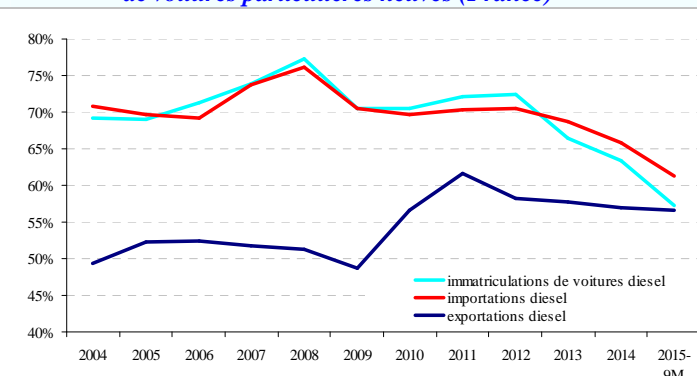




Erosion de la part du diesel dans les échanges de véhicules particuliers

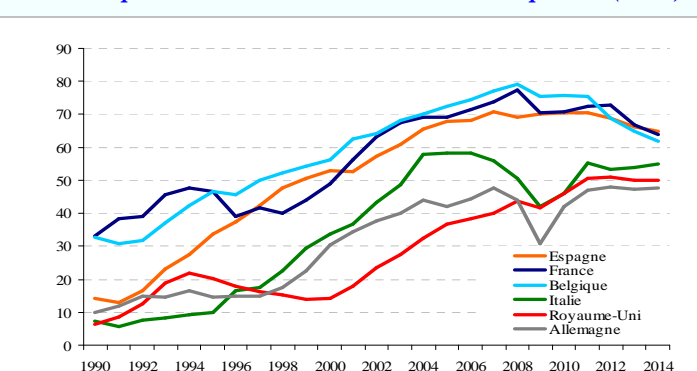
Le parc automobile français, parmi les plus diésélisés d'Europe, tend vers un rééquilibrage entre les motorisations essence et diesel au cours des dernières années. Ce retournement est corroboré par le recul des importations de véhicules diesel. Ainsi, le déficit français sur le diesel, qui a atteint son record en 2008, se réduit pour se stabiliser à partir de 2012. La France présente désormais le troisième déficit européen de véhicules particuliers diesel, derrière le Royaume-Uni et l'Italie.

Graph.1 : Part du diesel dans les immatriculations et les échanges de voitures particulières neuves (France)



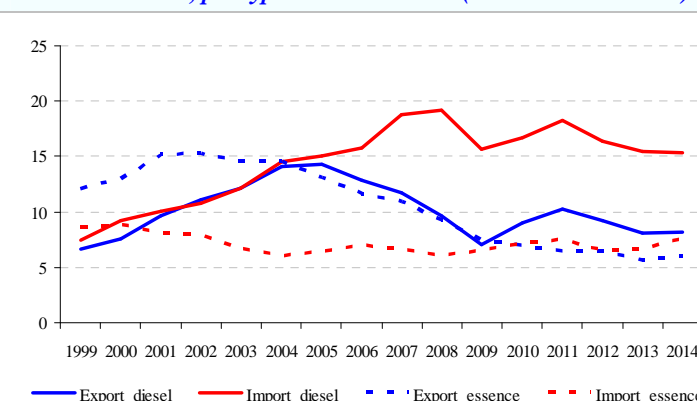
Sources : Douanes et SOeS

Graph.2 : Part du diesel dans les immatriculations de voitures particulières neuves dans l'Union européenne (en %)



Source : Association Auxiliaire de l'Automobile (AAA)

Graph.3 : Evolution des échanges de véhicules particuliers de la France, par type de motorisation (en milliards d'euros)



Source : Douanes

Poids du diesel dans les immatriculations en fort recul sur la période récente

Les véhicules diesel représentent moins de 20 % du parc mondial de voitures particulières. En effet, le phénomène de diésélisation se limite à l'Europe où il a commencé à prendre de l'importance au début des années 1980. A l'inverse, la motorisation est presque exclusivement à l'essence aux Etats-Unis (25 % du parc automobile mondial). Il en est de même au Japon, en Chine, en Inde et en Corée du Sud où le taux de motorisation de la population est parmi les plus élevés.

Les constructeurs français, pionniers en matière de diésélisation, ont longtemps privilégié cette motorisation, favorisée par une fiscalité plus avantageuse que celle de l'essence. En 2015, la taxe intérieure de consommation (TICPE) s'établit ainsi en moyenne à 46,8 centimes par litre de gazole, contre 62,4 pour l'essence.

Ainsi, en France, la part du diesel dans les immatriculations de voitures particulières neuves s'est considérablement accrue, passant d'à peine un tiers en 1990 à 77 % en 2008, avant de décliner progressivement à 63 % en 2014. Cette inflexion s'accroît au cours des 9 premiers mois de 2015 (57 %).

Ce retournement s'explique par un ensemble de facteurs : le renchérissement des voitures diesel (achat et entretien) dans le cadre du durcissement des normes environnementales, la baisse du kilométrage moyen parcouru par voiture, le rapprochement de la fiscalité des deux carburants, etc.

Le récent phénomène de rééquilibrage au profit des véhicules à essence n'est pas propre à la France. La Belgique et l'Espagne, où la part du diesel est proche de celle de la France, suivent la même tendance. En revanche, le taux de diésélisation, longtemps plus faible en Allemagne, au Royaume-Uni et en Italie, semble se stabiliser autour de 50 % depuis 2011. Les nouveaux Etats membres (NEM) continuent de privilégier les voitures à essence qui représentent 85 % de leur parc automobile en 2012, même si les voitures roulant au gazole progressent légèrement.

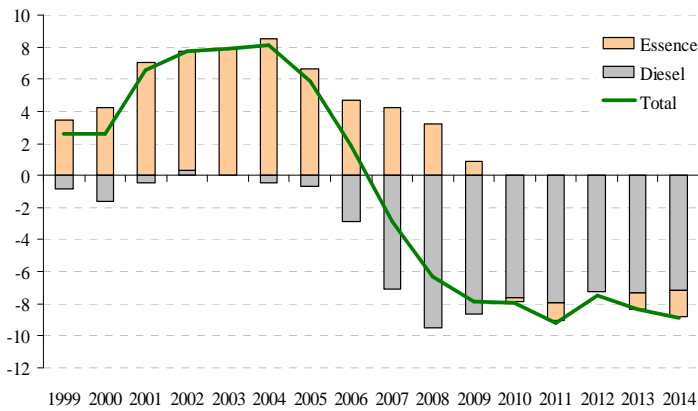
Recul des échanges de véhicules diesel durant les dernières années

Entre 1999 et 2004, la France dégage de confortables excédents commerciaux, notamment grâce aux ventes de voitures à essence, les achats et les ventes de diesel restant à l'équilibre. Le solde automobile atteint un excédent record en 2004, à +8 milliards.

Entre 2004 et 2011, les exportations depuis la France diminuent, en lien avec le développement des implantations des constructeurs automobiles français à l'étranger (notamment en Roumanie et Slovaquie). Tirées par la demande, les importations de diesel progressent depuis les NEM et les autres pays de l'UE.

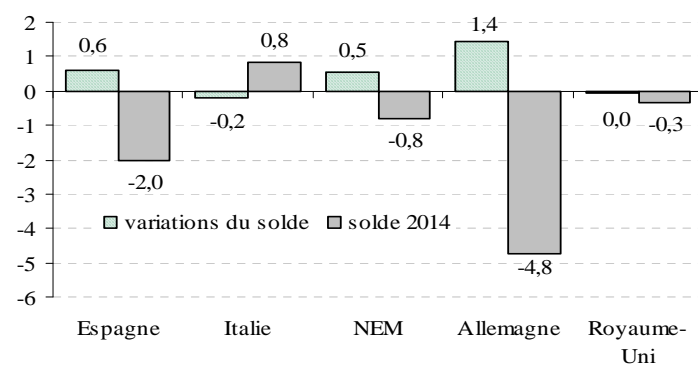


Graph.4 : Solde des échanges de véhicules particuliers de la France (en milliards d'euros)



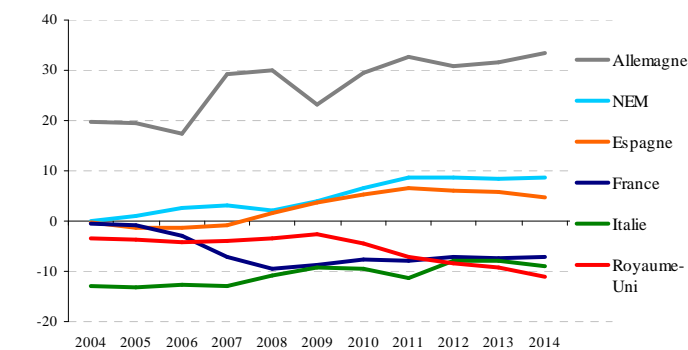
Source : Douanes

Graph.5 : Soldes bilatéraux entre la France et les principaux partenaires sur les véhicules particuliers diesel en 2014 et variations entre 2011 et 2014 (en milliards d'euros)



Source : Douanes

Graph.6 : Evolution des soldes sur les véhicules particuliers diesel en Europe entre 2004 et 2014 (en milliards d'euros)



Source : Eurostat

Méthodologie et source

Cette étude s'appuie sur les données douanières relatives aux véhicules particuliers, en distinguant le type de motorisation. La nomenclature combinée des statistiques du commerce extérieur permet cette distinction :

- 87032 : véhicules à essence (y compris hybrides*)
- 87033 : véhicules diesel (y compris hybrides*)
- 87039 : véhicules électriques et autres véhicules particuliers

(*) Les véhicules hybrides ne sont pas isolés dans la nomenclature.

Le déficit, qui a atteint son niveau maximum en 2011 (-9,2 milliards) porte essentiellement sur les véhicules diesel, en raison de l'intensification de la diésélisation sur cette période (72 % des immatriculations neuves en 2011, contre 69 % en 2004).

La période entre 2011 et 2014 se caractérise par une stabilisation du solde des voitures particulières. Si les échanges en valeur sur le diesel sont en net recul, les importations de voitures à essence enregistrent une progression depuis 2012.

Au cours des 9 premiers mois de 2015, le phénomène de dé-diésélisation s'accélère avec une progression des achats de voitures à essence (+20% en nombre), tandis que le repli des achats de véhicules diesel se poursuit au même rythme qu'en 2014 (-4%). Le creusement du déficit sur les véhicules particuliers (-1,3 milliard par rapport à la même période de 2014) porte ainsi sur les voitures à essence, le déficit du diesel se stabilisant.

Les achats français de diesel baissent surtout depuis l'Allemagne

L'Allemagne, premier fournisseur mondial de voitures particulières, est aussi le premier pourvoyeur de diesel de la France avec 37 % des achats en 2014, suivie par l'Espagne (21 %). Les NEM, en troisième position, sont passés de 3 % en 2004 à 10 % en 2014. La baisse de 16 % des achats français de diesel depuis 2011 affecte particulièrement les véhicules provenant d'Allemagne (presque 2/3 du recul), d'Espagne (1/3) et, dans une moindre mesure, des NEM.

Les ventes françaises de diesel sont presque exclusivement destinées à l'UE, qui représente 9/10 du total des ventes. Aux premiers rangs des destinations se trouvent l'Italie, avec un poids de 16 % en 2014, suivie de l'Espagne (14 %), de la Belgique (13 %), de l'Allemagne (12%) et du Royaume-Uni (10 %). Le recul des ventes de diesel de 20 % depuis 2011 touche uniformément l'ensemble des clients de l'UE. Malgré le recul des ventes vers l'UE, les exportations de véhicules diesel vers l'Asie et les autres pays d'Europe, bien que marginales, sont dynamiques.

Finalement au sein de l'UE, les principales réductions des déficits bilatéraux sur le diesel sont réalisées avec nos premiers fournisseurs : l'Allemagne (+1,4 milliard entre 2011 et 2014), l'Espagne (+0,6 milliard) et les NEM (+0,5 milliard). Si les échanges avec le Royaume-Uni sont pratiquement équilibrés, en revanche ceux avec l'Italie sont légèrement excédentaires.

La France est le troisième déficit européen sur le diesel

La France affiche le troisième déficit européen sur les véhicules particuliers diesel (-7,1 milliards en 2014), après le Royaume-Uni (-11 milliards) et l'Italie (-9 milliards). L'Allemagne enregistre le premier excédent sur le diesel (+33,3 milliards), loin devant les NEM (+8,7 milliards) et l'Espagne (+4,8 milliards).

Alors que le Royaume-Uni creuse son déficit depuis 2009, la France a plutôt tendance à le stabiliser. Seule l'Allemagne voit son solde s'améliorer.

La situation française résulte d'un recul simultané des importations et des exportations, tandis que le creusement du solde britannique est dû à l'accroissement des achats de véhicules diesel (triplement en 10 ans). L'excédent de l'Allemagne repose sur le dynamisme des ventes, notamment vers le Royaume-Uni qui est désormais son premier client (1/4 des exportations allemandes de diesel).