

Immatriculations de véhicules routiers neufs en 2015 : redressement quasiment général

En 2015, la plupart des marchés de véhicules routiers neufs se redressent.

Le marché des voitures particulières neuves est particulièrement dynamique, il progresse de 6,8 % en France métropolitaine. Cette hausse profite uniquement aux motorisations alternatives et essence et presque exclusivement aux petites cylindrées. Les immatriculations par des personnes morales sont en progression régulière et se rapprochent du niveau des immatriculations par des personnes physiques. En 2015, plus de 20 % des voitures neuves immatriculées par des personnes physiques sont en location longue durée. Cette part est en forte hausse par rapport à 2010.

Dans les DOM, les immatriculations de voitures neuves progressent dans tous les départements.

Alors que le marché des motocyclettes et cyclomoteurs reste au plus bas, celui des autobus et autocars progresse fortement, et atteint un niveau élevé.

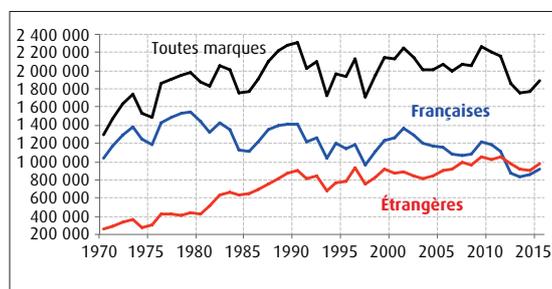
Les évolutions des marchés de véhicules dédiés aux transports de marchandises sont plus contrastées. Le marché des camionnettes poursuit un redressement modéré, celui des camions est en légère baisse et reste à un niveau très faible. En revanche, les immatriculations de tracteurs routiers comme celles des semi-remorques et remorques lourdes sont en forte hausse. Néanmoins, les poids et charges utiles moyens de ces catégories de véhicules sont en repli après avoir progressé ces dernières années.

Les voitures particulières : redressement des immatriculations

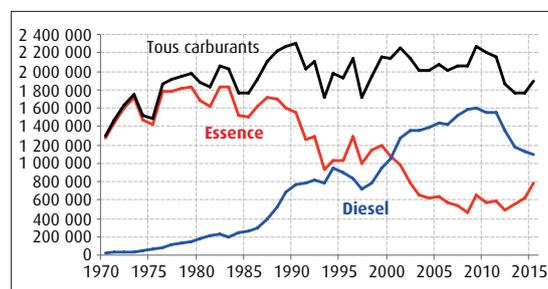
Les immatriculations de voitures particulières neuves (graphiques 1) se redressent en 2015 (+ 6,8 %) après avoir légèrement progressé en 2014 (+ 0,5 %). Elles restent à un niveau bas (environ 1,89 million d'immatriculations) légèrement supérieur à celui de 2012, année de chute du

marché (- 14,1 %), mais en dessous de 6,6 % du niveau annuel moyen de la période 2005-2014. La part des marques étrangères progresse de 0,4 point en 2015 pour atteindre 51,6 %.

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



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



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

Motorisations : poursuite du repli du diesel et de la progression des motorisations alternatives

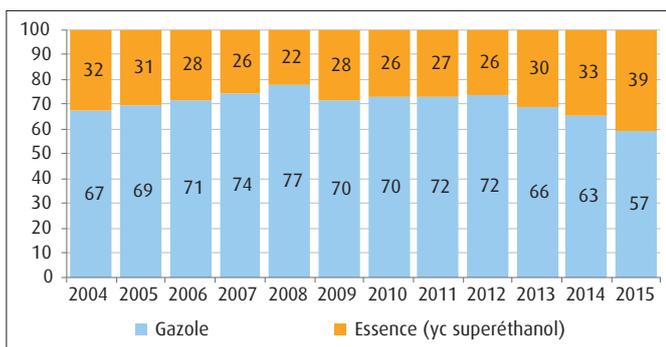
La part des immatriculations de voitures diesels neuves poursuit son repli amorcé en 2013 (graphiques 2) et ne représente plus que 57 % des immatriculations en 2015 (- 6 points par rapport à 2014). Dans le même temps, la part des ventes de voitures essence gagne 6 points et atteint 39 %.

Les motorisations alternatives représentent 4,2 % des immatriculations en 2015 contre 3,1 % en 2014. La part des immatriculations des voitures essences-GPL est de seulement 0,1 % en 2015. La part des voitures hybrides a progressé de 0,8 point en 2015 pour atteindre 3,2 %. La part des hybrides essence a progressé

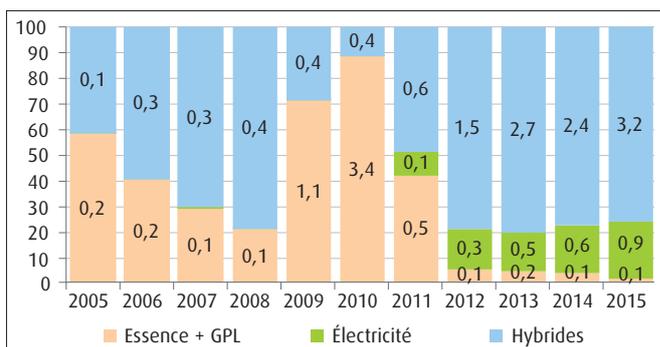
de 0,3 point à 2,2 % et celle des hybrides diesel a été multipliée par deux à 1,0 %. Ces immatriculations se sont accélérées au second semestre 2015, avant la nette diminution du bonus alloué aux hybrides essence et à sa suppression pour les hybrides diesel à partir du 1^{er} janvier 2016. La part des voitures électriques est de 0,9 % en 2015, en progression de 0,3 point par rapport à 2014. Ces immatriculations se sont accélérées après la mise en place de la prime à la conversion au 1^{er} avril 2015 qui permet de bénéficier d'une aide maximum de 10 000 € pour l'achat d'une voiture électrique.

Graphiques 2 : immatriculations de voitures par motorisation

En %



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



Source : 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 28 % des immatriculations totales en 2015. Cette part continue de progresser. En 2015, ces petites cylindrées sont en quasi-totalité des voitures essence.

À l'inverse, la part des voitures de 1 201 à 1 400 cm³ baisse de 2 points par rapport à 2014 et ne représente plus que 9 % des immatriculations en 2015. Ce sont des voitures essence à 76 %.

Les voitures de 1 401 à 1 600 cm³ représentent 43 % des immatriculations en 2015, en baisse de 2 points par rapport à 2014. Ces véhicules sont à 92 % des diesels.

Les voitures de plus de 1 600 cm³ représentent 19 % des immatriculations en 2015. Ces véhicules sont à 80 % des diesels, mais cette part diminue au profit de celle des motorisations alternatives qui représentent 11 % des immatriculations de cette catégorie en 2015.

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

En %

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015-2014	2015-2010	Ex. de marque modèle
Jusqu'à 1 200 cm ³	14	13	13	18	23	28	5	14	
dont gazole	2	6	5	3	1	1	0	-1	VW Polo
dont essence*	91	92	94	97	99	99	0	8	Renault Twingo
dont motorisations alternatives	7	2	1	0	0	0	0	-7	Renault Clio (GPL)
de 1 201 à 1 400 cm ³	22	18	17	13	11	9	-2	-13	
dont gazole	48	46	45	38	35	22	-13	-26	Citroën C3
dont essence*	41	52	54	61	64	76	12	35	Fiat 500
dont motorisations alternatives	11	2	1	1	1	2	1	-9	Dacia Sandero (GPL)
de 1401 à 1 600 cm ³	42	44	45	45	45	43	-2	1	
dont gazole	93	92	91	90	92	92	0	-1	Peugeot 308
dont essence*	7	8	8	8	6	6	0	-1	Mini
dont motorisations alternatives	0	0	1	2	2	2	0	2	Toyota Yaris (Hybrid)
Plus de 1 600 cm ³	22	24	26	23	21	19	-2	-3	
dont gazole	93	93	91	87	87	80	-7	-13	VW Tiguan
dont essence*	5	5	4	5	5	9	4	4	Audi TT
dont motorisations alternatives	2	2	4	8	8	11	3	9	Toyota Auris (Hybrid)
Électriques (cylindrée = 0)	0,0	0,1	0,3	0,5	0,6	0,9	0,3	0,9	Renault Zoé

* Y compris superéthanol.

Source : SOeS, RSVERO

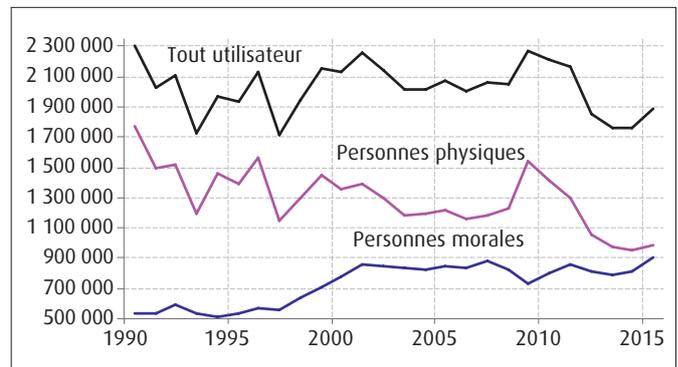
Les immatriculations de voitures par les personnes morales continuent de progresser

En 2015 (graphique 3), les immatriculations de voitures neuves par les personnes morales progressent de 10,9 % et atteignent leur plus haut niveau avec 900 000 immatriculations. Elles représentent 48 % des immatriculations totales en 2015 (tableau 2). Plus de 46 % de ces immatriculations sont en location longue durée ; cette part est stable par rapport à 2010. Les immatriculations de voitures neuves par les personnes physiques progressent de 3,3 %, mais restent à un niveau très bas. Leur nombre (985 000 environ) se rapproche de celui des personnes morales. 21 % de ces voitures neuves sont en location longue durée, cette part est en forte hausse par rapport à 2010 (+ 13,5 points).

Depuis 2009, les évolutions des immatriculations de ces deux catégories sont opposées. Les immatriculations par les personnes morales ont fortement reculé en 2009 avec la crise, puis se sont progressivement redressées ensuite et ont connu une croissance moyenne de 2,3 % par an. À l'inverse, les immatriculations par les personnes physiques ont bondi de 25,8 % en 2009 avec la mise en place de la prime à la casse qui a essentiellement bénéficié aux particuliers, mais cette hausse a été suivie de cinq années consécutives de repli (- 9,4 % en moyenne par an).

Les voitures diesels représentent 72 % des immatriculations effectuées par les personnes morales en 2015 contre 43 % chez les particuliers. La part des voitures essences immatriculées par les

Graphique 3 : immatriculations de voitures des personnes morales et personnes physiques depuis 1990



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

personnes morales a progressé de 4 points en 2015 et représente 24 % des immatriculations. Cette part a davantage progressé chez les particuliers, où elle atteint 53 % en 2015. La part des immatriculations de voitures à motorisations alternatives est proche de 4 % chez les personnes morales comme chez les particuliers.

Tableau 2 : Répartition des immatriculations de voitures par personnes morales et personnes physiques et grands types de motorisations

En %

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 / 2014	2015 / 2010
Personnes morales	36	40	43	45	46	48	2	12
dont gazole	84	84	84	80	76	72	-4	-12
dont essence*	16	15	14	16	20	24	4	8
dont motorisations alternatives	1	1	2	3	4	4	0	3
Personnes physiques	64	60	57	55	54	52	-2	-12
dont gazole	63	64	63	55	52	43	-9	-20
dont essence*	31	34	35	41	45	53	8	22
dont motorisations alternatives	6	1	2	3	3	4	1	-2

* Y compris superéthanol.

Source : SOeS, RSVERO

Les immatriculations de voitures neuves se redressent dans quasiment tous les départements

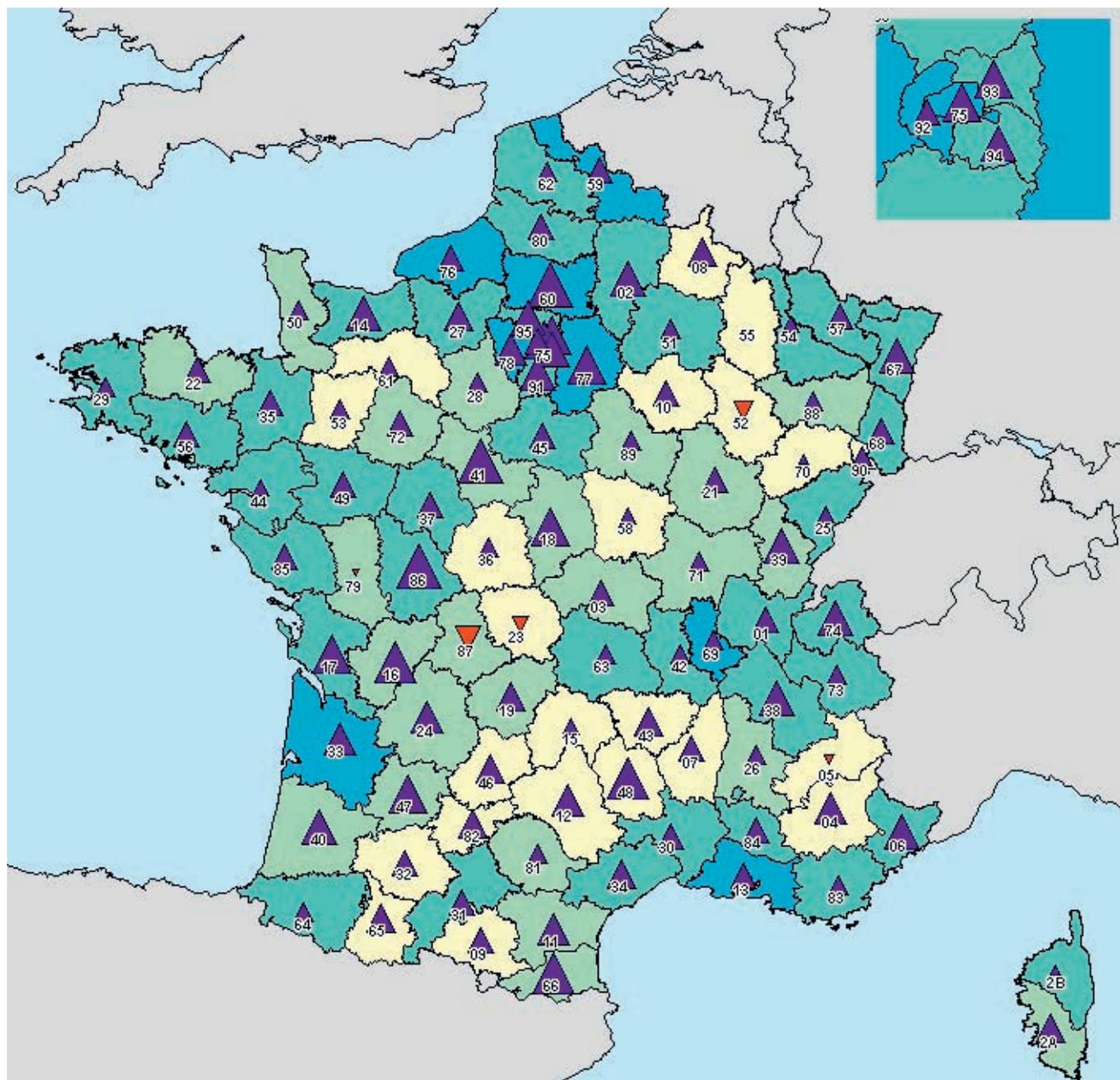
En 2015, seuls cinq départements (Deux-Sèvres, Haute-Vienne, Creuse, Haute-Marne, Hautes-Alpes) voient leurs immatriculations de voitures neuves baisser (carte 1), dans un contexte de croissance de 6,8 % au niveau national. Parmi ceux-là, la Haute-Vienne enregistre la plus forte baisse (- 5,2 %). Toutefois, la part dans les immatriculations nationales de chacun de ces départements est faible (de 0,1 % pour la Creuse à 0,5 % pour la Haute-Vienne) et inférieure à la part départementale médiane (0,8 %).

Dix départements (Oise, Seine-Maritime, Hauts-de-Seine, Yvelines, Nord, Bouches-du-Rhône, Paris, Rhône, Seine-et-Marne, Gironde) ont une part dans les immatriculations supérieure à 2 % et représentent au total plus du tiers des immatriculations nationales en 2015 (34,3 %). L'Oise reste le département où s'immatriculent le plus de voitures, soit 6,5 % des immatriculations totales devant la

Seine-Maritime (4,2 %). Les immatriculations progressent de 14,5 % dans l'Oise et continuent de se redresser en Seine-Maritime (+ 4,8 % en 2015). Dans ces deux départements, il y a une part importante de voitures immatriculées pour de la location courte durée, en lien avec une taxe régionale sur les certificats d'immatriculations plus faible que dans les autres régions.

Les immatriculations en Île-de France représentent presque un cinquième des immatriculations nationales (19,2 % soit + 1,6 point par rapport à 2010). Cette part est identique à celle de la population francilienne dans la population de la France métropolitaine. La part des immatriculations effectuées à Paris est de 2,8 %, celle des Hauts-de-Seine de 3,9 %, celle des Yvelines de 3,6 % et celle de la Seine-et-Marne de 2,1 %.

Carte 1 : immatriculations de voitures neuves en 2015 et évolutions entre 2015 et 2014



Immatriculations de voitures neuves en 2015

- moins de 7 000 (23)
- de 7 000 à 14 000 (24)
- de 14 000 à 37 000 (39)
- plus de 37 000 (10)

Taux de croissance des immatriculations de voitures neuves entre 2014 et 2015

- ▲ 16
- ▲ 8
- ▲ 1,6
- ▼ -1,6
- ▼ -8
- ▼ -16

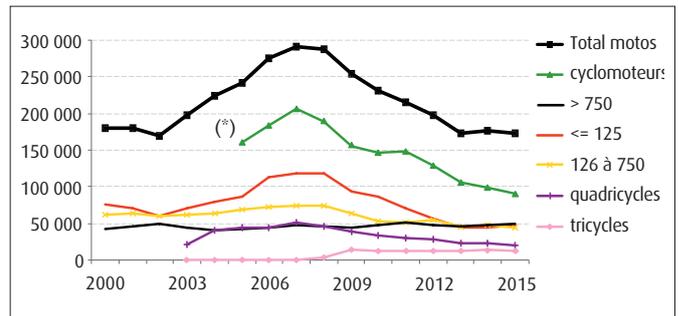
Source : SOeS, RSVERO

Les motocyclettes et les cyclomoteurs : faible niveau d'immatriculations

En 2015, les immatriculations de motocyclettes neuves (*graphique 4*) diminuent de 1,4 %. Les immatriculations de motocyclettes de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ et de plus 750 cm³ ont progressé respectivement de 6,6 % et 3,4 % confirmant leur redressement de 2014 alors que les autres catégories ont baissé.

Les ventes de cyclomoteurs poursuivent leur recul en 2015 (- 8,4 %) soit une quatrième année consécutive de baisse. Le nombre d'immatriculations est de 90 593 alors qu'il était de 207 267 en 2007. Les cyclomoteurs électriques représentent 2,1 % des immatriculations totales en 2015 (1 980 immatriculations), en progression de 0,8 point par rapport à 2014.

Graphique 4 : immatriculations de motocyclettes et de cyclomoteurs



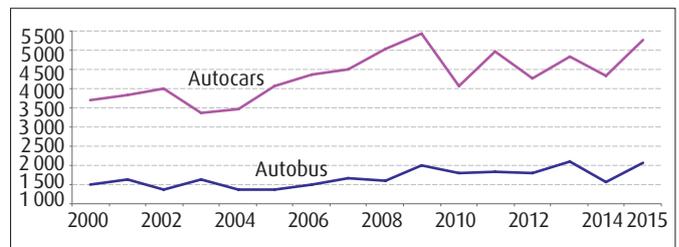
(*) Les données avant 2005 ne sont pas diffusées car l'obligation d'immatriculation des cyclomoteurs neufs n'est effective qu'à partir du 1^{er} juillet 2004.

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

Les autobus et autocars : forte hausse des immatriculations

En 2015, les immatriculations d'autobus et d'autocars neufs sont en forte hausse (*graphique 5*) soit + 22,1 % pour les autocars et + 31,3 % pour les autobus. Elles retrouvent des niveaux très élevés (5 281 pour les autocars et 2 063 pour les autobus) proches de leur niveau record atteint en 2009 pour les autocars et en 2013 pour les autobus. Ces marchés avaient nettement diminué en 2014 (- 10,8 % pour les autocars et - 25,3 % pour les autobus), du fait de l'anticipation de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 au 1^{er} janvier 2014. Sur la période 2009-2015, les évolutions moyennes sont de - 0,5 % pour les autocars et + 0,6 % pour les autobus.

Graphique 5 : immatriculations d'autobus et d'autocars



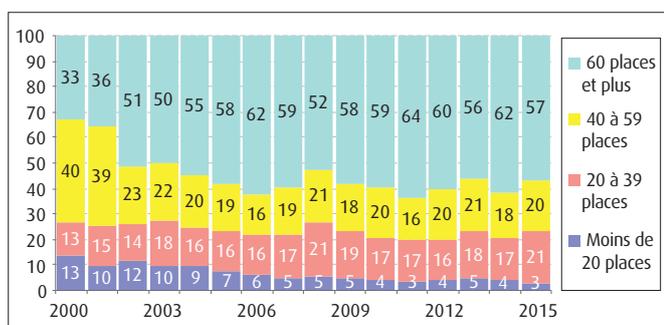
Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

La part des autocars de 60 places et plus dans les immatriculations totales (*graphique 6*) a presque doublé entre 2000 et 2014. Elle représente 57 % des immatriculations en 2015. À l'inverse, la part des autocars de 40 à 59 places est passée de 40 % à 20 % entre 2000 et 2015. La part des 20 à 39 places a connu de moindres évolutions et s'établit à 21 % des immatriculations en 2015. Enfin, celle des moins de 20 places représente seulement 3 % des immatriculations en 2015 contre 13 % en 2000.

En 2015, les motorisations alternatives représentent 31 % des

immatriculations d'autobus (*tableau 3*) contre 6 % en 2014, les autocars fonctionnant exclusivement au diesel. La part des autobus hybrides diesel est de 20 %, en progression de 18 points par rapport à 2014, soit 414 immatriculations, majoritairement des achats de la RATP. La part des immatriculations d'autobus fonctionnant au gaz naturel, qui représentait l'essentiel des autobus neufs à motorisation alternative jusqu'en 2012, est de 9 % en 2015 contre 1 % en 2014. La part des autobus électriques représente 3 % des immatriculations en 2015 comme en 2014.

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



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

Tableau 3 : immatriculations d'autobus neufs selon les types de motorisations

Type de motorisation	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Part 2014 (en %)	Part 2015 (en %)
Diesel	1 647	1 699	1 696	1 742	1 471	1 406	94	68
Hybride-diesel	20	0	0	222	29	414	2	20
Gaz naturel	96	109	84	88	20	192	1	9
Électrique	16	21	25	24	40	51	3	3
Autres	4	2	1	0	0	0	0	0
Total	1 783	1 831	1 806	2 076	1 560	2 063	100	100

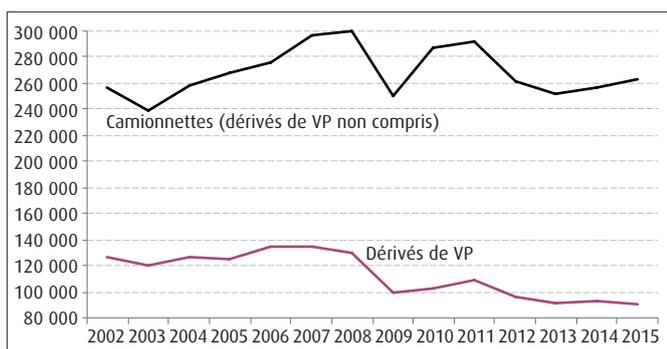
Source : SOeS, RSVERO

Les camionnettes : léger redressement des immatriculations

Les immatriculations de camionnettes (*graphique 7*) poursuivent leur léger redressement avec une progression de 2,6 % en 2015 (+ 1,6 % en 2014). Elles restent à un niveau bas (262 658), inférieur à la moyenne de la période 2002-2014 (268 356). Les immatriculations de dérivés de voitures particulières baissent de 2,5 % en 2015 (+ 1,2 % en 2014).

Le poids total autorisé en charge (PTAC) de la majorité des camionnettes neuves (52 % en 2015) se situe entre 2,0 et 3,4 tonnes. Leur PTAC moyen (*graphique 8*) continue de progresser légèrement.

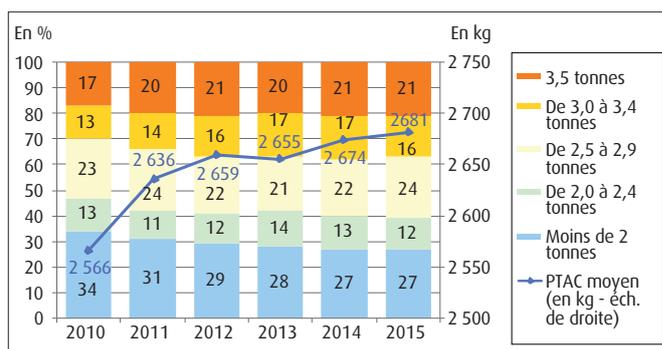
Graphique 7 : immatriculations de camionnettes et dérivés de VP*



* Dérivé de voiture particulière (voir définition).
Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Il est de 2,68 tonnes en 2015. La part des immatriculations de camionnettes entre 2,0 et 2,9 tonnes est restée stable depuis 2010 à 36 %, dont 12 % pour les 2,0 à 2,4 tonnes et 24 % pour les 2,5 à 2,9 tonnes. Celle des camionnettes de moins de 2,0 tonnes a progressivement baissé entre 2010 et 2015, passant de 34 % à 27 %, au profit des camionnettes de plus de 3 tonnes. Ainsi, la part des 3,0 à 3,4 tonnes a progressé de 3 points à 16 % et celle de 3,5 tonnes a progressé de 4 points à 21 %.

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



* Poids total autorisé en charge.
Source : SOeS, RSVERO

Les camions : un très faible niveau d'immatriculations

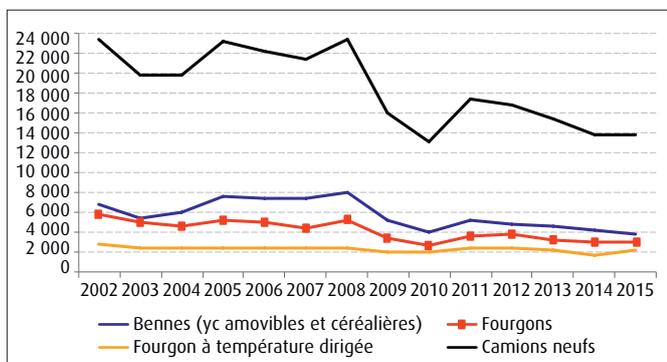
En 2015, les immatriculations de camions (*graphique 9*) baissent très légèrement (- 0,3 %) soit une quatrième année consécutive de repli. Elles sont à un niveau très bas (13 828) un peu au-dessus du point bas de 2010.

Les trois principales carrosseries de camions (représentant presque deux tiers des véhicules) sont les bennes, les fourgons et les fourgons à température dirigée. Les bennes ont été fortement affectées par la chute du marché en 2009-2010. Leurs immatriculations reculent de 10,7 % en 2015 (- 9,6 % en 2014) et représentent 34 % des immatriculations (27 % en moyenne entre 2008 et 2015). La part des

immatriculations de fourgons s'établit à 21 % en 2015. Les immatriculations de fourgons à température dirigée ont fortement progressé en 2015 (+ 27,8 %) après avoir chuté en 2014 (- 23,1 %). Leur part passe ainsi de 12 % en 2014 à 15 % en 2015.

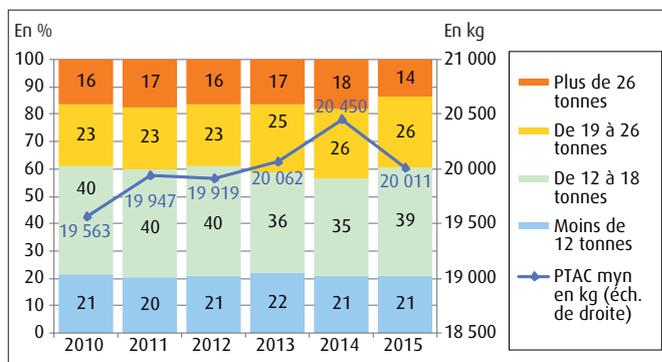
En 2015, le PTAC moyen des camions neufs (*graphique 10*) s'établit à 20,0 tonnes, en baisse par rapport à 2014. Ce recul interrompt une tendance à la hausse. Ainsi, la part des immatriculations de camions de plus de 26 tonnes (14 %) a perdu 4 points entre 2014 et 2015, au profit des 12 à 18 tonnes qui représentent 39 % des immatriculations. Les autres classes de PTAC restent stables.

Graphique 9 : immatriculations de camions selon les principales carrosseries



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

Graphique 10 : répartition des immatriculations de camions par classe de PTAC (*)



(*) Poids total autorisé en charge.
Source : SOeS, RSVERO

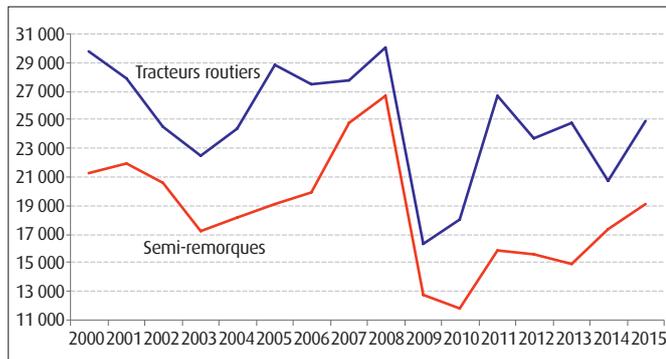
Les tracteurs routiers et semi-remorques : des immatriculations dynamiques

En 2015, le marché des tracteurs routiers (*graphique 11*) se redresse de 20,0 %, après la chute de 2014 (- 16,4 %), due à l'anticipation de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 au 1^{er} janvier 2014. Avec presque 25 000 immatriculations, il est dans la moyenne de la période 2000-2014. Les immatriculations de semi-remorques progressent de 9,8 % en 2015, à un rythme moins élevé que 2014 (+ 16,4 %). Avec 19 107 immatriculations, ce marché est supérieur à la moyenne des

immatriculations sur la période 2000-2014.

La puissance réelle moyenne des tracteurs routiers neufs continue de progresser (*tableau 4*). 38 % des tracteurs ont une puissance supérieure à 470 cv contre 17 % en 2010. À l'inverse, la part des tracteurs de 450 à 470 cv perd 10 points à 33 % et celle des moins de 450 cv perd 11 points à 29 %.

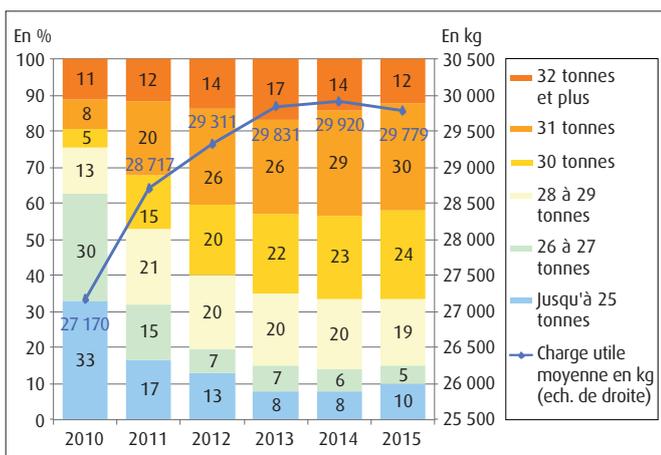
Graphique 11 : immatriculations de tracteurs routiers et de semi-remorques



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

La charge utile moyenne des semi-remorques neuves (*graphique 12*) s'établit à 29,78 tonnes, elle est en baisse alors qu'elle avait progressé entre 2010 et 2014. Les semi-remorques neuves de 30 tonnes et plus représentent deux tiers des immatriculations totales en 2015, contre moins d'un quart (24 %) en 2010. La part des 28 à 29 tonnes s'établit à 19 % contre 13 % en 2010. La part des moins de 28 tonnes dans les immatriculations en 2015 n'est plus que de 15 % contre 63 % en 2010.

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



Source : SOeS, RSVERO

Tableau 4 : répartition des immatriculations de tracteurs routiers par classe de puissance réelle

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Moins de 450 cv (%)	40	34	30	29	29	29
de 450 à 470 cv (%)	43	44	44	43	36	33
Plus de 470 cv (%)	17	22	26	28	35	38
Puissance moyenne en cv	455	461	465	468	470	471

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

Les bâchés et parois latérales souples coulissantes restent les carrosseries de semi-remorques les plus immatriculées (*tableau 5*). Leur part est de 34 %, en stabilité par rapport à 2014 et en hausse de 6 points par rapport à 2010. Les fourgons représentent 17 % des immatriculations, en hausse d'un point par rapport à 2014 et de 4 points par rapport à 2010. La part des immatriculations de fourgons à température dirigée ainsi que celles des immatriculations de citernes et de bennes restent relativement stables depuis 2010.

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

En %

	2000	2005	2010	2014	2015
Benness*	16	13	16	14	12
Bâchés et Parois latérales souples coulissantes	39	37	28	34	34
Fourgon à température dirigée	9	13	15	15	15
Fourgons	13	15	13	16	17
Citernes	6	4	8	7	7

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

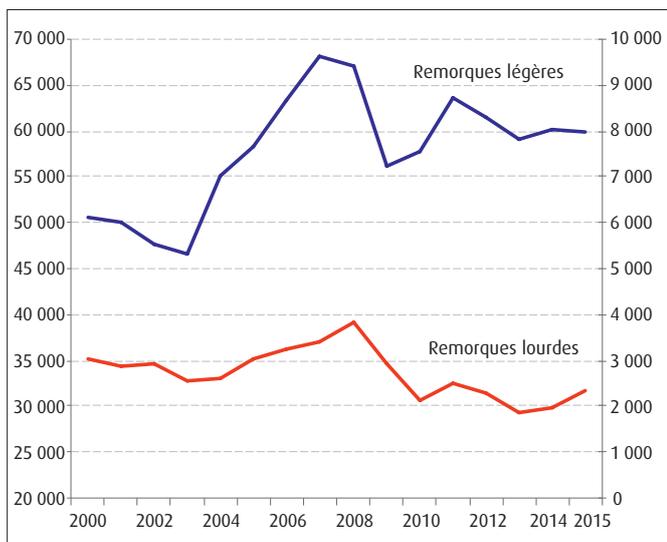
Remorques : stabilité des immatriculations de remorques légères et redressement confirmé des immatriculations de remorques lourdes*

En 2015, le marché est quasi stable pour les remorques légères (- 0,3 %) alors qu'il progresse fortement pour les remorques lourdes (+ 19,3 %). Néanmoins, les tendances de ces marchés entre 2000 et 2015 sont opposées (graphique 13) : à la hausse pour les immatriculations de remorques légères (+ 1,1 % par an en moyenne) et à la baisse pour les remorques lourdes (- 1,8 % par an en moyenne). Ainsi, en 2015, le niveau d'immatriculations des remorques légères est supérieur à la moyenne des immatriculations depuis 2000 (59 863 contre 57 575 en moyenne), alors que pour les remorques lourdes il

demeure inférieur (2 323 contre 2 700 en moyenne depuis 2000).

La charge utile moyenne des remorques lourdes neuves (graphique 14) est de 13,7 tonnes en 2015, en recul par rapport à 2014. Elle retrouve ainsi son niveau de 2010. Aussi, en 2015, la part des remorques de 20 tonnes et plus recule de 5 points à 7 % et celle des 15 à 19 tonnes de 3 points à 22 %. À l'inverse, la part des 14 à 14,9 tonnes augmente de 6 points à 32 %, soit 10 points de plus qu'en 2010. La part des 10 à 13 tonnes progresse d'un point à 18 %, tout comme celle des moins de 10 tonnes qui s'établit à 21 %.

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

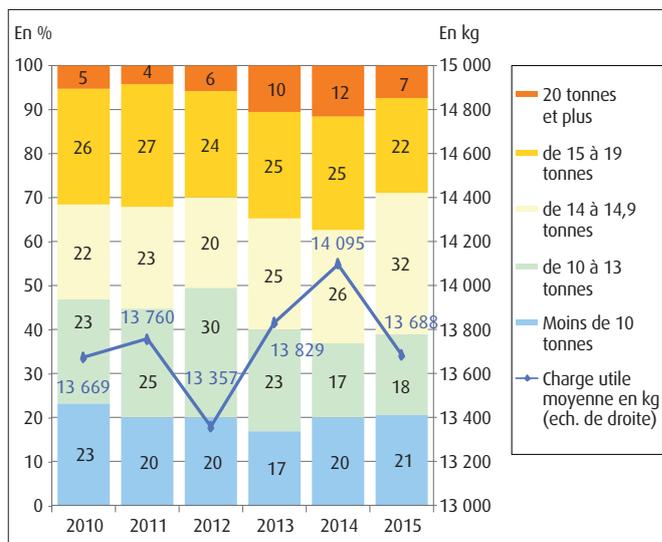
La carrosserie « plateau » représente 38 % des ventes de remorques légères en 2015. Sa part a fortement augmenté depuis 2005 (tableau 6). La part des autres carrosseries est stable ou en baisse, notamment celle des caravanes qui descend à 13 %.

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

	2005	2010	2015
Plateaux	26	36	38
Caravanes	20	17	13
Porte-bateaux	12	11	9
Porte-engins + porte-voitures	8	8	10
Bennes	5	5	7

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

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



Source : SOeS, RSVERO

Les quatre principales carrosseries de remorques lourdes (tableau 7) représentent 72 % des ventes en 2015. Leurs parts sont relativement stables depuis 2000.

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

	2000	2005	2010	2015
Porte-engins + porte-voitures	28	36	29	27
Bachés et parois latérales souples coulissantes	23	18	15	21
Bennes	14	15	18	17
Plateau	9	10	10	7

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

Les usages particuliers : progression des immatriculations pour la plupart des 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 progressé de 11,2 % en 2015 (tableau 8), après trois années consécutives de repli. Ce marché avec 28 473 immatriculations reste inférieur à sa moyenne sur la période 2003-2014 (29 089).

Après les camping-cars (graphique 15), les ambulances sont les Vasp neufs les plus nombreux (10 % des immatriculations). Elles enregistrent une quatrième année consécutive de croissance en 2015 (+ 8,2 %). Les immatriculations des véhicules pour handicapés représentent 8 % des immatriculations, en progression de 28,7 % en 2015, soit environ 2 000 immatriculations. Elles ont doublé par rapport à 2013, en lien avec l'évolution de la réglementation : depuis le 1^{er} janvier 2014, les véhicules pour handicapés doivent être uniquement immatriculés en Vasp alors qu'auparavant ils pouvaient être immatriculés en voiture particulière. Les immatriculations de véhicules de travaux publics représentent 7 % des immatriculations de Vasp, elles augmentent de 0,8 % en 2015, soit une quatrième année consécutive de hausse.

Les caravanes et les camping-cars

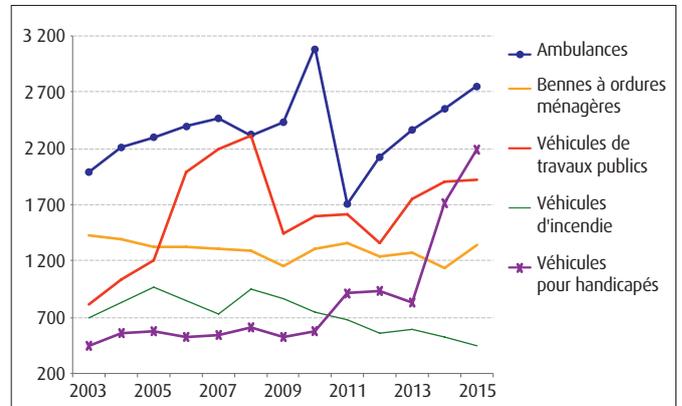
En 2015, les immatriculations de caravanes neuves (graphique 16) poursuivent leur léger redressement avec une progression de 1,4 % (+ 2,4 % en 2014). Elles avaient connu deux années consécutives de forte baisse. Elles restent à un niveau très bas (près de 8 000 immatriculations), bien inférieur à leur moyenne sur la période 2005-2014 qui était supérieure à 10 000.

Les camping-cars représentent 61 % des immatriculations de Vasp neufs. Leurs immatriculations, dont la tendance est assez proche de celle des caravanes, se redressent nettement (+ 12,7 %) après trois années consécutives de baisse. Elles restent inférieures à leur moyenne sur la période 2005-2014.

Les tracteurs agricoles

Le marché des tracteurs agricoles neufs (graphique 17) se redresse légèrement (+ 2,5 %) en 2015 après avoir chuté de 22,7 % en 2014. Ce redressement est dû à la hausse des immatriculations de tracteurs de moins de 17 cv (+ 6,7 %) qui poursuivent leur tendance à la hausse amorcée en 2011. Elles représentent ainsi 45 % des immatriculations totales en 2015. Le marché des tracteurs de 17 cv et plus baisse légèrement (- 0,9 % pour les 17 à 25 cv et - 0,4 % pour les plus de 25 cv) après avoir perdu environ un tiers de ses immatriculations entre 2013 et 2014.

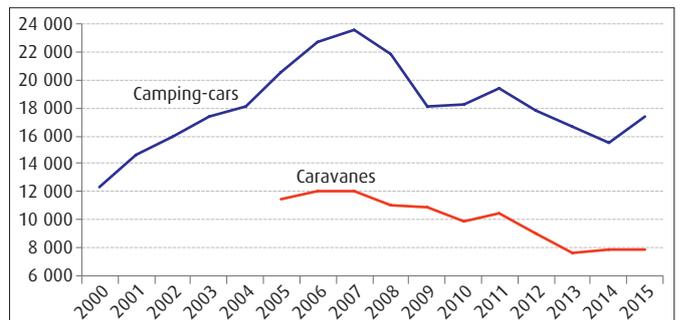
Graphique 15 : immatriculations de Vasp* selon les principales carrosseries (hors camping-cars)



* Véhicule automoteur spécialisé.

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

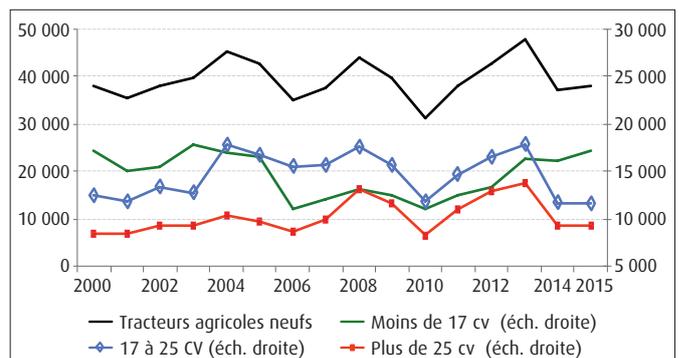
Graphique 16 : immatriculations de camping-cars et de caravanes (*)



(*) 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 classe de puissance fiscale



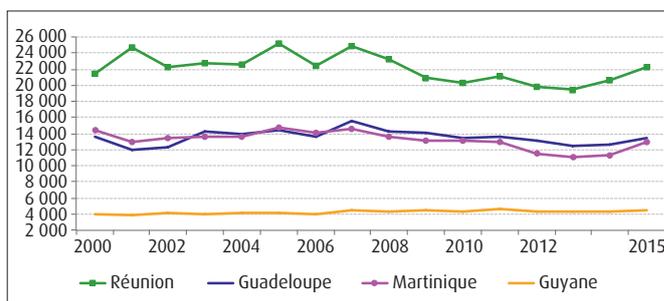
Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

DOM : des immatriculations en hausse

Les voitures particulières

En 2015, le marché des voitures particulières neuves (*graphique 18*) est en hausse dans tous les départements d'outre-mer (DOM), confirmant le redressement constaté en 2014. Les immatriculations progressent de 8,2 % à La Réunion (22 298 immatriculations soit 41 % du total DOM), de 14,2 % en Martinique (12 935), de 6,2 % en Guadeloupe (13 423) et de 3,8 % en Guyane (4 414). À Mayotte, elles sont en hausse de 2,7 % par rapport à 2014 (1 084) et de 4,8 % par an depuis 2010, année de l'intégration des immatriculations de Mayotte dans le système d'immatriculation des véhicules.

Graphique 18 : immatriculations de voitures dans les DOM

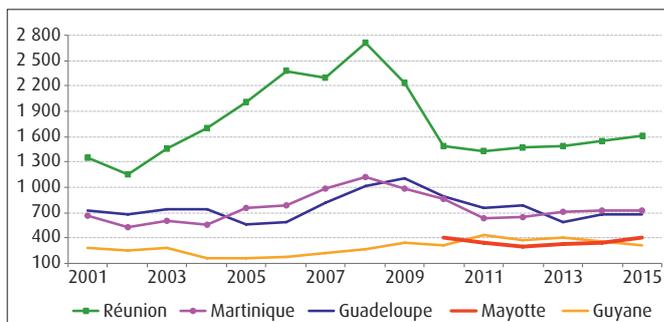


Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Les motocyclettes

Les évolutions du marché des motocyclettes (*graphique 19*) sont contrastées selon les départements. À La Réunion, le marché est en hausse de 3,7 % pour atteindre 1 608 immatriculations, soit 43 % du total DOM. En Martinique, les immatriculations sont quasi stables (+ 0,1 %). À l'inverse, en Guadeloupe et en Guyane, elles sont en baisse respectivement de 1,0 % et de 13,5 %. Le marché de Mayotte est similaire en volume à celui de la Guyane, mais avec une tendance à la hausse depuis trois ans. Les immatriculations enregistrent un bond de 19,2 % en 2015.

Graphique 19 : immatriculations de motocyclettes dans les DOM

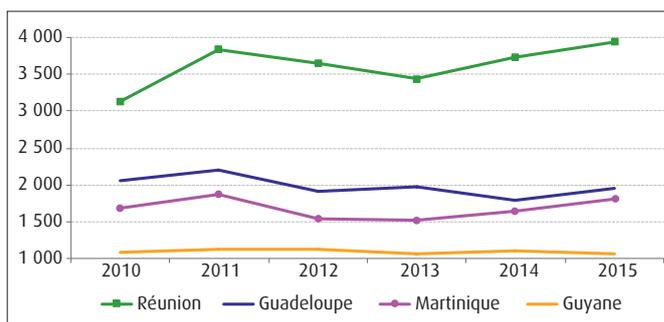


Source : SOeS, FCA jusqu'en 2009, RSVERO à partir de 2010

Les camionnettes*

Après deux années de baisse, le marché des camionnettes neuves (*graphique 20*) continue de progresser à La Réunion (+ 5,4 % après + 8,4 % en 2014). Il atteint 3 937 immatriculations, soit 44 % du total DOM. L'évolution des immatriculations en Martinique est similaire, avec une progression de 9,9 % en 2015, pour atteindre 1 811 immatriculations. En Guadeloupe, le marché se redresse de 8,6 % pour atteindre 1 943 immatriculations, après une forte diminution en 2014 (- 9,0 %). Il baisse en Guyane (- 3,2 %) et à Mayotte (- 1,5 %).

Graphique 20 : immatriculations de camionnettes* dans les DOM



* Dérivés de voitures particulières non compris.

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

Pour résumer

Tableaux 8 : immatriculations neuves par genre entre 2005-2015 en métropole

Genre de véhicule	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voitures	13 247	13 465	14 757	15 821	14 715	14 943	14 142	14 684	13 603	12 088	12 211
Cyclomoteurs *	160 980	184 224	207 264	188 353	155 237	147 258	148 599	127 946	106 733	98 884	90 593
Motocycles	241 023	274 502	290 446	287 398	254 065	231 020	215 309	197 455	172 382	175 894	173 432
Voitures particulières	2 067 789	2 000 549	2 064 543	2 050 283	2 269 011	2 210 186	2 160 928	1 857 013	1 756 951	1 765 855	1 886 229
Autobus et autocars	5 442	5 850	6 171	6 624	7 435	5 864	6 787	6 074	6 952	5 896	7 344
Tracteurs agricoles	42 784	35 136	37 798	44 010	39 765	31 239	38 192	42 784	47 911	37 015	37 947
Camionnettes (Dérivés de voitures particulières non compris**)	267 579	275 199	296 078	299 835	249 500	286 821	292 072	261 157	251 744	256 054	262 658
Dérivés de voitures particulières**	124 693	134 137	133 833	130 567	98 597	102 874	109 649	96 817	91 652	92 712	90 402
Camions	23 163	22 245	21 491	23 496	16 035	13 097	17 406	16 763	15 354	13 867	13 828
Remorques légères (PTAC < 6 T)	58 231	63 421	68 010	67 038	56 112	57 893	63 563	61 537	59 034	60 055	59 863
Vasp***	30 353	33 500	34 130	32 805	28 299	28 268	28 974	27 461	26 107	25 607	28 473
Tracteurs routiers	28 892	27 466	27 789	30 105	16 325	18 059	26 665	23 687	24 848	20 785	24 946
Remorques lourdes (PTAC >= 6 T)	3 015	3 229	3 430	3 841	2 947	2 110	2 519	2 269	1 854	1 948	2 323
Semi-remorques	19 069	19 982	24 745	26 701	12 708	11 789	15 916	15 536	14 945	17 401	19 107

* 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.

** Depuis le 1^{er} juillet 2015, les véhicules dérivés de voitures particulières ne sont plus immatriculés sous le genre national camionnette, mais dans celui des véhicules automoteurs spécialisés.

*** Vasp : véhicules automoteurs spécialisés.

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

Pour en savoir plus :

Chiffres & statistiques n° 662 de juillet 2015 : les immatriculations de véhicules routiers neufs en 2014 : faible rebond des véhicules légers
Tableaux 2015 sur le site du SOeS : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique Transport / Véhicules routiers / Immatriculations / L'essentiel en chiffres ou Données détaillées.

Diffusion

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

Méthodologie

Sources

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 et précisions :

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.

Dérivé de voiture particulière : voiture adaptée temporairement en véhicule utilitaire, et immatriculée comme camionnette jusqu'au 30 juin 2015 et depuis comme véhicule automoteur spécialisé. Les données concernant ces véhicules ont donc été ici isolées de celles des camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés.

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 voitures (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.



 **Benoît Mathieu**

Chiffres & statistiques

**Commissariat général
au développement
durable**

Service de l'observation
et des statistiques

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

Directeur de la publication :
Sylvain Moreau

Conception et réalisation :

 www.promatiques.fr

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2016