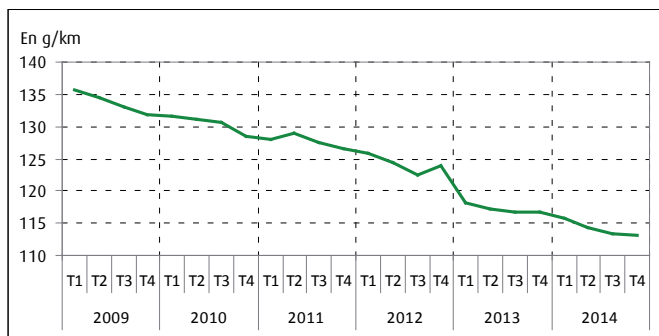
* Les émissions moyennes de CO₂ ne sont pas corrigées des jours ouvrables mais uniquement des variations saisonnières.

Source : SOeS, RSVERO

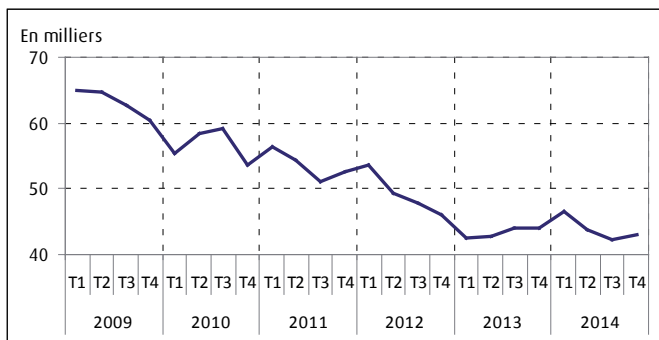
En données CVS (tableau 1 et graphique 2), les émissions conventionnelles moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves sont quasiment stables par rapport au troisième trimestre 2014 (113,2 g/km contre 113,3 g/km). Sur l'année, elles s'établissent à 114,1 g/km contre 117,2 g/km en 2013.

En données non corrigées des variations saisonnières (tableau 2), la part des voitures à motorisation alternative dans les immatriculations

neuves progresse de 0,2 point par rapport au trimestre précédent à 3,6 %. La part des voitures hybrides progresse de 0,2 point à 2,7 %, celle des électriques de 0,1 point à 0,8 % et celle des GPL baisse de 0,1 point à 0,1 %. Sur l'année, les immatriculations sont en baisse de 7,6 % pour les hybrides (43 178 contre 46 730) et de 18,3 % pour les GPL et en hausse de 20,3 % pour les électriques (10 567 contre 8 781).

Graphique 2 : émissions kilométriques conventionnelles de CO₂ (CVS)

Source : SOeS, RSVERO

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

Source : SOeS, RSVERO

Les immatriculations de motocyclettes³ neuves sont en hausse de 1,8 %, en données CVS-CJO (tableau 1 et graphique 3) après deux trimestres consécutifs de baisse (-3,7 % au trimestre précédent et -5,5 % au deuxième trimestre). Néanmoins, elles restent au plus bas (43 000) en retrait de 19 % par rapport au niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (53 200). Sur l'année, elles progressent de 2,0 % interrompant ainsi la longue tendance à la baisse amorcée en 2008.

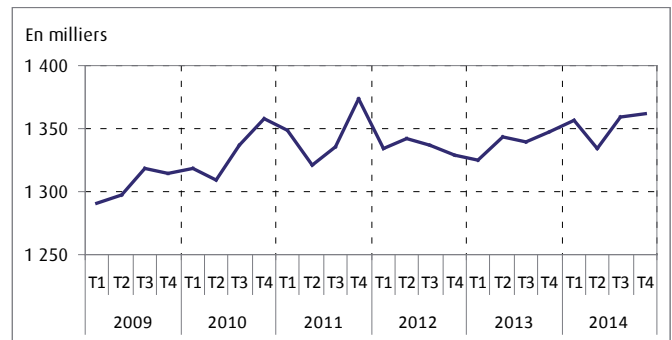
³ Tricycles et quadricycles à moteur compris.

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

Type de motorisation alternative *	Part / immat. totales (en %)				Dozue	Dozue	Var. (2) / (1) (en %)
	2014 T1	2014 T2	2014 T3	2014 T4	mois 2013 (1)	mois 2014 (2)	
Hybride	2,6	2,0	2,5	2,7	46 730	43 178	-7,6
Électrique	0,3	0,6	0,7	0,8	8 781	10 567	20,3
GPL	0,1	0,1	0,2	0,1	2 754	2 250	-18,3

* 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 progressent légèrement (+0,2 %) après avoir enregistré un rebond de 1,9 % au trimestre précédent. Ainsi, avec 1 362 400 transactions en données CVS-CJO, ce marché se situe au-dessus du niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (1 331 000 transactions). Sur l'année, il progresse de 1,1 % après deux années de baisse.

Les immatriculations d'utilitaires légers neufs poursuivent leur hausse

Au quatrième trimestre 2014, en données CVS-CJO (tableau 3 et graphique 5), les immatriculations de véhicules utilitaires légers⁴ neufs progressent de 1,4 % soit un troisième trimestre consécutif de hausse. Le nombre d'immatriculations (96 000 en données CVS-CJO) se rapproche du niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (97 400). Sur l'année, ce marché progresse de 1,5 % après deux années de baisse mais reste très bas.

Le marché des poids lourds⁵ neufs (tableau 3 et graphique 5) baisse de 2,4 % après avoir connu un rebond au trimestre précédent (+ 12,6 %). Le nombre d'immatriculations (9 600) est inférieur au niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (10 600). Cette baisse est liée au repli des immatriculations de tracteurs routiers (- 6,2 %) alors que celles des camions et véhicules automoteurs spécialisés progressent de 2,4 %. Sur l'année, le marché des poids lourds neufs baisse nettement (- 13,6 %) avec un repli un peu plus

marqué sur les immatriculations de tracteurs routiers (- 16,4 %) que sur celles de véhicules automoteurs spécialisés (- 10,3 %).

En données CVS-CJO (tableau 3 et graphique 6), le marché des semi-remorques et remorques neuves progresse de 3,5 % soit un troisième trimestre consécutif de hausse. Le nombre d'immatriculations (5 200 en données CVS-CJO) reste donc élevé, soit presque 20 % de plus que le niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (4 100). Sur l'année, les immatriculations progressent de 15,2 % après deux années consécutives de baisse.

Au quatrième trimestre 2014, en données CVS-CJO (tableau 3 et graphique 7), les immatriculations des autobus et autocars neufs baissent de 3,2 % soit un quatrième trimestre consécutif de repli. Sur l'année, ce marché recule nettement (- 15,2 % contre + 14,5 % en 2013).

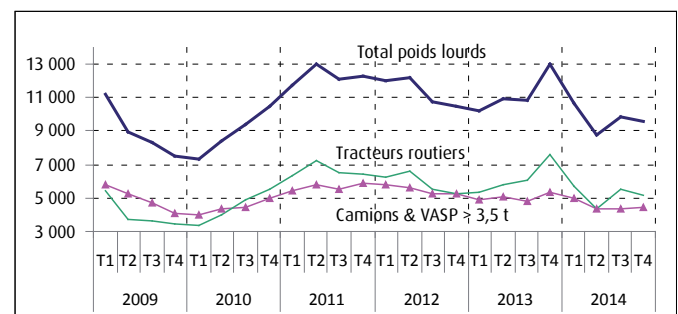
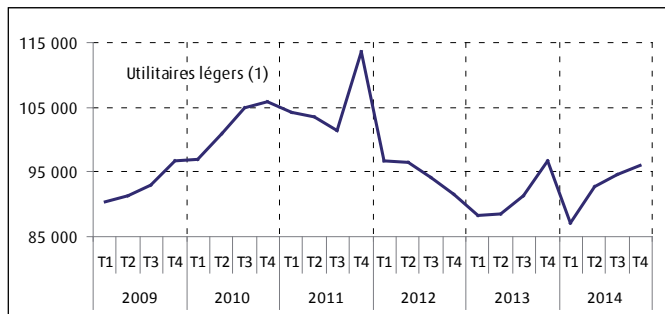
Tableau 3 : immatriculations trimestrielles de véhicules utilitaires neufs au 4^e trimestre 2014

	Nombre de véhicules (en milliers)		Variation brute (en %)	Évolutions CVS-CJO T/T-1			
	Brut	CVS-CJO	2014 T4 / 2013 T4	2014 T1	2014 T2	2014 T3	2014 T4
Véhicules utilitaires légers (PTAC < ou = 3,5 t)	100,5	96,0	0,6	-9,9	6,4	2,1	1,4
Poids lourds	10,5	9,6	-23,0	-17,7	-18,2	12,6	-2,4
dont camions et vasp* (PTAC > 3,5 t)	4,5	4,4	-15,5	-7,1	-12,0	-1,4	2,4
dont tracteurs routiers	5,9	5,2	-27,8	-25,1	-23,6	26,7	-6,2
Remorques (PTAC > = 6 t) et semi-remorques	4,9	5,2	21,6	-1,6	10,9	5,7	3,5
Autobus et autocars	1,4	1,4	-25,5	-14,2	-10,8	-2,7	-3,2

* Véhicules automoteurs spécialisés.

Source : SOeS, RSVERO

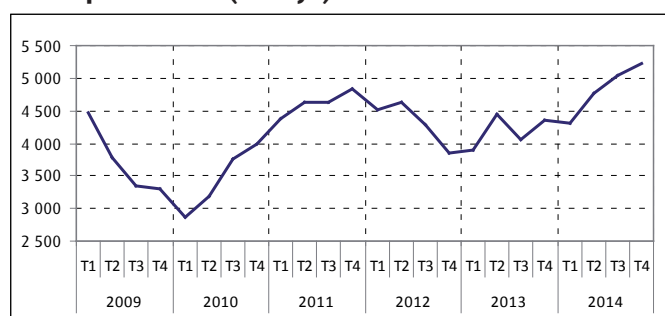
Graphique 5 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs (CVS-CJO)



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

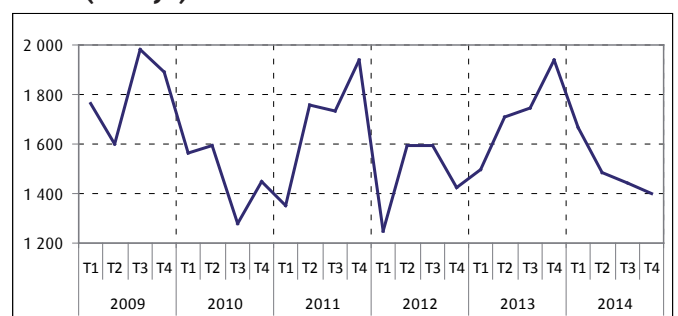
Source : SOeS, RSVERO

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

⁴ Véhicules utilitaires légers : camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés (voir définitions) de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t.

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

Baisse du marché des utilitaires d'occasion

Au quatrième trimestre 2014, en données CVS-CJO (tableau 4 et graphique 8), le marché des utilitaires légers d'occasion baisse de 0,7 % après avoir progressé de 0,5 % au trimestre précédent. Le nombre de transactions (189 900) reste donc inférieur au niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (193 800). Sur l'année, ce marché enregistre une hausse de 1,0 %.

Les transactions sur les poids lourds d'occasion (tableau 4 et graphique 8) diminuent de 0,3 % ce trimestre et poursuivent leur fléchissement amorcé depuis le quatrième trimestre 2013 mais à un rythme plus ralenti. Ainsi, le niveau des transactions (10 700) continue d'être au plus bas et d'être inférieur au 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 (- 0,5 %) car celles sur les tracteurs routiers sont stables. Sur l'année, le marché des poids lourds d'occasion est en repli de 11,3 % après un léger rebond en 2013 (+ 1,4 %). Les transactions baissent de 12,7 % pour les tracteurs et de 10,6 % pour les camions et véhicules automoteurs spécialisés

Les transactions sur les autobus et autocars d'occasion (tableau 4 et graphique 9) baissent de 3,0 % soit un troisième trimestre consécutif de repli. Le niveau des transactions est au plus bas (1 300). Sur l'année, ce marché reste quasiment stable (+ 0,1 %).

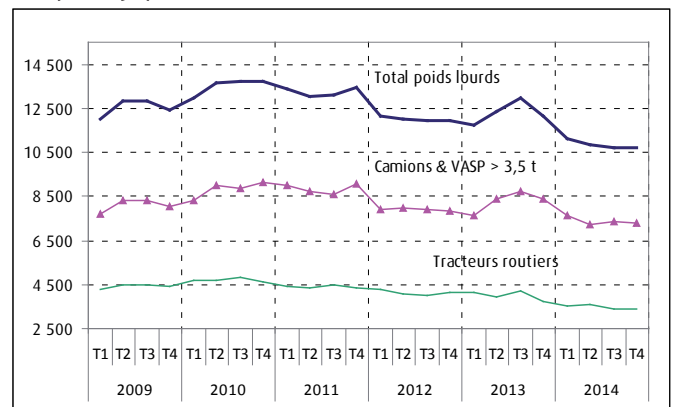
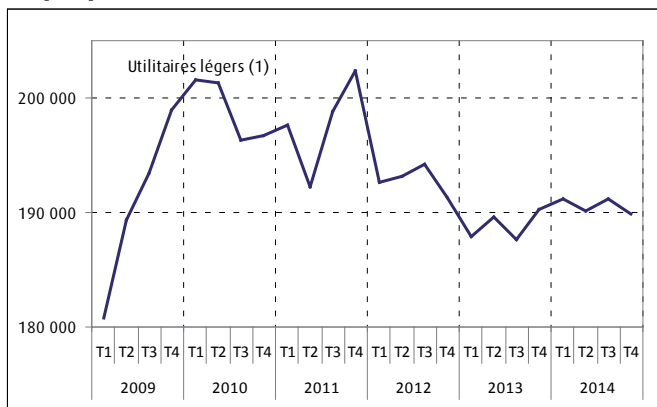
Tableau 4 : transactions trimestrielles sur les véhicules utilitaires d'occasion au 4^e trimestre 2014

	Nombre de véhicules (en milliers)		Variation brute (en %)	Évolutions CVS-CJO T/T-1			
	Brut	CVS-CJO	2014 T4 / 2013 T4	2014 T1	2014 T2	2014 T3	2014 T4
Véhicules utilitaires légers (PTAC < ou = 3,5 t)	191,2	189,9	1,5	0,5	-0,6	0,5	-0,7
Poids lourds	10,5	10,7	-10,7	-8,0	-2,6	-1,2	-0,3
dont camions et vasp* (PTAC > 3,5 t)	7,1	7,3	-11,5	-9,1	-4,7	1,4	-0,5
dont tracteurs routiers	3,5	3,4	-9,1	-5,5	2,0	-6,4	0,0
Autobus et autocars	1,3	1,3	-15,5	1,4	-10,3	-5,5	-3,0

* Véhicules automoteurs spécialisés.

Source : SOeS, RSVERO

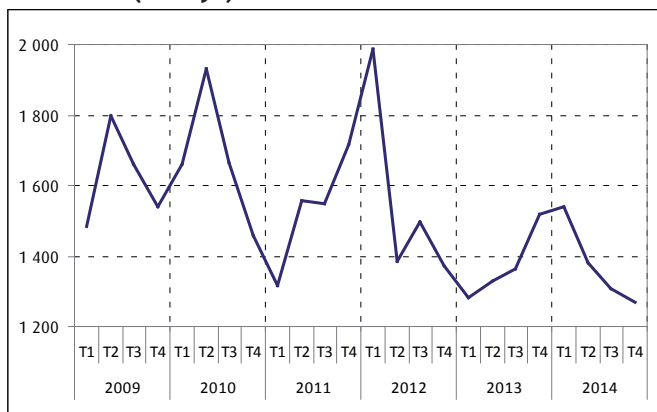
Graphique 8 : transactions sur les véhicules utilitaires d'occasion (CVS-CJO)



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

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, 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 CO₂ qui sont seulement désaisonnalisées. Pour en savoir plus, consulter le site 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, 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).

Benoît MATHIEU

Chiffres & statistiques

**Commissariat général
au développement
durable**

Service
de l'observation
et des statistiques

Tour Séquoia
92055 La Défense cedex

Mel : diffusion.so.es.cgdd
@developpement-
durable.gouv.fr

**Directeur
de la publication**
Sylvain MOREAU

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2015