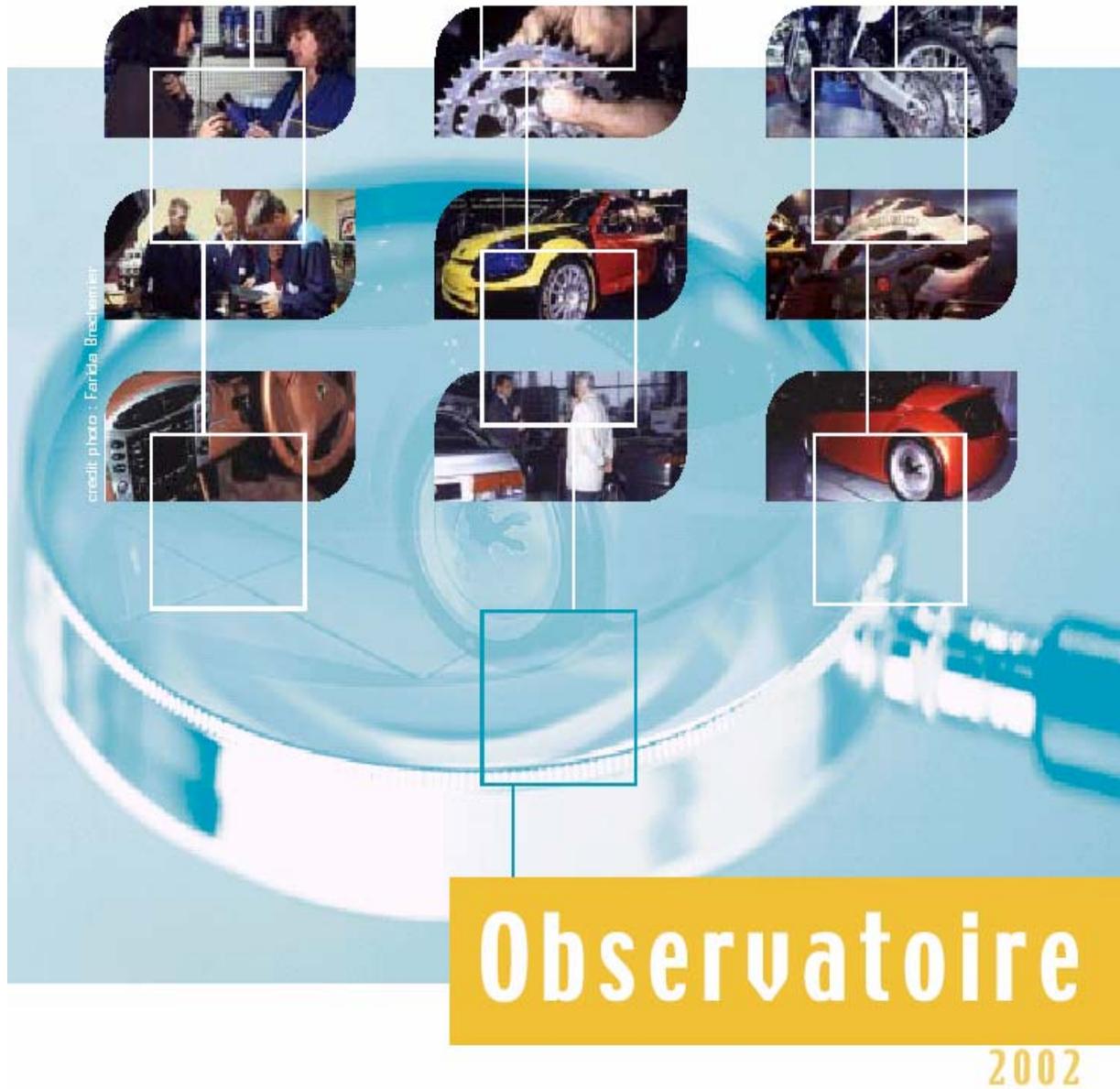


Les services de l'automobile



Le marché de l'automobile



ASSOCIATION NATIONALE POUR LA FORMATION AUTOMOBILE

Le marché de l'automobile

**Ce dossier est édité par l'observatoire de
l'Association Nationale pour la Formation Automobile**

Service études et prospectives

108 rue Moulin des Landes

44 980 Sainte-Luce sur Loire

02 28 01 08 01

observatoire@anfa-auto.fr

A participé à cette édition :

Béatrice Jacques

Edition 02/2002, Sainte-Luce (44)

25 pages

LE MARCHE DE L'AUTOMOBILE

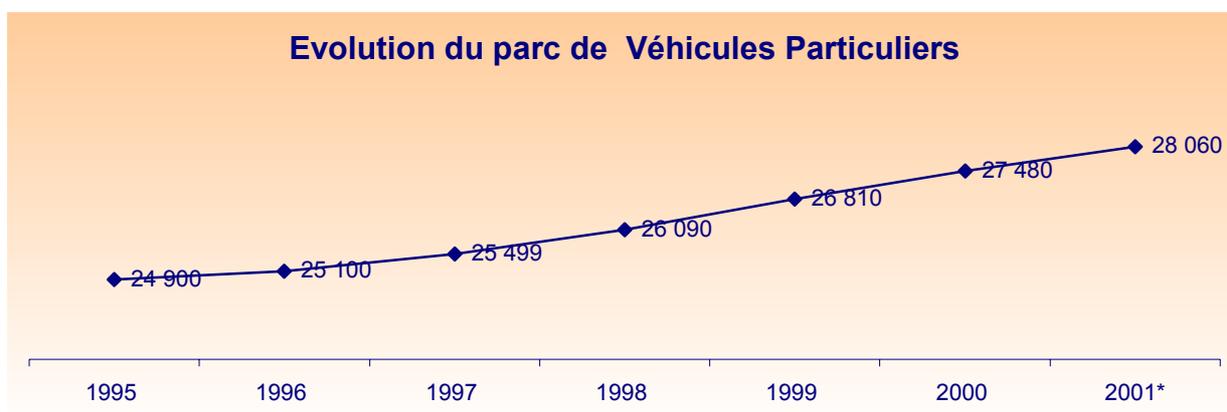
| | |
|--|-----------|
| I- LE MARCHE DES VEHICULES PARTICULIERS..... | 3 |
| 1- UNE CONSOMMATION AUTOMOBILE CROISSANTE..... | 3 |
| 1-1- <i>Le parc de véhicules particuliers est en constante progression.....</i> | 3 |
| 1-2- <i>Les ventes de véhicules augmentent depuis 1998.....</i> | 3 |
| 1-3- <i>En 2000, 80% des ménages français étaient motorisés.....</i> | 4 |
| 1-4- <i>La consommation des ménages</i> | 5 |
| 2- QUELQUES CARACTERISTIQUES DU PARC AUTOMOBILES VP..... | 7 |
| 2-1- <i>Le parc automobile vieillit.....</i> | 7 |
| 2-2- <i>Depuis 1999, 1 véhicule sur 3 est un véhicule diesel</i> | 8 |
| 2-3- <i>Depuis 1995, 59% du parc est constitué de véhicules de marques françaises.....</i> | 9 |
| II- LE MARCHE DES VEHICULES UTILITAIRES | 10 |
| 1- CONSTANTE PROGRESSION DU PARC DE VEHICULES UTILITAIRES | 10 |
| 1-1- <i>Zoom sur les véhicules utilitaires légers</i> | 10 |
| 1-2- <i>Zoom sur le parc des véhicules industriels.....</i> | 11 |
| 2- MODIFICATION SENSIBLE DU PARCOURS ANNUEL MOYEN ENTRE 1995 ET 2000 | 12 |
| III- LE MARCHE DES VEHICULES FONCTIONNANT AUX ENERGIES ALTERNATIVES | 14 |
| 1- LES VEHICULES AU GAZ DE PETROLE LIQUEFIE | 14 |
| 1-1- <i>Un marché fortement perturbé depuis les accidents de 1999.</i> | 14 |
| 1-2- <i>Les normes anti-pollution, un frein supplémentaire au développement du GPL</i> | 15 |
| 2- LES VEHICULES ELECTRIQUES | 17 |
| 3- LES VEHICULES FONCTIONNANT A LA PILE A COMBUSTIBLE..... | 19 |
| 4- LES VEHICULES FONCTIONNANT AU GAZ NATUREL POUR VEHICULE..... | 20 |
| IV- LE MARCHE DES CYCLES ET MOTOCYCLES | 22 |
| 1- LE MARCHE DES CYCLES | 22 |
| 2- LE MARCHE DES MOTOS, CYCLOMOTEURS ET SCOOTERS | 23 |
| INDEX DES TABLEAUX | 24 |
| INDEX DES GRAPHIQUES..... | 24 |
| INDEX DES SIGLES..... | 24 |
| REFERENCES..... | 25 |

I- LE MARCHE DES VEHICULES PARTICULIERS

1- Une consommation automobile croissante

1-1- Le parc de véhicules particuliers est en constante progression

Comme le montre le graphique ci-dessous, le nombre de véhicules particuliers en circulation en France est en constante progression.



Source : Comité des Constructeurs Français de l'Automobile CCFA, en milliers,
* estimation 2001

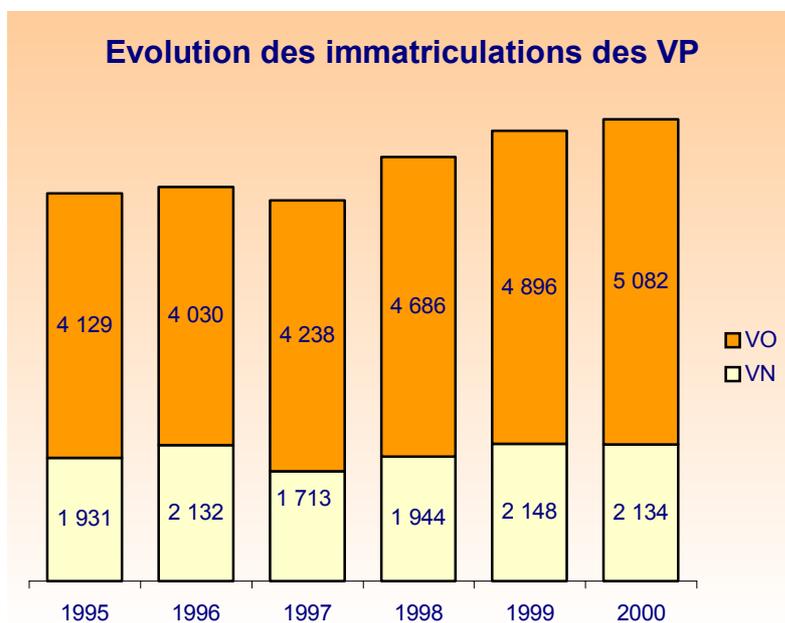
ENTRE 1995 ET 2001 LE PARC VP A PROGRESSE DE 11% pour atteindre en 2001, selon les estimations du CCFA¹, **UN TOTAL DE 28,06 MILLIONS** de véhicules en circulation. L'évolution du parc de VP est d'environ 2% chaque année depuis 1998, **LA PLUS FORTE PROGRESSION AYANT ETE ENREGISTREE ENTRE 1 998 ET 1999 : +2,8%.**

1-2- Les ventes de véhicules augmentent depuis 1998

Du début des années 90 jusqu'en 1998, la vente de véhicules a connu une période difficile due à un contexte économique peu favorable. Les primes d'aide à la casse des gouvernements Juppé et Balladur ont artificiellement dopé le marché des VN jusqu'en 96. En effet, suite à l'arrêt des primes gouvernementales, les sommes consacrées à l'achat d'un véhicule neuf ont chuté de 20% en 1997. Comme l'indique le tableau suivant, ce n'est qu'à

¹ Comité des constructeurs français d'automobiles. L'ensemble de ces données est consultable sur le site Internet www.ccfa.fr

partir de 1998, qu'une progression importante des transactions concernant à la fois les ventes de véhicules neufs et d'occasion va être observée.

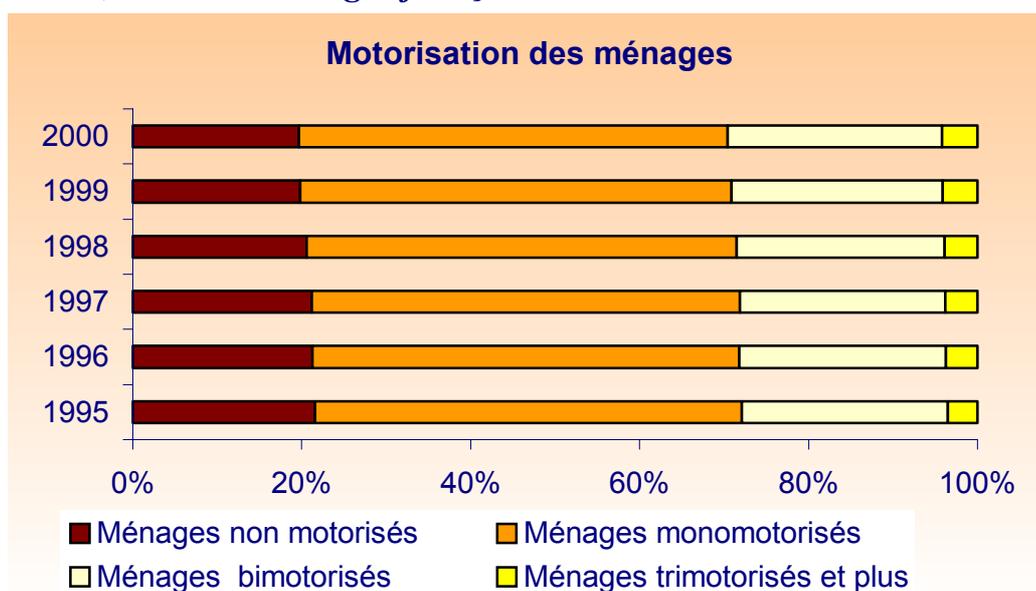


Source : CCFA (en milliers)

En 2000, le marché de l'automobile a donné lieu à **7,2 MILLIONS** de transactions dont plus de 5 millions ont concerné les ventes de véhicules d'occasion et plus **DE 2,1 MILLIONS LES VENTES DE VEHICULES NEUFS**. On enregistre une progression des ventes de **+21% ENTRE 1997 ET 2000**, + 25% pour ce qui concerne les VN et +20% pour les VO.

En 2000, la vente des véhicules d'occasion a dépassé les 5 millions d'unités. Aujourd'hui, les professionnels de l'automobile accordent davantage d'importance au marché de l'occasion en tentant d'organiser de mieux en mieux les approvisionnements et la distribution des véhicules (Internet, supermarché de l'occasion, vente aux enchères ...).

1-3- En 2000, 80% des ménages français étaient motorisés

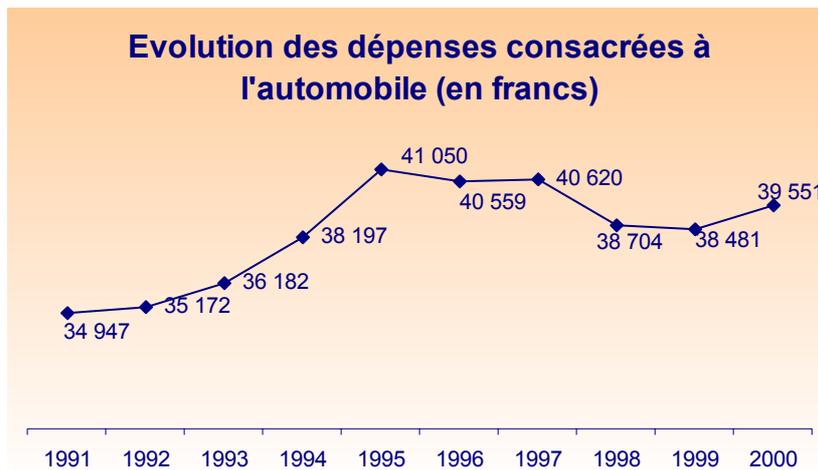


Source : CCFA

EN 2000, PLUS DE 80% DES MENAGES ETAIENT MOTORISES, ENVIRON 25% D'ENTRE EUX POSSEDAIENT 2 VEHICULES, ET 4 % D'ENTRE EUX DETENNAIENT AU MOINS 3 VOITURES. Sur l'ensemble des véhicules en circulation, 78% des véhicules étaient utilisés tous les jours ou presque et environ 55% étaient employés dans le cadre d'un trajet domicile-travail.

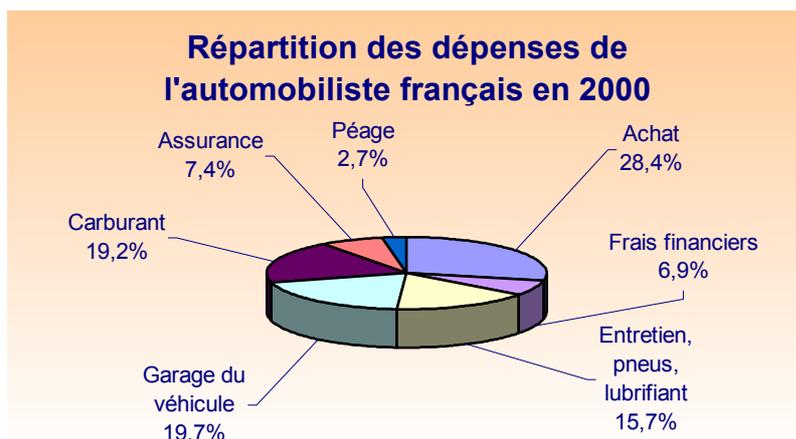
1-4- La consommation des ménages

Suite au mouvement de colère des automobilistes français dû aux incessantes augmentations du prix du carburant en 2000, le gouvernement a supprimé la vignette (novembre 2000), a réduit la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) et a retiré un point sur la TVA (19,6%). Ces allègements fiscaux (estimés à 2,9%) auraient logiquement du donner lieu à une diminution du budget annuel de l'automobiliste. Or, le carburant, l'entretien, le garage du véhicule et les variations du marché de l'occasion ont absorbé les gains obtenus sur les taxes. Après deux années de baisse, l'augmentation des prix hors taxes a débouché sur un accroissement du budget de l'automobiliste.



Source : Fédération Française des Automobiles Clubs (FFAC), tiré de l'argus de l'automobile, 19/04/01

Le budget annuel de l'automobiliste s'élevait **EN 2000 A 39 551F** contre 38451F en 1999 pour un véhicule essence type Clio 1,2 RTE 4CV. En dépit d'une diminution des taxes, le budget aurait donc subi **UNE HAUSSE DE 2,8%**. [Pour information, le taux d'inflation en 2000 était de +1.6%].



Source : FFAC tiré de l'argus de l'automobile, 19/04/01

EVOLUTION 00/99 EN%

| | |
|------------------|-------------|
| Achat | +5,4 |
| Frais financiers | -2,2 |
| Assurance | +0,1 |
| Carburant | +4,6 |
| Entretien | +2,0 |
| Garage du véh. | +4,9 |
| Péage | +0,6 |
| Vignette | -100 |
| Total | +2,8 |

Le poste achat (+5,4% en 2000) tient compte avant tout du prix de catalogue des constructeurs (seulement +0,1% en 2000) et de la valeur de reprise du même modèle acheté quatre ans auparavant. Ainsi l'augmentation du poste achat entre 99 et 00 s'explique essentiellement par la partie reprise occasion, les constructeurs n'ayant quasiment pas augmenté leur prix de vente.

En raison notamment d'une très forte concurrence et d'une inflation limitée, le coût des crédits diminue (-2,2% en 2000) et celui de l'assurance reste stable (+0,1% en 2000).

Le carburant a atteint un prix qui a déclenché la colère des automobilistes lors de l'été 2000 (jusqu'à 7,43F pour le super sans plomb), son augmentation ayant été estimée à +4,6% en 2000.

Le poste entretien a enregistré une augmentation de +2%, pouvant s'expliquer selon la FFAC par le coût de la main d'œuvre en constante progression (+3,7%) alors que le prix des pièces de rechange reste stable (+0,2% en 2000). L'augmentation du coût de la main d'œuvre serait selon certains professionnels l'une des conséquences de la mise en place des 35h00.

Le poste garage (valeur de l'amortissement du garage) constituant le second poste du budget en terme d'importance a augmenté trois fois plus que l'inflation (+4,9% en 2000, +1,6% d'inflation en 2000).

Enfin, la vignette qui représentait 0,7% du budget en 1999 a été supprimée en 2000.

En 2000, les ménages ont dépensé **202,3 MILLIARDS DE FRANCS** pour l'achat de véhicules, soit une progression de +0,2% par rapport à 99. **CETTE VALEUR REPRESENTE 3,2% DE LA CONSOMMATION TOTALE DES MENAGES.** (source : Insee première, la consommation des ménages en 2000, n°782, juin 01).

L'achat d'un véhicule neuf, second budget des ménages après le logement, représente une part de plus en plus importante :

En **1979**, le prix d'un véhicule neuf équivalait **en moyenne à 5 mois et demi de revenu**

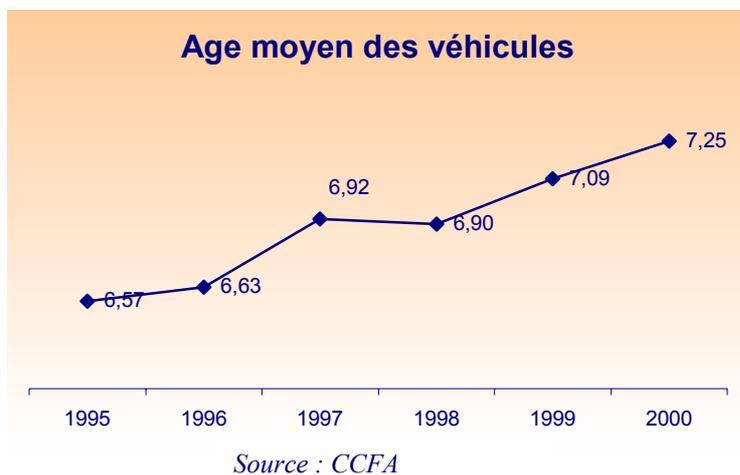
En **1989**, le prix d'un véhicule neuf équivalait **en moyenne à 7 mois de revenu**

En **1995**, le prix d'un véhicule neuf équivalait **en moyenne à 8 mois de revenu.**

L'achat d'un véhicule neuf pour un jeune ménage est devenu ou demeure exceptionnel. Cette augmentation de la part du budget consacrée à l'achat de véhicule a pour conséquence directe le vieillissement de la clientèle du neuf et l'augmentation du marché du véhicule d'occasion.²

2- Quelques caractéristiques du parc automobiles VP

2-1- Le parc automobile vieillit

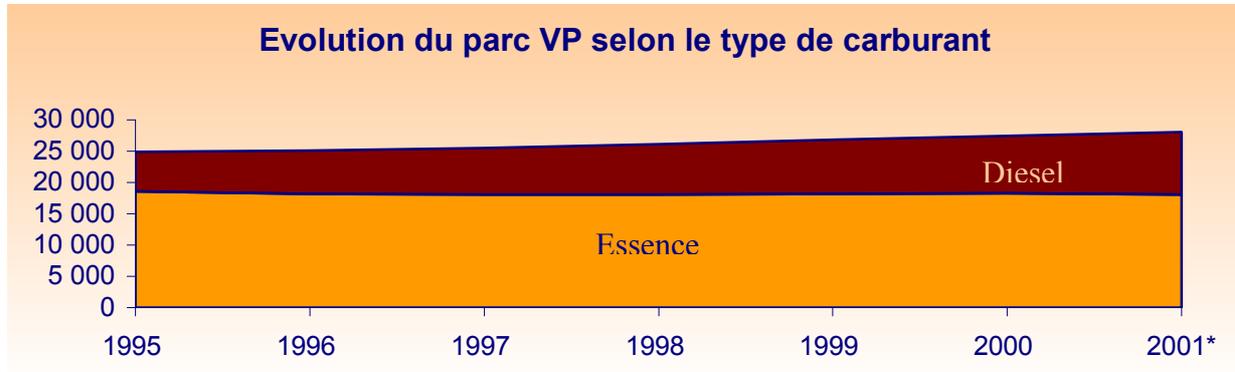


L'âge moyen d'un véhicule était en **2000 DE 7,25 ANS** contre 6,57 ans en 1995. Disposant de véhicules de plus en plus fiables et de mieux en mieux entretenus, les automobilistes tendent à conserver plus longtemps leur véhicule. En conséquence, le nombre moyen de km au compteur ne cesse d'augmenter pour atteindre en moyenne **93 140 KM EN 2000** contre 84 080 km en 1995.

² Lagarde, J.P. (1999). La distribution automobile. Paris : Eurostaf.

2-2- Depuis 1999, 1 véhicule sur 3 est un véhicule diesel

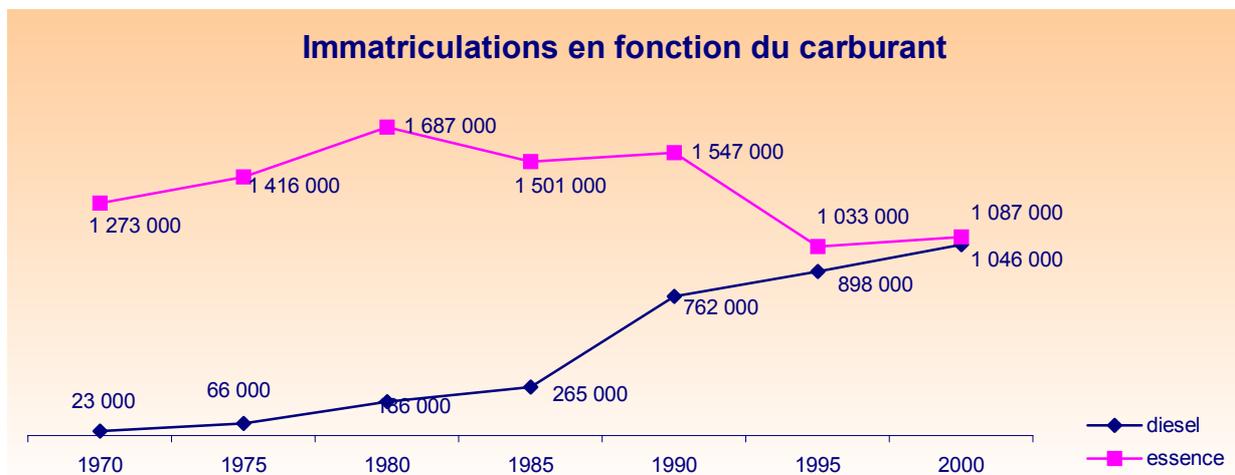
Les Français modifient leurs habitudes de consommation en s'équipant de plus en plus de véhicule ayant une motorisation diesel.



Source : CCFA, en milliers *estimation 2001

Dans le parc de véhicules particuliers, la part des véhicules diesel ne cesse de progresser. En 1995, la part des véhicules diesel constituait 25% de l'ensemble des véhicules en circulation contre **34% EN 2 001, SOIT UNE PROGRESSION DE +11% EN 7 ANS.** Tandis que le nombre de véhicules essence a diminué de -2% entre 95 et 01, celui des véhicules diesel a augmenté sur cette même période de +42%, passant d'environ 6,3 à **10 MILLIONS DE VEHICULES.**

Le graphique suivant met en évidence la poussée des immatriculations diesel au cours des 30 dernières années. En 2000, près de 50% des véhicules immatriculés sont des véhicules diesel.



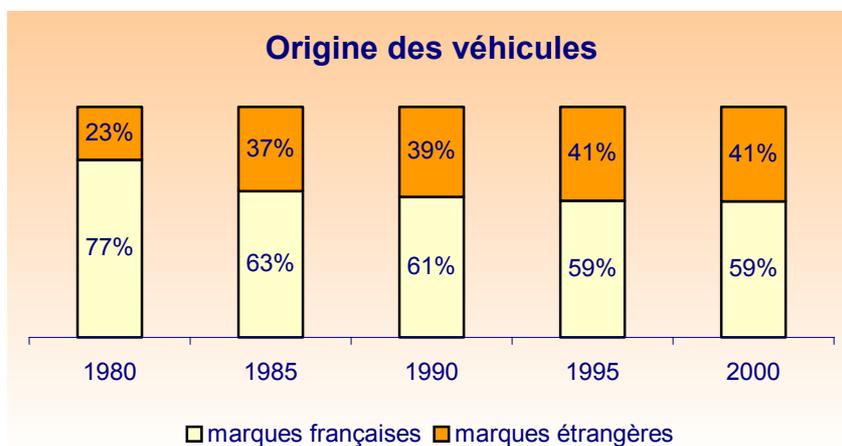
Source : Auto infos, n°1 121, 19 janvier 2001

EN 2000, 1 IMMATRICULATION SUR 2 CONCERNE UN VEHICULE DIESEL

En 2000, le parcours annuel moyen d'un véhicule essence était de 11 100 Km contre 21 600 Km pour un véhicule diesel. Quelque soit la motorisation, le parcours moyen annuel ne cesse de diminuer : entre 1995 et 2000, -6% pour les véhicules essence et -14% pour les véhicules diesel.

Longtemps considéré comme polluant, le moteur diesel a très souvent fait l'objet de pressions politiques et écologiques à l'égard des constructeurs. Avec l'apparition de la **TECHNOLOGIE DU COMMON RAIL** (ou moteur à injection directe par rampe commune qui permet de doser la quantité de carburant introduite dans chaque cylindre), procédé permettant à la fois d'obtenir une puissance incomparable tout en limitant la consommation de carburant, l'image de marque des moteurs fonctionnant au gazole est en train de changer. La plupart des constructeurs proposent aujourd'hui des motorisations silencieuses, puissantes et économiques dont les niveaux de consommation sont très modérés.

2-3- Depuis 1995, 59% du parc est constitué de véhicules de marques françaises



Source : CCFA

La part des marques françaises constituant le parc automobile n'a cessé de diminuer depuis les années 80, passant de 77% en 1980 à 59% en 1995. Il semblerait toutefois que la pénétration des marques étrangères sur le marché français se stabilise depuis 1995.

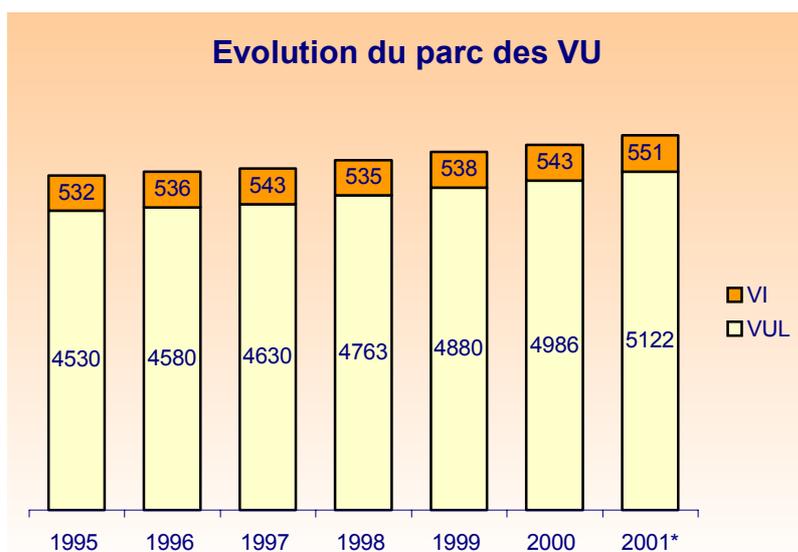
Les années 70 ont été marquées par l'introduction des marques japonaises sur le marché européen. Les constructeurs coréens ont, quant à eux, fait leur apparition au début des années 90. Si jusqu'en 1999, les marques étrangères étaient soumises à des quotas régulant leur degré de pénétration sur le marché européen, en 2000 les frontières européennes se sont ouvertes à l'ensemble des constructeurs et les quotas ont été abandonnés.³

³ Lagarde, J.P. (1999). La distribution automobile. Paris : Eurostaf

II- LE MARCHE DES VEHICULES UTILITAIRES

1- Constante progression du parc de véhicules utilitaires

Le parc des véhicules utilitaires (VU) comprend les véhicules utilitaires légers (VUL) (jusqu'à 5 tonnes) et les véhicules industriels (VI) (plus de 5 tonnes).



Source : CCFA, en milliers
*estimation 2001

ENTRE 1995 ET 2001, le parc des VU a progressé de **+12%** pour atteindre selon les estimations du CCFA environ **5,2 MILLIONS**. Tout comme pour les VP, l'évolution du nombre de VU est d'environ 2% chaque année depuis 1998, **LA PLUS FORTE PROGRESSION POURRAIT ETRE ENREGISTREE ENTRE 2000 ET 2001* : +2,6%**.

1-1- Zoom sur les véhicules utilitaires légers

Le CCFA distingue deux catégories de VUL, les véhicules de moins de 3,5 tonnes et ceux de 3,5 à 5 tonnes.

EN 2001, LE PARC DES VEHICULES UTILITAIRES LEGERS COMPTABILISE :

◆ **5 110 000 VUL DE MOINS DE 3,5T**

◆ **12 000 VUL DE 3,5 A 5T**

ENTRE 1995 ET 2001, LE PARC DES VUL A EVOLUE DE :

◆ **+13% POUR LES VUL DE MOINS DE 3,5T**

◆ **-29% POUR LES VUL DE 3,5 A 5T**

Source : CCFA

Tandis que le parc des VUL de moins de 3,5T progresse de manière considérable (+13% entre 1995 et 2001 contre +11% pour les VP), celui des 3,5 à 5T enregistre une diminution substantielle : - 29% entre 95 et 01.

Avec 414 966 unités immatriculées, l'année 2000 est considérée comme une année record pour ce qui concerne les immatriculations des VUL, (le précédent record ayant été enregistré en 1990). En effet, **LA PROGRESSION DES IMMATRICULATIONS ENTRE 99 ET 00 FRISE LES 11%.**

1-2- Zoom sur le parc des véhicules industriels

Parmi les véhicules industriels, le CCFA distingue les porteurs de 5 à 20T, ceux de 20T et plus, ainsi que les tracteurs routiers.

EN 2001, LE PARC DES VEHICULES INDUSTRIELS COMPTABILISE :

◆ **286 000 VI DE 5 A 20T**

◆ **48 000 VI DE PLUS DE 20T**

◆ **217 000 TRACTEURS ROUTIERS**

ENTRE 1995 ET 2001, LE PARC DES VI A EVOLUE DE

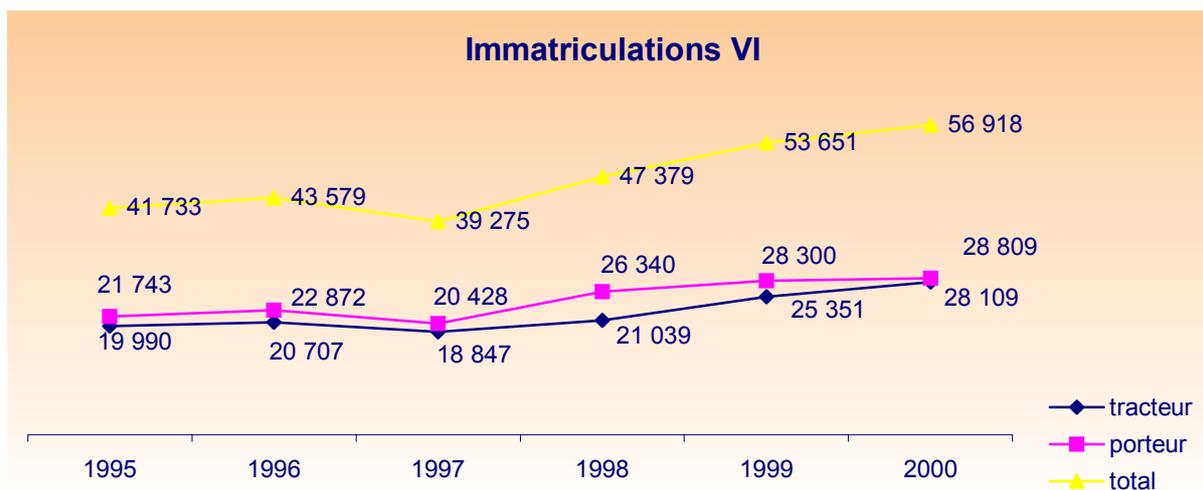
◆ **-7% POUR LES VI DE 5 A 20T**

◆ **+12% POUR LES VI DE + DE 20T**

◆ **+20% POUR LES TRACTEURS ROUTIERS**

Source : CCFA

Comme l'indique le graphique ci-après, l'année 2 000 fut également considérée comme une excellente année pour le marché des VI.



Source : l'argus de l'automobile, 1 février 01

L'année 2000 marque la troisième année de croissance des immatriculations de VI, elle aurait été même la septième si le marché n'avait pas connu un tassement en 1997. **LES IMMATICULATIONS ONT PROGRESSE DE 45% DEPUIS 1997.**

2- Modification sensible du parcours annuel moyen entre 1995 et 2000

Pour ce qui concerne les **VUL** (- de 5 tonnes), le parcours annuel moyen est passé de 17 900 km en 1995 à 15 900 km en 2000, soit une diminution de **-11%**. A contrario, pour les **VI** (+ de 5 tonnes), le parcours annuel moyen a progressé de **+25%** passant de 38 700 km en 1995 à 48 400 km en 2000. (*source : CCFA*).

Cette augmentation substantielle du kilométrage des VI intervient dans une période où les pressions se font de plus en plus fortes⁴ pour limiter le transport routier et favoriser le ferroutage dans l'acheminement des marchandises. D'autre part, contrairement à ce que l'on pourrait penser, le tableau suivant met en évidence que la consommation par litre en carburant augmente considérablement pour les VI.

⁴ Notamment suite aux catastrophes du 24 mars 1999 dans le tunnel du mont blanc, (39 morts) et celle plus récente ayant eu lieu en Suisse dans le tunnel du Gothard, le 24 octobre 2001.

| | 1995 | 2000 | Evolution 95-00 |
|--------------------|--------------------|--------------------|------------------------|
| VUL essence | 8,97 litres/100km | 9,51 litres/100km | +6% |
| VUL gazole | 10,06 litres/100km | 9,72 litres/100km | -3,3% |
| VI | 33,64 litres/100km | 37,69 litres/100km | +12% |

TABLEAU 1 : Consommation de carburant, (par litre aux 100 km)

Source : CCFA

III- LE MARCHE DES VEHICULES FONCTIONNANT AUX ENERGIES ALTERNATIVES

Cette partie s'appuie principalement sur le dossier « énergies alternatives » édité dans le journal de l'automobile, n°758, 29/06/01, p 34 à 44.

1- Les véhicules au Gaz de Pétrole Liquéfié⁵

1-1- Un marché fortement perturbé depuis les accidents de 1999.

C'est à partir de 1996, que le parc GPL va véritablement se développer, passant de 30 000 à 100 000 unités de 96 à 98. Le 31 janvier 1999, une explosion d'un véhicule GPL ayant entraîné de très graves blessures chez un pompier qui tentait de circonscrire l'incendie du véhicule va avoir un impact considérable sur l'évolution du marché GPL en France. Alertés par cet évènement, les pouvoirs publics vont rendre obligatoire **L'INSTALLATION D'UNE SOUPE DE SECURITE TAREE A 27 BARS⁶** sur tous les véhicules GPL, (spécificité faisant partie de la norme R67/01). Cette soupape de surpression installée sur le réservoir s'ouvre quand la pression du gaz devient trop forte (notamment par la chaleur provoquée en cas d'incendie) permettant ainsi au gaz de s'échapper.

La loi ayant pris effet le 01/01/00 impose l'installation de ce système de sécurité pour tous les véhicules neufs et contraint tous les propriétaires de véhicules roulant au GPL à se rendre chez un installateur pour s'équiper correctement avant le 31/01/01. Un groupement d'Intérêt Economique (GIE) réunissant les distributeurs de GPL et le Comité Français de Butane et Propane (CFBP)⁷ prévoit des aides financières pour les automobilistes à hauteur d'environ 50% du coût total de l'intervention. En dépit de ces aides, seuls 10 000 dossiers auraient été instruits par le GIE (au 06/01), alors que 100 000 véhicules seraient à mettre en conformité d'ici la fin 2001. (Le journal de l'automobile, n°176, 30/06/01).

⁵ Le GPL est un mélange gazeux ou liquide réalisé à partir du butane et du propane

⁶ Avant la série d'explosions ayant eu lieu en 1999, la réglementation française interdisait la soupape de sécurité sur les réservoirs de carburant!

⁷ CFBP : Délivre les agréments aux installateurs GPL.

Selon une estimation au 01/05/01 paru dans le journal de l'auto (n°758, 29/06/01), **LE PARC GPL estimé à environ 200 000 UNITES représenterait moins de 0,7% du parc global de véhicules. Le nombre de stations services correspond à moins de 10% du réseau national.** Ainsi, en France 1 800 stations services proposent du GPL vendu en moyenne 3,30F le litre. Toutes les voitures GPL sont bi-carburation : à gauche, l'orifice pour faire le plein d'essence et à droite, celui prévu pour le gaz. **Le nombre d'installateurs ayant enregistré une sévère baisse ces deux dernières années est estimé à 500 en 2001. Quant au marché des ventes, il connaît une véritable dégringolade⁸ :**

| | 1999 | 2000 |
|-----------------|--------|--------|
| VOITURES NEUVES | 19 000 | 9 360 |
| SECONDE MONTE | 17 000 | 15 000 |

TABLEAU 2 : le marché du GPL

Source : 60 millions de consommateurs, n°354, octobre 01

| | Parc GPL | Stations services | Installateurs |
|----------|----------|-------------------|---------------|
| Fin 1999 | 180 000 | 1 575 | 850 |
| Fin 2000 | 200 000 | 1 750 | 760 |
| Fin 2001 | 215 000 | 1 780 | 530 |

TABLEAU 3 : les chiffres du GPL

Source : CFPB (www.cfpb.fr)

1-2- Les normes anti-pollution, un frein supplémentaire au développement du GPL

Les émissions polluantes des véhicules sont réglementées par la commission européenne. Depuis 1990, elle prévoit une baisse significative et régulière des taux d'oxyde d'azote (Nox), d'hydrocarbure imbrûlé (HC) et de gaz carbonique (CO2).

⁸ Les estimations de 2001 prévoient une chute de 50% du marché.

| Normes | Date d'application | Nox (g/kwh) | CO2 (g/kwh) | HC(g/kwh) |
|-----------------|--------------------|-------------|-------------|-------------|
| Euro 0 | 01.01.90 | 14,4 | 11,2 | 2,4 |
| Euro I | 01.01.93 | 9 | 4,9 | 1,23 |
| Euro II | 01.01.96 | 7 | 4 | 1,1 |
| Euro III | 01.01.01 | 5 | 2,1 | 0,66 |
| Euro IV | 01.01.06 | 3,5 | 1,5 | 0,46 |
| Euro V | 01.01.09 | 2 | 1,5 | 0,25 |

TABLEAU 4 : les normes Euro en matière d'émissions polluantes

Source : L'argus de l'automobile, 26/10/00

Le CO2, gaz carbonique est responsable du réchauffement de la planète et l'oxyde d'azote contribue à l'effet de serre.

La norme Euro III est entrée en application depuis le 01-01-01 pour tous les véhicules neufs quel que soit le carburant. Si l'application de cette nouvelle norme n'a pas posé de problème majeur aux constructeurs pour les motorisations diesel et essence, cela n'a pas été le cas pour les motorisations GPL. En effet, la mise aux normes antipollution entraîne pour les constructeurs des investissements colossaux pour un marché GPL qui s'est considérablement réduit depuis les explosions de 1999. **AU 01/01/00 AUCUN CONSTRUCTEUR ETAIT EN MESURE DE PROPOSER DES VEHICULES GPL REpondant A CETTE NOUVELLE REGLEMENTATION !** L'adaptation des véhicules satisfaisant les normes GPL nécessite la mise au point d'une technologie plus sophistiquée, l'injection gazeuse multipoint du carburant. Pour les constructeurs, l'adoption de cette nouvelle technologie implique un développement spécifique et le montage en usine des moteurs GPL (et non plus un recours a posteriori sur les véhicules neufs). Cette technologie doit également être compatible avec le « On Board Diagnostic » (OBD).

Selon un article daté du mois de juin 2001 (le journal de l'auto, n°758), l'offre de véhicules GPL toutes marques confondues, rassemblerait tout au plus 20 modèles. Si une amélioration de l'offre est prévue notamment de la part des constructeurs français et principalement chez Renault, les experts ne prévoient pas de développement substantiel de l'utilisation du GPL dans les années à venir.

L'application des normes antipollution a également un impact considérable pour **LES INSTALLATEURS DE « SECONDE MONTE »**. Selon le Comité Français du Butane et du

Propane, le nombre d'installateurs aurait chuté de 700 à 500 en l'espace de deux années. En 2000, année considérée comme particulièrement difficile pour les professionnels du domaine, les installateurs ont équipé en moyenne 24 véhicules par an. Cette activité aurait été divisée par deux en 2001!

De plus, l'application de la norme R67/01 ne concerne pas uniquement la soupape de sécurité mais l'ensemble du kit. Pour satisfaire cette norme, les installateurs doivent passer par un important travail de documentation, d'information et de formation du personnel. Cet investissement découragerait certains d'entre eux qui craignent de perdre en rentabilité. A ces nouvelles contraintes s'ajoute le fait que les installateurs, contrairement au constructeurs, ne peuvent pas faire bénéficier leur acheteur d'un appui financier octroyé par l'Etat le 7 décembre 2000 et valable jusqu'au 31/12/02 se traduisant par un crédit d'impôt de 10 000 F.

En parallèle des aides aux particuliers, l'Etat a également mis en place différents avantages fiscaux à destination des entreprises pour les inciter à s'équiper en GPL. Mais ces mesures incitatives ne produiraient pas encore l'effet escompté par les pouvoirs publics.

L'ANALYSE DE LA PRESSE DONNE A PENSER QUE LES VEHICULES FONCTIONNANT AU GPL RESTERONT UNE NICHE. EN EFFET, LES CONTRAINTES DE MISE AUX NORMES (SECURITAIRE ET ECOLOGIQUE) DES INSTALLATIONS DEMANDENT UN EFFORT D'INVESTISSEMENT QUE LES CONSTRUCTEURS NE SONT PAS PRES A ENGAGER. LA PLUPART D'ENTRE EUX PREFERENT INVESTIR DANS LA RECHERCHE SUR LE DIESEL ET L'ESSENCE, EN PARTICULIER SUR L'INJECTION DIRECTE.

2- Les véhicules électriques

AVEC 6 000 VOITURES ELECTRIQUES IMMATRICULEES DANS L'HEXAGONE⁹, la France possède l'un des plus grands parcs de véhicules électriques d'Europe. A titre de comparaison, il existe en Suisse 2 500 véhicules de ce type et 2 200 en

⁹ Le journal de l'automobile, n°758, 29/06/01., estimation réalisée à la mi-2000

Allemagne. Comme l'indique le tableau ci-dessous, les ventes annuelles se stabilisent depuis 1996 autour de 1 350 unités (excepté en 1997 où seulement 727 véhicules ont été vendus).

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|------------------|------|------|------|-------|------|-------|-------|
| <i>Imm. VP</i> | NR | NR | NR | NR | 299 | 505 | 529 |
| <i>Imm. VU</i> | NR | NR | NR | NR | 428 | 856 | 831 |
| <i>Total Imm</i> | 296 | 230 | 330 | 1 304 | 727 | 1 361 | 1 360 |

TABLEAU 5 : Immatriculations de véhicules électriques neufs en France depuis 1993

Source : Le journal de l'automobile, n°758, 29/06/01. (NR : non-reneigné)

La première voiture électrique a été mise au point par Gustave Trouvé en 1881. Mais ce n'est qu'avec la loi sur l'air du 30 septembre 1996 que le marché de l'électrique va être véritablement lancé. Pour respecter les dispositions de cette loi, les entreprises et les collectivités doivent compter au minimum 20% de véhicules dits propres au sein de leur parc depuis le 01/01/99. Toutefois et en dépit de cette réglementation, les volumes des ventes demeurent excessivement modestes. De plus, 95% du parc est constitué de véhicules appartenant à des collectivités locales ou à des entreprises. Ainsi ¼ du parc de véhicules électriques roulant en France appartient à EDF. Par ailleurs, la moitié de ces véhicules est localisée en région parisienne.

Parmi les reproches faits aux véhicules électriques, il est fait état de la faiblesse de leur autonomie (limitée à 50 km avec une batterie au plomb ou 80 km avec une batterie au nickel) **et de la difficulté de recharge des véhicules**. Ainsi pour procéder à l'alimentation en énergie de son véhicule, l'utilisateur dispose de trois possibilités. Il peut recourir à la recharge domestique nécessitant simplement une prise de 220V/16A ou encore aux bornes de recharge publique ou enfin aux bornes de recharge rapide. L'opération dure en moyenne 5 heures pour un « plein » et 30 minutes pour une recharge rapide.

Outre les avantages en matière de pollution, les partisans de cette énergie appuient leurs arguments sur le fait que les déplacements urbains sont limités (en moyenne 8 km/ jour), sur la faiblesse du coût de cette énergie (de 8 à 14 F/ 100 km) et ajoutent que ces véhicules

disposent d'avantages mécaniques non négligeables liés à leur composition relativement épurée (pas de filtre à air, ni de carburateur, ni de boîte à vitesse...).

UNE INITIATIVE INTERESSANTE EN FAVEUR

DU DEVELOPPEMENT DES VEHICULES ELECTRIQUES

LE SERVICE LISELEC développé dans le cadre d'un partenariat entre PSA, Viat, GTI et Cegelec S.A propose une location en libre service disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 aux villes souhaitant proposer une alternative à leur dispositif de transport en commun.

Ainsi par exemple, la ville de la Rochelle dispose depuis 1999 d'un parc de 50 voitures réparties sur 6 stations. Elle a enregistré 400 abonnés en 18 mois utilisant quotidiennement les véhicules mis à disposition.

SI L'ON EN CROIT LES SPECIALISTES DU DOMAINE, L'AVENIR DES VEHICULES ELECTRIQUES SERA CIRCONSCRIT AUX GRANDES AGGLOMERATIONS ET CONTINUERA DE PASSER PAR LES FLOTTES DES COLLECTIVITES ET PAR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN. SON ESSOR RESTERA ETROITEMENT LIE AUX PROGRES DES AUTRES ENERGIES ALTERNATIVES EN ETUDE.

3- Les véhicules fonctionnant à la pile à combustible

LA PILE A COMBUSTIBLE EST UN CONVERTISSEUR ELECTROCHIMIQUE D'ENERGIE. Elle fonctionne en combinant l'hydrogène et l'oxygène via un catalyseur qui convertit l'énergie chimique en électricité pour alimenter un moteur électrique. Cette technologie est une réponse aux problèmes d'émission de polluants et de gaz créant l'effet de serre. Les seuls produits dérivés de la réaction entre l'hydrogène et l'oxygène sont l'eau et la chaleur.

Pionnier dans le domaine, Daimler Chrysler prévoit de commercialiser ses premiers véhicules fonctionnant grâce à une pile à combustible en 2004 (Le journal de l'automobile, n°758, 29/06/01). L'hydrogène qui alimentera les véhicules sera fabriqué à bord au moyen

d'un **REFORMEUR** à partir de méthanol. Un reformeur permet d'extraire de l'hydrogène à partir d'un hydrocarbure (généralement l'essence ou le méthanol). Les constructeurs français prévoient quant à eux la commercialisation de ce type de véhicules pour 2010.

SI LA TECHNOLOGIE DE LA PILE A COMBUSTIBLE DEMEURE ENCORE A L'ETAT EXPERIMENTAL, LA RECHERCHE DANS CE DOMAINE EST IMPORTANTE ET LAISSE ENVISAGER LA POSSIBILITE DE DISPOSER D'UNE REELLE ENERGIE ALTERNATIVE A L'HORIZON 2015. TOUTEFOIS LES AVIS DIVERGENT SUR L'IMPORTANCE QUE POURRA PRENDRE CETTE NOUVELLE TECHNOLOGIE.

4- Les véhicules fonctionnant au gaz naturel pour véhicule

Le GNV composé essentiellement de méthane (CH₄) constitue le plus propre et le plus simple des hydrocarbures. Il existe tel quel à l'état pur et ne nécessite donc pas de transformation quelconque pour le rendre utilisable.

Environ 4 700 véhicules circulent au GNV en France (400 000 en Europe et principalement en Italie) appartenant essentiellement à des flottes captives (entreprises et communautés urbaines)¹⁰. Plusieurs centaines de véhicules (autobus, bennes à ordures ménagères) sont actuellement en cours de commande. Les constructeurs français proposent plusieurs modèles de véhicules légers fonctionnant en bi-carburant (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner). En revanche pour les véhicules à moteur diesel (poids lourd, autobus), la bicarburant n'étant pas possible, le moteur doit être transformé en une version dédiée au GNV. Par exemple, RVI commercialise son bus urbain AGORA en deux versions : une version diesel et une version GNV.

Pour promouvoir ce type de carburant alternatif, le budget 2002 du gouvernement prévoit l'octroi d'un crédit d'impôt à même de couvrir le surcoût du véhicule (environ 15 000

¹⁰ Sites Internet consultés : www.agnv.com; www.terrabilis.com; et auto infos, n°1138, 31 octobre 2001.

F). Pour conquérir les particuliers, il conviendra cependant de développer un réseau de stations services pouvant les approvisionner en carburant. En effet, la France compte actuellement une soixantaine de stations pour les autobus mais seulement une dizaine pour les véhicules légers.

FORT DE SES ATOUTS SUR LE PLAN ENERGETIQUE, ENVIRONNEMENTAL ET INDUSTRIEL, LE GNV EST UN MARCHE EMERGENT QUI TENDRAIT A SE DEVELOPPER DE MANIERE SUBSTANTIELLE EN EUROPE DANS LES ANNEES A VENIR. EN PENETRANT LE MARCHE DES VEHICULES PARTICULIERS, LE GNV POURRAIT BIEN SE HISSE A LA PREMIERE PLACE DES CARBURANTS DITS ALTERNATIFS. RESTE POUR AUTANT A ETOFFER LE RESEAU DE DISTRIBUTION DE CET HYDROCARBURE DONT LES RESERVES MONDIALES GARANTISSENT DE TRES NOMBREUSES ANNEES DE CONSOMMATION.

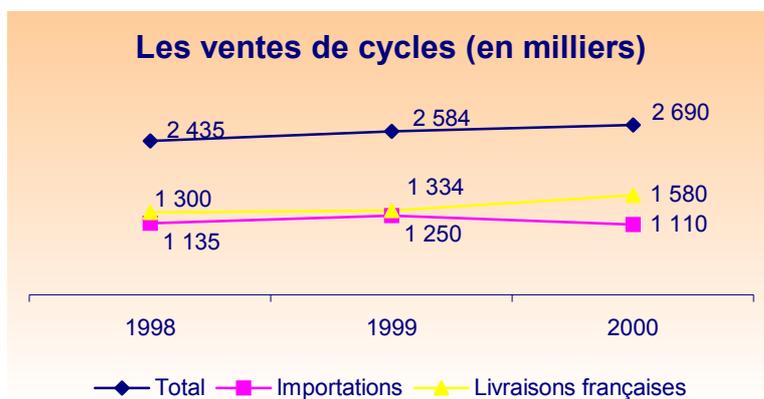
IV- LE MARCHE DES CYCLES ET MOTOCYCLES

Le commerce et la réparation du cycle représentent environ :

- ◆ 5 600 entreprises
- ◆ 15 700 emplois dont 11 500 salariés (73%), 9 800 pour le motorcycle et 1 750 pour le cycle.
- ◆ 4 420 entreprises ont pour activité principale le motorcycle
- ◆ 1 230 entreprises sont spécialisées dans le cycle
- ◆ 96% emploient moins de 10 salariés
- ◆ 92% emploient moins de 5 salariés

Source : l'officiel du cycle et de la moto, n°3671, juillet 2001

1- Le marché des cycles



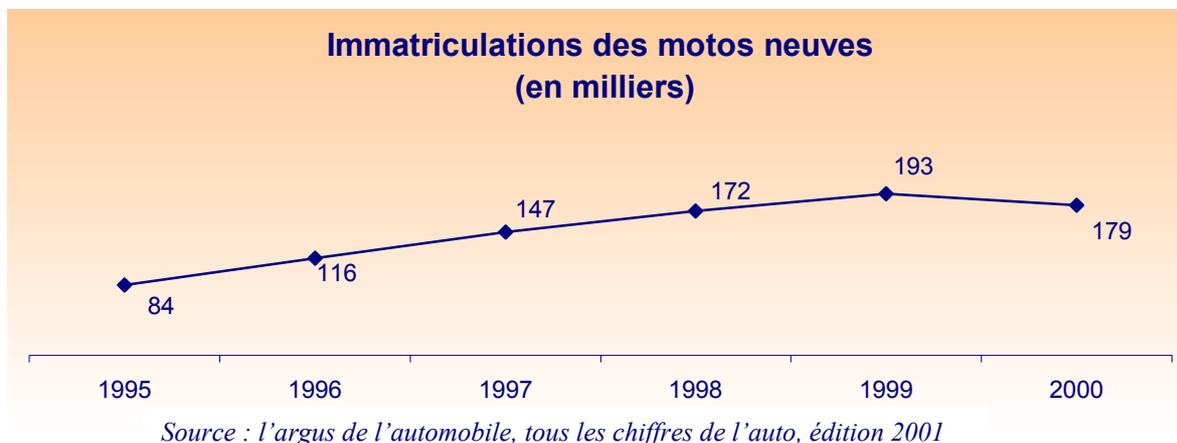
Source : CNPC

Depuis 1998, le comptage des cycles intègre un nouveau périmètre (hauteur maximale de selle supérieure à 435mm)

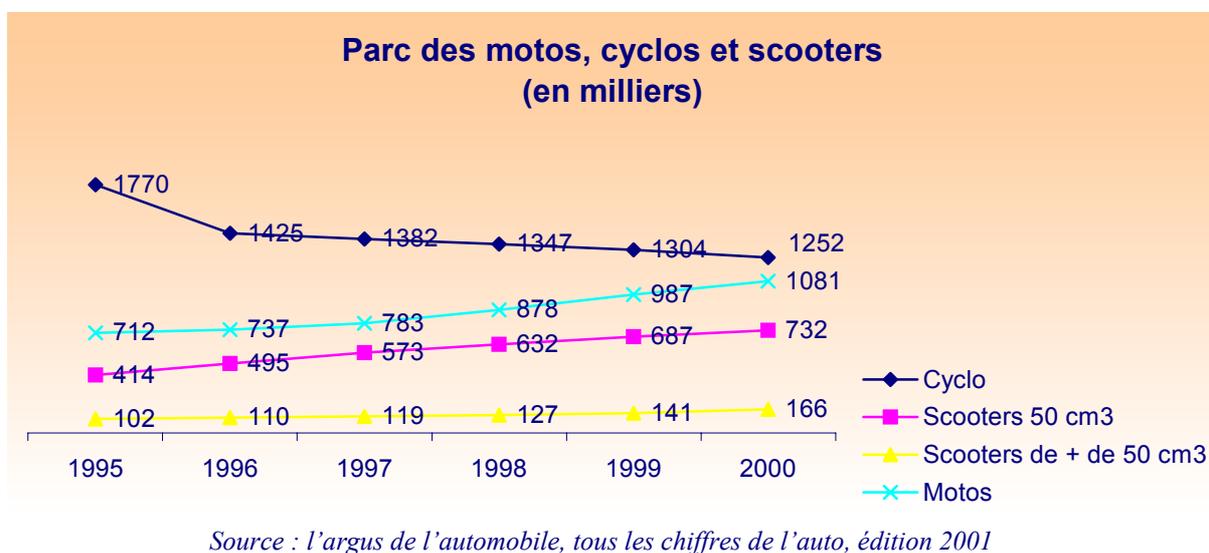
La vente de cycles est en constante progression depuis 1998. Ce marché est caractérisé par un fort taux d'importation puisqu'en 2000 41% des cycles vendus étaient importés (principalement de Thaïlande et d'Italie). Toutefois ce taux enregistre une forte baisse entre 1999 et 2000 (-11%).

2- Le marché des motos, cyclomoteurs et scooters

Après une explosion des ventes de motos neuves enregistrée depuis 1996, l'année 2000 marque une rupture, les ventes ayant diminué d'environ 7% par rapport à 1999 :



Pour ce qui concerne le parc des motocycles, on constate que le nombre de cyclomoteurs en circulation diminue tandis que celui des scooters et motos ne cesse d'augmenter.



INDEX DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : Consommation de carburant (p.13)

TABLEAU 2 : Le marché du GPL (p.15)

TABLEAU 3 : Les chiffres du GPL (p.15)

TABLEAU 4 : Les normes Euro en matière d'émissions polluantes (p.16)

INDEX DES GRAPHIQUES

Evolution du parc de véhicules particuliers (p3)

Evolution des immatriculations VP (p.4)

Motorisation des ménages (p4)

Evolution des dépenses consacrées à l'automobile (p5)

Répartition des dépenses de l'automobiliste français en 2000 (p6)

Age moyen des véhicules (p7)

Evolution du parc VP selon le type de carburant (p8)

Immatriculations en fonction du carburant (p8)

Origine des véhicules (p9)

Evolution du parc des VU (p10)

Immatriculations VI (p12)

Les ventes de cycles (p22)

Immatriculations des motos neuves (p23)

Parc des motos, cyclos et scooters (p23)

INDEX DES SIGLES

CCFA : Comité des Constructeurs Français de l'automobile

TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

FFAC : Fédération Française des Automobiles Clubs

VN : Véhicule neuf

VO : Véhicule d'occasion

VU : Véhicules Utilitaires

VUL : Véhicules Utilitaires Légers

VI : Véhicules Industriels

GPL : Gaz de Pétrole Liquéfié

CFPB : Comité Français du Butane et du Propane

GNV : Gaz Naturel pour Véhicule

REFERENCES

Presse professionnelle :

Auto Infos

L'argus de l'automobile

Le journal de l'automobile

L'officiel du cycle

Ouvrage et sites Internet

Lagarde, J-P. (1999). La distribution automobile. Eurostaf : Paris

www.CCFA.fr

www.agnv.com

www.terrabilis.com