

partie G

Bilan de la circulation

— En 2022, la circulation routière est en hausse de 9,1 % mais demeure inférieure à son niveau d'avant la crise sanitaire (- 2,5 % par rapport à 2019). Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures à essence (y compris hybrides) ou électriques a progressé de 20 % par rapport à 2019 tandis que celle des véhicules diesel a diminué de 12,5 %.

Avec la reprise de la circulation routière, les consommations de carburants sont en hausse en 2022. La forte reprise économique mondiale et les tensions géopolitiques internationales ont tiré les prix du pétrole à la hausse entraînant des niveaux records sur les prix à la pompe.

Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine baissent de 9,8 % en 2022 après la légère hausse de 2021. Au total, 2,2 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2022, dont les deux tiers sont des voitures particulières. Les ventes de véhicules à motorisations alternatives poursuivent leur progression : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 21,7 % du marché en 2022, après 18,3 % en 2021.

Bilan de la circulation en 2022

Extrait du *Bilan annuel des transports en 2022*, SDES, Datalab, novembre 2023



G1. Bilan de la circulation routière

Avec une hausse de 9,1 % en 2022, en France, la circulation routière continue sa reprise après une année 2021 encore marquée par des restrictions de circulation (couvre-feu au premier trimestre et confinement en avril 2021) mais demeure inférieure à son niveau d'avant-crise (- 2,5 % par rapport à 2019). La circulation est en hausse pour toutes les catégories de véhicules français. Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures à essence (y compris hybrides) ou électriques a progressé de 20 % par rapport à 2019 tandis que celle des véhicules diesel est en repli de 12,5 %.

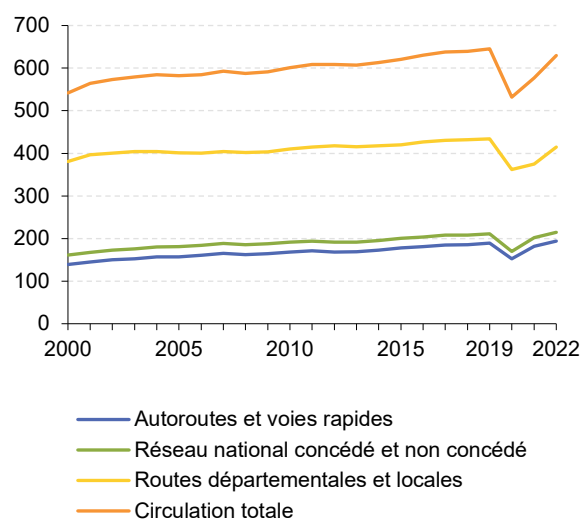
LA CIRCULATION POURSUIT EN 2022 LA REPRIS AMORCÉE EN 2021

En 2022, en France, la circulation routière continue sa reprise (+ 9,1 %) mais demeure inférieure de 2,5 % à son niveau d'avant la crise sanitaire (figure G1-1). Le trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) augmente de 6,3 % par rapport à 2021 et dépasse de 1,5 % son niveau de 2019. La circulation s'accroît de 6,6 % en 2022 sur les autoroutes (conçédées et non conçédées) et voies rapides, dépassant son niveau d'avant la crise sanitaire et de 4,2 % sur les routes nationales.

LA CIRCULATION EST PLUS FORTE QU'EN 2021 AU PREMIER SEMESTRE, MOINS FORTE AU SECOND

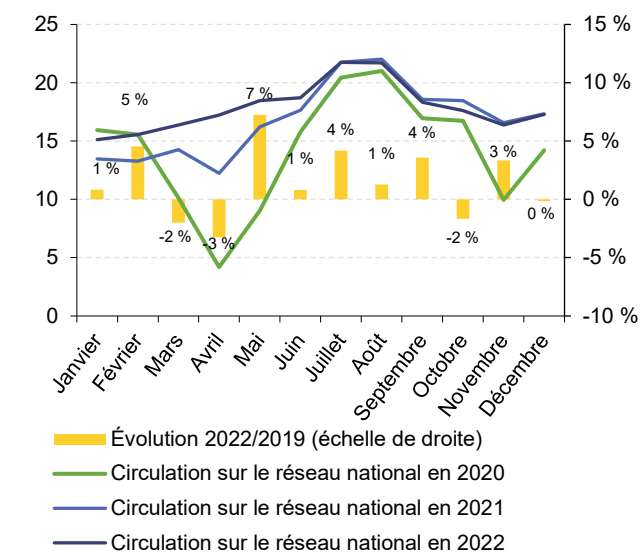
Selon le Cerema, sur le réseau routier national (y compris autoroutier), la circulation est bien supérieure sur les cinq premiers mois de l'année 2022 à celle de 2021, encore marquée par des restrictions de circulation : + 12,4 % en janvier 2022 par rapport à janvier 2021, + 17,1 % en février 2022 par rapport à février 2021, + 14,9 % en mars 2022 par rapport à mars 2021, + 40,9 % en avril 2022 par rapport à avril 2021 (durant lequel avait lieu le troisième confinement) et + 14 % en mai 2022 par rapport à mai 2021 - (figure G1-2). La circulation du mois de juin a aussi été plus forte en 2022 qu'en 2021 même si l'effet est moins marqué (+ 6,1%). En revanche, au second semestre 2022, la circulation a été légèrement plus faible qu'en 2021, notamment en octobre 2022 (- 4,6 %) à la suite des grèves dans plusieurs raffineries ayant généré de fortes difficultés d'approvisionnement en carburant.

Figure G1-1 Circulation routière par réseau routier
En milliards de véhicules-kilomètres (données provisoires)



Champ : France.
Sources : SDES, Bilan de la circulation ; Cerema ; ASFA

Figure G1-2 Évolution mensuelle de la circulation sur le réseau routier national
Circulation en milliards de véhicules-km, évolutions en %



Champ : France métropolitaine.
Sources : Cerema ; ASFA

EN PROGRESSION, LA CIRCULATION DES VÉHICULES LÉGERS FRANÇAIS À ESSENCE DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2022, la circulation des voitures particulières françaises en France (72,3 % de la circulation en 2022) augmente de 9,9 % mais reste inférieure de 3,0 % à son niveau d'avant-crise (*figures G1-3, G1-4 et G1-5*). La circulation augmente modérément pour les voitures françaises diesel, y compris hybrides (+ 6,6 %), et fortement pour les voitures françaises essence et autres motorisations (+ 16,2 %). Pour ces dernières, le niveau de la circulation dépasse largement celui d'avant la crise (+ 20 % par rapport à 2019). Cela est dû à la fois à la progression du parc essence, hybride et électrique qui se poursuit en 2022 (+ 5,1 %) (*figures G1-6 et G1-7*) et à celle du kilométrage annuel moyen de ces véhicules (+ 10,6 % en 2022) suite à la fin des restrictions de circulation. Pour les voitures diesel y compris hybrides, le parc diminuant de nouveau en 2022 (- 2,9 %), la hausse de la circulation est portée par celle du kilométrage annuel moyen (+ 9,8 %) qui s'inscrit dans le contexte de la levée des restrictions de circulation.

La circulation des véhicules utilitaires légers français (13,9 % de la circulation en 2022) augmente légèrement en 2022 (+ 2,0 %) mais reste inférieure de 1,1 % à son niveau d'avant-crise.

Encore anecdotique il y a quelques années, le parc de voitures à motorisation alternative (électriques et hybrides rechargeables) continue de progresser fortement (+ 58,3 % en 2022 après + 81,1 % en 2021). Il représente 2,2 % du parc de voitures particulières en circulation et 2,7 % de la circulation des voitures françaises en 2022.

Figure G1-3 **Circulation routière**

Parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

Données provisoires	Parcours moyen					Circulation totale				
	Niveau 2022	Évolutions annuelles				Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/2019		2020	2021	2022	2022/2019
Véhicules légers	-					588,4	- 18,1	8,5	9,6	- 2,7
Voitures particulières (VP) françaises	11 957	- 18,4	7,3	9,2	- 4,4	455,3	- 18,5	8,4	9,9	- 3,0
Diesel (y compris hybrides)	13 975	- 19,1	6,6	9,8	- 5,3	290,2	- 21,4	4,4	6,6	- 12,5
Essence et autres énergies	9 535	- 15,0	10,9	10,6	4,2	165,0	- 11,7	17,0	16,2	20,0
Véhicules utilitaires légers (VUL) français	13 793	- 10,5	7,1	1,5	- 2,7	87,7	- 11,3	9,3	2,0	- 1,1
Diesel (y compris hybrides)	14 103	- 10,6	7,0	1,5	- 2,9	85,0	- 11,5	8,9	1,5	- 2,1
Essence et autres énergies	8 114	- 1,9	15,9	9,1	24,1	2,7	- 1,5	23,7	20,6	46,8
VP et VUL étrangers	-					34,4	- 30,9	9,3	28,5	- 3,0
Deux-roues motorisés	-					11,1	- 15,5	2,5	12,7	- 2,4
Véhicules lourds	-					41,0	- 9,1	8,5	2,0	0,7
Véhicules lourds français	42 415	- 8,9	7,6	1,2	- 0,8	29,6	- 9,0	8,7	2,2	1,1
Poids lourds	44 031	- 7,0	- 7,0	6,8	- 0,7	26,6	- 7,2	7,7	1,4	1,4
Autobus et autocars	31 800	- 25,0	- 25,0	16,4	- 12,7	3,0	- 24,9	18,8	9,9	- 1,9
Véhicules lourds étrangers	-					11,5	- 9,1	8,0	1,5	- 0,4
Ensemble des véhicules	-					629,4	- 17,6	8,5	9,1	- 2,5

Champ : France.

Source : SDES, Bilan de la circulation

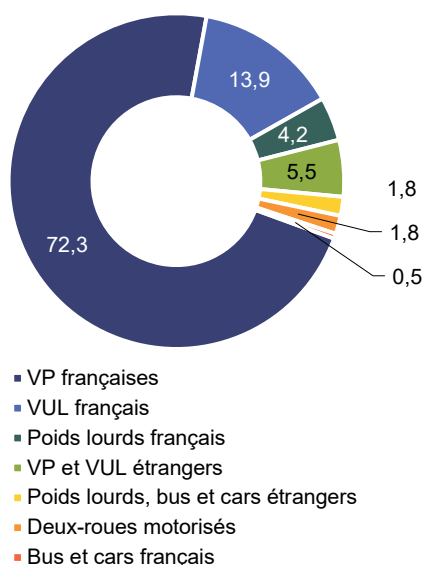
LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS EST PLUS ÉLEVÉE QU'AVANT-CRISE

La circulation des véhicules lourds, tous pavillons confondus, progresse de 2,0 % en 2022 (+ 0,7 % par rapport à 2019). Celle des véhicules lourds immatriculés en France augmente de 2,2 % tandis que la circulation intérieure des véhicules lourds étrangers en France, y compris transit, augmente de 1,5 %. La circulation des poids lourds français progresse de 1,4 % en 2022 et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 1,4 % par rapport à 2019). La circulation des autobus et autocars français augmente de 9,9 % mais reste inférieure de 1,9 % à 2019.

Le parc de véhicules lourds français roule très largement au gazole. La motorisation diesel représente 98,3 % du parc de poids lourds et 91,4 % du parc d'autobus et autocars. Néanmoins, les véhicules lourds roulant au GNV progressent de nouveau fortement (+ 25,4 % en 2022 pour les poids lourds, + 32,4 % pour les autobus et autocars).

Figure G1-4 Répartition de la circulation par type de véhicule en 2022

En % (données provisoires)

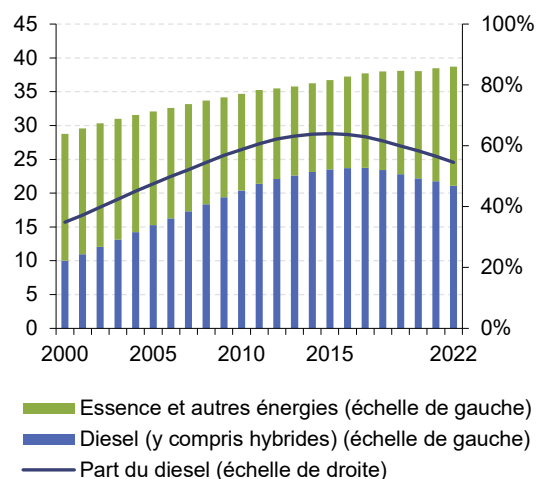


Champ : France.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-6 Parc roulant de voitures particulières immatriculées en France selon la motorisation

Niveau en millions, moyenne annuelle en %

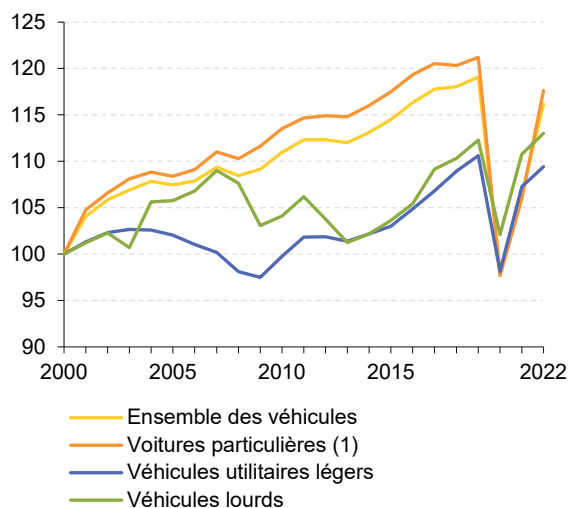


Champ : France.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-5 Circulation routière par type de véhicule

Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2000 (données provisoires)



(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Champ : France.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-7 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2022/2017
		2020	2021	2022	
Voitures particulières	38 683	-0,1	1,1	0,6	0,7
Diesel (y compris hybrides)	21 101	-2,8	-2,0	-2,9	-1,7
Diesel	20 952	-2,8	-2,2	-3,1	-1,8
Diesel hybrides non rechargeables	135	25,2	43,6	28,5	14,4
Diesel hybrides rechargeables	14	46,8	222,2	95,7	61,3
Essence et autres énergies	17 581	3,8	5,5	5,1	4,4
Essence	15 560	2,7	2,6	1,5	3,2
Essence hybrides non rechargeables	973	28,5	45,6	42,0	36,4
Essence hybrides rechargeables	343	45,8	102,7	58,4	41,1
GPL	214	-1,9	18,4	23,9	0,5
Électrique et autres énergies	491	50,1	67,0	57,3	41,4
Véhicules utilitaires légers	6 356	-0,9	2,0	0,6	1,1
Diesel (y compris hybrides)	6 027	-1,0	1,8	0,1	1,1
Diesel	6 022	-1,0	1,7	0,0	1,1
Diesel hybrides	5	298,1	142,2	66,3	75,7
Essence et autres énergies	329	0,3	6,7	10,5	1,4
Essence	232	-2,8	2,6	6,3	-1,6
Essence hybrides	13	54,7	78,0	69,2	72,8
GPL	18	-0,7	6,0	4,1	-0,0
Électrique et autres énergies	66	14,3	19,1	21,1	18,3
Poids lourds	619	-0,1	1,0	1,1	1,0
Diesel	608	-0,3	0,7	0,8	0,8
GNV	10	31,2	35,2	25,4	38,7
Électrique et autres énergies	1	9,5	4,8	29,3	3,0
Autobus et autocars	94	0,1	2,1	0,6	1,3
Diesel	86	-0,6	0,1	-1,7	0,6
GNV	6	15,7	40,3	32,4	13,0
Électrique et autres énergies	2	31,7	54,2	38,7	24,6
Ensemble des véhicules	45 751	-0,2	1,2	0,6	0,7

Champ : France.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Changement de méthodologie pour le bilan de la circulation

Les niveaux de parc moyen et de distance parcourues (et donc de parcours annuel moyen) ont été révisés sur la période 2011-2022 à la suite de l'amélioration de la méthode d'estimation du parc en circulation et de celle des distances parcourues, à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO). Celui-ci contient les informations des certificats d'immatriculation et les résultats des contrôles techniques des véhicules.

En 2021, la circulation a ainsi été révisée à la hausse de 14,8 milliards de véh-km (soit + 2,6 %). Concernant les voitures particulières françaises, leur circulation a été révisée de 12 milliards de véh-km (+ 3,0 %) et leur parc augmenté de 581 milliers de véhicules (+ 1,5 %).

Les séries ont été réropolées sur la période 1990-2010 en conservant les évolutions de parc et de circulation précédentes.

Avec la méthode dorénavant mise en œuvre, l'estimation du parc en circulation et des distances parcourues est provisoire pour les cinq derniers millésimes et s'affine d'année en année, au fil de la réception des contrôles techniques. En effet, dans le cas des voitures particulières par exemple, le premier contrôle technique, permettant d'établir la distance réellement parcourue par le véhicule, n'est reçu au plus tôt que quatre ans après sa première mise en circulation. Par construction, les deux derniers millésimes, pour lesquels la part d'estimation est la plus importante, sont les plus susceptibles d'être révisés chaque année.

G2. Immatriculations de véhicules neufs

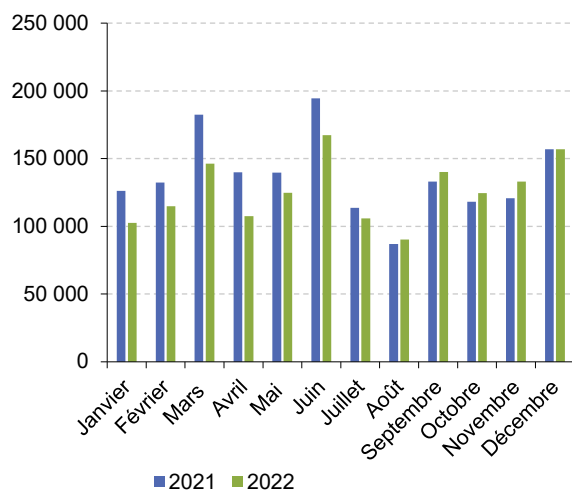
En 2022, dans un contexte de persistance de tensions sur les approvisionnements et d'inflation élevée, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine baissent de 9,8 % après la légère progression de 2021. Au total, 2,2 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2022, dont les deux tiers sont des voitures particulières. À l'exception des ventes de tracteurs routiers qui progressent de 11,6 %, celles des autres types de véhicules sont en baisse, notamment les VUL (- 19,7 %), les autobus et autocars (- 14,4 %) ou les voitures (- 8,0 %). Les nouvelles motorisations confirment leur dynamisme : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 21,7 % du marché en 2022. Le gaz, avec une part de marché d'un peu plus de 50 %, s'affirme comme la motorisation dominante dans les ventes d'autobus neufs.

LES VENTES DE VOITURES NEUVES ÉLECTRIQUES CONFIRMENT LEUR DYNAMISME DANS UN MARCHÉ EN NET REcul

En 2022, dans un contexte de fortes tensions inflationnistes et de pénurie persistante de composants électroniques affectant les délais de livraison, les ventes de voitures neuves ont nettement baissé par rapport à 2021 (- 8,0 %), avec 1 513 900 immatriculations en France métropolitaine contre 1 644 600 un an plus tôt. Depuis 2017, elles diminuent en moyenne de 6,2 % par an. Les ventes au premier semestre 2022, en net recul par rapport à celles du premier semestre 2021, se redressent légèrement à partir d'août 2022 (*figure G2-1*).

Figure G2-1 Immatriculations de voitures neuves en 2021 et 2022

En unité

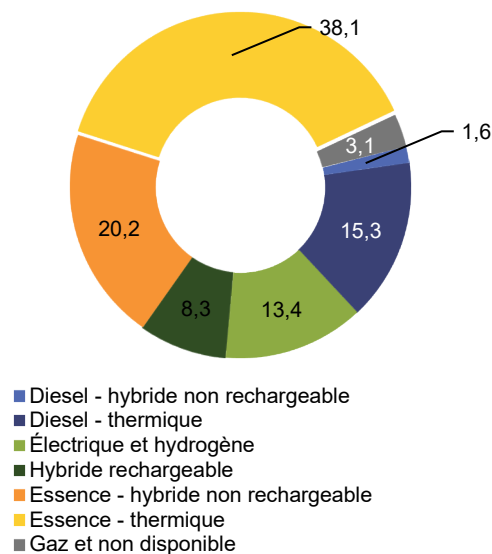


Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-2 Motorisations des voitures neuves en 2022

En %



Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

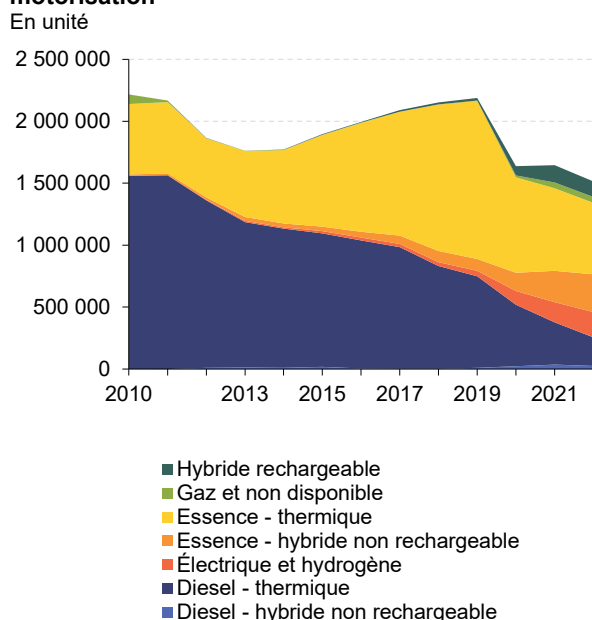
Source : SDES, RSVERO

En 2022, la part des nouvelles motorisations (électriques et hybrides rechargeables) représente 21,7 % des ventes après 18,3 % en 2021 (*figure G2-2*). Avec 203 100 immatriculations en 2022 contre 162 200 en 2021, la motorisation électrique confirme sa dynamique (+ 25,2 %). Sa part de marché s'établit ainsi à 13,4 %, en hausse de 3,6 points sur un an. En revanche, les ventes de voitures hybrides rechargeables marquent le pas en 2022 : elles s'établissent à 125 600 unités en 2022 contre 139 400 en 2021, en recul de 9,9 %. Leur part de marché passe ainsi de 8,5 % en 2021 à 8,3 % en 2022.

partie G : bilan de la circulation

La motorisation diesel, qui était la motorisation dominante des voitures neuves jusqu'en 2016, continue à perdre du terrain en 2022 (figure G2-3). Avec 232 100 immatriculations en 2022, la part de marché du diesel thermique passe à 15,3 % après 20,8 % en 2021 et 30,4 % en 2020. De même, la motorisation hybride non rechargeable diesel est en recul avec une part de marché de 1,6 % en 2022, contre 2,1 % en 2021. Cette diminution du diesel ne profite plus aux voitures à motorisation thermique essence. En 2022, elles représentent 38,1 % des immatriculations neuves (576 400 voitures) après 40,5 % en 2021 et 47,0 % en 2020. La motorisation essence hybride non rechargeable est, quant à elle, en hausse en 2022 avec une part de marché de 20,2 % contre 15,4 % en 2021. Au total, la part de marché de la motorisation essence (y c hybride non rechargeable) progresse de 2,4 points en 2022 et s'établit à 58,3 %. Enfin, les motorisations au gaz naturel (essentiellement des bicarburations essence + GPL) augmentent légèrement, avec une part de marché de 3,1 % en 2022 contre 2,8 % en 2021.

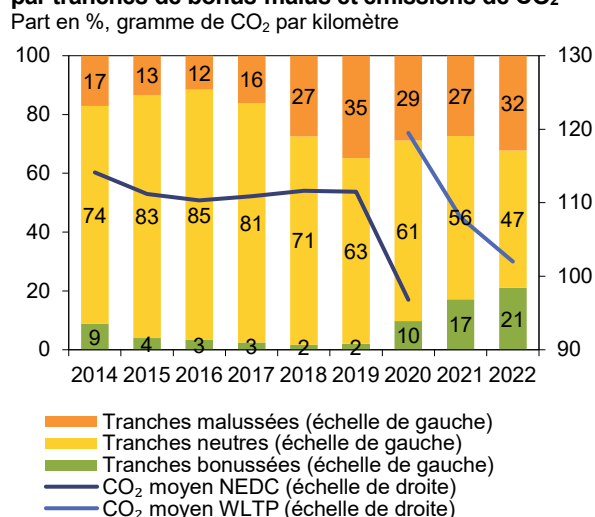
Figure G2-3 **Ventes de voitures neuves selon la motorisation**



Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-4 **Répartition des ventes de voitures neuves par tranches de bonus-malus et émissions de CO₂**



Note : au 1^{er} mars 2020, la norme WLTP de mesure des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves a succédé à la norme NEDC. La norme WLTP induit une rupture de séries dans les statistiques d'émissions : avec la nouvelle norme, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves sur les mois de janvier et février 2020 sont estimées supérieures de 24 % environ à celles observées avec l'ancienne norme NEDC. Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire
Source : SDES, RSVERO

BAISSE DES ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VOITURES NEUVES

Les émissions moyennes de CO₂ (exprimées en norme WLTP) des voitures immatriculées en 2022 s'établissent à 102,0 g/km contre 108,0 g/km en 2021 (figure G2-4). Cette baisse s'explique principalement par la forte augmentation de la part des voitures électriques dans les immatriculations neuves. Cette dernière explique aussi la hausse significative de la part des voitures bénéficiant du bonus écologique (21 % en 2022 contre 17 % en 2021).

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLETTES

Avec 199 000 unités, les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricycles et quadricycles, diminuent en 2022 (- 5,9 %) après le rebond de 2021 (+ 7,4 %) en France métropolitaine. Depuis 2017, les ventes de motocyclettes neuves ont augmenté en moyenne de 3,0 % par an. En 2022, avec 92 000 unités, les ventes de cyclomoteurs neufs ont nettement baissé (- 8,9 %) après trois années consécutives de hausse.

CHUTE DES IMMATICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

En 2022, les immatriculations de véhicules utilitaires légers diminuent fortement (- 19,7 %) après le rebond de 2021 (figure G2-6). 346 300 VUL neufs ont été vendus en 2022. Depuis 2017, les ventes de VUL neufs ont décliné en moyenne de 4,7 % par an (figure G2-5). La motorisation thermique diesel reste largement prédominante (figure G2-7). La motorisation thermique essence concerne un peu plus de 7 % des immatriculations neuves. La motorisation électrique, dont le volume de ventes a sensiblement augmenté au second semestre 2022, s'établit à 4,7 % du marché.

Figure G2-5 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers ⁽¹⁾, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions ⁽²⁾			
		2020	2021	2022	2017/2022
Cyclomoteurs	92,0	8,4	2,4	- 8,9	- 3,1
Motocycles	199,0	- 3,1	7,4	- 5,9	3,0
Voitures particulières	1513,9	- 25,1	0,4	- 8,0	- 6,2
dont électriques	203,1	159,3	46,0	25,2	52,0
dont hybrides rechargeables	125,6	299,2	87,8	- 9,9	60,3
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	346,3	- 16,1	7,5	- 19,7	- 4,7
Véhicules lourds de transport de marchandises	41,2	- 25,6	5,8	2,3	- 2,6
dont camions	15,8	- 16,3	1,8	- 9,7	- 4,0
dont tracteurs routiers	25,4	- 31,9	9,0	11,6	- 1,7
VASP > 3,5 t	4,4	- 12,5	3,2	- 11,6	- 2,0
Autobus et autocars	5,9	- 10,4	13,2	- 14,4	- 1,5
TOTAL	2202,6	- 21,1	2,4	- 9,8	- 5,1

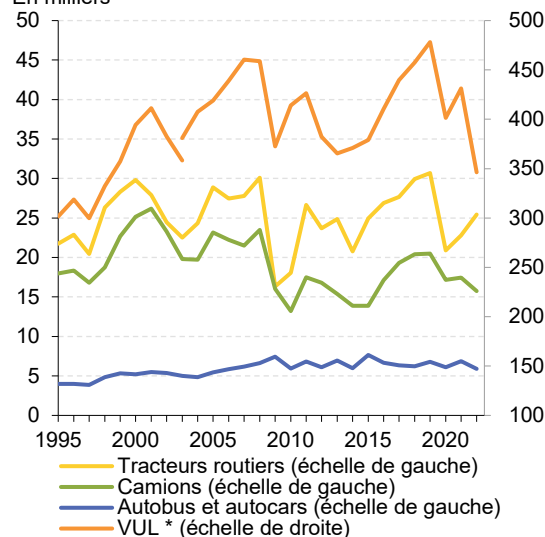
⁽¹⁾ En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

⁽²⁾ Évolutions annuelles pour les années 2020, 2021, 2022 ; Évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2022/2017.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-6 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs

En milliers



(*) VUL : à partir de 2003, camionnettes + VASP ≤ 3,5 t, auparavant, camionnettes seulement

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

HAUSSE DES VENTES DE VÉHICULES LOURDS NEUFS DESTINÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les ventes de véhicules lourds destinés au transport de marchandises progressent de 2,3 % en 2022. Les immatriculations de tracteurs routiers sont dynamiques, avec une nouvelle hausse de 11,6 % en 2022 après celle de 9,0 % en 2021. À l'inverse, les immatriculations de camions baissent nettement (- 9,7 %) après la légère hausse de 2021. La motorisation au gaz, principale alternative au diesel pour ce type de véhicules, progresse sensiblement pour les camions en 2022 et atteint 7,7 % de part de marché contre 4,0 % en 2021. En revanche, elle fléchit de 0,5 point à 2,9 % de part de marché en 2022 pour les tracteurs routiers.

FORTE BAISSÉ DES IMMATICULATIONS D'AUTOBUS ET AUTOCARS

Les ventes d'autobus et d'autocars diminuent nettement en 2022 (- 14,4 %) après la forte hausse de 2021 (+ 13,2 %). Depuis 2017, les ventes de ces véhicules ont en moyenne baissé de 1,5 % par an. En 2022, les ventes d'autobus ont baissé de 12,6 % et celles d'autocars de 14,8 %. Les nouvelles motorisations se développent plus vite pour les autobus que pour les autocars. En effet la conversion à la motorisation électrique pour les autobus est un levier pour améliorer la qualité de l'air au cœur des agglomérations. Ainsi, la part de marché du gazole (thermique) dans les ventes d'autobus neufs s'est considérablement réduite, passant de 64,0 % en 2018 à 6,7 %

partie G : bilan de la circulation

en 2022. De même, la part de marché des autobus à motorisation diesel hybride non rechargeable diminue à 4,7 %. Le gaz, avec 50,3 % de part de marché en 2022, s'affirme désormais comme l'énergie dominante. L'électricité, dont la part de marché bondit à 38,3 %, est la deuxième motorisation pour cette catégorie. Pour les autocars, la part de marché du gazole (thermique) reste prédominante compte tenu des plus longues distances effectuées par ces véhicules mais continue à régresser pour s'établir à 82,4 % en 2022. La part du gaz est en hausse et s'établit à 15,6 % en 2022.

Figure G2-7 Répartition des immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL par motorisation
En %

Genre de véhicule et énergie	2018	2019	2020	2021	2022
Autobus	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole thermique	64,0	49,8	31,4	14,8	6,7
Gazole hybride non rechargeable	16,1	10,7	21,2	7,7	4,7
Électricité	4,1	14,3	9,7	28,4	38,3
Gaz	15,6	25,1	36,8	49,1	50,3
Autre	0,2	0,1	0,9	0,0	0,0
Autocars	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole thermique	98,5	96,9	91,4	85,7	82,4
Gaz	1,0	2,5	8,4	14,0	15,6
Électricité	0,5	0,3	0,1	0,2	1,6
Autre	0,0	0,3	0,1	0,0	0,4
Camions y.c. VASP lourds	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole thermique	97,0	96,2	96,2	95,6	89,6
Gaz	2,3	3,0	3,4	4,0	7,7
Électricité	0,0	0,1	0,1	0,3	2,5
Autre	0,7	0,7	0,3	0,2	0,2
Tracteurs routiers	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole thermique	98,2	97,6	96,3	96,5	97,1
Gaz	1,8	2,4	3,6	3,4	2,9
Autre	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0
VUL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole thermique	94,1	93,0	92,7	89,7	85,5
Gazole hybride non rechargeable	0,0	0,1	0,3	0,5	0,4
Essence thermique	3,8	4,6	3,9	5,3	7,3
Essence hybride non rechargeable	0,2	0,3	0,3	1,0	1,6
Électricité	1,8	1,7	2,2	2,8	4,7
Autre	0,2	0,3	0,5	0,8	0,4

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

G3. Consommation de carburants routiers

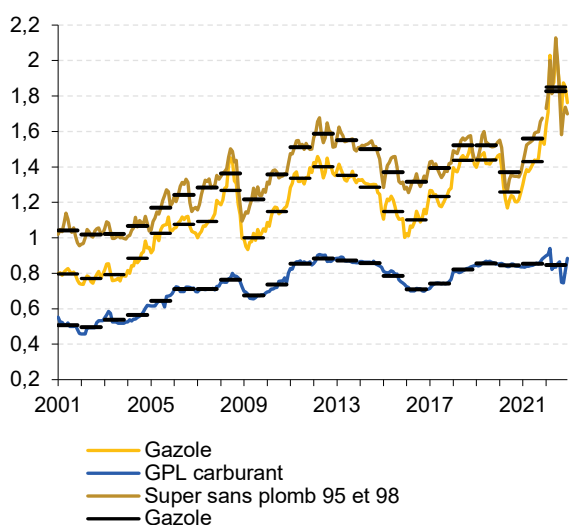
Avec la reprise de la circulation routière, la consommation de carburants poursuit sa hausse en 2022 : + 14,5 % pour l'essence, + 4,0 % pour le gazole. La forte hausse des prix du pétrole entraîne une augmentation des prix à la pompe, qui atteignent des niveaux records en 2022.

EN 2022, LES PRIX DES CARBURANTS EN FORTE HAUSSE

La forte reprise économique mondiale et les tensions géopolitiques internationales tirent les prix du pétrole à la hausse en 2022. Le cours du baril de *Brent* s'élève ainsi à 101 \$ en moyenne en 2022, contre 71 \$ en 2021. Les prix à la pompe subissent de ce fait aussi de fortes hausses : +29,4 % pour les prix TTC du gazole en 2022 et +17,2 % pour ceux des supercarburants. Le prix du gaz de pétrole liquéfié (GPL) utilisé comme carburant, dont la consommation est marginale en France, baisse pour sa part très légèrement (- 0,9 %) - (*figure G3-1*).

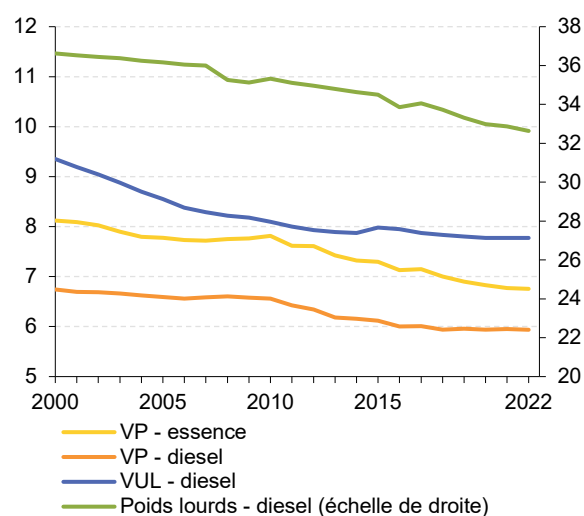
En 2022, les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer pour les véhicules particuliers roulant à l'essence et pour les poids lourds roulant au diesel (*figure G3-2*).

Figure G3-1 Prix des carburants à la pompe (France)
En €/litre



Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
Sources : calculs SDES, d'après DGEC et CPDP

Figure G3-2 Consommation unitaire des véhicules
En l/100 km



Champ : France.
Source : SDES, Bilan de la circulation

LE TRAFIC ROUTIER ET LES CONSOMMATIONS DE CARBURANTS AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2022

Avec la poursuite de la reprise de la circulation routière en 2022, après une année 2021 encore impactée par les restrictions de déplacements, les consommations de carburants augmentent de nouveau. La consommation totale de gazole par la route augmente de 4,0 % et celle d'essence de 14,5 % en 2022. Les livraisons d'essence sont, quant à elles, en hausse de 10,6 % en 2022 et en très légère baisse (- 0,5 %) pour le gazole. La consommation de gazole des poids lourds, demeure cependant légèrement inférieure à son niveau de 2019 (- 1,7 %), alors que celle des voitures particulières est bien en dessous (- 12,8 % par rapport à 2019) - (*figures G3-3, G3-4 et G3-5*).

partie G : bilan de la circulation

Figure G3-3 Consommation d'essence et de diesel par la route

En milliers de m³

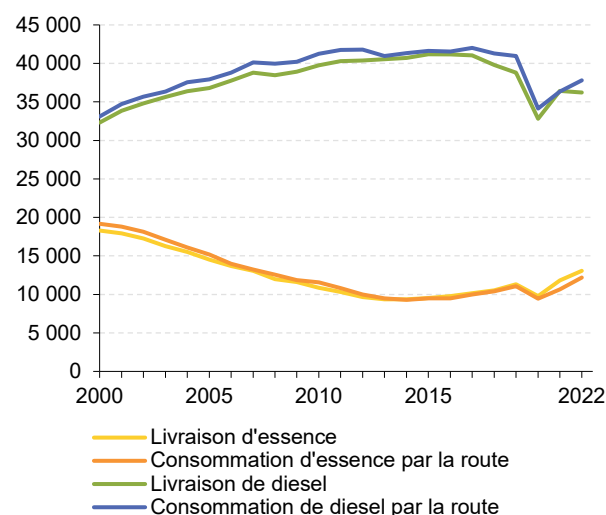
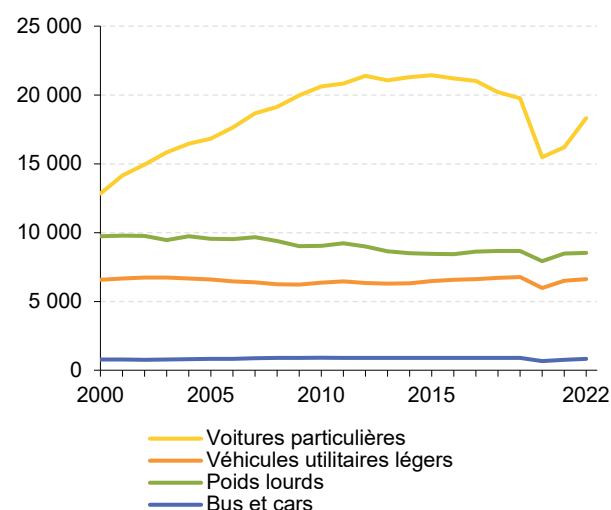


Figure G3-4 Consommation de diesel, selon le type de véhicules

En milliers de m³



Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.
Champ : France.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Champ : France.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

Figure G3-5 Consommation de carburants par type de véhicules et livraison de carburant

Niveau en milliers de m³, évolutions en %

		Consommation totale				
		Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle 2022/2017
			2020	2021	2022	
Essence	Motocycles	553	- 15,5	2,5	12,7	- 2,4
	Voitures particulières	10 218	- 13,2	13,8	12,8	11,4
	Véhicules utilitaires légers	165	- 3,8	22,3	20,5	41,7
	Total véhicules légers français	10 936	- 13,2	13,3	12,9	11,0
	VP et VUL étrangers	1 266	- 28,3	9,3	31,1	2,7
	Total consommation routière d'essence	12 202	- 14,9	12,9	14,5	10,0
Gazole	Voitures particulières	17 223	- 21,6	4,6	6,3	- 12,8
	Véhicules utilitaires légers	6 608	- 11,8	8,9	1,5	- 2,4
	Total véhicules légers français	23 831	- 19,1	5,8	5,0	- 10,2
	VP et VUL étrangers	1 098	- 34,4	9,3	25,4	- 10,2
	Total véhicules légers	24 929	- 19,8	5,9	5,7	- 10,2
	Poids lourds	8 513	- 8,5	6,9	0,5	- 1,7
	Bus et cars	812	- 26,4	14,8	6,8	- 9,7
	Total véhicules lourds français	9 325	- 10,1	7,5	1,0	- 2,4
	Véhicules lourds étrangers	3 559	- 9,9	7,6	0,8	- 2,2
	Total véhicules lourds	12 884	- 10,1	7,6	0,9	- 2,4
Total consommation routière de gazole	37 813	- 16,6	6,5	4,0	- 7,7	
Livraison de carburants						
	Essence	13 058	-13,6	21,0	10,6	15,6
	Gazole	36 231	-15,4	11,0	-0,5	-6,6

Champ : Consommation de carburants : France ; livraison de carburants : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP