

Immatriculations de véhicules routiers neufs en 2014 : faible rebond des véhicules légers

La crise économique se répercute sur les immatriculations de véhicules neufs depuis 2009. Presque tous les genres de véhicules sont atteints, particulièrement les véhicules utilitaires lourds et légers. Seuls, les bus et cars n'ont pas connu une baisse continue de leurs immatriculations. On constate aussi que les poids et les charges utiles moyens des véhicules affectés aux transports de marchandises sont en augmentation. 2014 a été une année de léger

rebond pour certains marchés comme celui des voitures particulières, qui reste malgré tout à un niveau très bas. Les immatriculations de petites cylindrées essence progressent alors que les motorisations diesel sont en net repli. La part des voitures électriques et hybrides a augmenté de manière significative depuis 2012 sous l'effet du bonus écologique. Elle s'établit autour de 3 % en 2014 alors qu'elle était inférieure à 1 % en 2011.

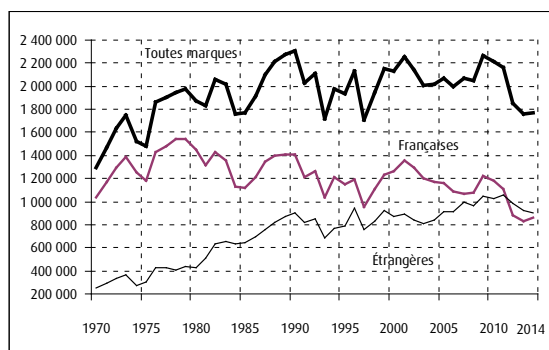
Les immatriculations de voitures particulières

Les immatriculations de voitures particulières neuves (*graphique 1*) progressent légèrement en 2014 (+ 0,5 %) mais restent à un niveau très bas (environ 1,77 million d'immatriculations) après quatre années consécutives de repli. Depuis son niveau haut de 2009, ce marché a baissé en moyenne de 6,2 % par an. Il avait connu une tendance à la hausse, avec quelques à-coups, de 1970 à 1990 où les immatriculations étaient passées d'environ 1,3 million à 2,3 millions. Avec la crise de 1993 et les primes à la casse

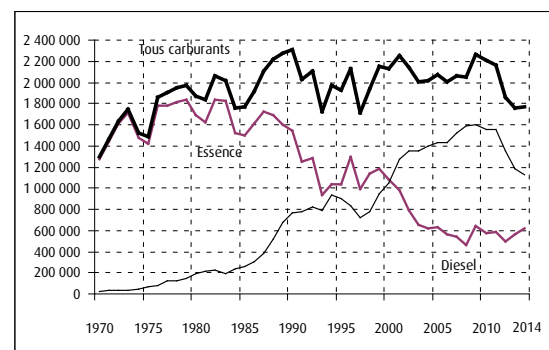
de 1994 et 1995, ce marché avait beaucoup fluctué avant de s'établir au-dessus des 2 millions d'immatriculations de 1999 à 2011.

Les immatriculations de marques françaises et étrangères ont progressivement convergé. Alors qu'elles étaient nettement minoritaires en 1970 (19,8 %), les marques étrangères sont devenues majoritaires en 2012 (52,8 %). Leur part est de 51,2 % en 2014.

Graphique 1 : immatriculations de voitures par motorisations essence et diesel et marques françaises et étrangères depuis 1970



Sources : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010



Sources : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Motorisations : le repli des diesels se poursuit et les motorisations alternatives restent significatives grâce au bonus écologique

Représentant 1,8 % des immatriculations en 1970 (*graphique 1*), les ventes de voitures diesel ont progressivement pris de l'importance dépassant celles de voitures essence en 2001 et représentant jusqu'à 77 % des immatriculations en 2008 (*graphique 2*). Cette tendance a connu un net retournement à partir de 2013. En effet, la part des voitures diesels est passée de 72 %

en 2012 à 66 % en 2013 et ne représente plus que 63 % des immatriculations en 2014.

Les immatriculations de voitures équipées de motorisations alternatives sont devenues relativement significatives après la mise en place du bonus écologique. La part des immatriculations des voitures essences-GPL* a nettement progressé en 2009 (1,1 % contre 0,1 % en

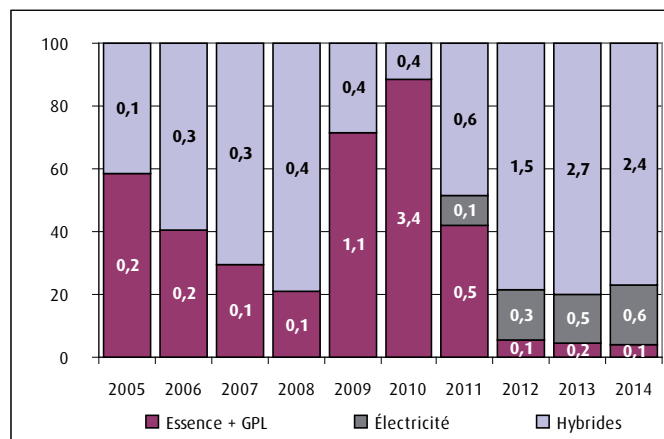
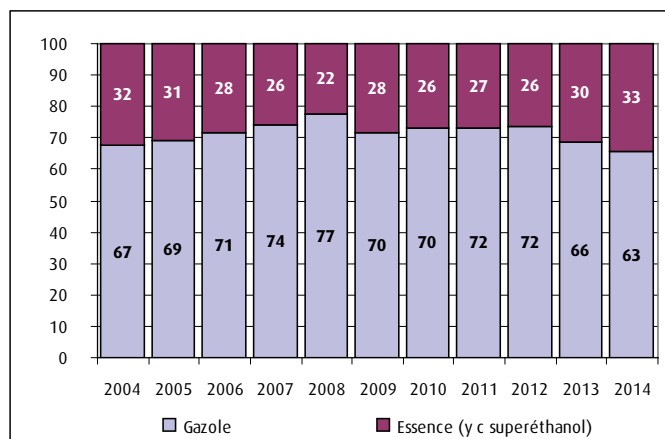
* Gaz de pétrole liquéfié.

2008) et 2010 (3,4 %) sous l'effet d'un montant de bonus plus élevé mais non reconduit en 2011 (plus que 0,5 % des immatriculations en 2011). En 2014, la part de cette motorisation est de seulement 0,1 %. De même, les immatriculations de voitures électriques ou hybrides n'ont significativement progressé qu'à partir de 2012 avec l'augmentation des montants de bonus pour ces véhicules au 1^{er} août 2012. La part des voitures hybrides est passée de 0,6 % en 2011

à 1,5 % en 2012 puis à 2,7 % en 2013. Cette part a légèrement baissé en 2014 (2,4 %) en lien avec la baisse des montants de bonus au 1^{er} novembre 2013. La part des voitures électriques est passée de 0,1 % en 2011 à 0,3 % en 2012 et 0,5 % en 2013. Cette part est de 0,6 % en 2014. Ainsi, les motorisations alternatives représentent 3,1 % des immatriculations en 2014 contre 3,4 % en 2013 et 1,2 % en 2011.

Graphique 2 : immatriculations de voitures par motorisation

En %



Sources : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Sources : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Cylindrées et motorisations : les petites cylindrées essence continuent de progresser

Les immatriculations de voitures de petite cylindrée (tableau 1), limitées à 1 200 cm³, représentent 23 % des immatriculations totales en 2014. Elles progressent de 5 points par rapport à 2013 et 9 points par rapport à 2010. En 2014, ces petites cylindrées sont en quasi-totalité des essences (99 %) contre 91 % en 2010 car les essence-GPL représentaient 7 % des immatriculations.

À l'inverse, la part des voitures de 1 201 à 1 400 cm³ baisse de 2 points par rapport à 2013 et 12 points par rapport à 2010 et ne représente plus que 11 % des immatriculations en 2014. Ce sont des voitures essence à 64 % contre 41 % en 2010. Il y avait 11 %

d'essence-GPL en 2010. La part des voitures de 1 401 à 1 600 cm³ représente 45 % des immatriculations en 2014. Cette part est stable depuis trois ans mais en retrait de 3 points par rapport à 2010. En 2014, ces véhicules sont à 92 % des diesels dans la continuité des années précédentes (90 % en 2013 et 93 % en 2010).

La part des voitures de plus de 1 600 cm³ représente 21 % des immatriculations en 2014 et reste relativement stable (23 % en 2013 et 22 % en 2010). Ces véhicules sont à 87 % des diesels comme en 2013 mais en retrait de 6 points par rapport à 2010 compte tenu de la progression des motorisations alternatives (8 % contre 2 % en 2010).

Tableau 1 : répartition des immatriculations de voitures par tranche de cylindrée et grand type de motorisations

En %

	2010	2011	2012	2013	2014	2014/2013	2014/2010	Ex. de marque modèle
Jusqu'à 1 200 cm³	14	13	13	18	23	5	9	
dont gazole	2	6	5	3	1	-2	-1	VW Polo
dont essence *	91	92	94	97	99	2	8	Renault Twingo
dont motorisations alternatives	7	2	1	0	0	0	-7	Renault Clio (GPL)
de 1 201 à 1 400 cm³	22	18	17	13	11	-2	-12	
dont gazole	48	46	45	38	35	-2	-12	Citroen C3
dont essence *	41	52	54	61	64	2	23	Fiat 500
dont motorisations alternatives	11	2	1	1	1	0	-10	Dacia Sandero (GPL)
de 1 401 à 1 600 cm³	42	44	45	45	45	0	3	
dont gazole	93	92	91	90	92	2	-1	Peugeot 308
dont essence *	7	8	8	8	6	-2	-1	Mini
dont motorisations alternatives	0	0	1	2	2	0	2	Toyota Yaris (Hybrid)
Plus de 1 600 cm³	22	24	26	23	21	-2	-1	
dont gazole	93	93	91	87	87	-1	-6	VW Tiguan
dont essence *	5	5	4	5	5	1	0	Audi TT
dont motorisations alternatives	2	2	4	8	8	0	6	Toyota Auris (Hybrid)
Électriques (cylindrée = 0)	0,0	0,1	0,3	0,5	0,6	0,1	0,6	Renault Zoé

* Y compris superéthanol.

Source : SOeS, RSVERO

La part des voitures immatriculées par les personnes morales continue de progresser, plus particulièrement celle des voitures essence et à motorisations alternatives

En 2014 (tableau 2), 46 % des voitures neuves ont été immatriculées par des personnes morales contre 45 % en 2013. Ces immatriculations sont en progression chaque année depuis 2010 et ont gagné 14 points depuis 2009 où elles étaient tombées à un très bas niveau.

Les voitures diesels représentent plus de trois-quarts des immatriculations effectuées par les personnes morales en 2014 contre plus de la moitié chez les particuliers. Ces parts sont en net repli par rapport à 2010 : - 7 points pour les personnes morales et - 11 points pour les particuliers. La part des voitures essences immatriculées par les personnes morales, assez stable depuis 2010 a progressé de 4 points par rapport 2013 soit 20 % des immatriculations. Cette part a davan-

tage progressé chez les particuliers : 31 % en 2010, 41 % en 2013 et 45 % en 2014.

La part des voitures à motorisations alternatives immatriculées par les personnes morales était limitée à 1 % en 2010 et 2011. Elle a progressé d'un point chaque année à partir de 2012 lorsque les personnes morales ont pu bénéficier à leur tour du bonus spécifique aux voitures hybrides. Chez les particuliers, cette part était de 6 % en 2010 du fait des immatriculations de voitures essence-GPL soutenues par un bonus majoré. Elle était retombée à 1 % en 2011, avec la non reconduction de ce bonus, avant d'augmenter à partir de 2012 avec la majoration des montants de bonus pour les voitures électriques et hybrides.

Tableau 2 : répartition des immatriculations de voitures par personnes morales et personnes physiques et grand type de motorisations

En %

	2010	2011	2012	2013	2014	2014/2013	2014/2010
Personnes morales	36	40	43	45	46	1	10
<i>dont gazole</i>	84	84	84	80	76	-4	-7
<i>dont essence *</i>	16	15	14	16	20	4	4
<i>dont motorisations alternatives</i>	1	1	2	3	4	0	3
Personnes physiques	64	60	57	55	54	-1	-10
<i>dont gazole</i>	63	64	63	55	52	-3	-11
<i>dont essence *</i>	31	34	35	41	45	4	13
<i>dont motorisations alternatives</i>	6	1	2	3	3	0	-3

* Y compris superéthanol.

Source : SOeS, RSVERO

Indicateur départemental d'immatriculation de voitures neuves en 2014 par les personnes morales

L'indicateur présenté dans la *carte 1* correspond au nombre de voitures neuves immatriculées par département* en 2014 par des personnes morales rapporté au nombre d'établissements par département au 31-12-2012. Il permet d'observer la relation entre le nombre de voitures immatriculées par des personnes morales et le nombre d'établissements au niveau du département.

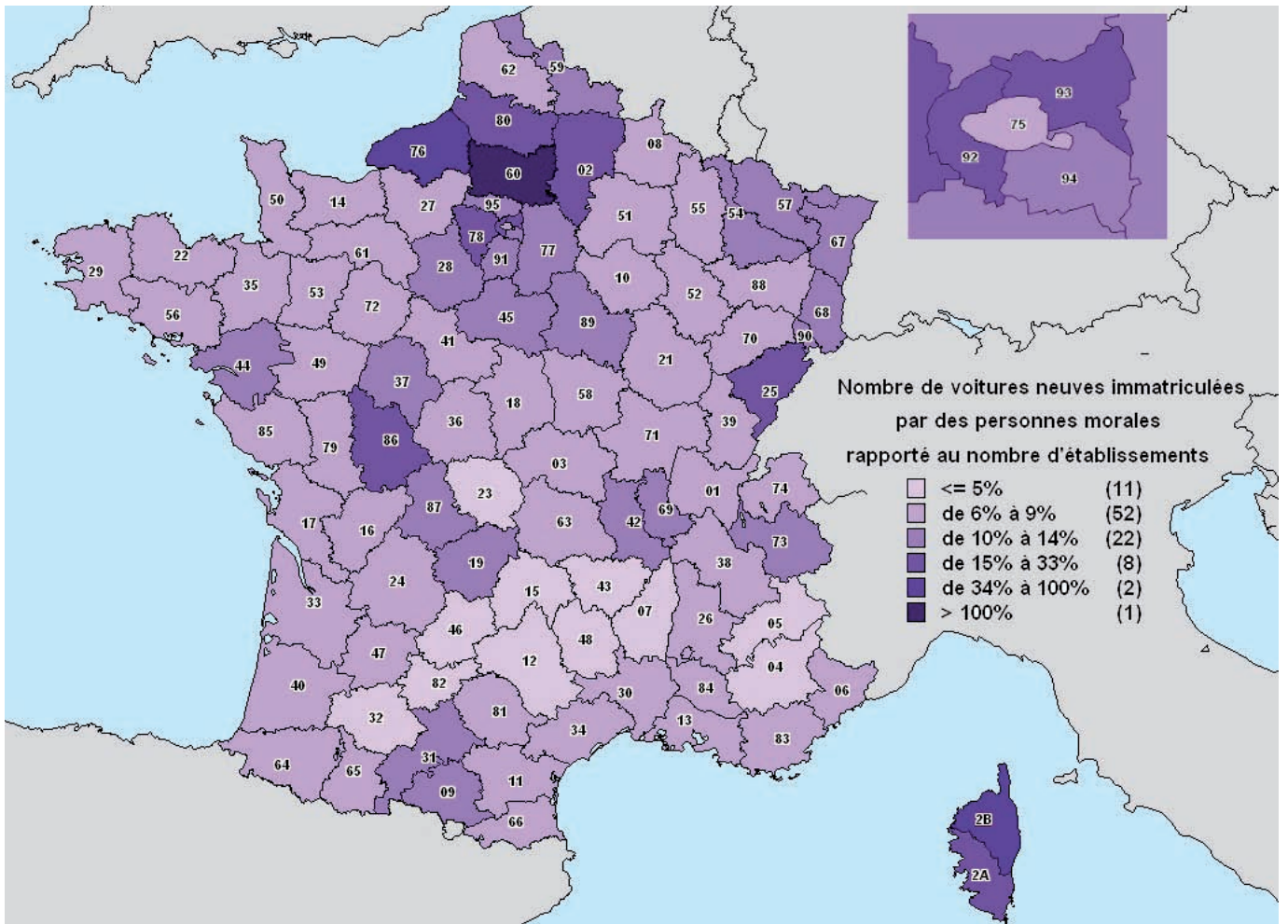
Le rapport est de 12 % au niveau national. Environ un quart des départements ont des rapports proches de cette valeur. Plus de la moitié des départements ont des rapports compris entre 6 et 9 %. Onze départements ont des rapports inférieurs à 6 % notamment dans les départements du sud du Massif central.

En revanche, certains départements ont des rapports très élevés comme l'Oise (159 %), la Seine-Maritime (58 %) ou la Haute-Corse (48 %). Dans ces départements, il y a une part importante de voitures utilisées en location courte durée en lien avec une taxe régionale sur les certificats d'immatriculations plus faible que dans les autres régions et une forte activité touristique (Haute-Corse). Huit autres départements ont des rapports compris entre 15 et 33 % dont les Hauts-de-Seine caractérisé par la présence d'un nombre important de siège sociaux.

* L'adresse de la personne morale correspond à celle du propriétaire ou du locataire de longue durée du véhicule.

Carte 1 : indicateur départemental d'immatriculation de voitures neuves en 2014 par les personnes morales*

En %



* L'adresse de la personne morale correspond à celle du propriétaire ou du locataire de longue durée du véhicule.

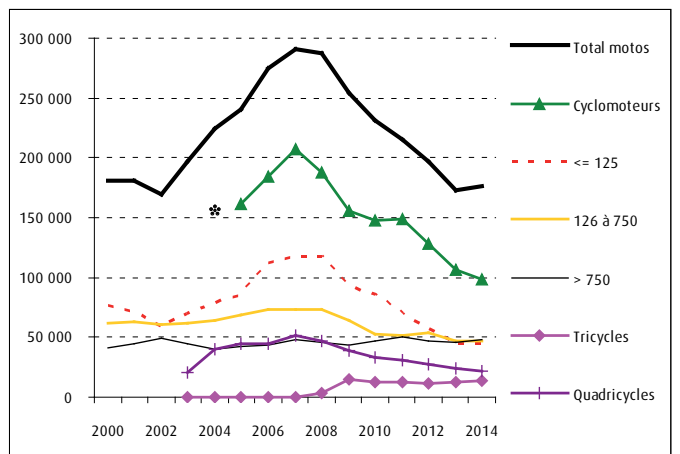
Source : SOeS, RSVERO

Les motocyclettes et les cyclomoteurs : faible niveau d'immatriculations

En 2014, les immatriculations de motocyclettes neuves (*graphique 4*) progressent de 2,0 % interrompant la tendance à la baisse amorcée en 2008. En effet, entre 2008 et 2013, ce marché a baissé en moyenne de 8,3 % par an alors qu'il avait progressé en moyenne de 7,1 % par an entre 2000 et 2007. Le fort repli de ce marché s'explique par la baisse des immatriculations de véhicules de moteurs inférieurs ou égaux à 125 cm³, qui ont été divisées par 2,6 entre 2008 et 2013. La part de cette catégorie est passée de 41 % en 2008 à 25 % en 2014 alors que les plus de 750 cm³ ont progressé de 11 points à 27 %. Les tricycles sont passés de 1 à 8 % des immatriculations.

Les ventes de cyclomoteurs suivent globalement la même tendance que celles de motocyclettes mais continuent de reculer en 2014 avec - 7,4 % par rapport à 2013 soit une troisième année consécutive de baisse. Le nombre d'immatriculations est de 98 884 alors qu'il était de 207 267 en 2007. Les cyclomoteurs électriques représentent 1,3 % des immatriculations totales en 2014 en relative stabilité depuis 2010.

Graphique 4 : immatriculations de motocyclettes et de cyclomoteurs



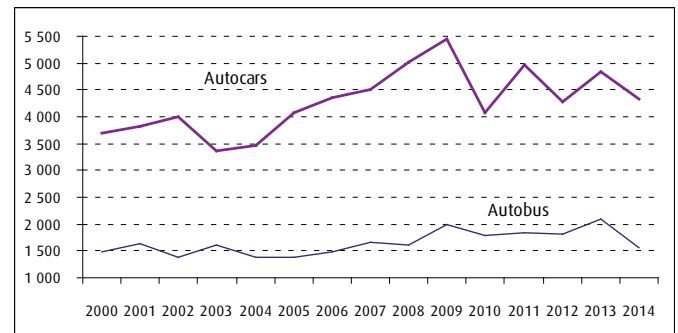
* Les données avant 2005 ne sont pas diffusées car l'obligation d'immatriculation des cyclomoteurs neufs n'est effective qu'à partir du 1^{er} juillet 2004.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Les autobus et autocars : forte baisse des immatriculations en 2014 dans un marché très fluctuant

En 2014, les immatriculations d'autocars et d'autobus (*graphique 5*) sont en forte baisse soit - 10,8 % pour les autocars et - 25,3 % pour les autobus après une nette progression en 2013 (+ 13,7 % pour les autocars et + 16,3 % pour les autobus) due à une anticipation des immatriculations avant l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 au 1^{er} janvier 2014. Ces deux marchés avaient connu une tendance à la hausse entre 2000 et 2009 avec des croissances annuelles moyennes de 4,4 % pour les autocars et 3,2 % pour les autobus. Les évolutions annuelles sur la période 2009-2014 sont de - 4,5 % pour les autocars et - 4,6% pour les autobus.

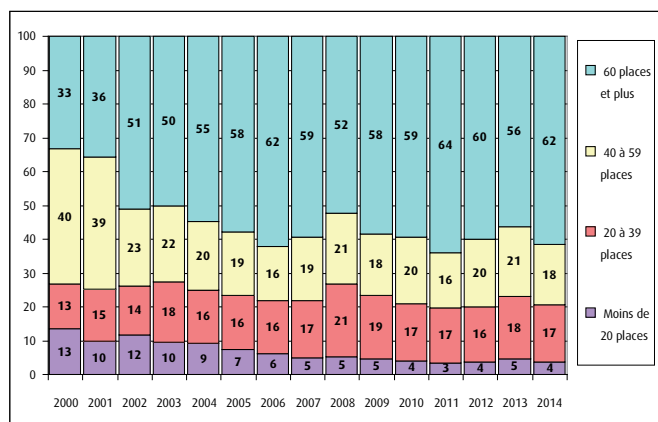
Graphique 5 : immatriculations d'autobus et d'autocars



Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

La part des autocars de 60 places et plus dans les immatriculations totales (*graphique 6*) a presque doublé entre 2000 et 2014 : 33 % en 2000 et 62 % en 2014. En revanche, celle des 40 à 59 places est passée sur la même période de 40 % à 18 % et celle des moins de 20 places de 13 % à 4 %. La part des 20 à 39 places était passée de 13 % à 21 % entre 2000 et 2008 avant de redescendre à 17 % en 2014.

Graphique 6 : répartition des immatriculations d'autocars par classes de places assises



Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

En 2014, les motorisations alternatives représentent 6 % des immatriculations d'autobus (*tableau 3*) contre 16 % en 2013 où il y avait eu des investissements notables de quelques grands opérateurs en autobus hybrides diesel. Les autobus à motorisations alternatives immatriculés en 2010, 2011 et 2012 étaient majoritairement des autobus roulant au gaz naturel.

Tableau 3 : immatriculations d'autobus neufs par motorisation

Type de motorisation	2010	2011	2012	2013	2014	Part 2013 (en %)	Part 2014 (en %)
Diesel	1 647	1 699	1 696	1 742	1 471	84	94
Hybride-diesel	20	0	0	222	29	11	2
Gaz naturel	96	109	84	88	20	4	1
Électrique	16	21	25	24	40	1	3
Autres	4	2	1	0	0	0	0
Total	1 783	1 831	1 806	2 076	1 560	100	100

Source : SOeS, RSVERO

Les camionnettes : un très faible niveau d'immatriculations et un PTAC* moyen en légère progression

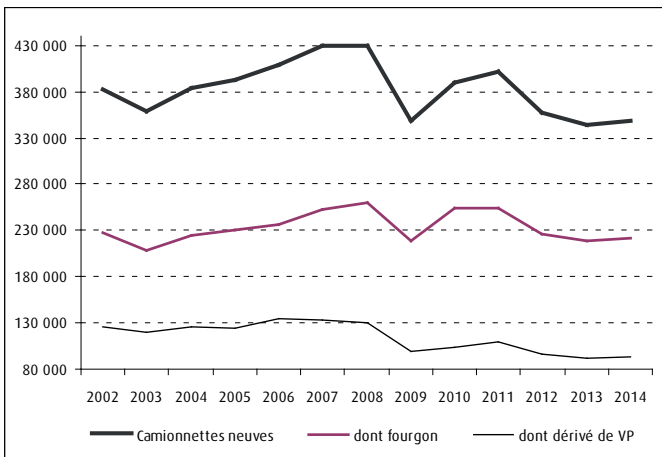
Les immatriculations de camionnettes (*graphique 7*) ont légèrement progressé en 2014 (+ 1,6 %). Elles restent à un niveau très bas à peine au-dessus du point bas de 2009 où elles avaient chuté de 19,1 % après avoir progressé en moyenne de 3,7 % par an entre 2003 et 2008. Elles s'étaient redressées en 2010 et 2011 pour à nouveau fortement baisser (- 10,9 % en 2012 et - 4,1 % en 2013).

Les deux principales carrosseries de camionnettes sont les fourgons dont la part est en progression modérée (64 % en 2014 contre 60 % en 2002) et les dérivés de voiture particulière dont la part recule progressivement (27 % en 2014 contre 30 % en 2008 et 33 % en 2002).

Le PTAC moyen des camionnettes neuves (*graphique 8*) progresse légèrement. Il est d'environ 2,41 tonnes en 2014 contre 2,40 tonnes en 2013 et 2,33 tonnes en 2010. Entre 2010 et 2014, la part des camionnettes de moins de 1,5 tonne est devenue très faible passant de 5 % à 1 % au profit de celles de 2,5 tonnes et plus. En effet, la part des 2,5 à 3,4 tonnes a progressé de 2 points à 29 % comme celle des 3,5 tonnes à 15 %. Les camionnettes de 1,5 à 1,9 tonne voient leur part baisser de 1 point par rapport à 2010 mais elles restent les plus nombreuses avec 44 % des immatriculations en 2014.

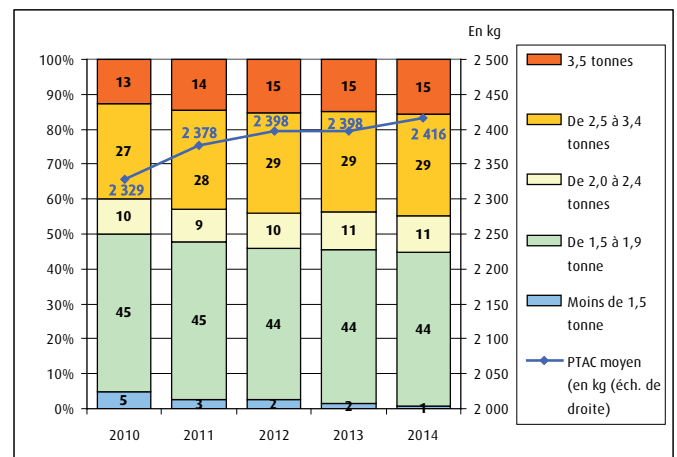
* Poids total autorisé en charge.

Graphique 7 : immatriculations de camionnettes par principales carrosseries



Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Graphique 8 : répartition des immatriculations de camionnettes par classes de PTAC*



* Poids total autorisé en charge.

Source : SOeS, RSVERO

Les camions : un très faible niveau d'immatriculations mais un PTAC moyen en nette progression

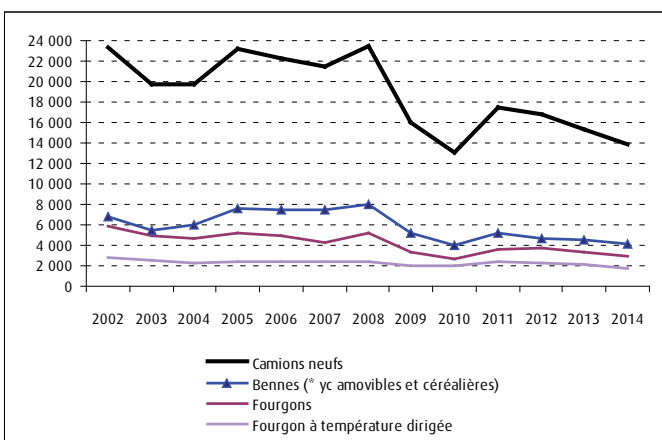
En 2014, les immatriculations de camions (*graphique 9*) baissent de 9,7 % soit une troisième année consécutive de repli. Elles sont à un niveau très bas (13 867) un peu au-dessus du point bas de 2010 (13 097). Les immatriculations avaient, en effet, chuté de 31,8 % en 2009 puis de 18,3 % en 2010 alors qu'entre 2002 et 2008, on comptabilisait en moyenne presque 22 000 immatriculations par an.

Les trois principales carrosseries de camions (représentant presque deux tiers des véhicules) sont les bennes qui ont été davantage affectées par la chute du marché en 2009-2010 : leur part dans les immatriculations totales est passée de 34 % à 30 % entre 2008 et 2014 (29 % en 2002). La part des fourgons, qui s'établit à 21 % en

2014, progresse de 1 point par rapport à 2008 mais baisse de 4 points par rapport à 2002. La part des fourgons à température dirigée, qui est de 12 % en 2014, a gagné 2 points par rapport à 2008 et reste stable par rapport à 2002.

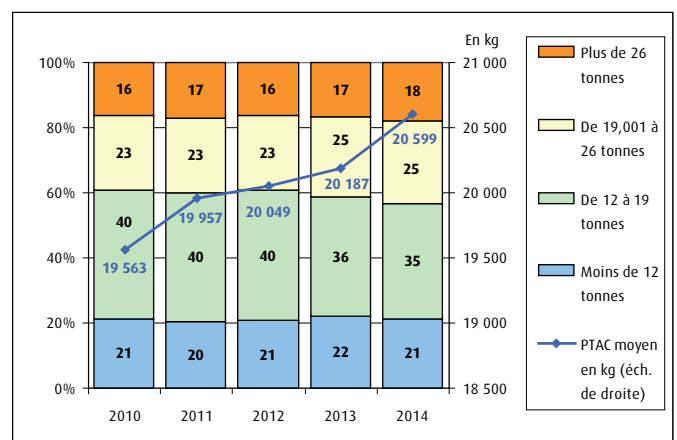
Le PTAC moyen des camions neufs (*graphique 10*) est d'environ 20,6 tonnes en 2014 en augmentation de 0,4 tonne par rapport à 2013 et de plus d'une tonne par rapport à 2010. Sur cette période, la part des camions de 12 à 19 tonnes a perdu 5 points, à 35 % au profit des plus de 19 tonnes qui ont progressé de 4 points à 43 % (+ 2 points pour les 19 à 26 tonnes et + 2 points pour les plus de 26 tonnes).

Graphique 9 : immatriculations de camions par principales carrosseries



Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Graphique 10 : répartition des immatriculations de camions par classes de PTAC*



* Poids total autorisé en charge.

Source : SOeS, RSVERO

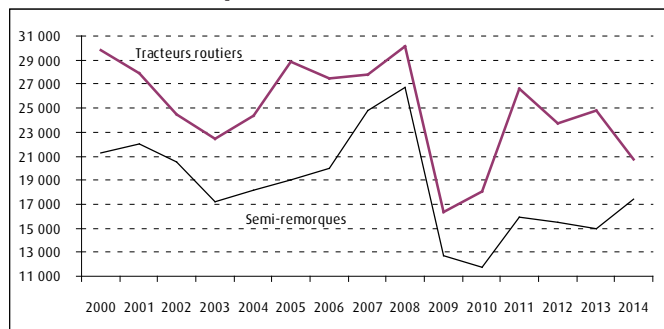
Les immatriculations de tracteurs routiers chutent, celles des semi-remorques se redressent

Entre 2000 et 2012, les évolutions des immatriculations de tracteurs routiers et semi-remorques (*graphique 11*) ont des tendances assez comparables : elles ont connu une baisse de 2000 à 2003 (2002 pour les semi-remorques), puis une hausse de 2004 à 2008 (légère baisse des tracteurs en 2006), une chute en 2009 puis un redressement en 2011 (amorcé en 2010 pour les tracteurs) suivi d'une baisse en 2012. Le marché de tracteurs a ensuite progressé en 2013 et chuté en 2014 (- 16,4 %) compte tenu de l'anticipation des immatriculations en 2013 avant l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 au 1^{er} janvier 2014. En revanche, les immatriculations de semi-remorques ont continué de baisser en 2013 pour rebondir en 2014 (+ 16,4 %). Au total, le niveau

du marché des tracteurs est très bas soit 18 % en dessous du niveau moyen de la période 2000-2013 alors que celui des semi-remorques est inférieur de 6 % à ce niveau moyen.

En 2014, les tracteurs routiers neufs ont à 99 % un PTRAs* de 44,0 tonnes (*tableau 4*) comme sur la période 2000-2009. En 2010, 2011 et 2012, cette part a nettement baissé avec le bond des immatriculations des tracteurs de plus de 44,0 tonnes lié au relèvement des limites de poids total roulant autorisé (PTRAs) pour la circulation des véhicules lourds au 1^{er} janvier 2013. La part des véhicules de plus de 44 tonnes était, en effet, de 21 % en 2010, 20 % en 2011 et 14 % en 2012.

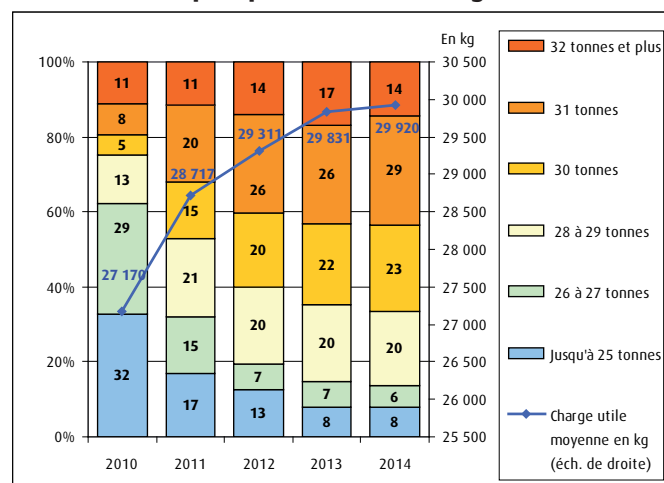
Graphique 11 : immatriculations de tracteurs routiers et de semi-remorques



Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

En 2014, la charge utile moyenne des semi-remorques neuves (*graphique 12*) continue de progresser à 29,92 tonnes contre 29,83 en 2013. Elle a progressé de 2,75 tonnes par rapport à 2010. Les semi-remorques neuves de 30 et 31 tonnes sont devenues majoritaires en 2014 (23 % de 30 tonnes et 29 % de 31 tonnes) alors qu'elles ne représentaient que 13 % des immatriculations en 2010. Les 28 et 29 tonnes ont également progressé (+ 7 % par rapport à 2010, soit 20 % des immatriculations en 2014). À l'inverse, les 25 tonnes et moins sont passées de 32 % des immatriculations en 2010 à 8 % en 2014 et les 26 à 27 tonnes de 29 % à 6 %.

Graphique 12 : répartition des immatriculations de semi-remorques par classes de charges utiles



Source : SOeS, RSVERO

Tableau 4 : répartition des immatriculations de tracteurs routiers par classes de PTRAs*

En %

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Moins de 44,0 tonnes	1	5	2	1	0	0
44,0 tonnes	99	74	78	85	98	99
44,1 tonnes et plus	0	21	20	14	2	1

* Poids total roulant autorisé.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

En 2014, les bâchés et parois latérales souples coulissantes restent les carrosseries de semi-remorques les plus immatriculées (*tableau 5*). Leur part progresse de 6 points par rapport à 2010, à 34 %. Néanmoins, elles représentaient 37 % des immatriculations en 2005 et 39 % en 2000. Les fourgons représentent 16 % des immatriculations en hausse de 3 points par rapport à 2010. Les immatriculations de fourgons à température dirigée sont stables par rapport à 2010 à 15 % mais ont progressé de 6 points par rapport à 2000. Les parts des citernes et des bennes restent relativement stables.

Tableau 5 : répartition des immatriculations de semi-remorques par principales carrosseries

En %

	2000	2005	2010	2014
Bennes *	16	13	16	14
Bâchés et parois latérales souples coulissantes	39	37	28	34
Fourgon à température dirigée	9	13	15	15
Fourgons	13	15	13	16
Citernes	6	4	8	7

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

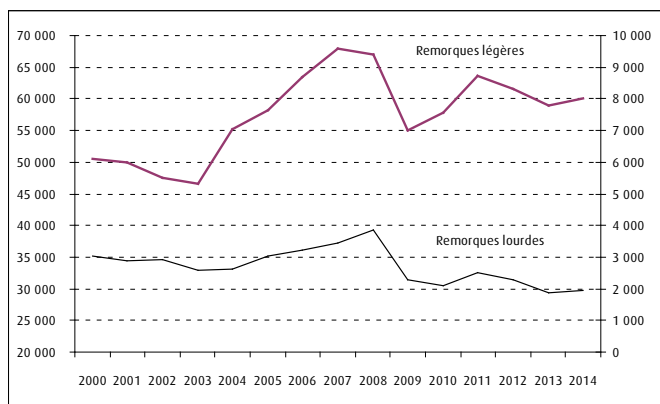
Rebond des immatriculations de remorques lourdes et légères*

Entre 2000 et 2014, les évolutions des immatriculations de remorques lourdes et de remorques légères (graphique 13) sont assez comparables. Néanmoins, la tendance depuis 2000 est à la hausse pour les remorques légères (+ 1,2 % par an en moyenne) alors qu'elle est à la baisse pour les remorques lourdes (- 3,1 % par an en moyenne). Ainsi, en 2014, le niveau d'immatriculations des remorques légères est supérieur à la moyenne des immatriculations depuis 2000 (60 055 pour 57 575 en moyenne) alors qu'il est très inférieur pour les lourdes (1 948 pour 2 700 en moyenne).

La charge utile moyenne des remorques lourdes neuves (gra-

phique 14) est de 14,1 tonnes en 2014 en hausse de 0,27 tonne par rapport à 2013 et de 0,43 tonne par rapport à 2010. En 2014, la majorité des immatriculations neuves se situe entre 14 et moins de 20 tonnes (51 %) en progression de 1 point par rapport à 2013 et 3 points par rapport à 2010. La part des 10 à moins de 14 tonnes (17 %) est en net retrait depuis deux ans (- 6 points en 2014 après - 7 points en 2013). Les 20 tonnes et plus progressent de 2 points par rapport à 2013 à 12 % tout comme les moins de 10 tonnes (+ 2 points à 19 %) qui sont toutefois en retrait de 4 points par rapport à 2010.

Graphique 13 : immatriculations de remorques légères et remorques lourdes*



* Remorques légères : 0,5 tonne <= PTAC < 6,0 tonnes
remorques lourdes : PTAC >= 6,0 tonnes

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

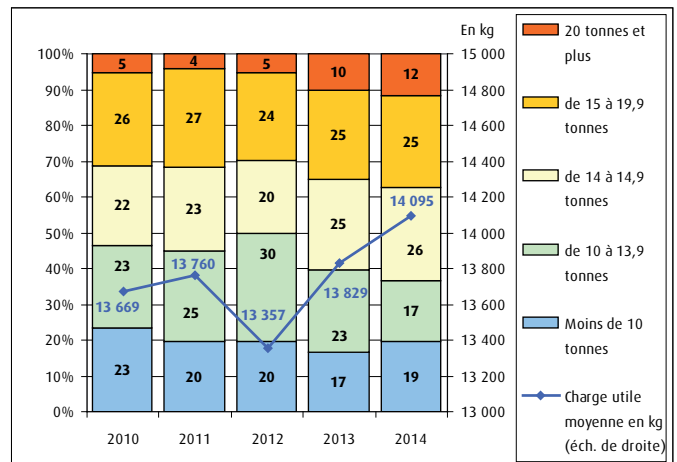
La carrosserie « plateau » représente 36 % des ventes de remorques légères en 2014 contre 26 % en 2005 (tableau 6). La part des caravanes est de 13 % contre 20 % en 2005 et celle des porte-bateaux est de 8 % en baisse de 4 points par rapport à 2005. La part des porte-engins et porte-voitures reste stable à 9 % alors que celle des bennes progresse de 3 points par rapport à 2005 à 8 %.

Tableau 6 : répartition des immatriculations de remorques légères selon les principales carrosseries

En %	2005	2010	2014
Plateaux	26	35	36
Caravanes	20	16	13
Porte-bateaux	12	11	8
Porte-engins + porte-voitures	8	9	9
Bennes	5	6	8

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Graphique 14 : répartition des immatriculations des remorques lourdes par classes de charges utiles



Source : SOeS, RSVERO

La carrosserie porte-engins et porte-voitures représente 27 % des ventes de remorques lourdes en 2014 contre 36 % en 2005 (tableau 7). La part des bâchés et parois latérales souples coulissantes est de 19 % contre 23 % en 2000. La part des bennes est de 16 % en baisse de 2 points par rapport à 2010 et celle des plateaux reste stable à 10 %.

Tableau 7 : répartition des immatriculations de remorques lourdes selon les principales carrosseries

En %	2000	2005	2010	2014
Porte-engins + porte-voitures	28	36	29	27
Bâchés et parois latérales souples coulissantes	23	18	15	19
Bennes	14	15	18	16
Plateau	9	10	10	10

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Les usages particuliers : des évolutions contrastées selon les types de véhicules

Les véhicules automoteurs spécialisés

Les immatriculations de véhicules automoteurs spécialisés (VASP), qui regroupent des véhicules aux caractéristiques hétérogènes dédiés à des usages spécifiques, ont baissé de 1,9 % en 2014 (*tableau 8*) soit une troisième année consécutive de repli. Ce marché avec 25 607 immatriculations est au plus bas.

Les camping-cars représentent 60 % des immatriculations de VASP neufs en 2014 contre 64 % en 2013. Cette part avait atteint 69 % en 2007. En dehors des camping-cars (*graphique 15*), les ambulances sont les VASP neufs les plus nombreux (10 % des immatriculations). Elles enregistrent une troisième année consécutive de croissance (+ 8,1 % après + 10,8 % en 2013 et + 25,0 % en 2012). Les véhicules de travaux publics représentent 7 % des immatriculations après deux années consécutives de hausse (+ 8,7 % en 2014 après + 29,5 % en 2013). Les véhicules pour handicapés représentent 7 % des immatriculations, celles-ci ayant doublé entre 2013 et 2014, passant de 834 immatriculations à 1 711.

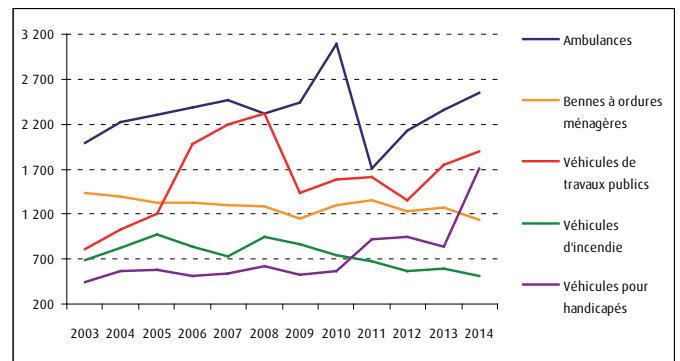
Les caravanes et les camping-cars

En 2014, les immatriculations de caravanes neuves (*graphique 16*) progressent de 2,4 % par rapport à 2013 interrompant la tendance à la baisse amorcée depuis 2008. En revanche, les immatriculations des camping-cars poursuivent leur repli avec une troisième année consécutive de baisse (- 7,5 % par rapport à 2013). Ce marché avait connu une forte croissance jusqu'en 2007 (+ 9,8 % en moyenne par an).

Les tracteurs agricoles

Après trois années de hausse, le marché des tracteurs agricoles neufs (*graphique 17*), assez fluctuant, a chuté de 22,7 % en 2014 par rapport à 2013 qui avait toutefois atteint un niveau très élevé. Cette chute affecte fortement les immatriculations de tracteurs de 17 à 25 CV (- 34,1 %) et les plus de 25 CV (- 33,4 %). Les immatriculations des tracteurs de moins de 17 CV, ne baissant que de 1,3 %, représentent ainsi la plus grosse part des immatriculations en 2014, soit 43 % du total contre 34 % en 2013.

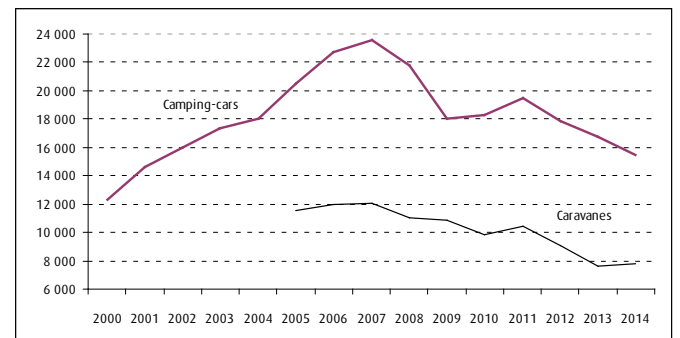
Graphique 15 : immatriculations de VASP* par principales carrosseries (hors camping-cars)



* Véhicules automoteurs spécialisés.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

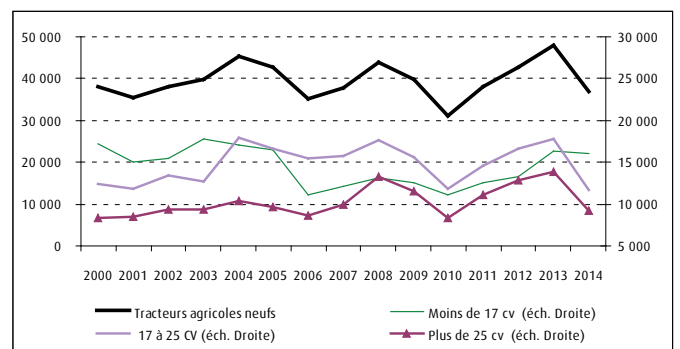
Graphique 16 : immatriculations de camping-cars et de caravanes*



* Les données d'immatriculations de caravanes ne sont pas disponibles avant 2005.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Graphique 17 : immatriculations de tracteurs agricoles par classes de puissance fiscale



Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Les immatriculations dans les DOM

Les voitures particulières

Le marché des voitures (*graphique 18*) a connu sur la période 2000-2007 une légère tendance à la hausse sur l'ensemble des DOM avec une croissance annuelle moyenne de 1,9 %. Elle a été plus marquée à La Réunion (+ 2,1 %) et en Guadeloupe (+ 1,8 %), et très faible en Martinique (+ 0,2 %). De 2008 à 2013, la tendance s'est inversée avec une évolution annuelle moyenne de - 2,8 % sur l'ensemble des DOM. La baisse a été plus forte pour La Réunion (- 3,5 %) et la Martinique (- 4,1 %). En 2014, le marché est en hausse dans tous les DOM excepté en Guyane (- 0,2 %). Il progresse notamment de 5,9 % à La Réunion (20 612 immatriculations) qui représente 42 % des immatriculations des DOM. Les immatriculations à Mayotte progressent de 15,0 % par rapport à 2013 (1 055 immatriculations) et de 5,3 % par an depuis 2010 (année de l'intégration des immatriculations de Mayotte dans le système d'immatriculation des véhicules).

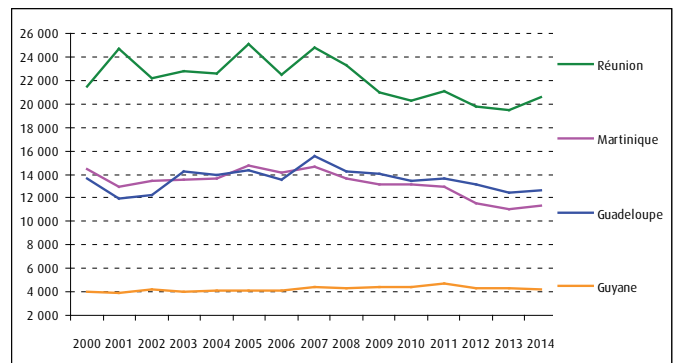
Les motocyclettes

Le marché des motocyclettes (*graphique 19*) a progressé en moyenne de 10,0 % par an sur la période 2002-2008 sur l'ensemble des DOM excepté en Guyane où la croissance a été plus faible (+ 1,2 %). La Réunion a vu ses immatriculations plus que doubler sur cette période avant qu'elles ne chutent de 17,4 % en 2009 et de 33,6 % en 2010 puis se redressent légèrement les années suivantes pour atteindre 1 550 immatriculations en 2014 soit 42 % du total DOM. La Martinique a connu la même tendance avec des volumes moins importants, inférieurs à 1 000 unités (excepté en 2008). La Guadeloupe a connu un à-coup avec une chute de 25,4 % en 2013 puis un rebond de 16,9 % en 2014. L'évolution des immatriculations en Guyane, inférieures à 500 unités par an, a été moins fluctuante avec une progression continue et de fortes hausses en 2009 et 2011 à l'opposé des autres DOM. En 2014, les immatriculations reculent de 11,2 % (363 immatriculations). Ce marché est similaire en volume à Mayotte (+ 6,5 % par rapport à 2013 soit 343 immatriculations en 2014).

Les camionnettes

Le marché des camionnettes (*graphique 20*) a baissé en moyenne de 11,9 % par an sur la période 2007-2010 sur l'ensemble des DOM et un peu plus fortement sur La Réunion (- 15,3 %). Il s'est redressé en 2011 dans tous les DOM (+ 12,2 %) et plus nettement à La Réunion (+ 18,1 %) avant de baisser de nouveau dans l'ensemble des DOM en 2012 et 2013. En 2014, le marché est en hausse dans tous les DOM excepté en Guadeloupe (- 8,1 % soit 1 986 immatriculations). Il progresse notamment de 7,6 % à La Réunion (4 638 immatriculations soit 47 % du total DOM) et de 7,0 % en Martinique (1 877 immatriculations soit 19 % du total). Les immatriculations à Mayotte progressent de 3,2 % par rapport à 2013 (200 immatriculations).

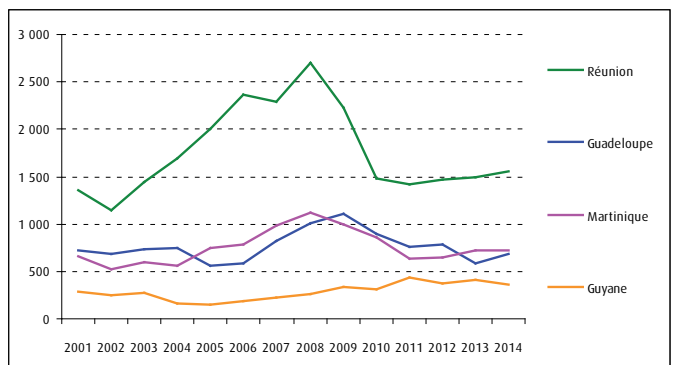
Graphique 18 : immatriculations de voitures dans les DOM



Note : les données de Mayotte, disponibles depuis 2010, ne sont pas représentées sur ce graphique.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

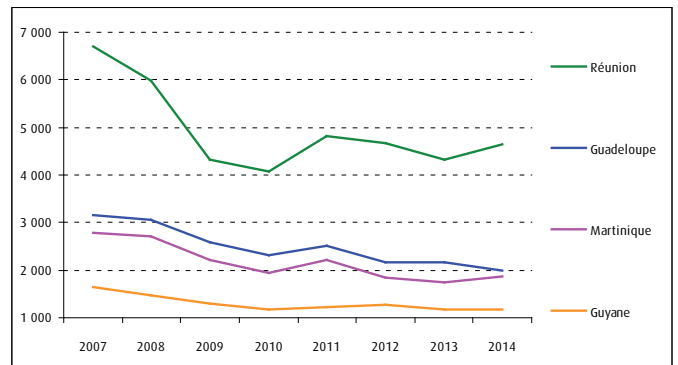
Graphique 19 : immatriculations de motocyclettes dans les DOM



Note : les données de Mayotte, disponibles depuis 2010, ne sont pas représentées sur ce graphique.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Graphique 20 : immatriculations de camionnettes dans les DOM



Note : les données de Mayotte, disponibles depuis 2010, ne sont pas représentées sur ce graphique.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Tableau 8 : immatriculations neuves par genre entre 2004 et 2014 en métropole

Genre de véhicule	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Voiturettes	10 499	13 247	13 465	14 757	15 821	14 715	14 943	14 142	14 684	13 603	12 088
Cyclomoteurs *		160 980	184 224	207 264	188 353	155 237	147 258	148 599	127 946	106 733	98 884
Motocycles	224 696	241 023	274 502	290 446	288 000	254 065	231 020	215 309	197 455	172 382	175 894
Voitures particulières	2 013 709	2 067 789	2 000 549	2 064 543	2 050 283	2 268 671	2 210 186	2 160 928	1 857 013	1 756 951	1 765 855
Autobus et autocars	4 859	5 442	5 850	6 171	6 624	7 435	5 864	6 787	6 074	6 952	5 896
Tracteurs agricoles	45 343	42 784	35 136	37 798	44 010	39 765	31 239	38 192	42 784	47 911	37 015
Camionnettes	383 360	392 272	409 336	429 911	430 402	348 097	388 975	401 715	357 974	343 396	348 766
Camions	19 714	23 163	22 245	21 491	23 496	16 035	13 095	17 405	16 763	15 354	13 867
Remorques légères (PTAC < 6 t)	55 159	58 231	63 421	68 010	67 038	54 990	57 893	63 563	61 537	59 034	60 055
VASP **	27 567	30 353	33 500	34 130	32 805	28 299	28 268	28 974	27 461	26 107	25 607
Tracteurs routiers	24 351	28 892	27 466	27 789	30 105	16 325	18 059	26 665	23 687	24 848	20 785
Remorques lourdes (PTAC > = 6 t)	2 617	3 015	3 229	3 430	3 841	2 280	2 110	2 519	2 269	1 854	1 948
Semi-remorques	18 160	19 069	19 982	24 745	26 701	12 708	11 789	15 916	15 536	14 945	17 401

* Les données avant 2005 ne sont pas diffusées car l'obligation d'immatriculation des cyclomoteurs neufs n'est effective qu'à partir du 1^{er} juillet 2004.

** VASP : véhicules automoteurs spécialisés.

Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Méthodologie

Source

Les données proviennent jusqu'en 2009 du fichier central des automobiles (FCA) et à partir de 2010 du répertoire statistique des véhicules routiers du service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris) à partir des informations transmises par le ministère de l'Intérieur (agence nationale des titres sécurisés) issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Champ

Le champ des données présentées ici est limité aux immatriculations enregistrées comme « série normale » dans l'ancien système d'immatriculation abandonné en avril 2009. Ainsi, elles ne comprennent pas les véhicules immatriculés 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

Autobus et autocar : véhicules conçus pour le transport en commun de personnes d'au moins 10 places assises y compris le conducteur. Les autobus sont dédiés principalement au transport urbain et comportent des places assises et debout. Les autocars sont dédiés principalement au transport collectif routier ou touristique avec des places assises uniquement.

Camion : véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes.

Camionnette : véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Charge utile : poids maximal de marchandises déclaré admissible.

Cyclomoteur : véhicule à deux ou trois roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kW pour les autres types de moteur.

Motocyclette : véhicule à deux roues de cylindrée supérieure à 50 cm³ et dont la vitesse maximale est supérieure à 45 km/h. Les tricycles et quadricycles à moteur sont compris dans les données présentées à l'exception des **voiturettes** (quadricycle sans permis de cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ ou de puissance n'excédant pas 4 kW).

Poids total autorisé en charge (PTAC) : total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes les autres personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible.

Poids total roulant autorisé (PTRA) : poids maximal d'un ensemble articulé (tracteur routier + semi-remorque), d'un ensemble de véhicules ou d'un train double (tracteur routier + semi-remorque + remorque).

Remorque : véhicule non automoteur sur roues destiné à être tracté par un autre véhicule. Les données présentées portent sur les remorques d'au moins 500 kg de PTAC (poids à partir duquel une immatriculation distincte de celle du véhicule tracteur est obligatoire) et distinguent les remorques légères inférieures à 6 tonnes des remorques lourdes d'au moins 6 tonnes.

Semi-remorque : remorque sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Tracteur routier : véhicule routier à moteur conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement semi-remorques).

Véhicule automoteur spécialisé : véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport.

Diffusion

Des tableaux de données mensuelles, trimestrielles ou annuelles au format Excel, présentant notamment les immatriculations par tranche d'émission de dioxyde de carbone, sont disponibles sur le site : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique Transport / Véhicules routiers / Immatriculations / L'essentiel en chiffres ou Données détaillées. Des données mensuelles départementales sont également disponibles dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).



Chiffres & statistiques

Commissariat général
au développement
durable

Service
de l'observation
et des statistiques

Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

Directeur
de la publication
Sylvain Moreau

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2015

Benoît MATHIEU