MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

DATA LAB

TRANSPORT

Bilan annuel des transports en 2019 : bilan de la circulation

NOVEMBRE 2020

STATISTIQUE PUBLIQUE

Bilan de la circulation

— En 2019, la circulation routière en France métropolitaine se stabilise et atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres. Les voitures et les véhicules utilitaires légers français et étrangers réalisent 92 % du trafic. En 2019, 28,5 % de la circulation des voitures a été réalisée par des véhicules essence (23,6 % en 2016) et 70,6 % par des véhicules diesel (75,8 % en 2016). Les autres motorisations (GPL, électriques, hybrides rechargeables) représentent moins de 1 % du trafic des voitures immatriculées en France en 2019. Une voiture immatriculée en France métropolitaine a roulé en moyenne 12 200 km dans l'année et un véhicule utilitaire léger 14 700 km. Les véhicules lourds immatriculés en France roulent beaucoup plus : 44 400 km pour un poids lourd et 34 300 pour un bus ou car. Avec 3 millions d'immatriculations en 2019, le marché des véhicules neufs croît de 3,2 % sur un an, après + 2,1 % en 2018.
Les livraisons de supercarburant sont en hausse (+ 7,3 % en 2019 après + 3,8 % en 2018) et celles de gazole reculent (- 1,9 % en 2019 après - 3,5 % en 2018).

Contributeurs :

Nathalie Guillon
Guillaume Wemelbeke
François Dubujet

>

G1. Bilan de la circulation routière

En 2019, la circulation routière en France métropolitaine se stabilise et atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres. Les voitures et les véhicules utilitaires légers français et étrangers réalisent 92 % du trafic. Les deux tiers de la circulation s'effectuent sur les routes départementales et locales. Une voiture immatriculée en France métropolitaine a roulé en moyenne 12 200 km dans l'année et un véhicule utilitaire léger 14 700 km. Les véhicules lourds immatriculés en France roulent beaucoup plus : 44 400 km pour un poids lourd et 34 300 pour un bus ou car.

Rebasement du bilan de la circulation

En 2020, le bilan de la circulation a été partiellement « rebasé ». Il s'appuie, à présent, principalement sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES (RSVERO), qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. Ce nouveau dispositif apporte une connaissance très fine et nouvelle du parc roulant, permet une meilleure estimation des kilométrages parcourus, et ce, pour chaque type de véhicule routier (hors deux roues, qui ne font pas l'objet de contrôles techniques).
En s'appuyant sur cette nouvelle source d'informations, la circulation routière totale est ainsi révisée à la hausse de 2,7 % pour l'année 2018, soit 623 Mds de véh-km (contre 606 Mds dans l'ancienne base). Pour les voitures particulières diesel, malgré des parcours moyens revus à la baisse, la circulation est révisée à la hausse en raison du relèvement du parc. De même, la circulation des poids lourds est revue à la hausse. A contrario, la circulation des véhicules utilitaires légers est révisée à la baisse, du fait notamment des parcours moyens.
Les données disponibles dans ce rapport correspondent aux années 2012-2019, qui ont été recalculées en nouvelle base selon la même méthodologie. Les données des années antérieures, publiées précédemment, ne sont pas directement comparables. Elles seront ré-estimées ultérieurement en nouvelle base et devraient être disponibles en 2021.

QUASI-STABILITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2019

En 2019, la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres, soit plus de 2 000 fois l'aller-retour entre la Terre et le soleil. En hausse continue entre 2014 et 2018 (+ 0,8 % en moyenne par an), la circulation se stabilise en 2019 (+ 0,1 % après + 0,4 % en 2018). Les véhicules étrangers réalisent près de 7 % du trafic. Cette part est stable depuis 2017. La circulation en France métropolitaine est essentiellement réalisée par les voitures et véhicules utilitaires légers. Ils réalisent 92 % du trafic, part stable depuis 2012. La part des poids lourds, avec 35 milliards de véhicules-kilomètres, est de 5,6 %. Le pavillon étranger représente environ 26 % du trafic poids lourds. Le poids des autobus et autocars est relativement modeste dans le trafic (0,5 %), tout comme celui des deux-roues (1,9 % de la circulation).

LA CIRCULATION AUGMENTE SUR LE RÉSEAU NATIONAL AUTOROUTIER ET INTERURBAIN ET DIMINUE SUR LE RÉSEAU LOCAL

Un tiers de la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine s'effectue sur le réseau national, autoroutier, interurbain et autres routes nationales. La circulation sur le réseau national augmente de 1,6 % en 2019, après une légère baisse en 2018 (- 0,2 %). Elle augmente sur les autoroutes concédées (+ 2,1 %) et sur les autoroutes et voies rapides interurbaines du réseau non concédés (+1,7 %) tandis qu'elle diminue légèrement sur les autres routes nationales (- 0,7 %). La circulation sur les routes départementales et locales se replie en 2019 (- 0,7 % après + 0,8 % en 2018).

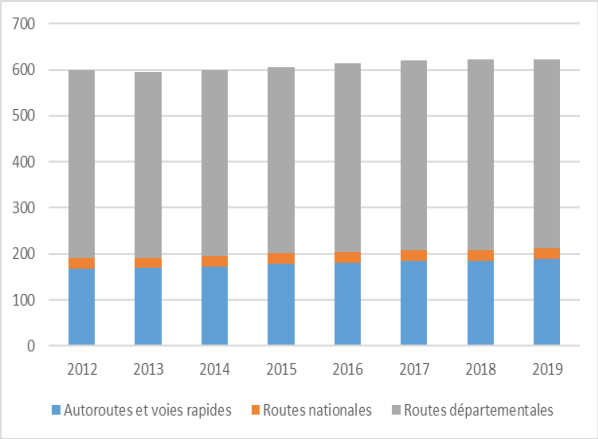
Figure G1-1 **Circulation routière en métropole**
Niveau : parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/2014	2019	2017	2018	2019	2019/2014
Véhicules légers						**584,7**	**0,8**	**0,4**	**0,1**	**0,7**
Voitures particulières	**12 223**	**-1,0**	**-0,9**	**-0,2**	**-0,4**	**485,7**	**0,7**	**0,0**	**-0,2**	**0,6**
essence	8 920	1,6	2,5	3,1	2,1	144,7	5,3	6,7	7,4	4,8
diesel	14 392	-1,2	-1,2	-0,4	-0,7	337,4	-0,8	-2,5	-3,2	-1,0
dont VP et VUL étrangers	-	-	-	-	-	33,2	7,2	3,7	0,8	2,2
Deux-roues motorisés	**3 016**	**0,2**	**-0,2**	**0,0**	**0,1**	**11,3**	**0,6**	**0,6**	**0,0**	**0,5**
Véhicules utilitaires légers (hors VP/VUL étranger)	**14 678**	**-0,8**	**0,5**	**2,9**	**0,3**	**87,6**	**1,5**	**2,7**	**1,5**	**1,5**
essence	9 228	9,7	16,7	29,8	11,8	2,0	7,4	16,9	25,6	8,7
diesel	14 875	-1,2	0,1	2,2	0,0	84,6	1,3	2,4	0,8	1,3
Véhicules lourds	**43 057**	**0,8**	**0,0**	**-0,8**	**0,3**	**38,3**	**3,0**	**0,8**	**0,0**	**1,4**
Poids lourds	44 437	0,9	-0,1	-0,6	0,3	34,9	3,3	0,7	-0,1	1,4
Bus et cars	34 263	-0,1	0,4	-2,0	-0,2	3,4	0,3	1,5	0,0	0,8
dont véhicules lourds étrangers	-	-	-	-	-	9,2	7,0	-2,7	0,2	2,2
Ensemble	**12 248**	**-0,8**	**-0,6**	**0,2**	**-0,2**	**623,0**	**1,0**	**0,4**	**0,1**	**0,8**

Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, Bilan de la circulation, données provisoires*

Figure G1-2 **Circulation routière par réseau routier**

En milliards de véhicules-kilomètres



Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, Bilan de la circulation, données provisoires*

Figure G1-3 **Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France**
Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/2014
Voitures particulières	**37 728**	1,3	0,6	0,0	0,9
dont essence	14 756	3,3	4,1	4,4	2,9
dont Diesel	22 636	0,0	-1,5	-2,8	-0,4
dont autres carburations	336	8,6	9,9	12,3	8,5
Véhicules utilitaires légers	**5 967**	2,4	2,2	-1,4	1,2
dont essence	222	-2,1	0,2	-3,2	-2,7
dont Diesel	5 691	2,5	2,2	-1,4	1,3
dont autres carburations	55	8,6	9,9	12,3	9,7
Véhicules lourds	**686**	1,0	1,5	0,7	0,7
dont poids lourds	593	1,0	1,6	0,5	0,6
dont bus et cars	93	1,0	1,4	1,9	1,1
Autres véhicules	**3 760**	0,3	0,8	0,0	0,4
Total véhicules usuels	**48 142**	1,3	0,9	-0,2	0,9

Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, Rsvero, données provisoires*

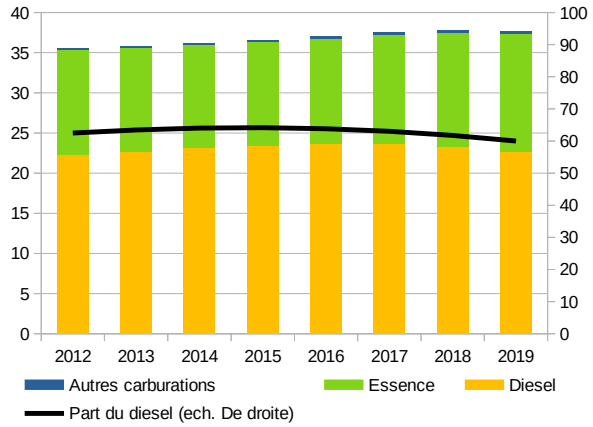
CIRCULATION DES VÉHICULES LÉGERS IMMATRICULÉS EN FRANCE

Quasi-stabilité du trafic des voitures depuis 2016

En 2019, le parc moyen de voitures est de 37,7 millions. Ces voitures ont réalisé 461 milliards de véhicules-kilomètres, dont environ 2 % à l'étranger. Depuis 2016, le trafic des voitures est quasi stable. Néanmoins, de profondes mutations du parc et donc de la circulation s'opèrent. En effet, sous l'impulsion des politiques publiques favorisant les véhicules moins polluants, la part des voitures diesel dans le parc a nettement reculé depuis 2016 en faveur des voitures à essence. En conséquence, le trafic des voitures essence augmente de 6,4 % par an entre 2016 et 2019, tandis que la circulation des voitures diesel diminue de 2,4 % par an sur la même période. Ainsi, en 2019, 28,5 % de la circulation des voitures a été réalisée par des véhicules essence (23,6 % en 2016) et 70,6 % par des véhicules diesel (75,8 % en 2016). Les autres motorisations (GPL, électriques, hybrides rechargeables) représentent moins de 1 % du trafic des voitures immatriculées en France en 2019.

Figure G1-4 **Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation**

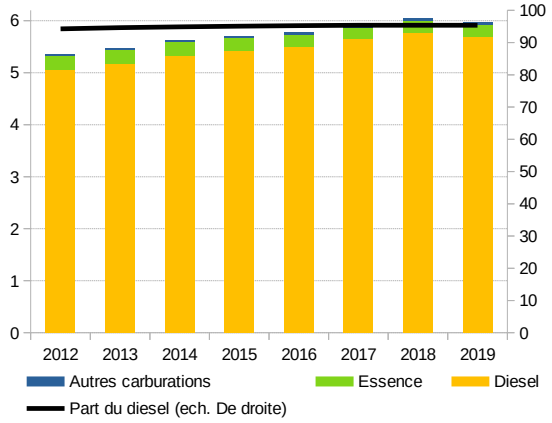
Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, Rsvero données provisoires*

Figure G1-5 **Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation**

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, Rsvero données provisoires*

Hausse soutenue du trafic des véhicules utilitaires légers (VUL)

En 2019, le parc moyen de VUL immatriculés en France est de 6 millions. Ces VUL ont réalisé 87,6 milliards de véhicules-kilomètres en France et à l'étranger. Les camionnettes représentent 76 % du trafic VUL, les « dérivés VP » - voitures aménagées pour le transport de matériel (sans banquette arrière) – en réalisent 18,0 %. Les 6 % restants sont effectués par les véhicules automoteurs spécialisés (VASP) composés de camping-cars, vans, ambulances, camionnettes de pompier ou autres *food-trucks*.

En 2019, le trafic des VUL immatriculés en France augmente de 1,5 %, au même rythme que celui observé sur les cinq dernières années. La quasi-totalité de la circulation des VUL est imputable à des VUL roulant au diesel (96 % en 2019). Un véhicule utilitaire léger immatriculé en France métropolitaine a roulé en moyenne 14 700 km en 2019.

Stabilité du trafic des véhicules lourds

En 2019, le parc moyen de véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) immatriculés en France est de 686 000, en hausse de 0,7 % par rapport à 2018. Ils ont réalisé 29,1 milliards de véhicules-kilomètres en 2019 comme en 2018. Ce trafic est imputable à près de 90 % aux poids lourds.

En 2019, le parcours moyen des véhicules lourds immatriculés en France recule : il est de 44 400 km pour les poids lourds, contre 44 700 en 2018 et de 34 300 pour les bus et cars contre 35 000 en 2018.

G2. Immatriculations de véhicules neufs

Avec 3 millions d'immatriculations en 2019, le marché des véhicules neufs croît de 3,2 % sur un an, après + 2,1 % en 2018. Les ventes de voitures particulières, qui représentent près des trois-quarts de ce marché, ralentissent (+ 1,6 % après + 2,8 % en 2018). La croissance est portée par les véhicules utilitaires (camionnettes et camions : + 6,1 %, comme en 2018) et les motocyclettes (+ 10,1 %, après + 7,5 % en 2018). Les ventes de tracteurs routiers gagnent 2,5 % et atteignent leur point le plus haut depuis 1990, avec 30 700 unités. S'agissant des motorisations des voitures particulières neuves, le diesel poursuit son recul au profit de l'essence, mais aussi des énergies alternatives, dont la part de marché dans les immatriculations s'élève à 7,7 % en 2019 contre 6,4 % en 2018.

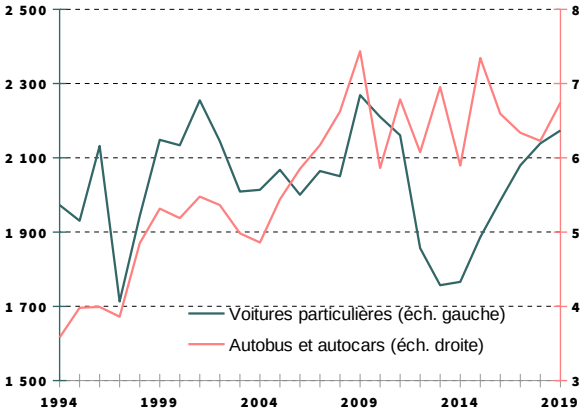
LA CROISSANCE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES RALENTIT

Le marché des voitures particulières neuves est en hausse continue depuis 2014, après quatre années de repli. Il atteint 2,17 millions d'immatriculations en 2019 et retrouve ainsi son niveau de 2011, après avoir été au plus bas en 2013 (1,76 million). Le ralentissement de la croissance observé en 2017 et 2018 sur ce marché se confirme en 2019 : les ventes de voitures particulières neuves ont progressé de 1,6 %, après + 2,8 % en 2018 et + 4,8 % en 2017.

En matière de motorisations, le diesel poursuit sa chute : sa part dans les immatriculations de voitures neuves a été divisée par deux en 6 ans, passant de 66,5 % en 2013 à 33,9 % en 2019. Cette baisse profite essentiellement aux moteurs essence, dont le volume de ventes gagne 7,9 % en 2019, soit une septième année consécutive de hausse (après + 18,2 % en 2018, et + 16,5 % en moyenne annuelle entre 2014 et 2019). Toutefois, bien que leur part de marché gagne plus de 3 points à 58,3 %, la progression des motorisations essence est moins marquée en 2019 que les années précédentes. En effet, les motorisations alternatives aux moteurs thermiques commencent à émerger. En 2019, avec 167 400 unités, elles représentent 7,7 % des ventes de voitures, dont 4,9 % pour les hybrides non rechargeables, 0,9 % pour les hybrides rechargeables et 1,9 % pour les électriques.

Les émissions moyennes de CO_2 des voitures neuves restent stables en 2019, avec 111,5 g/km contre 111,6 g/km en 2018. La croissance des immatriculations de voitures à motorisations alternatives, faiblement émettrices, explique cette stabilité, malgré l'augmentation des immatriculations de voitures à moteur essence, plus fortement émettrices de CO_2. La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique, principalement des voitures électriques, est de 2,0 %, en hausse de 0,4 point par rapport à 2018. Du fait du durcissement du barème applicable au 1er janvier 2019, la part des voitures neuves affectées d'un malus augmente de 7,4 points en 2019 et s'établit à 34,8 %.

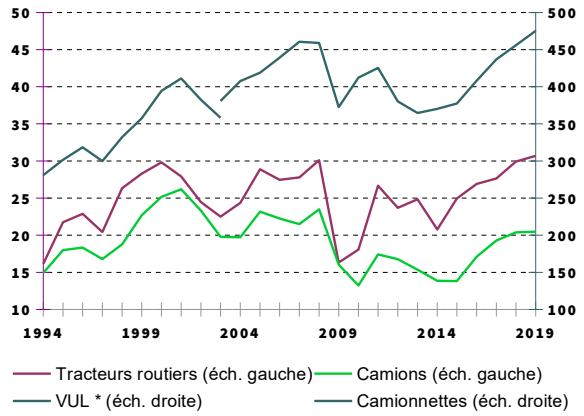
Figure G2-1 **Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs**
En milliers



Champ : France métropolitaine.

***Source** : SDES, RSVERO*

Figure G2-2 **Immatriculations de véhicules utilitaires neufs (légers et lourds de transport de marchandises)**
En milliers



** depuis 2003, les VUL comprennent les VASP <= 3,5 tonnes*
Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, RSVERO*

Les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricycles et quadricycles, sont en hausse de 10,1 % en 2019. Ce marché est tiré par les ventes de motocyclettes de moyenne cylindrée (+ 17,9 %) et de petite cylindrée (+ 12,9 %). Les ventes de quadricycles à moteur (type quad) sont de nouveau en baisse en 2019

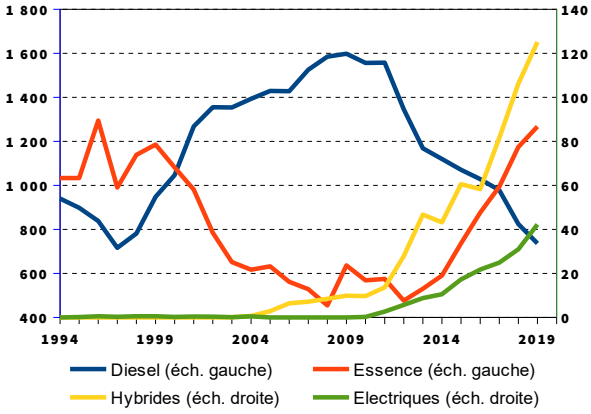
(- 8,7 %), tandis que les tricycles gagnent 7,6 %. Quant aux immatriculations de cyclomoteurs, après leur forte chute en 2018, elles se redressent à 90 600 unités en 2019 (+ 24,1 %).

LA PROGRESSION DES IMMATRICULATIONS D'UTILITAIRES SE POURSUIT

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers continuent de croître, avec une hausse de 4,3 % après + 4,4 % en 2018. Ce marché a augmenté en moyenne de 5,1 % par an depuis 2014 et le nombre d'immatriculations (475 400) atteint son point le plus haut en 2019. Les ventes de poids lourds, destinés au transport de marchandises, ralentissent nettement : + 1,7 % en 2019, contre + 8,1 % en moyenne sur la période 2014-2019. En 2019, comme en 2018, la hausse est plus marquée pour les immatriculations de tracteurs routiers (+ 2,5 %) que pour celles de camions (+ 0,4 %). Avec 6 700 véhicules immatriculés (+ 8,3 %), 2019 a été une bonne année pour le marché des autobus et autocars, après 3 années de baisse (- 5,3 % par an sur la période 2016-2018). Pour chacune de ces catégories de véhicules, des motorisations alternatives se développent progressivement pour remplacer le gazole : les moteurs électriques pour les autobus, le gaz naturel pour les autobus, les camions et les tracteurs routiers.

Figure G2-3 **Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisation**

En milliers



Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, RSVERO*

Figure G2-4 **Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs**

Niveau en milliers (*), évolutions en %

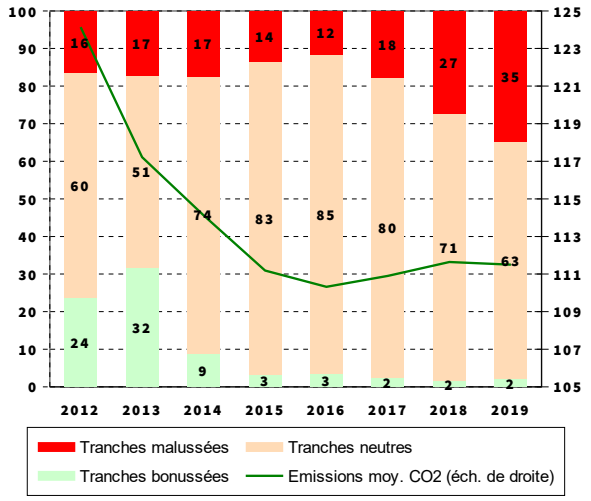
	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2014 - 2019
Cyclomoteurs	90,6	15,7	-32,3	24,1	-1,7
Motocycles	202,3	-6,5	7,5	10,1	2,8
Voitures particulières	2 173,9	4,8	2,8	1,6	4,2
dont électriques	42,3	14,5	24,2	36,6	31,9
dont hybrides	125,1	39,9	30,3	17,8	23,7
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	475,4	7,1	4,4	4,3	5,1
Véhicules lourds de transport de marchandis	51,2	6,7	7,2	1,7	8,1
dont camions	*20,5*	*12,8*	*5,7*	*0,4*	*8,1*
dont tracteurs routiers	*30,7*	*2,8*	*8,2*	*2,5*	*8,1*
VASP > 3,5 t	5,4	8,9	21,8	-7,4	5,1
Autobus et autocars	6,7	-3,9	-1,7	8,3	2,7
TOTAL	**3 005,5**	4,8	2,1	3,2	4,1

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

Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, RSVERO*

Figure G2-5 **Répartition des ventes de voitures neuves par tranches de bonus-malus et émissions de CO_2**

Part en %, gramme de CO_2 par kilomètre



Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, RSVERO*

Figure G2-6 **Nombre d'immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL et répartition par motorisation**

En unités, part en %

Genre de véhicule et énergie	2015	2016	2017	2018	2019
Autobus	**2 050**	**1 709**	**1 665**	**1 652**	**1 888**
Gazole	68,0	52,9	64,6	64,0	51,1
Hybride	20,2	30,3	13,3	16,3	10,5
Electricité	2,5	4,7	4,9	4,1	13,1
Gaz naturel	9,3	12,2	17,3	15,6	23,9
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Autocars	**5 281**	**4 875**	**4 659**	**4 542**	**5 102**
Gazole	100,0	99,4	98,8	98,5	96,9
Autre	0,0	0,6	1,2	1,5	3,1
Camions yc. VASP	**18 035**	**21 513**	**24 104**	**26 262**	**26 451**
Gazole	99,0	98,4	97,6	96,9	96,2
Gaz naturel	0,7	1,1	1,9	2,3	2,9
Autre	0,3	0,5	0,5	0,8	0,9
Tracteurs routiers	**24 946**	**26 905**	**27 653**	**29 933**	**30 816**
Gazole	99,7	99,4	98,4	98,2	97,5
Gaz naturel	0,3	0,6	1,6	1,8	2,4
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
VUL	**377 326**	**408 042**	**436 929**	**456 302**	**487 433**
Gazole	97,1	96,8	95,9	94,1	93,2
Essence	1,4	1,6	2,4	3,8	4,5
Electricité	1,3	1,4	1,4	1,8	1,6
Autre	0,2	0,3	0,4	0,4	0,7

Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, RSVERO*

G3. Consommation de carburants routiers

En 2019, les livraisons de supercarburants continuent d'augmenter (+ 7,3 %) alors que celles de gazole ont baissé (- 1,9 %). Entre 2014 et 2019, les livraisons ont diminué de 0,9 % en moyenne annuelle pour le gazole et se sont accrues de 4,0 % pour les supercarburants. Après deux années de hausse, les prix des carburants se stabilisent à haut niveau. La consommation de gazole pour usage routier diminue de 1,5 % et celle d'essence continue sa forte progression (+ 6,1 %). La consommation unitaire moyenne des véhicules essence continue de diminuer tandis que celle des véhicules diesel augmente pour les voitures et VUL et diminue pour les poids lourds.

Rebasement du bilan de la circulation

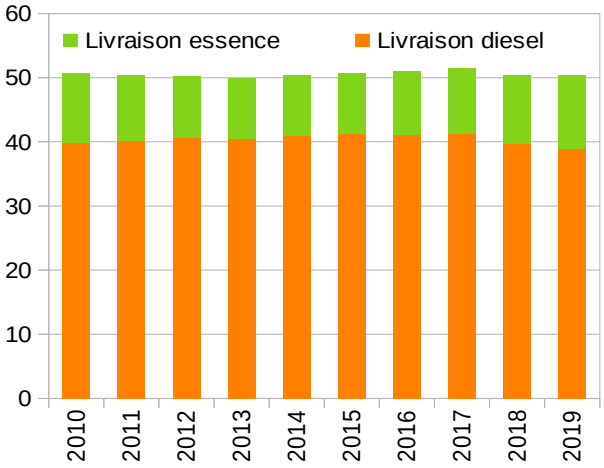
En 2020, le bilan de la circulation a été partiellement « rebasé ». Une des conséquences est la révision à la hausse de la circulation des véhicules diesel et donc de la consommation totale de diesel par la route, elle-même révisée à la hausse de 6 % pour l'année 2018. La consommation d'essence par la route est révisée à la baisse de 2,4 % pour l'année 2018. À ce stade, la méthodologie des niveaux de consommation unitaire n'a pas encore été réexaminée, mais le sera dans un second temps en 2021. Ceci aura pour conséquence de réviser une seconde fois le niveau des consommations de carburants par la route.

STABILISATION DES PRIX DES CARBURANTS À HAUT NIVEAU

Après une hausse amorcée au 1er trimestre 2016, le prix du baril de pétrole en dollar s'est contracté en novembre et décembre 2018, puis s'est stabilisé en 2019. Le prix moyen du baril s'élève à 64 dollars en 2019, soit une baisse de 9,3 % par rapport à 2018. La variation du prix moyen du baril en euro est un peu moins forte (- 4,4 %). Les prix à la pompe restent stables pour le gazole et pour le super et augmentent de 4,3 % pour le GPL. Ainsi, en 2019, le prix du gazole reste à un niveau historiquement haut.

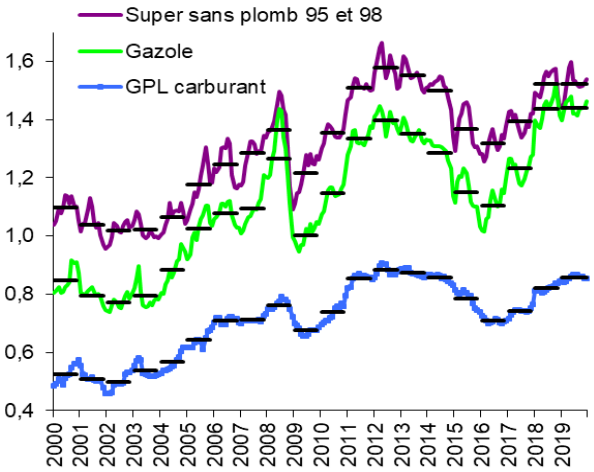
En moyenne en 2019, les prix du gazole et de l'essence (TTC) présentent une relative stabilité dans tous les pays européens. En Allemagne, les prix du gazole et de l'essence diminuent respectivement de 1,7 % et 1,8 %, tandis qu'ils augmentent en Espagne (resp. + 1,0 et + 0,6 %). Au Royaume-Uni et en Suisse, les prix des carburants exprimés en euro présentent une hausse un peu plus marquée, du fait de l'appréciation de la livre sterling et du franc suisse par rapport à l'euro. Les prix des carburants, par rapport à la France, restent plus bas au Luxembourg, en Espagne et en Allemagne.

Figure G3-1 **Livraisons annuelles de carburants**
En millions de m³



***Source** : CPDP*

Figure G3-2 **Prix des carburants à la pompe (France)**
€/litre



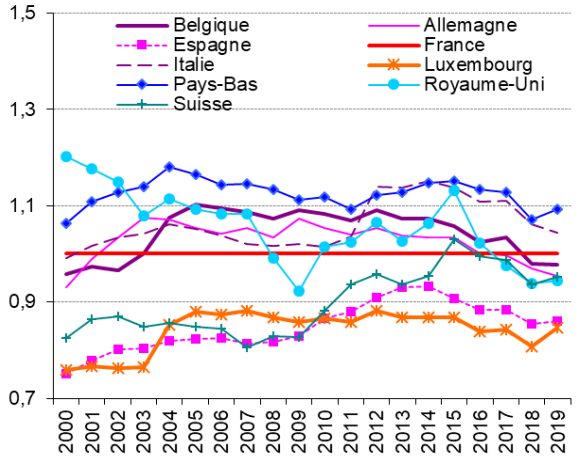
Note : En trait noir horizontal, moyenne annuelle.
***Sources** : SDES, d'après DGEC et CPDP,*

AUGMENTATION DES LIVRAISONS POUR LES SUPERCARBURANTS ET BAISSE POUR LE GAZOLE

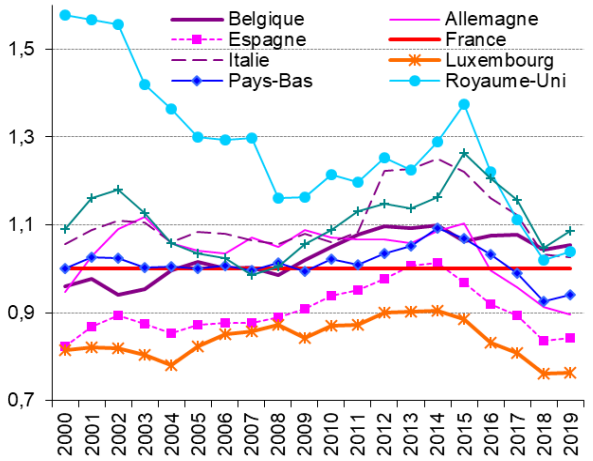
En 2019, les livraisons de supercarburants augmentent (+ 7,3 %) du fait de l'accroissement du parc de voitures essence (+ 4,4 %) et de la hausse de leur parcours moyen (+ 3,1 %). Celles de gazole reculent pour la seconde année (- 1,9 % en 2019), sous l'effet de la baisse de la circulation des voitures particulières diesel (- 3,2 %).

Figure G3-3 **Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français**

Supercarburants Prix TTC rapportés aux prix français (€/litre)



Gazole Prix TTC rapportés aux prix français (€/litre)



***Source** : Agence internationale de l'énergie*

VIVE HAUSSE DE LA CONSOMMATION D'ESSENCE PAR LA ROUTE ET BAISSE DU DIESEL

En 2019, la consommation unitaire moyenne est estimée à 6,1 litres aux 100 km pour les voitures particulières diesel contre 7,1 litres pour les voitures à essence. Elle diminue de 1,1 % pour les voitures particulières essence mais augmente pour les voitures diesel (+ 0,5 %). En moyenne annuelle sur cinq ans, la consommation unitaire diminue pour les deux types de motorisation (- 0,5 % pour le diesel et - 0,9 % pour l'essence). La consommation unitaire des véhicules lourds diminue de 1,2 % en 2019. Compte-tenu des évolutions de trafics, la consommation totale de gazole par la route diminue pour la seconde année consécutive (- 1,5 % en 2019 et - 1,7 % en 2018), tandis que la consommation d'essence progresse vivement depuis 2016 (+ 6,1 % en 2019 après + 4,7 en 2018).

Figure G3-4 **Consommation de carburant par type de véhicules**

Niveau en milliers de m³ et en litre au 100 kilomètres, évolutions annuelles en %

	Consommation totale					Consommation unitaire				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	**2017**	**2018**	**2019**	**2019/2014**	**2019**	**2017**	**2018**	**2019**	**2019/2014**
Voitures particulières (yc étrangers)	**30 775**	**1,2**	**-0,9**	**0,1**	**0,1**	**6,3**	**0,5**	**-0,9**	**0,3**	**-0,5**
essence	10 330	5,9	4,8	6,2	3,9	7,1	0,6	-1,8	-1,1	-0,9
diesel	20 445	-0,6	-3,4	-2,7	-1,5	6,1	0,2	-1,0	0,5	-0,5
Deux-roues motorisés	**566**	**0,5**	**0,0**	**0,0**	**0,5**	**5,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
véhicules utilitaires légers	**7 602**	**1,5**	**1,6**	**2,2**	**1,0**	**8,7**	**0,0**	**-1,2**	**0,7**	**-0,6**
essence	157	7,8	15	24	7,8	7,7	0,6	-1,8	-1,2	-0,9
diesel	7 445	1,4	1,4	1,8	0,9	8,8	0,2	-1,0	1,0	-0,4
véhicules lourds (yc étrangers)	**12 393**	**3,5**	**-0,4**	**-1,4**	**0,4**	**32,7**	**0,5**	**-0,9**	**-1,2**	**-0,8**
PL marchandises	11 414	3,7	-0,4	-1,4	0,5	32,9	0,5	-0,9	-1,2	-0,8
bus et cars	980	0,5	0,3	-1,3	-0,4	30,5	0,6	-0,9	-1,2	-0,9
dont véhicules étrangers	***5 212***	**7,6**	**-1,1**	**-0,2**	**1,5**	**12,3**	**0,4**	**-1,2**	**0,0**	**-0,7**
VP+VUL étrangers	*2 302*	7,7	2,4	0,8	1,5	6,9	0,4	-1,2	0,0	-0,6
Véhicules lourds étrangers	*2 910*	7,6	-3,6	-1,0	1,4	31,6	0,6	-1,0	-1,2	-0,8
Ensemble (usages route)	**51 336**	**1,8**	**-0,4**	**0,0**	**0,3**	**8,3**	**0,9**	**-0,8**	**0,1**	**-0,4**
essence	11 053	5,6	4,7	6,1	3,8	7,0	0,7	-1,5	-0,9	-0,7
diesel	40 283	0,9	-1,7	-1,5	-0,5	8,8	1,1	-0,3	0,8	-0,1
consommation hors route	**976**	**6,2**	**-1,7**	**1,4**	**0,8**					
essence	559	1,1	0,7	0,6	0,7					
diesel	417	13,6	-4,9	2,1	0,9					
Livraisons de carburant	**50 421**	**0,9**	**-2,0**	**0,1**	**0,1**					
essence	11 388	4,1	3,8	7,3	4,0					
diesel	39 032	0,1	-3,5	-1,9	-0,9					
Solde aux frontières et ajustement statistique	**1 884**									
essence	224									
diesel	1 660									

Champ : France métropolitaine. ***Sources** : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP*

Conditions générales d'utilisation
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1er juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : novembre 2020
ISSN : 2557-8138 (en ligne)

Directeur de la publication : Béatrice Sédillot
Coordinatrice éditoriale : Laurianne Courtier

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

STATISTIQUE
PUBLIQUE