



Motorisations et émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires neufs en juin 2016

JUILLET 2016

commissariat général au développement durable

En juin 2016, la part des voitures essence dans les immatriculations totales se redresse (+ 1,9 point à 44,6 %) alors que celle des voitures diesel est en repli (- 1,7 point à 52,3 %). Dans le même temps, la part des voitures à motorisations alternatives baisse légèrement

(- 0,1 point à 3,2 %). Les émissions moyennes de CO₂ des voitures baissent de 0,4 g/km à 110,2 g/km, après trois mois consécutifs de hausse, en lien avec la baisse de la part des voitures affectées d'un malus (- 0,6 point à 11,4 %).

Tableau 1 : répartition des immatriculations neuves par motorisation

Catégorie de véhicules / type de motorisation	Mai 2016		Juin 2016		Évolution de la part en points	1er semestre 2015	1er semestre 2016	Évolution de la part en points
	Nombre de véhicules	(en %)	Nombre de véhicules	(en %)		(en %)	(en %)	
Voitures particulières								
Gazole	92 661	54,0	113 541	52,3	-1,7	58,2	52,4	-5,8
Essence (superéthanol y compris)	73 248	42,7	96 855	44,6	1,9	38,0	43,7	5,7
Motorisations alternatives	5 749	3,3	6 848	3,2	-0,1	3,7	3,8	0,1
<i>dont : hybrides</i>	<i>3 917</i>	<i>2,2</i>	<i>4 470</i>	<i>2,1</i>	<i>-0,1</i>	<i>2,9</i>	<i>2,7</i>	<i>-0,2</i>
<i>dont : hybrides essence</i>	<i>3 722</i>	<i>2,1</i>	<i>4 263</i>	<i>2,0</i>	<i>-0,1</i>	<i>2,1</i>	<i>2,3</i>	<i>0,2</i>
<i>hybrides diesel</i>	<i>195</i>	<i>0,1</i>	<i>207</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,9</i>	<i>0,4</i>	<i>-0,5</i>
<i>hybrides rechargeables</i>	<i>511</i>	<i>0,3</i>	<i>577</i>	<i>0,3</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
<i>électriques</i>	<i>1 832</i>	<i>1,1</i>	<i>2 378</i>	<i>1,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,8</i>	<i>1,1</i>	<i>0,3</i>
Autres motorisations* & non déterminés	73	0,0	45	0,0	0,0	0,1	0,0	-0,1
Total	171 731	100,0	217 289	100,0		100,0	100,0	
Véhicules utilitaires légers								
Gazole	33 167	97,3	44 022	97,2	-0,1	97,4	97,0	-0,4
Électricité	382	1,1	578	1,3	0,2	1,1	1,3	0,2
Autres motorisations** & non déterminés	551	1,6	677	1,5	-0,1	1,5	1,7	0,2
Total	34 100	100,0	45 277	100,0		100,0	100,0	

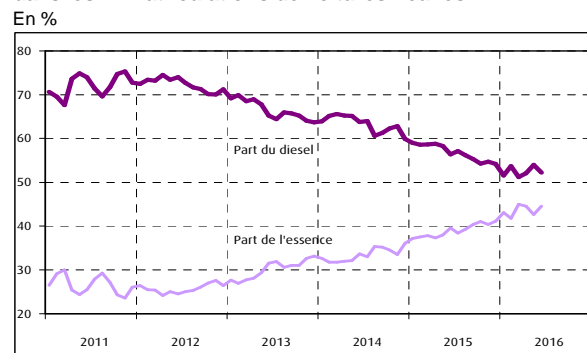
* dont essence + gaz de pétrole liquéfié ; ** dont essence.

Source : SOeS, RSVERO

LA PART DES VOITURES ESSENCE SE REDRESSE

En juin (tableau 1 et graphique 1), la part des voitures essence dans les immatriculations totales se redresse de 1,9 point à 44,6 % après deux mois consécutifs de baisse (- 1,9 point en mai et - 0,4 point en avril). La part des voitures diesel est en repli de 1,7 point après des hausses de 1,9 point en mai et 0,9 point en avril. Cette part s'établit à 52,3 %. Sur le premier semestre 2016, avec des immatriculations totales en hausse de 8,4 %, la part des voitures diesel recule de 5,8 points à 52,4 % et celle des voitures essence progresse de 5,7 points à 43,7 %.

Graphique 1 : part du diesel et de l'essence dans les immatriculations de voitures neuves



Source : SOeS, RSVERO

Motorisations et émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires neufs

LÉGÈRE BAISSÉ DE LA PART DES VOITURES À MOTORISATIONS ALTERNATIVES

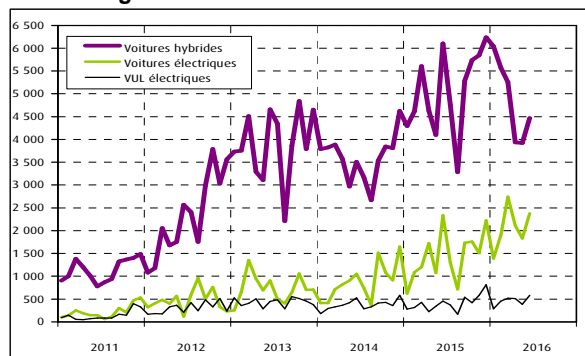
En juin, la part des voitures à motorisations alternatives (*tableau 1*) baisse légèrement (- 0,1 point) après s'être stabilisée au mois dernier. Elle s'établit à 3,2 % après avoir été au plus au haut en janvier 2016 (5,4 %).

LÉGÈRE BAISSÉ DE LA PART DES VOITURES HYBRIDES

En juin, les ventes de voitures hybrides (*tableau 1 et graphique 2*) atteignent 4 470 immatriculations contre 3 917 en mai. Leur part dans les immatriculations totales (*tableau 1 et*

graphique 3) baisse de 0,1 point. Elle s'établit ainsi à 2,1 % soit son plus bas niveau depuis deux ans alors qu'elle avait été au plus haut en janvier 2016 (4,4 %). La part des hybrides essence baisse de 0,1 point après + 0,1 point en mai et s'établit à 2,0 % (4 263 immatriculations) et celle des hybrides diesel reste stable à 0,1 % (207 immatriculations). En janvier 2016, ces parts étaient de 3,3 % pour les hybrides essence et de 1,1 % pour les hybrides diesel. La part des hybrides rechargeables reste stable à 0,3 % (577 immatriculations). Le recul des ventes de voitures hybrides est lié à la nette diminution du bonus alloué aux hybrides essence et à sa suppression pour les hybrides diesel, à partir du 1^{er} janvier 2016.

Graphique 2 : immatriculations de voitures et véhicules utilitaires légers neufs à motorisations alternatives



VUL : véhicules utilitaires légers.

Source : SOeS, RSVERO

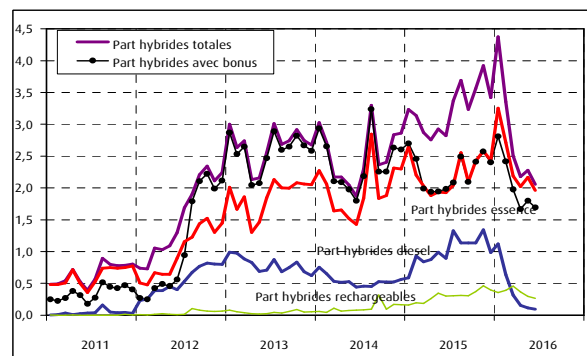
STABILITÉ DE LA PART DES VOITURES ÉLECTRIQUES

En juin, les ventes de voitures électriques (*tableau 1 et graphique 2*) atteignent 2 378 immatriculations contre 1 832 en mai. Elles représentent 1,1 % des immatriculations totales en stabilité par rapport au mois précédent (*tableau 1 et graphique 4*). Sur le premier semestre 2016, cette part atteint 1,1 % (12 344 immatriculations) soit 0,3 point de plus que sur la même période de 2015 (8 033 immatriculations).

Les ventes de véhicules utilitaires légers (VUL) électriques (*tableau 1 et graphique 2*) atteignent 578 immatriculations contre 382 en mai et représentent 1,3 % des immatriculations totales en hausse de 0,2 point par rapport au mois précédent (*tableau 1 et graphique 4*). Sur le premier semestre 2016, cette part progresse de 0,2 point par rapport à la même période de 2015 et atteint 1,3 % (2 727 immatriculations).

Graphique 3 : part des motorisations hybrides dans les immatriculations de voitures neuves

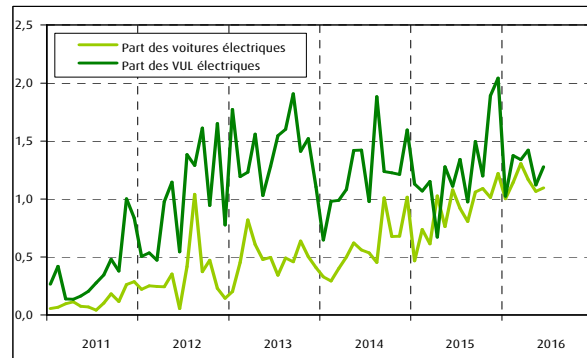
En %



Source : SOeS, RSVERO

Graphique 4 : part de la motorisation électrique dans les immatriculations de voitures particulières et véhicules utilitaires légers neufs

En %



VUL : véhicules utilitaires légers.

Source : SOeS, RSVERO

Motorisations et émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires neufs

BAISSE DES ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂

En juin, les émissions moyennes de CO₂ (tableau 2 et graphique 5) des voitures neuves baissent de 0,4 g/km à 110,2 g/km après trois mois consécutifs de hausse. Les émissions des véhicules utilitaires légers baissent de 0,3 g/km à 148,5 g/km après avoir baissé de 1,0 g/km au mois précédent.

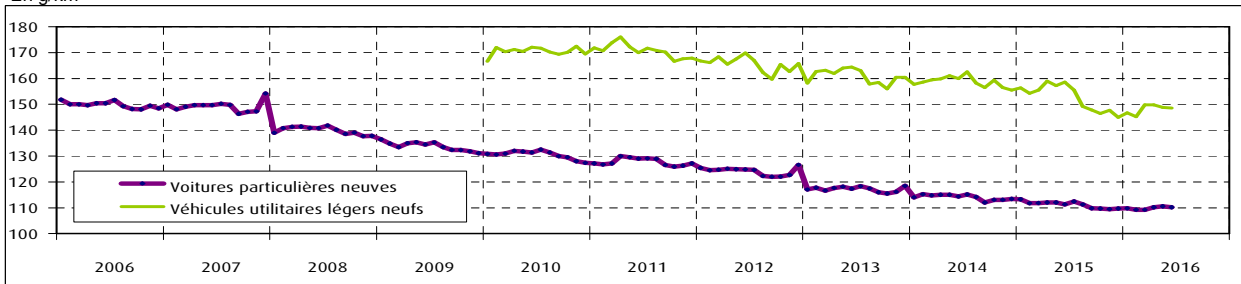
Tableau 2 : émissions moyennes de CO₂ des voitures et des véhicules utilitaires légers neufs (données brutes)

En g/km	janv-16	févr-16	mars-16	avr-16	mai-16	juin-16
Voitures particulières	109,7	109,2	109,3	110,2	110,6	110,2
Véhicules utilitaires légers	146,6	145,2	149,8	149,8	148,8	148,5

Source : SOeS, RSVERO

Graphique 5 : émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières et véhicules utilitaires légers neufs

En g/km



Source : SOeS, RSVERO

BAISSE DE LA PART DES VOITURES AFFECTÉES D'UN MALUS

En juin, la part des voitures bénéficiant d'un bonus (tableau 3 et graphique 6) s'établit à 2,8 % en légère baisse par rapport à mai (- 0,1 point). La part des voitures en tranche neutre progresse de 0,7 point à 85,8 % après deux mois consécutifs de repli alors que celle des voitures affectées d'un malus baisse de 0,6 point à 11,4 % après

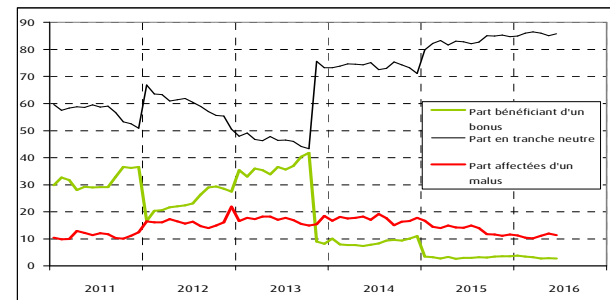
deux mois consécutifs de hausse. Sur le premier semestre 2016 par rapport à la même période de 2015, la part des voitures bénéficiant d'un bonus reste stable à 3,1 % et celle des voitures en tranche neutre progresse de 3,6 points à 85,8 %. En revanche, la part des voitures affectées d'un malus recule de 3,6 points à 11,1 %.

La part des VUL bénéficiant d'un bonus correspond à celle des VUL électriques, les seuls à émettre moins de 60 g/km de CO₂, soit 1,3 % des immatriculations.

Tableau 3 et graphique 6 : parts dans les immatriculations totales des voitures neuves bénéficiant d'un bonus, affectées d'un malus ou en tranche neutre (*)

	Mai 2016		Juin 2016		Évol. de la part en points	1er semestre 2015	1er semestre 2016	Évol. de la part en points
	Nombre de véhicules	(en %)	Nombre de véhicules	(en %)		(en %)	(en %)	
bénéficiant d'un bonus	4 920	2,9	6 058	2,8	-0,1	3,1	3,1	0,0
en tranches neutres	146 169	85,1	186 394	85,8	0,7	82,2	85,8	3,6
affectées d'un malus	20 642	12,0	24 837	11,4	-0,6	14,7	11,1	-3,6
Total	171 731	100,0	217 289	100,0		100,0	100,0	

En %



* Les données tiennent compte des changements de limites d'émissions de CO₂ délimitant les différentes tranches. Elles ne tiennent pas compte des voitures émettant plus de 60 g/km de CO₂ et bénéficiant sous certaines conditions de l'aide complémentaire dite « prime à la conversion » instituée au 1^{er} avril 2015.

Source : SOeS, RSVERO

METHODOLOGIE

Source

Les données proviennent du répertoire statistique des véhicules routiers du service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. 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

Le champ des données présentées ici est limité aux immatriculations métropolitaines et enregistrées comme « série normale » dans l'ancien système d'immatriculation abandonné en avril 2009. Ainsi, elles 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) et WW (immatriculation temporaire, en attente de formalités).

Définitions

Les émissions de CO₂ sont les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) mentionnées sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

Les véhicules utilitaires légers (VUL) correspondent, dans la présente publication, aux camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp) : véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Ex : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Consulter les définitions du domaine des transports sur le site du SOeS : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique Glossaire.

Diffusion

Des tableaux de données mensuelles ou annuelles au format Excel, présentant notamment les immatriculations par tranche

d'émission de dioxyde de carbone, sont disponibles sur le site du SOeS : 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).

Le dispositif du bonus-malus écologique

Instauré en décembre 2007, ce dispositif vise à récompenser, via un bonus (subvention de l'État), les acquéreurs de voitures particulières ou de véhicules utilitaires légers neufs (depuis le 1^{er} janvier 2009) faiblement émetteurs de CO₂, et à pénaliser, via un malus, ceux qui optent pour les modèles les plus polluants.

Les montants de bonus ou de malus dépendent de plusieurs éléments qui évoluent régulièrement : le taux d'émission de CO₂, le type de motorisation, les dates de commande et de facturation du véhicule ainsi que le type d'acheteur. Les seuils des taux de CO₂ en dessous desquels les véhicules bénéficient d'un bonus et au-dessus desquels ils sont affectés d'un malus ont été progressivement diminués. De même, les montants ont été régulièrement augmentés pour les malus et diminués pour les bonus excepté au 1^{er} août 2012. En effet, à cette date, le bonus avait été sensiblement renforcé pour les véhicules électriques (montant passant de 5 000 € à 7 000 €) et hybrides (montants doublés avec un élargissement des bénéficiaires aux personnes morales). À l'inverse, les montants de malus ont été nettement majorés au 1^{er} janvier 2013 et 1^{er} janvier 2014.

Au 1^{er} janvier 2016, seuls les véhicules électriques ou hybrides essence dont les émissions de CO₂ ne dépassent pas 110 g/km (60 g/km pour les véhicules utilitaires légers) et présentant un niveau d'hybridation suffisant bénéficient d'un bonus. Les véhicules émettant plus de 130 g/km de CO₂ sont pénalisés d'un malus. À partir du 1^{er} avril 2015, une aide complémentaire peut être allouée pour l'acquisition d'une voiture émettant jusqu'à 110 g/km de CO₂ si elle s'accompagne de la destruction d'une voiture diesel immatriculée avant le 1^{er} janvier 2006 (par exemple une voiture émettant moins de 21 g/km de CO₂ peut bénéficier de 3 700 € d'aide complémentaire).

Benoit MATHIEU, SOeS

Directeur de publication : Sylvain Moreau

Dépôt légal : juillet 2016

ISSN : en cours

commissariat général au développement durable

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

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

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

