

Rédigé le 01 mars 2018

10 minutes de lecture

Regards économiques

Enjeux et prospective

Mobilité durable

Mobilité électrifiée

Économie

TABLEAU DE BORD N° 5 - MARS 2018

LES VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS

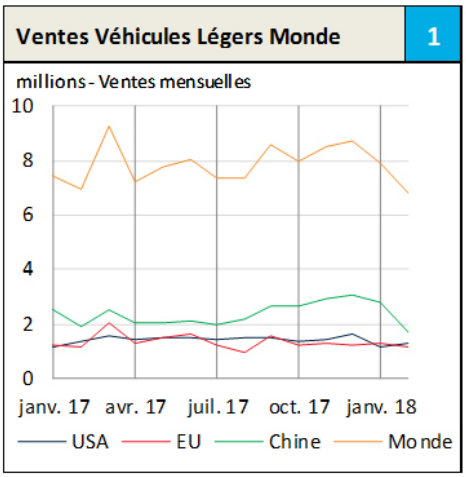
Les ventes mondiales de véhicules particuliers sont en baisse de 1,3 % par rapport à février 2017 à 6,8 millions d'unités (fig. 1).

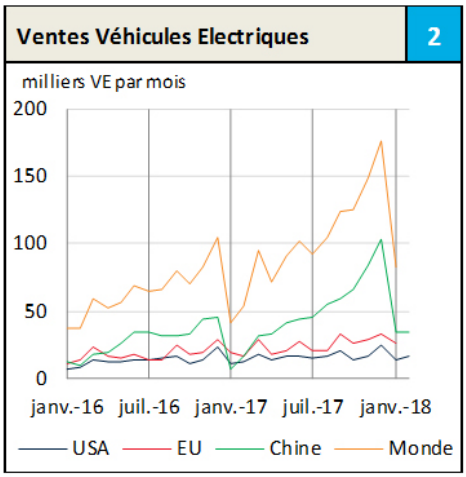
Cette baisse est concentrée en Asie, et principalement en Chine, avec des ventes en chute de 9,1 % à 1,7 million d'unités suite à l'arrêt de mesures incitatives.

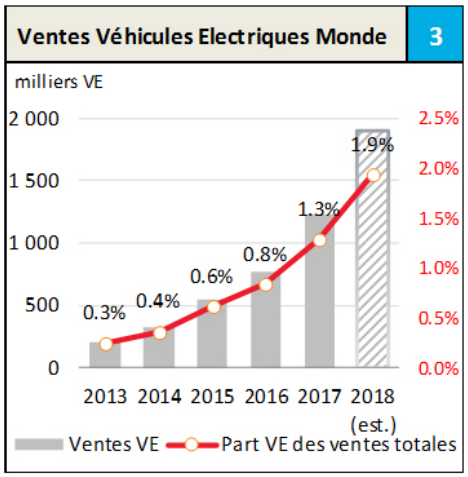
Les ventes aux États-Unis reculent également de 2,4 % à 1,3 million de véhicules.

La croissance en Europe reste soutenue (+3,8 %), surtout en Espagne (+13 %) et en Allemagne (+7,4 %).

En France, le marché reste solide avec une croissance de 4,3 % avec près de 169 000 véhicules vendus le mois dernier.







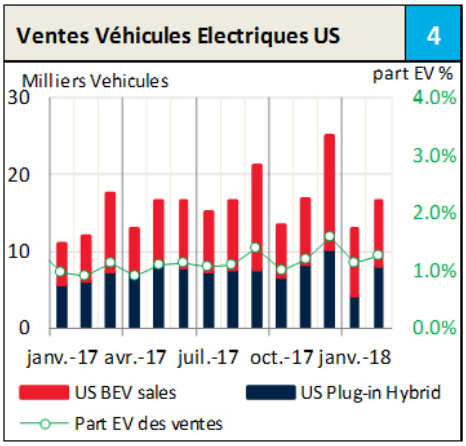
LES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

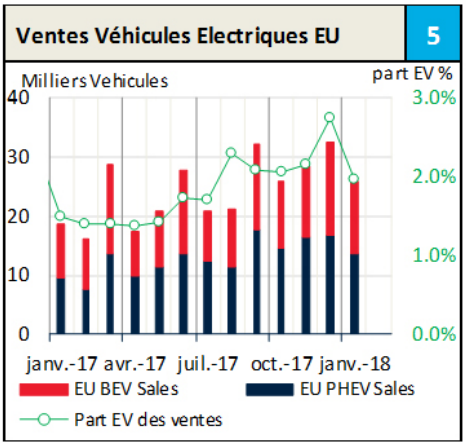
ET HYBRIDES

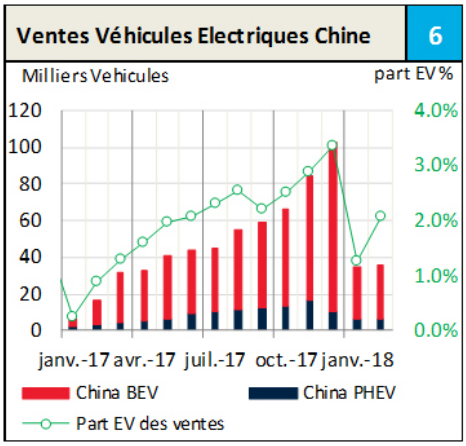
Les ventes mondiales de voitures électriques (VE) pour le mois de janvier se sont élevées à 82 000 unités (1,2 % des ventes de véhicules), en augmentation de 100 % par rapport à l'année dernière mais en baisse de 54 % par rapport au record du mois de décembre (fig. 2).

Aux USA, les ventes de VE en février sont en augmentation de 36 % à 16 500 unités (fig. 4). Les ventes de PHEV ont fortement augmenté par rapport au mois dernier, tirées par les ventes de la Toyota Prius Prime et de la Chevrolet Volt. Les ventes de BEV ont augmenté de 43 % par rapport à l'année dernière, grâce, entre autres, aux ventes de la Tesla Model 3 dont la production accélère. Avec ses trois modèles (Model 3, S et X), Tesla capture près de la moitié du marché BEV aux USA.

En Europe, les chiffres pour janvier sont également en baisse par rapport à décembre mais le marché reste sur une bonne dynamique avec près de 26 000 véhicules vendus (+39 % vs. 2017). C'est le segment PHEV qui tire la croissance avec près de 53 % des ventes de VE (fig. 5).

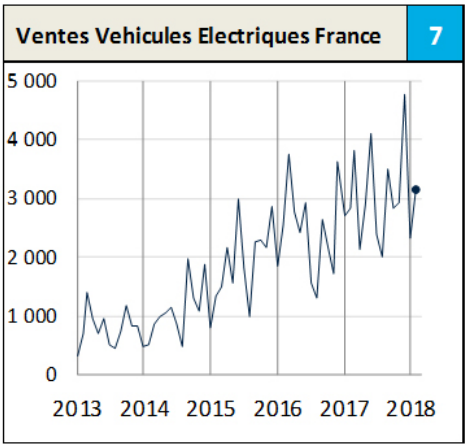


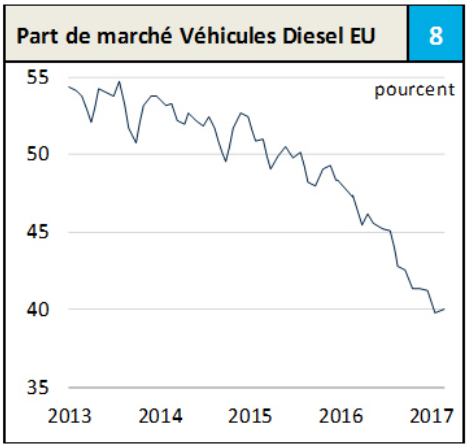


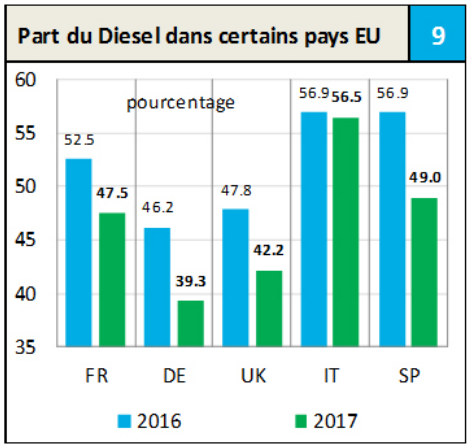


En Chine, janvier et février sont traditionnellement des mois creux : après avoir chuté de 66 % en janvier à 35 000 unités, les ventes de février sont restées stables autour des 34 000. La tendance reste cependant forte avec des ventes pour le mois de février en augmentation annuelle de plus de 100 % (fig. 6).

Le marché français des voitures particulières VE a enregistré quelque 3 100 immatriculations, en hausse de 12 % par rapport à l'année précédente, mais avec une croissance provenant uniquement des PHEV (+139 %), les ventes de BEV reculant de 9 % par rapport à février 2017. Pour la première fois, les ventes de PHEV dépassent la barre des 1 000 véhicules (fig. 7).







LES VÉHICULES DIESEL

En Europe, la part des véhicules diesel est passée sous la barre des 40 % en janvier (fig. 8).

Plusieurs villes en Europe ont récemment pris des **initiatives visant à restreindre ou à interdire les véhicules diesel**.

À Paris, les véhicules diesel ne devraient plus être autorisés à circuler à partir de 2024.

Des restrictions seront mises en place progressivement à Stuttgart et à Düsseldorf dès septembre 2019 pour les vieux diesel.

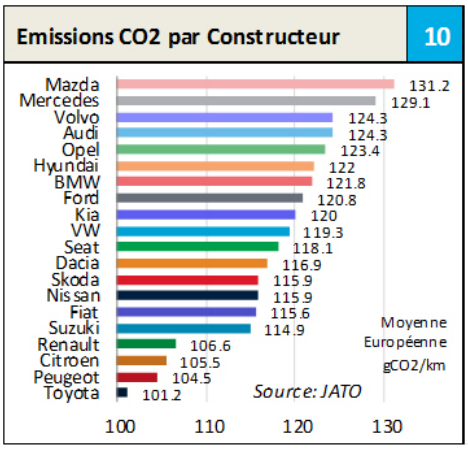
À Rome les véhicules diesel privés seront interdits en centre-ville à partir de 2024.

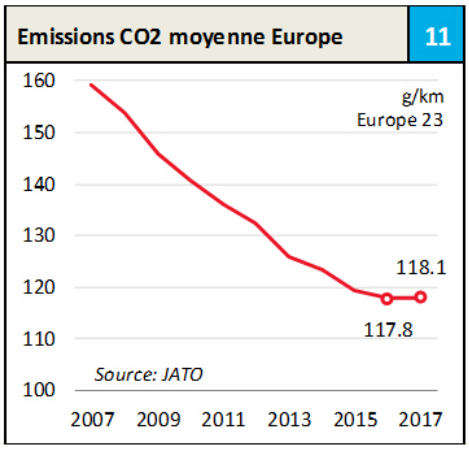
À Bruxelles depuis le 1er janvier 2018, la circulation des véhicules diesel les plus polluants est interdite.

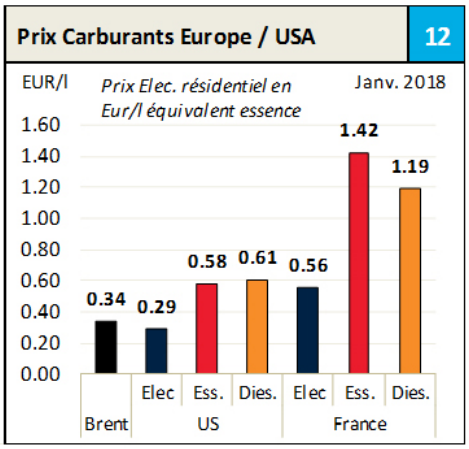
Face à ces politiques, **plusieurs constructeurs annoncent la fin de leurs ventes de véhicules particuliers diesel** : à partir de fin 2018 pour Toyota en Europe, d'ici 2022 pour Fiat Chrysler Automobiles.

Le plan stratégie "**Drive the future**" de Renault, prévoit une réduction de son offre diesel de 50 % d'ici 2022 et PSA va accélérer le développement de modèles hybrides essences et électriques d'ici 2021.

Par ailleurs, Volvo ne produira plus de véhicule totalement essence ou diesel à partir de 2019.







LES ÉMISSIONS DE CO_2

Conséquence de la diminution de la demande de voitures diesel en Europe, **les émissions moyennes de CO_2 générées par les voitures neuves en Europe ont augmenté en 2017** - la première augmentation en dix ans.

Une étude de JATO Dynamics sur 23 pays européens montre que les émissions moyennes de CO_2 ont augmenté de 0,3 g/km en 2017, pour atteindre 118,1 g/km (fig. 11). Les données pour 2017 montrent que les voitures diesel immatriculées sur le marché européen ont une moyenne d'émissions de CO_2 de 117,9 g/km, comparativement aux voitures à essence qui ont une moyenne de 123,4 g/km, soit une différence de 5,5 g/km. En France, les émissions de CO_2 sont également reparties à la hausse l'année dernière avec une moyenne de 111 grammes de CO_2 par kilomètre et par véhicule, contre 110 grammes en 2016.

En Europe, Toyota est devenue la marque automobile la plus propre avec en moyenne 101,2 g/km de CO_2, grâce à ses modèles hybrides (plus de la moitié des ventes).

Les marques françaises sont bien positionnées avec des émissions de 104,5 (Peugeot), 105,5 (Citroën) et 106,6 g/km (Renault) (fig. 10).

Pour rappel, **les normes fixées pour 2020-2021 sont de 95 g/km pour les VP**.

La Commission européenne a également proposé fin 2017 un objectif de réduction des émissions de CO_2 de 15 % d'ici 2025 et de 30 % d'ici 2030 par rapport à 2021.

Ventes VL (millions VL)	févr-18	janv-18	Var. mois	% var. mensuel	févr-17	Var. an	% var. annuel
US	1.3	1.2	+0.15	12.7%	1.3	-0.03	-2.4%
EU	1.2	1.3	-0.12	-9.4%	1.1	+0.04	3.7%
Chine	1.7	2.8	-1.06	-38.2%	1.9	-0.17	-9.1%
Monde	6.8	7.9	-1.10	-13.8%	6.9	-0.09	-1.3%

Ventes VE (milliers VE)		févr-18	janv-18	déc-17	nov-17	oct-17	sept-17	août-17
US		16.5	13.0	25.1	16.8	13.5	21.1	16.5
EU		n.a	25.8	32.5	28.4	25.8	32.3	21.1
Chine		34.0	34.9	102.6	84.5	66.4	59.0	54.8
Monde	BEV + PHEV	n.a	82.0	*176.6*	*148.9*	125.4	124.2	104.2
	% EV		1.0%	2.0%	1.7%	1.6%	1.4%	1.4%

Sources : AIE, Bloomberg, DGEC, LMC, EAFO, ACEA, EERE, CNAAM, AVERE, blogs (ev-sales, insideevs, hybridcars,…)

Auteurs : **Karine Beauquin** - **Élisabeth Ubrich** - **Cyprien Ternel** - **Jérôme Sabathier**

Forte baisse des ventes de véhicules électriques en janvier, mais la tendance reste soutenue. Les mesures restrictives anti-diesel s’intensifient dans le monde
01 mars 2018

Lien vers la page web :