

partie G

Bilan de la circulation

— En 2020, dans le contexte des restrictions de déplacements liées à la pandémie, la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine chute de 16,9 % et atteint 511,2 milliards de véhicules-kilomètres. La baisse est plus marquée pour les véhicules légers, principalement les voitures, que pour les véhicules lourds. Une voiture immatriculée en France métropolitaine a roulé en moyenne 9 900 kilomètres dans l'année, et un véhicule utilitaire léger 12 800 kilomètres. Ces distances moyennes étaient respectivement de 11 900 kilomètres et 14 000 kilomètres en 2019. Les véhicules lourds roulent davantage : 41 500 kilomètres en moyenne pour les poids lourds en 2020 et 25 900 pour les autobus et autocars. La circulation des voitures et VUL étrangers chute de 31,5 % et leur part dans la circulation intérieure se replie à 4,5 % en 2020 contre 5,3 % en 2019. Moins impactés que les véhicules légers par les restrictions de circulation, les poids lourds du pavillon étranger connaissent une baisse plus modérée de leur circulation (- 6,0 %). Leur part dans la circulation intérieure augmente ainsi légèrement (+ 0,2 point) pour s'établir à 2,0 % en 2020.

En 2020, le marché de l'automobile neuve est également marqué par la crise sanitaire, avec une chute des ventes de voitures neuves de 25 % par rapport à 2019. Il évolue fortement dans sa composition, avec l'essor des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence). Ainsi, pour la première fois, les ventes de voitures électriques dépassent les 100 000 unités.

Enfin, la chute du trafic routier entraîne mécaniquement une chute des consommations et des livraisons de carburants. Les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer. L'importante baisse de la demande en carburants a entraîné une forte diminution du prix du baril de pétrole ainsi que des prix à la pompe.



G1. Bilan de la circulation routière

En 2020, en France métropolitaine, la circulation routière a diminué de 16,9 %, suite aux restrictions de déplacements prises par le gouvernement pour réduire l'impact de l'épidémie de Covid-19. La baisse de la circulation est beaucoup plus marquée pour les véhicules destinés au transport des personnes (voitures, autocars et VUL utilisés par des particuliers) que pour les véhicules principalement destinés aux transports de marchandises ou matériels professionnels (poids lourds et véhicules utilitaires utilisés par des professionnels).

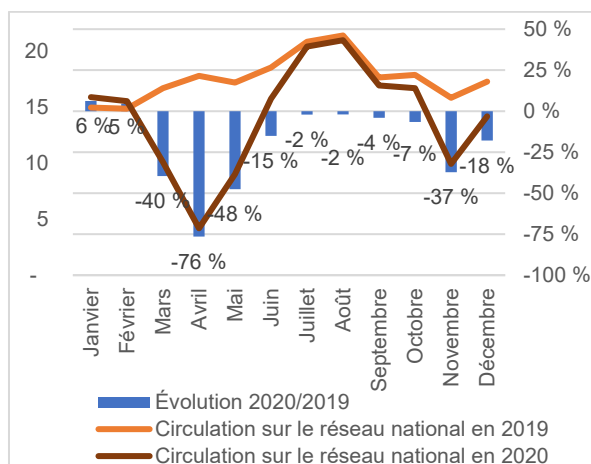
EFFONDREMENT DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU NATIONAL LORS DES DEUX CONFINEMENTS DE 2020

Selon le Cerema, sur le réseau routier national (y compris autoroutier), l'année a commencé sur une hausse de la circulation de 6 % en janvier 2020 par rapport à janvier 2019 et de 5 % en février 2020 par rapport à février 2019 (figure G1-1). L'annonce du confinement le 17 mars 2020 a eu un effet immédiat sur la circulation. La moitié du mois de mars 2020 s'est passée sans restrictions particulières et le trafic s'est contracté de 40 % par rapport au même mois de 2019. En avril 2020, pendant lequel le confinement a été total, la circulation s'effondre de 76 % par rapport à avril 2019. Le confinement ayant pris fin le 11 mai, la circulation baisse de 48 % en mai 2020 par rapport à mai 2019. Le trafic reprend ensuite légèrement en juin 2020 (- 15 % par rapport à juin 2019). La période de juillet à octobre 2020 retrouve un niveau plus proche de celui des années précédentes, bien que toujours inférieur. Le second confinement du 30 octobre au 11 décembre 2020 a eu un impact moindre que pour le premier, avec une baisse de 37 % de la circulation en novembre et de 18 % en décembre.

Sur l'ensemble de l'année 2020, le trafic sur le réseau routier national a diminué de 19,6 % (figure G1-2). Sur les autoroutes concédées la circulation diminue de 21,9 %, tandis que pour le réseau non concédé (autoroutes et routes nationales) la baisse est un peu moins forte (- 17,7 %). Le trafic sur le réseau départemental et communal (calculé par la différence entre le total de la circulation et le trafic du réseau national) serait en baisse de 15,5 % en 2020. Les trajets locaux auraient donc été un peu moins impactés que les trajets plus longs, ce qui est cohérent avec la nature des restrictions de circulation.

Figure G1-1 Évolution mensuelle de la circulation sur le réseau routier national

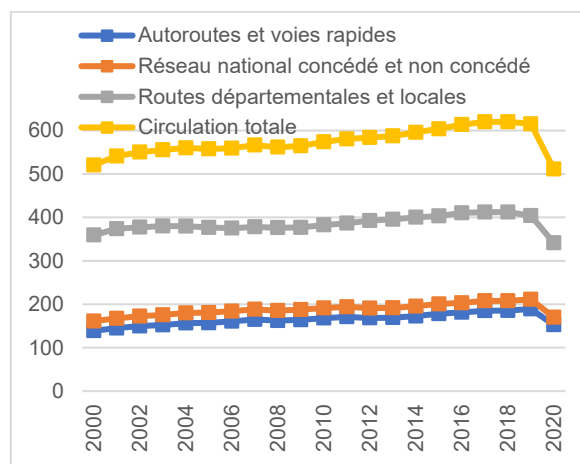
Niveau : circulation en milliards de véhicules-km, évolutions en %



Champ : France métropolitaine.
Sources : Cerema ; ASFA

Figure G1-2 Circulation routière par réseau routier

En milliards de véhicules-kilomètres



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

LA CIRCULATION DES VOITURES CHUTE, AINSI QUE CELLE DES VUL DES PARTICULIERS

En 2020, la circulation des voitures particulières (françaises et étrangères) en France métropolitaine (76 % de la circulation en 2020) chute de 18,6 % (figures G1-3, G1-4 et G1-5). Le trafic lié aux voitures immatriculées en France diminue de 17,6 % en 2020 par rapport à 2019, tandis que celui lié aux voitures et VUL étrangers diminue plus lourdement (- 31,5 %). La circulation des voitures diesel (- 20,9 %) baisse plus fortement que celle des voitures essence et autres motorisations (- 13,4 %). En effet, d'une part, le parc de voitures diesel continue de diminuer en 2020 (- 3,3 %), alors que le parc essence et autres énergies augmente de nouveau (+ 3,3 %) (figures G1-6 et G1-7). D'autre part, en dehors des effets des différents confinements de 2020, le kilométrage annuel moyen des voitures diesel était déjà tendancielle en baisse (- 0,9 % par an entre 2014 et 2019), sous l'effet du vieillissement du parc (10,5 ans en moyenne au 1^{er} janvier 2021 contre 10,2 ans au 1^{er} janvier 2020 et 8,6 ans au 1^{er} janvier 2015). Or plus un véhicule vieillit, moins celui-ci circule. *A contrario*, le kilométrage annuel des voitures essence était en hausse entre 2014 et 2019 (+ 1,4 % par an), sous l'effet du rajeunissement du parc (10,5 ans en moyenne au 1^{er} janvier 2021, contre 12,0 ans au 1^{er} janvier 2015).

Encore anecdotique il y a quelques années, le parc de voitures à motorisation alternative (électriques et hybrides rechargeables) progresse fortement (+ 47,2 % en 2020, après+ 29,1 % en 2019). Il représente 0,8 % du parc de voitures en circulation et de la circulation des voitures en 2020.

La circulation des véhicules utilitaires légers français (14 % de la circulation en 2020) diminue de 12,1 % en 2020. Les camionnettes représentent 78 % du trafic VUL en 2020, les « dérivés VP » (voitures aménagées pour le transport de matériel, sans banquette arrière) en réalisent 16 %. Les 6 % restants sont effectués par les véhicules automoteurs spécialisés (VASP) comme les camping-cars, ambulances, véhicules d'entretien de voiries, etc. En 2020, la circulation des camionnettes (- 9,7 %) diminue nettement moins que celle des « dérivés VP » (- 20 %) ou des camping-cars (- 23 %). La circulation des VUL dont l'utilisateur est un ménage ou un entrepreneur individuel (30 % de la circulation et 47 % du parc de VUL en 2020) diminue plus fortement (- 17,1 %) que celle des VUL dont l'utilisateur est une entreprise ou une administration (- 9,7 %).

Figure G1-3 Circulation routière en métropole

Niveau : parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

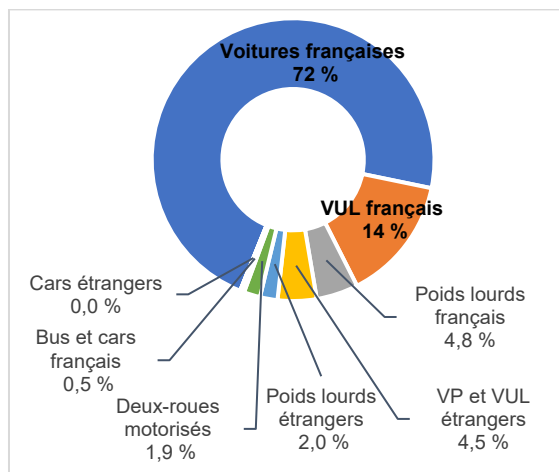
	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2020	2018	2019	2020	2020/2015	2020	2018	2019	2020	2020/2015
Véhicules légers						474,1	0,0	- 0,8	- 17,6	- 3,5
Voitures particulières	9 882	- 1,3	- 1,5	- 17,1	- 4,4	391,4	- 0,3	- 0,8	- 18,6	- 3,8
Diesel (y compris hybrides)	11 628	- 1,4	- 1,6	- 17,4	- 4,6	265,3	- 2,5	- 3,7	- 20,9	- 5,6
Essence et autres énergies	7 422	1,5	1,6	- 14,5	- 1,9	126,1	5,9	6,7	- 13,4	1,0
dont VP françaises	9 882	- 1,3	- 1,5	- 17,1	- 4,4	368,7	- 0,6	- 0,9	- 17,7	- 3,7
dont VP et VUL étrangers	-	-	-	-	-	22,8	3,7	0,8	- 31,5	- 5,1
Deux-roues motorisés	2 549	- 0,2	0,0	- 15,5	- 3,3	9,6	0,6	0,0	- 15,5	- 3,0
Véhicules utilitaires légers (hors VP et VUL étrangers)	12 842	- 0,5	0,5	- 8,4	- 1,9	73,1	1,4	- 0,9	- 12,1	- 1,9
Diesel (y compris hybrides)	13 162	- 0,6	0,3	- 8,4	- 2,0	71,4	1,3	- 1,1	- 12,2	- 1,9
Essence et autres énergies	6 265	4,3	9,6	- 5,4	2,1	1,7	5,9	7,4	- 7,1	1,2
Véhicules lourds						37,1	1,3	- 0,8	- 7,3	- 0,3
Poids lourds	41 498	0,5	- 1,9	- 5,0	- 0,9	34,7	1,3	- 0,8	- 5,5	0,1
Autobus et autocars	25 856	0,0	- 1,7	- 22,9	- 5,4	2,4	0,5	- 0,9	- 26,8	- 6,0
dont véhicules lourds étrangers	-	-	-	-	-	10,3	- 0,2	- 0,2	- 7,4	0,6
Ensemble des véhicules						511,2	0,0	- 0,8	- 16,9	- 3,3

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

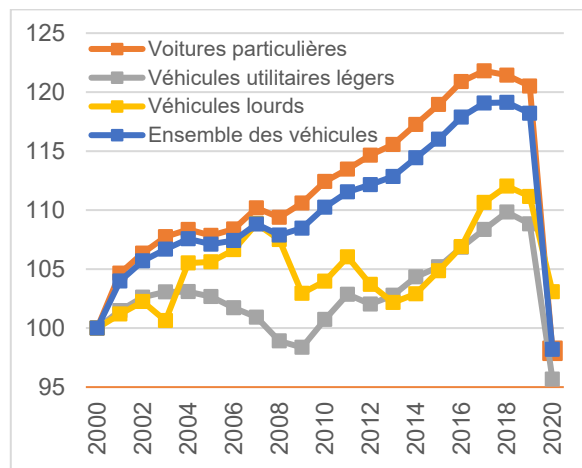
partie G : bilan de la circulation

Figure G1-4 Répartition de la circulation par type de véhicule en 2020
En %



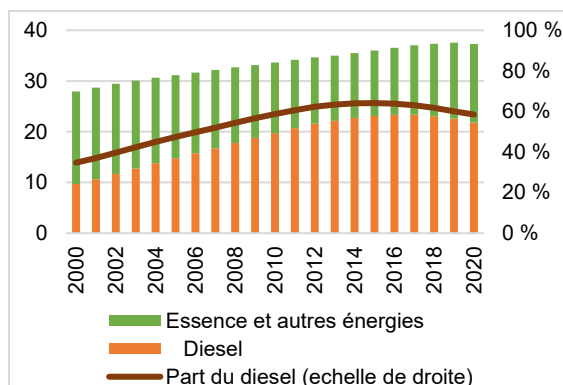
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-5 Circulation routière par type de véhicule
Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2000



Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.
Champ : France métropolitaine.
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 métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-7 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France
Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Voitures particulières	37 309	0,7	0,6	- 0,6	0,7
Diesel (y compris hybrides)	21 820	- 1,4	- 2,1	- 3,3	- 1,1
Diesel	21 746	- 1,4	- 2,2	- 3,3	- 1,2
Diesel hybrides non rechargeables	72	0,0	6,0	24,9	12,1
Diesel hybrides rechargeables	2	24,8	27,4	47,8	29,1
Essence et autres énergies	15 490	4,3	5,0	3,3	3,7
Essence	14 599	3,7	4,4	2,1	3,0
Essence hybrides non rechargeables	458	38,6	32,2	28,7	34,6
Essence hybrides rechargeables	105	27,3	23,4	44,7	26,5
GPL	144	- 4,0	- 4,1	- 2,4	- 3,5
Électrique	180	28,4	31,5	50,4	41,0
Autres énergies	3	3,2	5,8	10,6	4,7
Véhicules utilitaires légers	5 691	1,9	- 1,4	- 4,0	0,1
Diesel (y compris hybrides)	5 427	1,9	- 1,4	- 4,2	0,1
Diesel	5 426	1,9	- 1,4	- 4,2	0,1
Diesel hybrides	1	- 7,0	42,1	247,7	58,3
Essence et autres énergies	264	1,5	- 2,0	- 1,8	- 0,9
Essence	201	- 0,7	- 5,5	- 5,4	- 3,7
Essence hybrides	4	65,6	72,1	52,0	65,5
GPL	13	- 3,3	- 6,1	- 8,2	- 4,9
Électrique	43	20,1	19,8	14,9	20,6
Autres énergies	3	20,0	26,0	44,1	28,4
Poids lourds	589	1,5	0,9	- 0,3	0,7
Diesel	583	1,3	0,7	- 0,6	0,5
GNV	6	51,2	45,8	31,4	34,5
Autobus et autocars	90	0,8	0,6	- 0,6	0,5
Diesel	86	0,6	0,2	- 1,4	0,1
GNV	4	4,0	6,9	17,0	7,0
Ensemble des véhicules	43 679	0,9	0,3	- 1,1	0,6

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

UNE BAISSÉ MOINS FORTE DE LA CIRCULATION POUR LES POIDS LOURDS

La circulation des poids lourds, tous pavillons confondus, diminue de 5,5 % en 2020. Celle des poids lourds immatriculés en France diminue de 5,3 % tandis que la circulation intérieure des poids lourds étrangers en France, y compris transit, diminue de 6 %.

La circulation liée aux tracteurs routiers diminue un peu moins (- 4,3 %) que celle des camions (- 6,9 %).

La circulation des autobus et autocars, tous pavillons confondus, se contracte de 26,8 %. La circulation des autocars français chute de 32 %, et celle des autocars étrangers en France de 74 %. En revanche, la baisse de la circulation des autobus (42 % de la circulation des autobus et autocars) est moindre (- 7,9 %), les transports publics ayant continué à fonctionner lors des confinements.

Le parc de véhicules lourds roule très largement au diesel : 99 % du parc de poids lourds et 95 % du parc d'autobus et autocars. Néanmoins, les véhicules lourds roulant au GNV progressent fortement (+ 31,4 % en 2020 pour les poids lourds, + 17 % pour les autobus et autocars).

Rebasement du bilan de la circulation

En 2020 et 2021, le bilan de la circulation a été « 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 2,3 % pour l'année 2018, soit 620 Mds de véh-kilomètres (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.

Compte-tenu des données disponibles, il a été possible de mesurer le parc automobile et la circulation pour les années 2012 à 2020 en employant la même méthodologie. Les données 1990-2011 ont été rétro-polées en s'appuyant sur les évolutions de parc et de circulation de l'ancienne base du bilan de la [circulation](#).

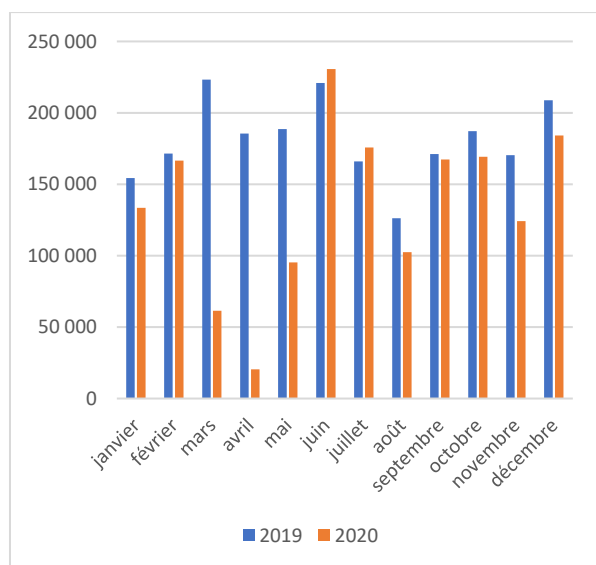
G2. Immatriculations de véhicules neufs

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, les ventes de véhicules neufs se sont fortement contractées (- 21,0 %). Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés, dont les 2/3 sont des voitures. Les ventes ont reculé pour tous les types de véhicules à l'exception des cyclomoteurs : - 25 % pour les voitures, - 15,9 % pour les VUL, - 25,7 % pour les camions et les tracteurs routiers et - 10,6 % pour les autobus et autocars. Les motorisations alternatives se sont fortement développées pour les voitures, atteignant 11 % du marché en 2020. La tendance est moins marquée pour les autres types de véhicules, à l'exception des autobus pour lesquels la motorisation diesel n'est plus prédominante pour la première fois.

ESSOR DES VENTES DE VOITURES NEUVES À MOTORISATIONS ALTERNATIVES DANS UN MARCHÉ EN FORTE BAISSSE

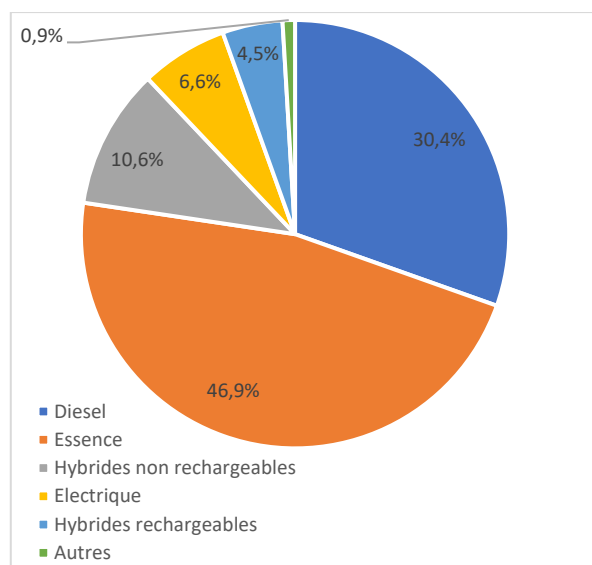
En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, les ventes de voitures neuves ont chuté de 25,0 % par rapport à 2019, avec 1 631 200 immatriculations contre 2 173 900 un an plus tôt. Les immatriculations ont chuté de 70 % lors du premier confinement de mars à mai (*figure G2-1*). Le second confinement, qui a débuté le 29 octobre pour s'achever le 15 décembre, a eu un impact plus faible sur les ventes de voitures. En dehors des périodes de confinement, les ventes de voitures neuves ont également été, chaque mois, moins nombreuses qu'en 2019, à l'exception des mois de juillet et août au cours desquels il y a probablement eu un effet de rattrapage.

Figure G2-1 Immatriculations de voitures neuves en 2019 et 2020
En unité



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES Rsvero

Figure G2-2 Motorisations des voitures neuves en 2020
En %



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES Rsvero

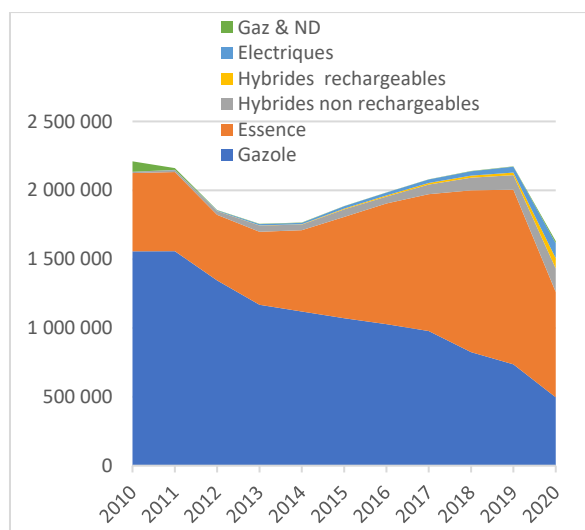
En 2020, le marché a fortement évolué dans sa composition, avec l'essor des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence) (*figure G2-2*). Alors que la part des motorisations alternatives n'atteignait pas 3 % des ventes en 2019, elle s'établit à 11,0 % en 2020. Les mesures incitatives pour l'achat d'un véhicule à faibles émissions ainsi que la nouvelle réglementation s'appliquant aux constructeurs automobiles ont probablement favorisé cet essor (*figure G2-4*). En 2020, 107 300 voitures électriques ont été immatriculées contre 42 300 en 2019 (+ 153,7 %). Leur part de marché s'établit à 6,6 %, en hausse de 4,6 points sur un an. La citadine d'un constructeur français est en tête des ventes de voitures électriques, et se hisse au 9^e rang des ventes avec 2,2 % de part de marché en 2020. Les ventes de voitures hybrides rechargeables s'élèvent à 74 200 en 2020 contre 18 700 en 2019. Leur part de marché a ainsi plus que quadruplé, passant de 0,9 % en 2019 à 4,5 % en 2020.

partie G : bilan de la circulation

La motorisation diesel, qui était la motorisation la plus fréquente des voitures neuves jusqu'en 2016, continue à perdre du terrain en 2020 (figure G2-3). Avec 496 300 immatriculations en 2020, la part de marché du diesel passe à 30,4 % après 33,9 % en 2019 et 38,5 % en 2018. Cette diminution de part de marché ne profite plus aux voitures à motorisation essence. En 2020, elles représentent 46,9 % des immatriculations neuves (756 500 voitures) après 58,3 % en 2019 et 55 % en 2018.

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

En unité

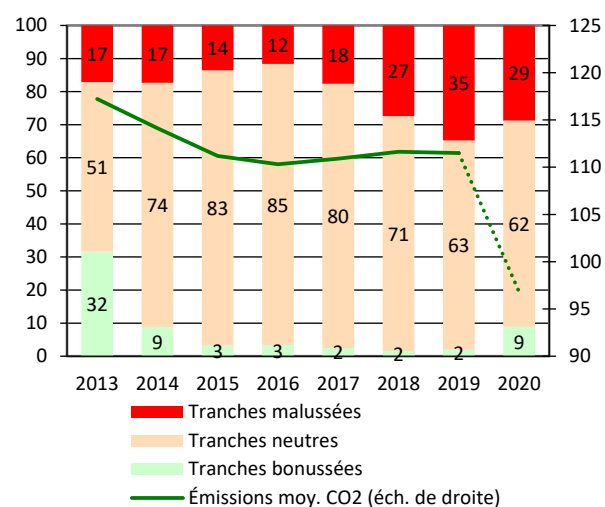


Champ : France métropolitaine.

Source : SDES Rsvero

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

Part en %, gramme de CO₂ par kilomètre



Note : les émissions moyennes de CO₂ sont exprimées en norme NEDC corrélée jusqu'en 2019, en norme WLTP à partir de 2020. Sur ce graphique la valeur 2020 a été convertie en norme NEDC corrélée afin de permettre les comparaisons.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Rsvero

BAISSE DES ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂

Les émissions moyennes de CO₂ (exprimées en norme NEDC corrélée¹) des voitures immatriculées en 2020 s'établissent à 96,8 g/km contre 111,5 g/km en 2019 (figure G2-4). Cette baisse marquée s'explique principalement par l'augmentation de la part des voitures électriques et hybrides rechargeables dans les immatriculations neuves. Cependant, les émissions de CO₂ restent, en moyenne, légèrement supérieures au seuil fixé par l'Union européenne aux constructeurs, qui est de 95 g/km (en norme NEDC corrélée).

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLETTES

Les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricyles et quadricyles, sont en recul de 3,1 % en 2020, après de fortes hausses en 2018 (+ 7,5 %) et 2019 (+ 10,1 %). Cependant, depuis cinq ans, les ventes de motocyclettes neuves ont augmenté en moyenne de 2,5 % par an. En 2020, les ventes de cyclomoteurs neufs ont continué de croître mais à un rythme moins soutenu qu'en 2019, année de très forte croissance. En 2020, 98 600 cyclomoteurs neufs ont été immatriculés (+ 8,9 %).

¹ Un outil de corrélation a été mis en place par la Commission européenne permettant de calculer jusqu'en 2020 l'équivalent théorique en NEDC (*New European Driving Cycle*) d'une valeur de CO₂ mesurée selon le cycle WLTP.

FORTE BAISSÉ DES IMMATICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES

En 2020, les immatriculations de véhicules utilitaires légers diminuent très fortement (- 15,9 %) après six ans de hausses ininterrompues (figure G2-6). Depuis 2015, les ventes de VUL neufs ont progressé en moyenne de 1,2 % par an (figure G2-5). Un peu moins de 400 000 VUL neufs ont été vendus en 2020, dont près de 93 % équipés d'une motorisation diesel (figure G2-7). La motorisation essence concerne un peu moins de 4 % des immatriculations neuves et l'électrique ou hydrogène un peu plus de 2 %.

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

Niveau en milliers (*), évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2015/2020
Cyclomoteurs	98,6	- 32,3	24,1	8,9	1,7
Motocycles	195,9	7,5	10,1	- 3,1	2,5
Voitures particulières	1 631,2	2,8	1,6	- 25,0	- 2,9
dont électriques	109,6	24,2	36,6	159,4	44,7
dont hybrides rechargeables	74,2	23,0	28,7	296,8	67,3
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	399,7	4,4	4,3	- 15,9	1,2
Véhicules lourds de transport de marchandises	38,0	7,2	1,6	- 25,7	- 0,4
camions	17,1	5,7	0,3	- 16,4	4,3
tracteurs routiers	20,9	8,2	2,5	- 31,9	- 3,5
VASP > 3,5 t	4,8	21,8	- 6,9	- 12,7	2,6
Autobus et autocars	6,0	- 1,7	8,3	- 10,6	- 3,9
Autres véhicules	164,6	1,8	8,2	- 2,3	4,6
TOTAL	2 374,2	2,1	3,2	- 21,0	- 1,6

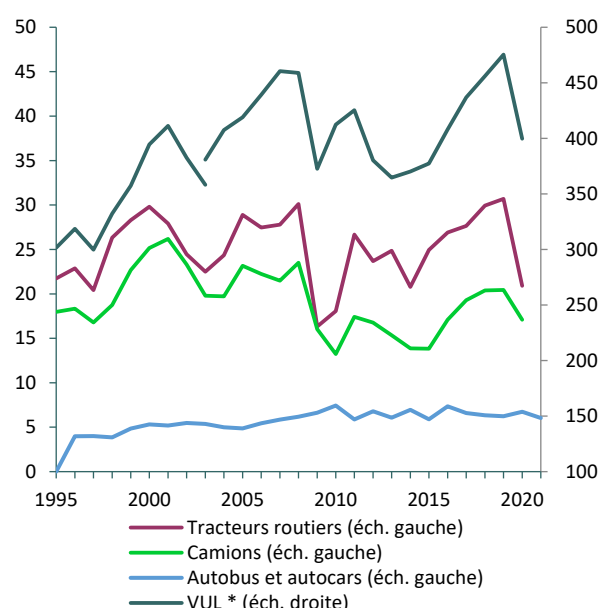
(* En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

Champ : France métropolitaine.

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.

Source : SDES Rsvero

Dans le contexte de la crise sanitaire, les ventes de véhicules neufs destinés au transport de marchandises chutent de 25,7 %. Ce sont les ventes de tracteurs routiers qui ont le plus reculé (- 31,9 % contre - 16,4 % pour les camions). La motorisation au gaz naturel, principale alternative au diesel pour ce type de véhicules, reste marginale mais progresse un peu plus vite pour les tracteurs routiers que pour les camions (+ 0,4 point à 3,4 % de part de marché en 2020 pour les camions et + 1,2 point à 3,6 % de part de marché pour les tracteurs routiers). Après une forte croissance en 2019, les ventes d'autobus et autocars se contractent fortement en 2020 (- 10,6 %). Depuis 2015, les ventes de ces véhicules ont en moyenne diminué de 3,9 % par an. Les ventes d'autobus ont mieux résisté que celle des autocars (respectivement - 2,2 % et - 14,4 %). Les motorisations alternatives se développent plus vite pour les autobus. Ainsi, la part de marché du gazole dans les ventes d'autobus neufs a diminué de plus d'un tiers entre 2015 et 2020 pour s'établir à 31,2 %. Pour la première fois, le diesel n'est plus la motorisation la plus fréquente ; elle est devancée par le gaz naturel (35,2 % de part de marché en 2020). Les motorisations hybrides se développent également (21,2 % de part de marché en 2020 en hausse de 10,4 points par rapport à 2019). Pour les autocars, la part de marché du diesel diminue mais reste largement prédominante (91,3 % des immatriculations neuves en 2020).

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

Genre de véhicule et énergie	2016	2017	2018	2019	2020
Autobus	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	52,9	64,6	64,0	49,8	31,2
Hybride	30,3	13,3	16,3	10,8	21,2
Électricité	4,7	4,9	4,1	13,5	9,4
Gaz naturel	12,2	17,3	15,6	24,6	35,2
Autre	0,0	0,0	0,0	1,4	2,9
Autocars	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	99,4	98,8	98,5	96,8	91,3
Autre	0,6	1,2	1,5	3,2	8,7
Camions yc. VASP lourds	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	98,4	97,6	96,9	96,2	96,2
Gaz naturel	1,1	1,9	2,3	3,0	3,4
Autre	0,5	0,5	0,8	0,8	0,5
Tracteurs routiers	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	99,4	98,4	98,2	97,5	96,1
Gaz naturel	0,6	1,6	1,8	2,4	3,6
Autre	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
VUL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	96,8	95,9	94,1	93,1	92,7
Essence	1,6	2,4	3,8	4,6	3,9
Électricité	1,4	1,4	1,8	1,6	2,2
Autre	0,3	0,4	0,4	0,7	1,2

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES Rsvro

G3. Consommation de carburants routiers

En 2020, la chute du trafic routier entraîne mécaniquement une chute des consommations et des livraisons de carburants. Les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer. L'importante baisse de la demande en carburants a entraîné une forte diminution du prix du baril de pétrole, ainsi que des prix à la pompe.

Rebasement du bilan de la circulation

En 2020 et 2021, le bilan de la circulation a été « 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). Pour la circulation liée aux voitures étrangères, la répartition entre véhicules essence et diesel prend en compte l'évolution des parcs des pays limitrophes.

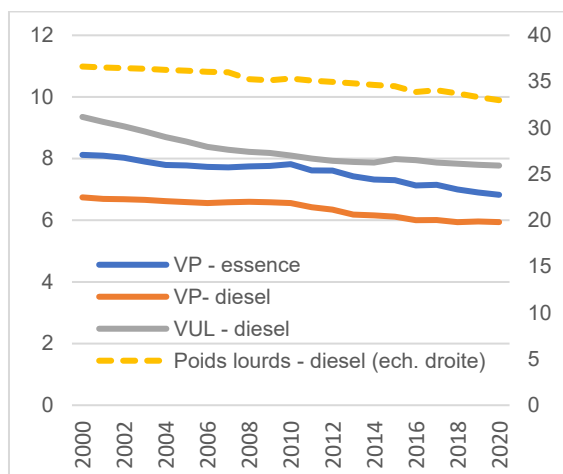
En ce qui concerne les véhicules diesel, la circulation des voitures particulières et des poids lourds a été revue à la hausse alors que celle des VUL et leurs consommations unitaires de carburants ont été révisées à la baisse. Au final, la consommation totale de diesel a été revue de 4,6 % à la hausse pour l'année 2018.

En ce qui concerne les véhicules à essence, la circulation des voitures particulières françaises a été revue légèrement à la baisse. En revanche, la circulation des voitures et VUL étrangers roulant à l'essence a été revue fortement à la baisse. Au final, la consommation totale d'essence est révisée de 5,2 % à la baisse pour 2018. Les données de circulation et de consommation de carburants ont été rétropolées jusqu'en 1990.

BAISSE DES PRIX DES CARBURANTS LORS DU PREMIER CONFINEMENT

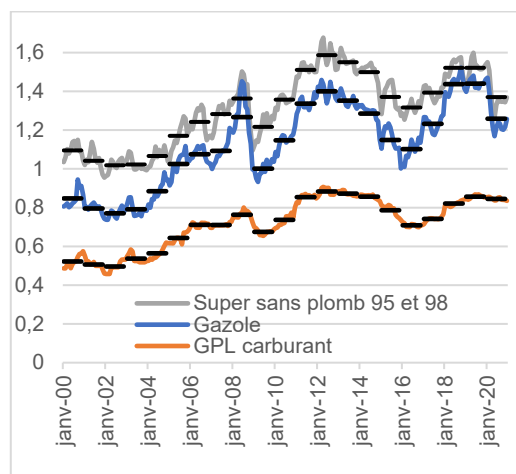
Le prix du baril de pétrole en dollars a subi de plein fouet la baisse de la demande en carburants (*figure G3-1*), suite aux confinements et aux restrictions de circulation décidés par de nombreux états pour essayer d'enrayer la propagation du Covid-19. Ainsi, de 64 dollars en janvier 2020, le prix du baril de pétrole a plongé, pour atteindre 18 dollars en avril 2020. Il a ensuite augmenté et s'établissait à 50 dollars en décembre 2020. Les prix à la pompe ont eux aussi subi de fortes baisses entre 2019 et 2020 : en moyenne 12,6 % pour le gazole, 9,9 % pour le super et 1,3 % pour le GPL (*figure G3-2*).

Figure G3-1 Consommation unitaire des véhicules
En L/100 km



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

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



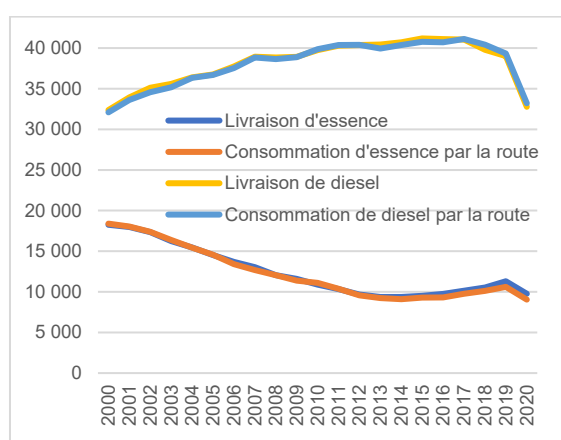
Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
Sources : calculs SDES, d'après DGEC et CPDP

CHUTE DU TRAFIC ROUTIER ET DES CONSOMMATIONS DE CARBURANTS

En 2020, la chute du trafic routier entraîne mécaniquement une chute des consommations de carburants : la consommation totale de diesel par la route diminue de 15,6 % et celle d'essence de 14,8 %. En ce qui concerne les véhicules roulant au diesel, la très forte baisse des consommations des voitures particulières françaises (- 20,4 %) et étrangères a été atténuée par la moindre baisse des consommations des poids lourds (- 6,6 %) (figures G3-3, G3-4 et G3-5).

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

Niveau en milliers de m³

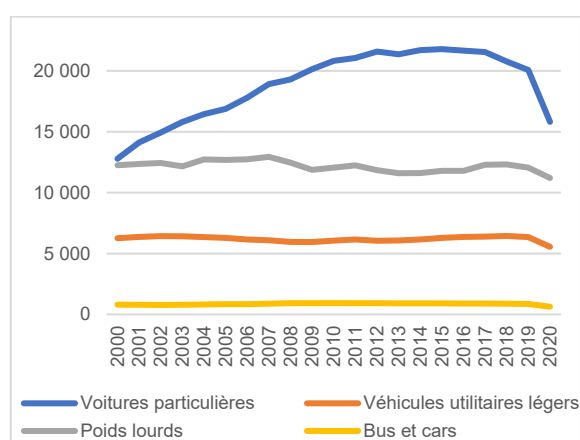


Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

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

Niveau en milliers de m³



Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G3-5 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 2020	Évolutions annuelles				Niveau 2020	Évolutions annuelles			
			2018	2019	2020	2020/2015		2018	2019	2020	2020/2015
Essence	Motocycles	478	0,6	0,0	- 15,5	- 3,0	5,0	-	-	-	-
	Voitures particulières	7 658	3,7	5,3	- 12,9	0,3	6,8	- 2,1	- 1,4	- 1,1	- 1,3
	Véhicules utilitaires légers	87	2,6	4,5	- 11,9	- 2,5	7,5	- 0,6	- 0,6	- 1,1	- 0,7
	Total véhicules légers français	8 223	3,5	4,9	- 13,1	0,1					
	VP et VUL étrangers	821	4,5	4,7	- 28,9	- 5,6	7,4	- 1,8	- 1,1	- 1,0	- 1,1
	Total consommation routière d'essence	9 045	3,6	4,9	- 14,8	- 0,6					
Gazole	Voitures particulières	15 072	- 3,8	- 3,4	- 20,4	- 6,2	5,9	- 1,1	0,4	- 0,3	- 0,6
	Véhicules utilitaires légers	5 551	0,8	- 1,6	- 12,5	- 2,5	7,8	- 0,5	- 0,5	- 0,3	- 0,5
	Total véhicules légers français	20 623	- 2,7	- 2,9	- 18,4	- 5,3					
	VP et VUL étrangers	744	0,6	- 2,8	- 35,0	- 6,1	6,4	- 1,0	0,5	- 1,0	- 0,6
	Total véhicules légers	21 367	- 2,6	- 2,9	- 19,1	- 5,3					
	Poids lourds	7 975	0,7	- 2,4	- 6,6	- 1,3	33,0	- 1,0	- 1,2	- 1,0	- 0,9
	Bus et cars	636	- 0,6	- 3,0	- 26,2	- 6,8	30,4	- 1,0	- 1,2	- 1,0	- 0,9
	Total véhicules lourds français	8 612	0,6	- 2,5	- 8,4	- 1,8					
	Véhicules lourds étrangers	3 227	- 1,2	- 1,4	- 8,1	- 0,3	31,4	- 1,0	- 1,2	- 0,8	- 0,9
	Total véhicules lourds	11 838	0,1	- 2,2	- 8,3	- 1,4					
	Total consommation routière de gazole	33 206	- 1,7	- 2,7	- 15,6	- 4,0					
Livraison de carburants											
	Essence	9 763	3,8	7,3	- 13,6	0,5					
	Gazole	32 778	- 3,1	- 1,9	- 16,0	- 4,5					

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP