

Les véhicules particuliers en France

DONNEES ET REFERENCES
Mai 2007

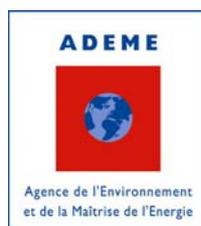
Chaque année, l'ADEME établit et actualise des bases de données, à partir des informations fournies par l'UTAC.

Ces données portent à la fois sur les émissions et sur les consommations des véhicules particuliers homologués et vendus en France, ainsi que sur les caractéristiques techniques de ces véhicules.

En 2006 la nouvelle étiquette énergie/CO₂ est entrée en vigueur, en France; elle doit être apposée obligatoirement, depuis le 10 mai 2006, sur tous les véhicules particuliers neufs exposés dans les lieux de vente. L'objectif de la mise en place de cette nouvelle étiquette est de proposer des améliorations à la directive européenne 1999/94, relative à l'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves.

L'étiquette comporte 7 classes de couleurs différentes (comme pour les appareils électroménagers). Elle permet à tout acheteur potentiel d'automobile d'être renseigné de manière lisible et comparative sur les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du véhicule, principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique. Figurent également sur l'étiquette les consommations de carburant.

Ce document présente tout d'abord les chiffres clés portant sur l'évolution du marché français de l'automobile, sur les émissions et les consommations des véhicules. Des classements par gamme et par énergie des véhicules les moins émetteurs figurent dans une deuxième partie. Enfin, une troisième partie est consacrée à l'évolution technologique des véhicules.



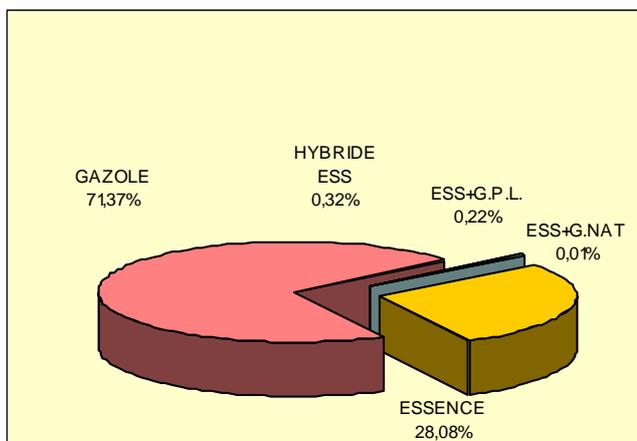
SOMMAIRE

Le marché français	3
Les émissions et les consommations	8
Le grand classement ADEME des véhicules vendus en France en 2006	25
Evolution des caractéristiques techniques	51

LE MARCHÉ FRANÇAIS

LES IMMATRICULATIONS EN 2006

RÉPARTITION DES VENTES PAR TYPE DE CARBURANT



Les ventes de voitures particulières en France pour l'année 2006 s'élèvent à 2 000 549 unités dont 1 427 697 véhicules Diesel, 561 802 véhicules essence, 6 412 véhicules hybrides (soit plus de 1,5 fois les ventes de 2005), 4 371 véhicules à bicarburation essence/GPL "première monte", 243 véhicules à bicarburation essence/GNV, et seulement 14 véhicules électriques, du fait de l'absence d'offre de ce type de véhicules.

En comparaison avec l'année 2005, les ventes ont chuté de 3,3 % (rappel 2005 : 2 067 789 dont 1 429 037 véhicules Diesel, 632 142 véhicules essence, 3 986 véhicules GPL, 2581 véhicules hybrides et 6 véhicules électriques).

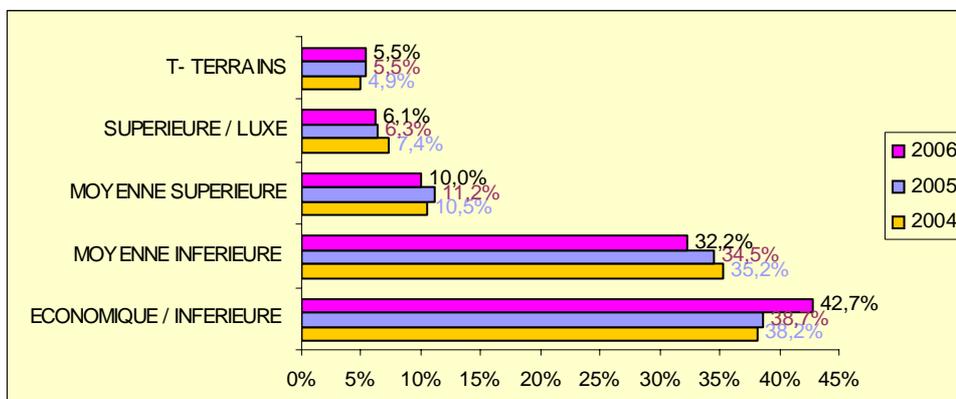
Nb : les véhicules à carburant modulable (VCM) ne font pas partie des ventes de véhicules en 2006.

RÉPARTITION DES VENTES PAR GAMME

Qu'est-ce que le concept de gamme ?

Les constructeurs classent la gamme de leurs produits en différentes catégories selon leur taille et le type de prestations fournis. On distingue ainsi cinq grandes catégories :

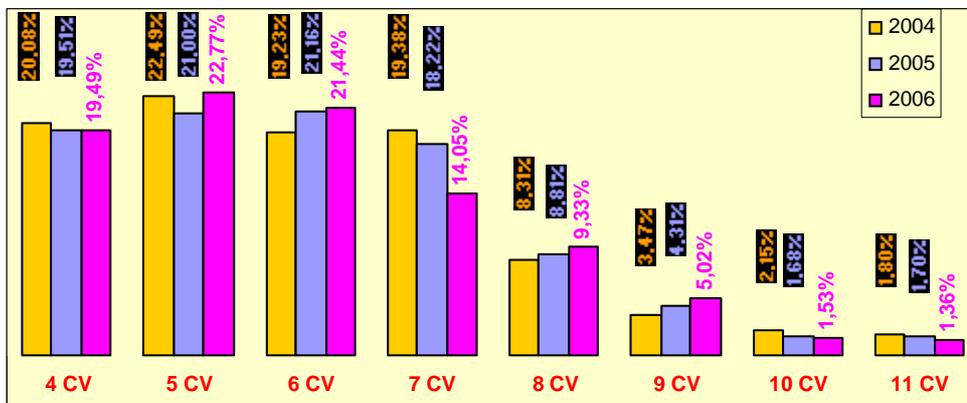
- **la gamme économique ou inférieure** regroupe les véhicules de petite taille peu chers et peu puissants à vocation plutôt urbaine (Renault Twingo ou Clio, Peugeot 107 ou 206,...).
- **la gamme moyenne** regroupe les véhicules plus polyvalents à vocation plutôt routière interurbaine. Elle est divisée en deux sous classes selon la taille des véhicules et leur aptitude à la circulation interurbaine : **gamme moyenne inférieure** (Renault Mégane, Peugeot 307,...) et **la gamme moyenne supérieure** (Renault Laguna, Peugeot 407,...).
- la gamme supérieure luxe regroupe les véhicules à haut niveau de prestations tant en matière de confort que de puissance (Renault Vel Satis ou Espace, Peugeot 607 ou 807,...).
- Enfin **les véhicules tous-terrains** offrent des prestations spécifiques en matière de roulage en terrain accidenté et constituent une classe à part entière.



La part des ventes des véhicules tous-terrains stagne avec 5,5 % des ventes.

Les parts de ventes de la gamme économique sont celles qui progressent le plus au détriment de celles des véhicules situés dans la gamme moyenne inférieure et de la gamme supérieure/luxe.

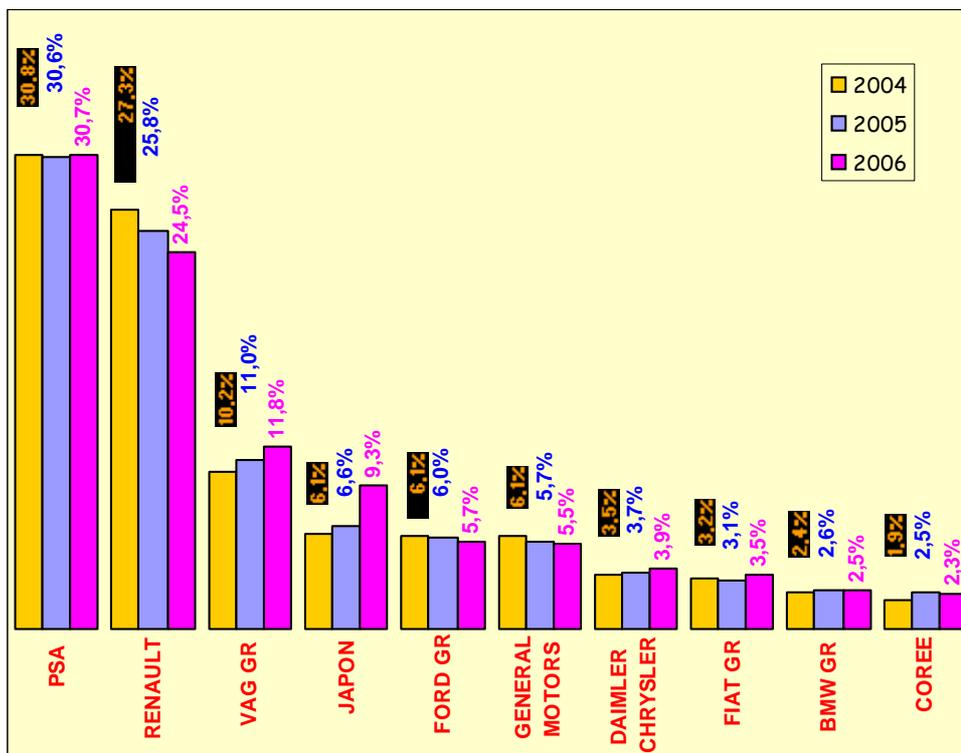
RÉPARTITION DES VENTES PAR PUISSANCE FISCALE



Comme en 2005 ce sont les véhicules 5 CV qui se sont les mieux vendus. Les véhicules 7 CV ont connu une forte baisse.

Cependant les véhicules plus puissants, type 8 CV et 9 CV, continuent de voir leurs parts de marché progresser.

RÉPARTITION DES VENTES PAR GROUPE



Les constructeurs français PSA et Renault trônent sur le marché français, avec 55 % de parts de marché.

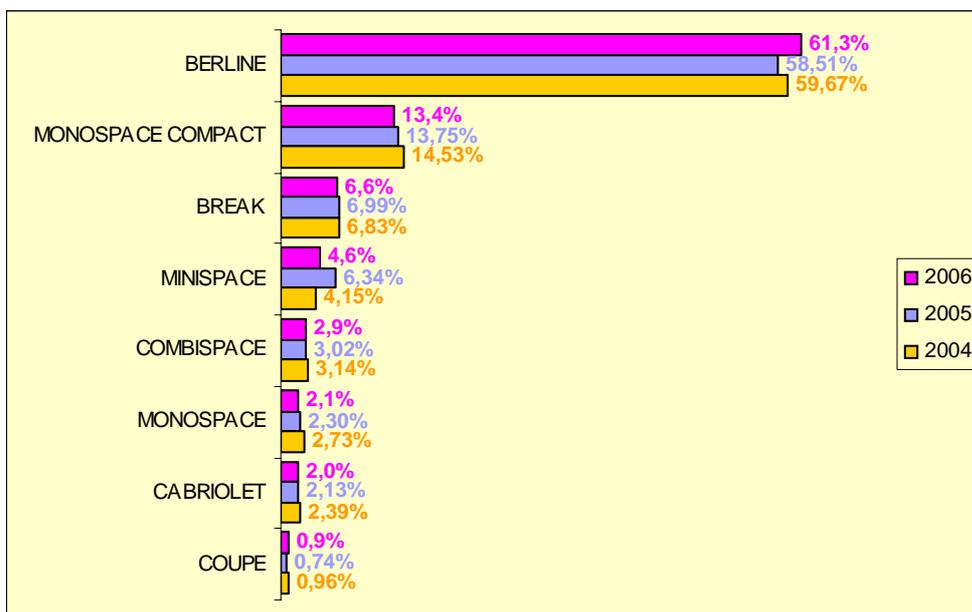
La répartition des ventes varie très peu en 2006 par rapport à 2005. On peut noter cependant un repli des ventes chez Renault de 1,3 %.

RÉPARTITION DES VENTES PAR TYPE DE CARROSSERIE

Qu'est-ce que le type de carrosserie ?

La diversité des attentes des consommateurs en matière de prestations automobiles a conduit les constructeurs à créer de nouveaux types de véhicules au delà des classiques berline et cabriolet des débuts de l'automobile. Sont ainsi apparus successivement :

- les **coupés** qui se différencient des cabriolets, équipés d'une capote, par leur toit rigide, éventuellement escamotable
- Les **breaks** sont dérivés des berlines. Ils s'en distinguent par prolongement du toit au dessus de l'espace de rangement arrière, offrant ainsi un volume de rangement plus grand qu'un simple coffre de berline.
- La **série des monospaces**, véhicules dotés d'une hauteur sous plafond plus haute que dans les berlines, offrant une posture assise plus droite et une modularité des agencements intérieurs plus forte, rendues possibles par la grande taille et la hauteur de l'espace intérieur. Cette catégorie se décline dans différentes tailles de véhicules, avec les appellations **monospace** pour la gamme supérieure (Renault Espace...), **monospace compact** pour les gammes moyennes (Citroën Xsara Picasso, Renault Mégane Scénic...), **minispace** pour la gamme inférieure (Renault Modus ou Peugeot 1007...). Cela induit des véhicules plus hauts offrant une prise au vent plus importante que sur les berlines.
- Les **combispaces** (Fiat Doblo, Opel Combo), eux, sont directement dérivés des petits véhicules utilitaires, mais sont équipés de deux rangées de sièges d'un plus grand confort et de finitions généralement plus soignées. Ce sont également des véhicules hauts.



La carrosserie berline est la plus vendue, ses parts de marché augmentent de plus de 2 %, au détriment des monospaces compacts et des minispaces dont les parts de marchés reculent de 1,7 %.

Les parts de marché des coupés augmentent (+0,16 %) alors que celles des monospaces ralentissent.

ÉVOLUTION DES VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS EN FRANCE DEPUIS 1990

ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS



Les ventes de véhicules ont connu un déclin en 2006 (-3,3 %).

C'est l'année 2001 qui avait été la plus faste pour le secteur de l'automobile, puisqu'on avait atteint le deuxième meilleur niveau de ventes depuis 1990 avec 2 255 000 véhicules.

ÉVOLUTION DU TAUX DE DIESELISATION

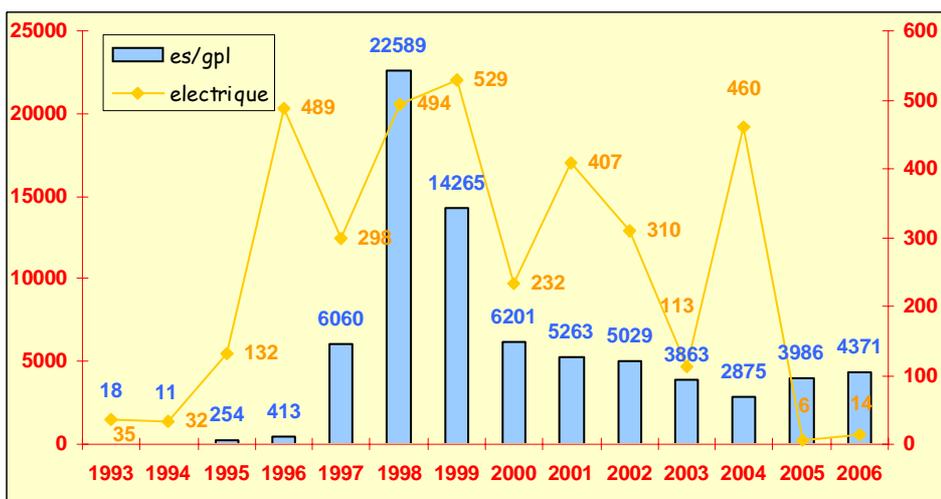


L'intérêt des français pour la motorisation Diesel est grandissant.

Les ventes de l'année 2006 sont constituées à plus de 71 % de véhicules Diesel.

Les ventes de ces véhicules ont crû de 2,3 % en 2005.

LE MARCHÉ DES VÉHICULES PROPRES DEPUIS 1993



Les ventes de véhicules GPL première monte ont connu une hausse de 9,7 % en 2006.

La forte hausse du prix des carburant explique en partie l'intérêt croissant pour ces véhicules qui bénéficient d'une TIPP réduite.

Les véhicules électriques ont pratiquement disparu du marché, en raison de l'arrêt de la production par les constructeurs.

Les véhicules GNV ont été vendus à 243 exemplaires contre 12 exemplaires en 2005.

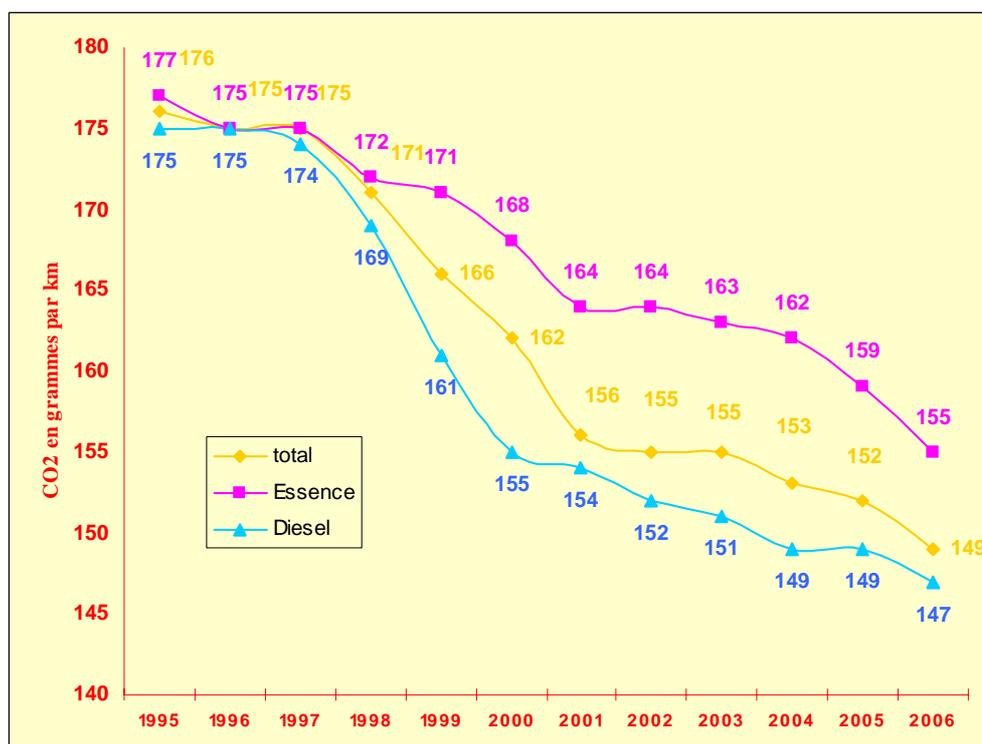
LES ÉMISSIONS ET LES CONSOMMATIONS

VERS L'OBJECTIF DE 140 g CO₂/km DE L'ACCORD VOLONTAIRE DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS

Les constructeurs européens ont signé avec la commission européenne un accord volontaire de réduction des émissions de CO₂ de leurs véhicules vendus en Europe au niveau moyen de 140 gCO₂/km en 2008. A ce titre, ils se sont engagés à mettre sur le marché des modèles de véhicules peu émetteurs et à en vendre suffisamment pour pallier les fortes émissions des véhicules haut de gamme ou fortement motorisés qu'ils vendent par ailleurs. L'efficacité de l'effort des constructeurs pour atteindre cet objectif se mesure en fonction des niveaux d'émissions des différents modèles mis sur le marché et du volume de leurs ventes.

La Commission européenne dans sa communication du 7 février 2007, précise qu'elle proposera un cadre législatif, si possible en 2007 et au plus tard d'ici à mi-2008, afin de réaliser l'objectif de l'UE de 120 gCO₂/km en 2012 selon les modalités suivantes : 130 gCO₂/km pour la moyenne du parc des voitures neuves par le biais d'améliorations technologiques sur les moteurs, et une réduction supplémentaire de 10 g par le biais d'autres améliorations technologiques (manufacturiers, équipementiers...) et par un usage accru des biocarburants.

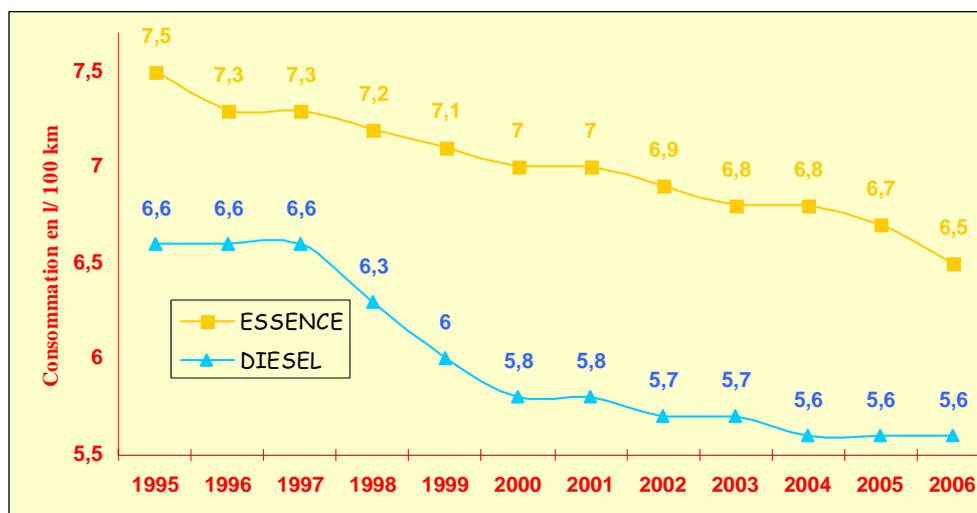
ÉVOLUTION DU TAUX MOYEN D'ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE DEPUIS 1995



La moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France atteint 149 gCO₂/km en 2006 et se situe pour la première fois sous la barre des 150 g.

La baisse a été significative en 2006 par rapport à l'année précédente (-3 g). Ce sont les véhicules essence dont la moyenne a le plus baissé (-4 g). Malgré la progression enregistrée en 2006, l'objectif d'une moyenne à 140 g pour 2008 ne sera vraisemblablement pas atteint.

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION MOYENNE EN FRANCE



En parallèle avec les émissions de CO₂, la consommation moyenne (sur cycle MVEG) des véhicules neufs essence vendus, pondérée par les immatriculations, décroît régulièrement depuis 1997 mais celle des véhicules Diesel stagne depuis trois ans.

Le gain est d'un litre en 10 ans pour les véhicules Diesel.

ÉVOLUTION DU TAUX MOYEN D'ÉMISSIONS DE CO₂ EN EUROPE DEPUIS 1995

La moyenne européenne des émissions de CO₂ a baissé de 25 g en 10 ans.

Ce sont les pays du sud de l'Europe qui sont les mieux placés.

Ce sont aussi des pays où traditionnellement le marché de l'automobile est très porté sur les petits véhicules et possède un fort taux de Diésélisation, contrairement aux pays du nord de l'Europe où circulent principalement des gros véhicules essence.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2005
Portugal	171	168	164	162	159	156	154	150	148	143
Espagne	175	174	170	169	165	162	157	153	153	149
Italie	179	177	169	168	165	159	153	154	150	148
France	176	175	175	171	166	162	156	155	155	152
Belgique	181	179	176	172	168	163	157	158	155	153
Autriche	184	180	175	171	166	162	157	160	160	160
Irlande	180	179	173	175	168	165	165	162	164	166
Danemark	190	188	189	186	182	178	173	169	168	163
Pays BAS	189	188	186	182	177	174	171	172	172	168
Royaume UNI	190	188	188	188	184	179	174	172	170	168
Allemagne	194	191	189	185	181	178	173	175	174	169
Suède	224	219	213	206	203	200	199	198	198	193
Moyenne UE	185	183	180	178	174	169	164	164	163	160

ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VÉHICULES VENDUS EN EUROPE PAR MARQUE EN 2005

	ventes européennes 2005	moyenne 1997	moyenne 2005	réduction sur la période 1997- 2005	réduction sur la période 1997-2005
FIAT	681 613	169	139	-30	-18%
CITROEN	875 389	172	144	-28	-16%
RENAULT	1 361 607	173	149	-24	-14%
FORD	1 167 602	180	151	-29	-16%
PEUGEOT	1 049 819	177	151	-26	-15%
OPEL/VAUXHAULL	1 262 798	180	156	-24	-13%
TOYOTA	704 723	189	163	-26	-14%
KIA	231 434	202	170	-32	-16%
SKODA	265 486	165	152	-13	-8%
SEAT	344 693	158	150	-8	-5%
HONDA	224 258	184	166	-18	-10%
MERCEDEZ-BENZ	626 824	223	185	-38	-17%
HYUNDAI	294 468	189	170	-19	-10%
VOLKSWAGEN	1 387 628	170	159	-11	-6%
BMW	575 087	216	192	-24	-11%
VOLVO	224 415	219	195	-24	-11%
AUDI	582 220	190	177	-13	-7%
MAZDA	214 105	186	177	-9	-5%
SUZUKI	172 941	169	165	-4	-2%
NISSAN	332 742	177	172	-5	-3%

Les marques françaises sont très honorablement classées au niveau européen des meilleures émissions de CO₂ puisqu'elles occupent les 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} places.

Ces bons résultats sont principalement dues au fait que leur gamme regroupe de petits véhicules Diesel peu émetteurs de CO₂ dont le succès commercial est incontestable (Citroën C1, C2 C3, Peugeot 107, 207 et Renault Clio, Modus).

RÉPARTITION DES VENTES PAR CLASSE CO₂ FIGURANT SUR L'ÉTIQUETTE ENERGIE/CO₂

Consommation de carburant et émission de CO₂

Informations en application de la directive 1999/94/CE.

Marque : VOITURE
Modèle : XXX
Version : XXX
Énergie : Essence

Consommation de carburant

Mesures effectuées selon la directive 90/269/CEE modifiée 1999/100/CE.

Consommation mixte :

X,X l/100 km

Consommation urbaine : X,X l/100 km

Consommation extra-urbaine : X,X l/100 km

CO₂

Le CO₂ (dioxyde de carbone) est le principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique.

Mesures effectuées selon la directive 90/116/CEE modifiée 1999/100/CE.

XX g/km

Émissions de CO₂ faibles



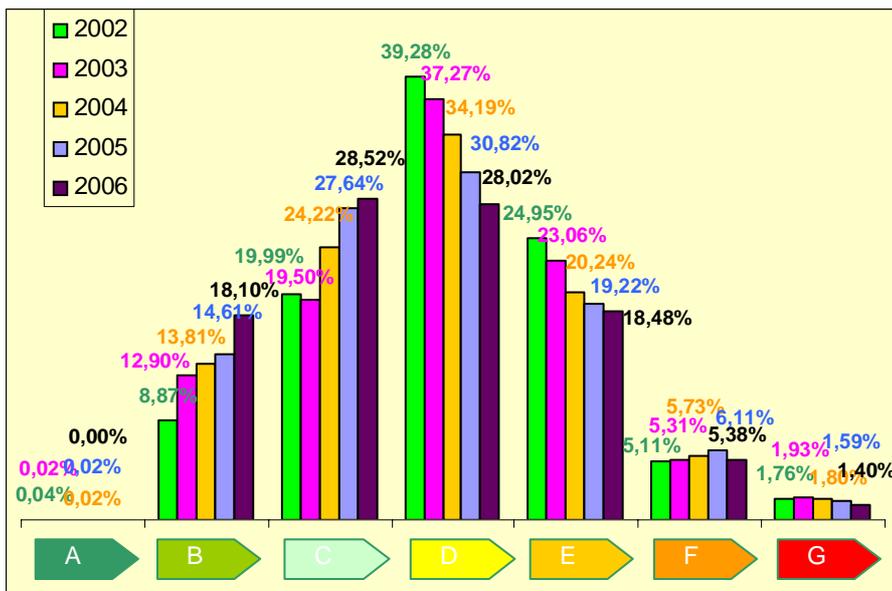
Émissions de CO₂ élevées

La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'un véhicule sont fonction non seulement de son rendement énergétique, mais également du comportement au volant et d'autres facteurs non techniques. Les informations sur les consommations de carburant et les émissions de CO₂ de tous les modèles de voitures particulières neuves, contenues dans le guide de l'ADEME, peuvent être obtenues gratuitement dans tous les points de vente, auprès de l'ADEME et consultées sur le site internet : www.ademe.fr

L'étiquette comporte sept classes de couleurs différentes (comme pour les appareils ménagers).

Elle permet à tout acheteur potentiel d'une automobile d'être renseigné de manière lisible et comparative sur ses émissions de dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique.

Figurent également sur l'étiquette les consommations de carburant.



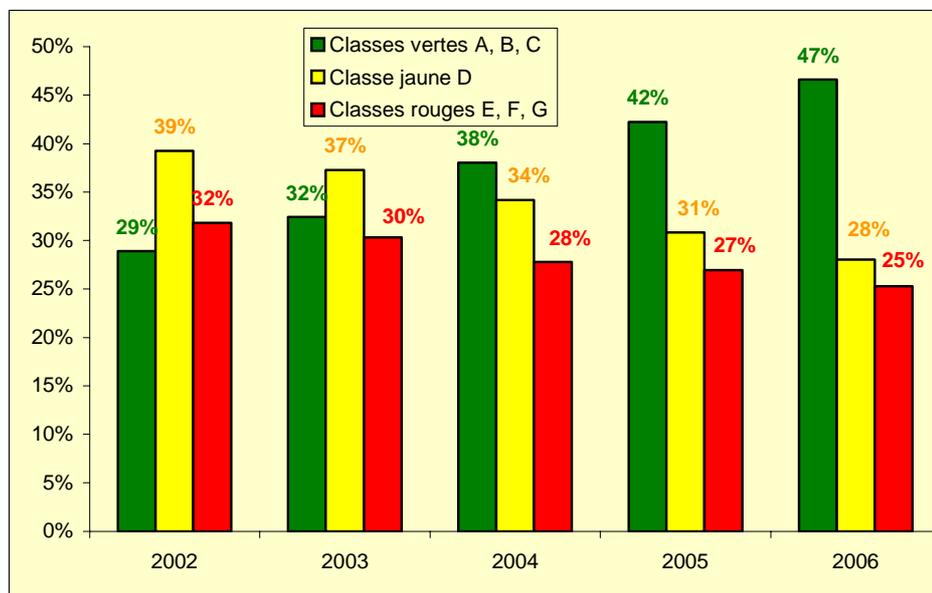
La classe la plus représentée n'est plus la classe D mais la classe C avec plus de 28 % des ventes.

La classe A est presque inexistante, puisque seulement deux modèles (SMART Fortwo Diesel) appartiennent à cette classe et sont très peu vendus en 2006.

Des progrès sont à signaler sur les classes B et C (+3,5 % et +0,9 % de 2005 à 2006), au détriment des classes D et E (-2,8 % et -0,8 % de 2005 à 2006).

Les classes vertes A, B et C représentent 47 % des ventes totales en 2006.

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES VENTES DES CLASSES VERTES A, B ET C (inférieures à 140g de CO₂/km) DEPUIS 5 ANS.

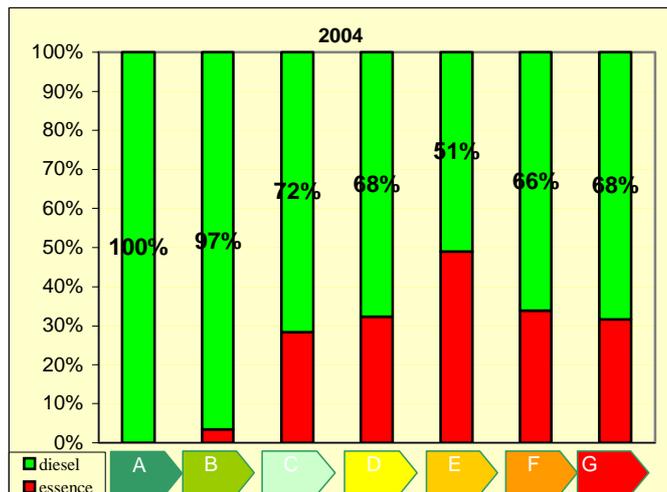


Les classes vertes A, B et C représentent 47 % des ventes totales en 2006 soit une augmentation de 18 % en 5 ans.

La classe jaune D a perdu 11 % de part de marché en 5 ans.

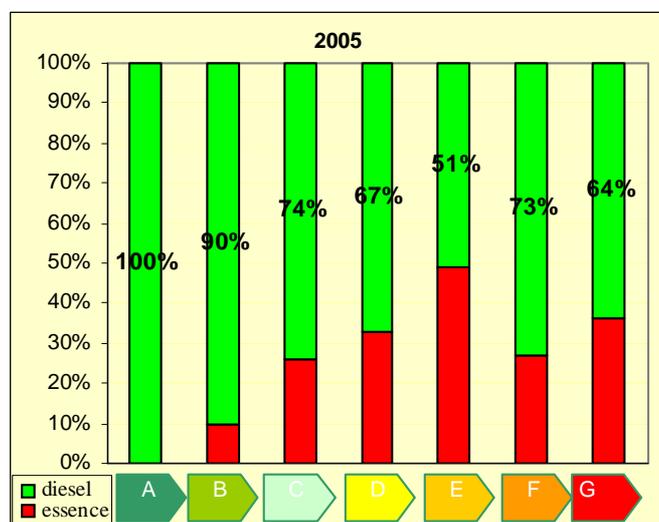
Les classes rouges E, F et G représentent le quart des ventes en 2006, elles ont diminué de 7 % en 5 ans.

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES VENTES PAR CLASSE CO₂ ET PAR TYPE DE MOTORISATION

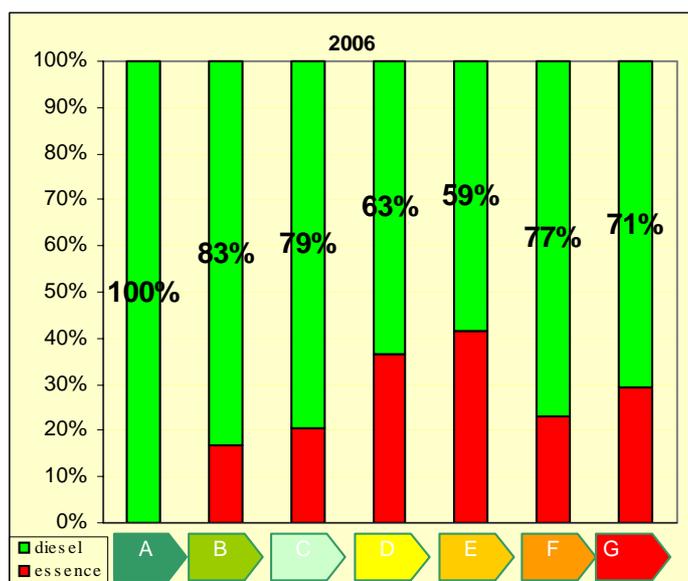


Même si les véhicules diesel représentent en moyenne presque 70 % des véhicules vendus, on peut voir que la distribution de ses ventes par classe CO₂ est fortement asymétrique puisque les deux premières classes sont constituées quasi exclusivement des véhicules Diesel, et que la classe E est répartie également sur les deux types de motorisation.

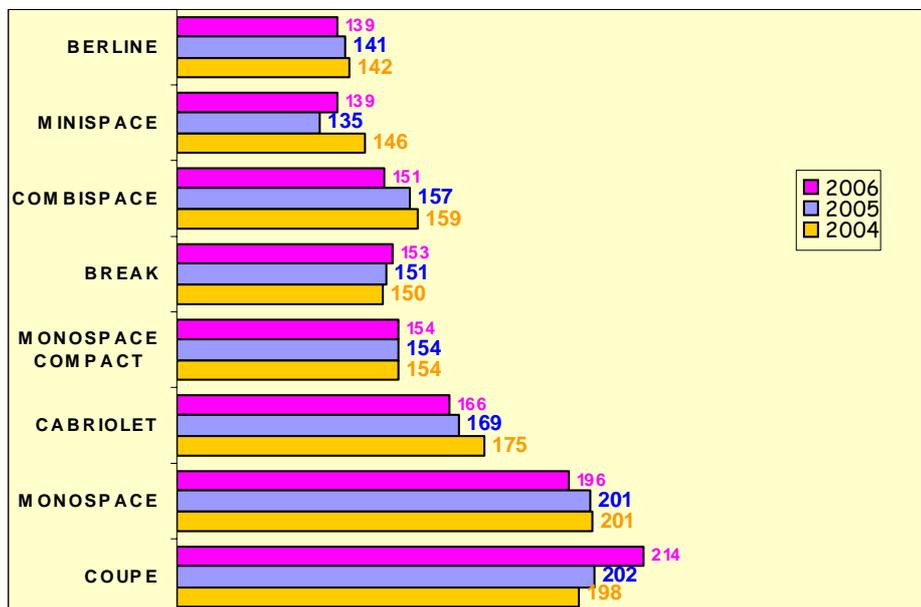
2005 L'évolution de cette distribution celle-ci est intéressante puisque à taux de diésélisation constant (69,2 % en 2004 contre 69,1 % en 2005), on peut voir que les véhicules essence de classe B et G ont gagné respectivement 7 % et 4 %, ce qui souligne les progrès des moteurs essence, surtout sur les petits modèles.



2006 La progression des véhicules essence s'effectue dans la classe B (apparition de nouveaux petits modèles) et la classe E. Par contre, dans les classes "rouges" (E, F et G) ce sont les véhicules Diesel qui augmentent de façon significative, de 8 %, 4 % et 7 % dans ces classes respectives.

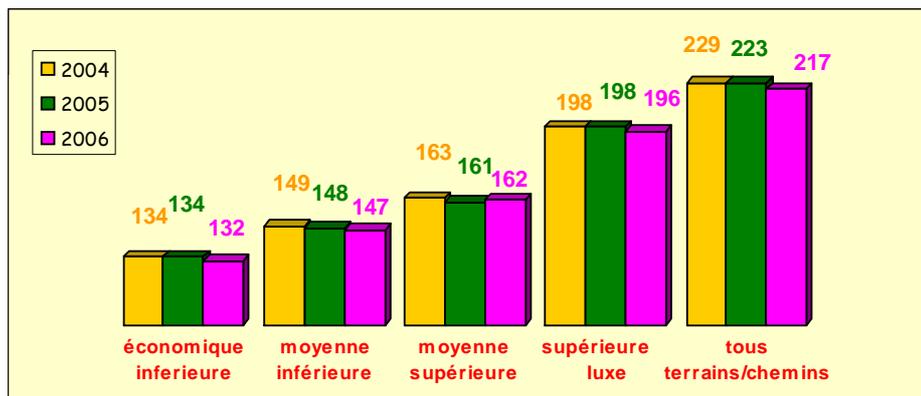


MOYENNES DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES VÉHICULES VENDUS PAR TYPE DE CARROSSERIE 2004/2005/2006



Les véhicules minispaces et les berlines sont les moins émetteurs de CO₂, alors que les tous-terrains sont les plus polluants avec 217 g. Cependant, les minispaces, les coupés et les breaks sont les carrosseries qui affichent des résultats moins bons en 2006 qu'en 2005.

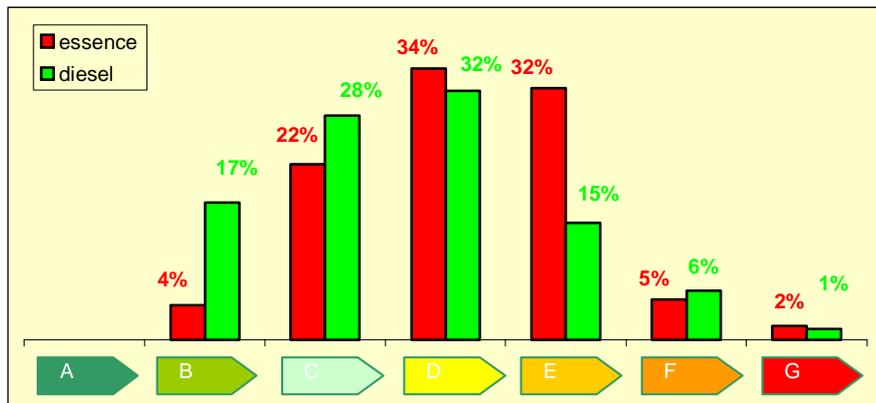
MOYENNES DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES VÉHICULES VENDUS PAR GAMME



Toutes les gammes, à l'exception de la gamme moyenne supérieure, voient leurs émissions moyennes diminuer de 1 g et 2 g.

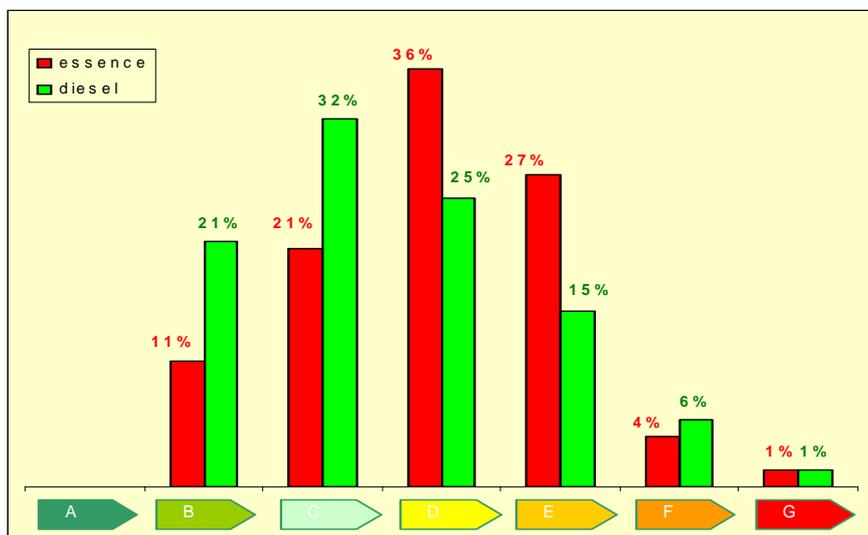
RÉPARTITION DES VENTES PAR TYPE DE MOTORISATION ET PAR CLASSE CO₂

2005



Le pourcentage de véhicules essence de la classe B a augmenté de 7 % entre 2005 et 2006. En revanche, la classe E de ce type de motorisation a perdu 5 points en un an. Les autres classes sont stables.

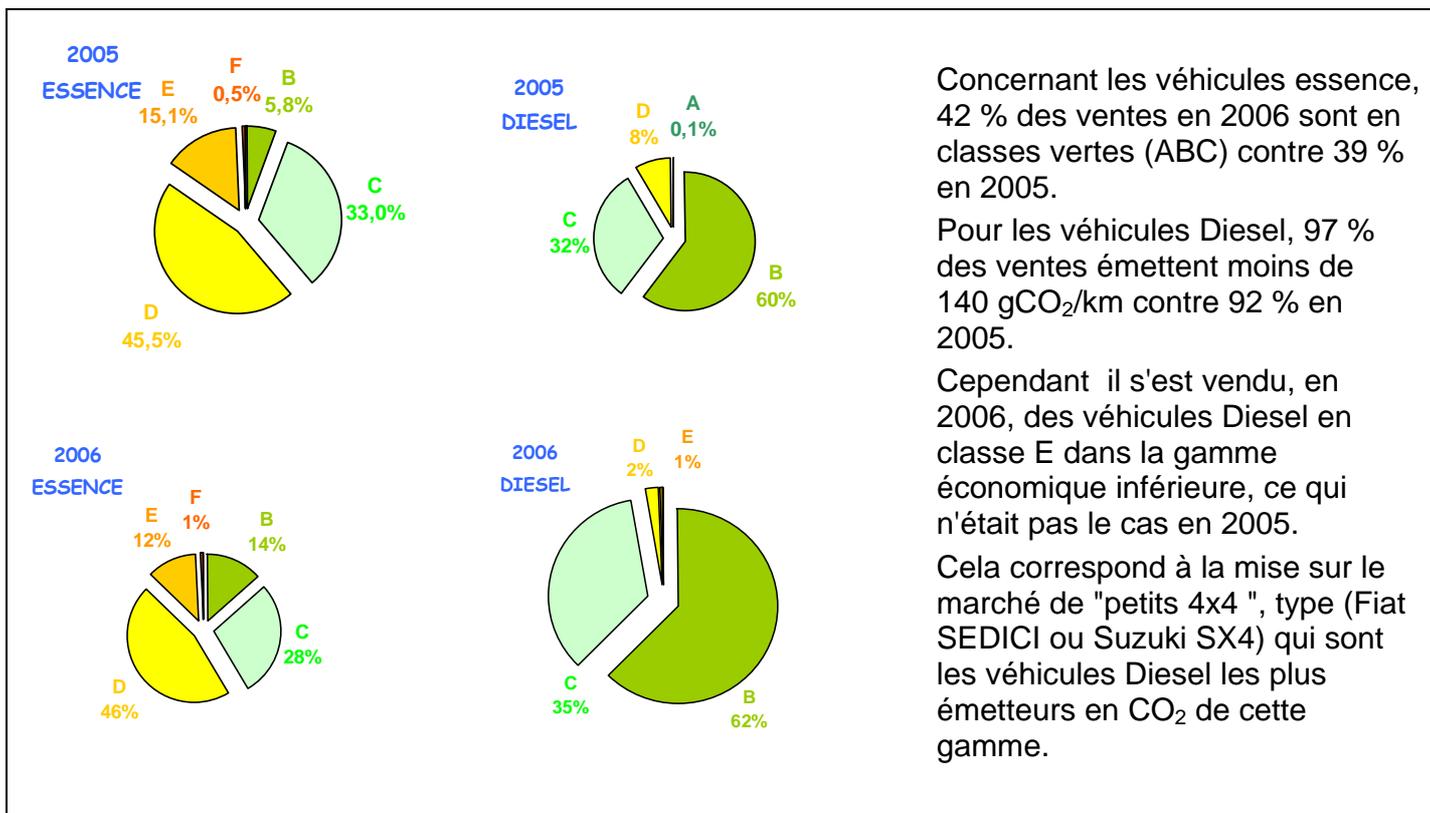
2006



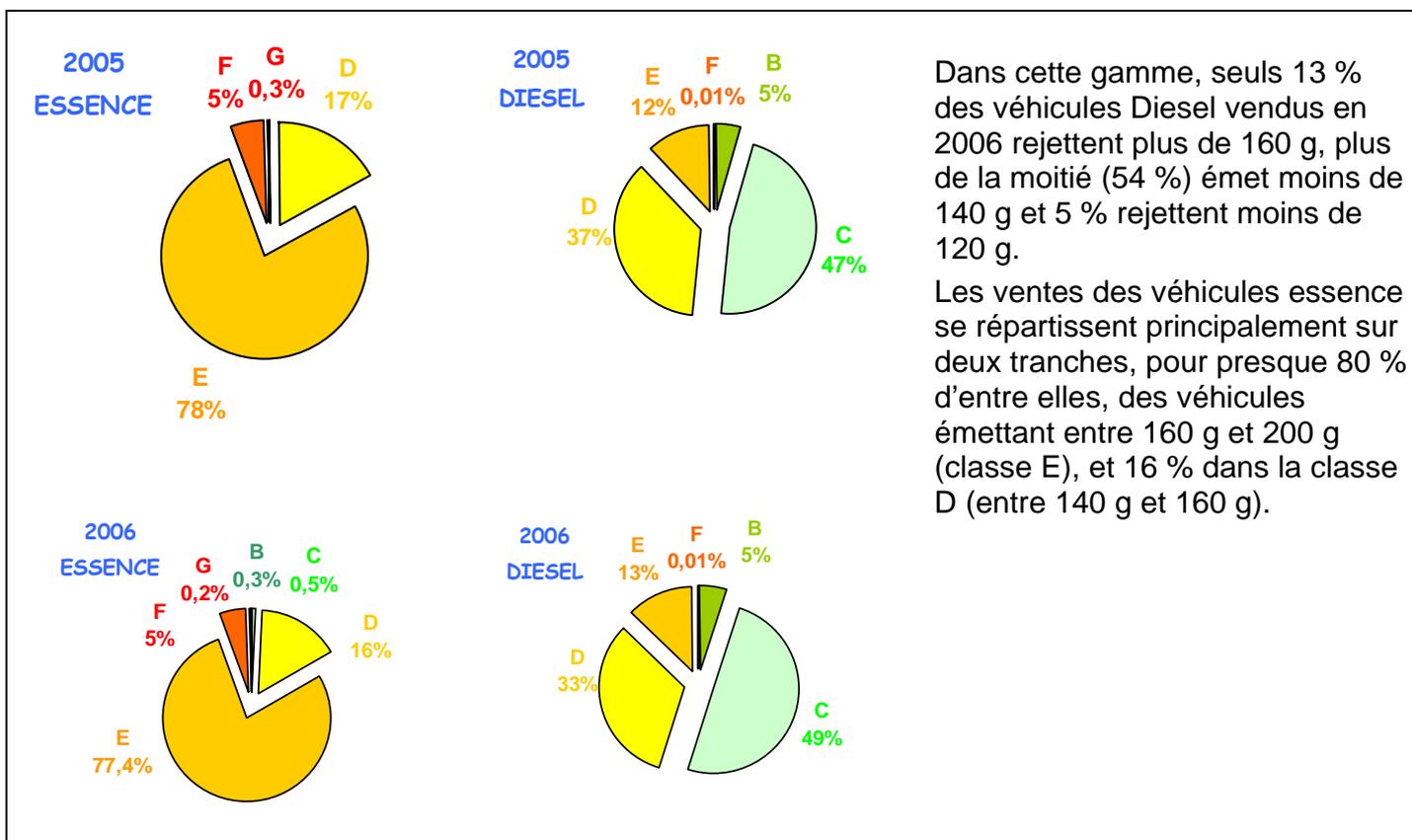
En ce qui concerne les véhicules Diesel, les classes vertes ont progressé (+4 % pour la classe B et la classe C). Il faut noter également que plus de la moitié des véhicules Diesel vendus en 2006 font partie des classes vertes, alors que celles-ci regroupent seulement un tiers des ventes de véhicules essence.

ÉVOLUTION DES VENTES PAR CLASSE CO₂ ET PAR GAMME

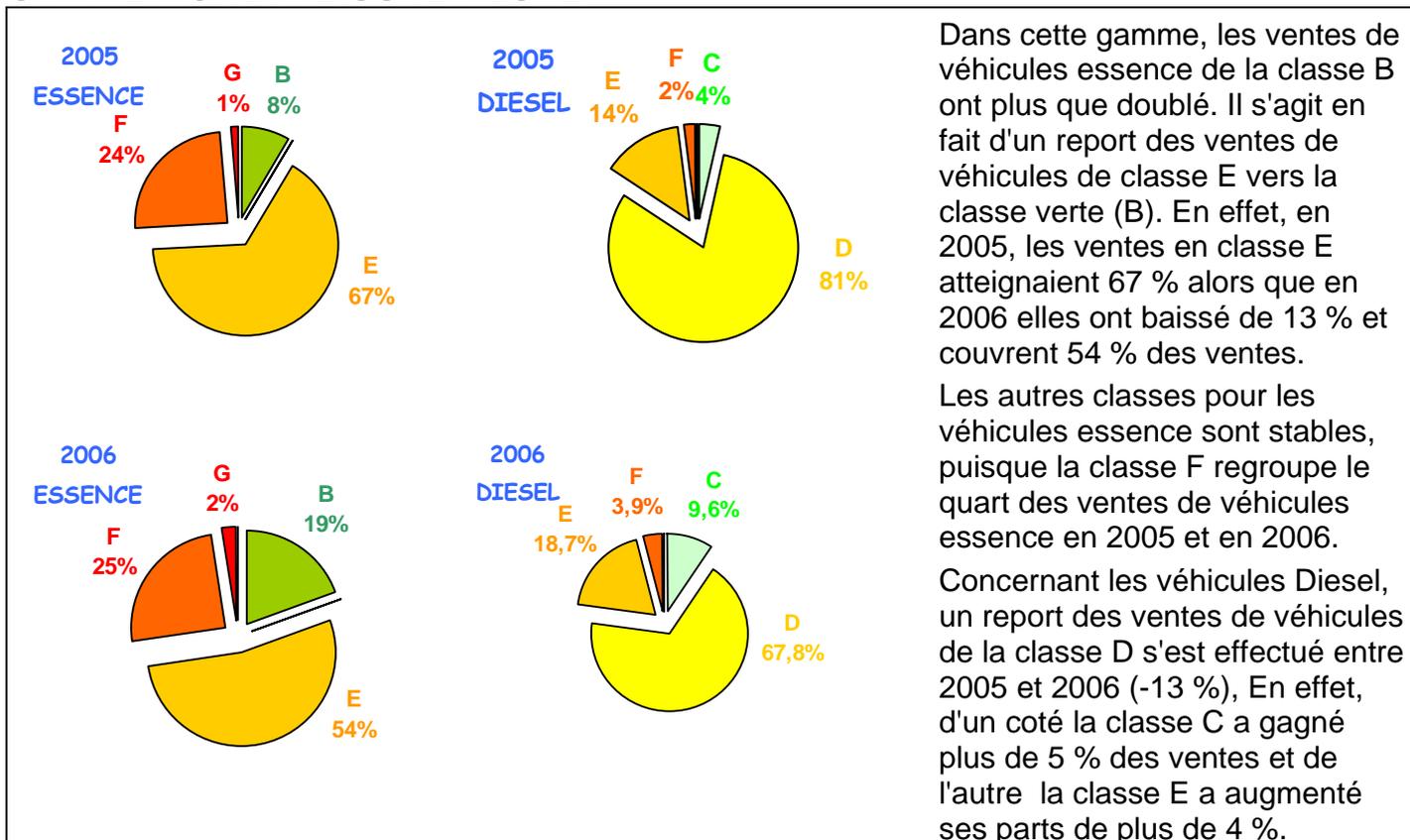
GAMME ÉCONOMIQUE INFÉRIEURE



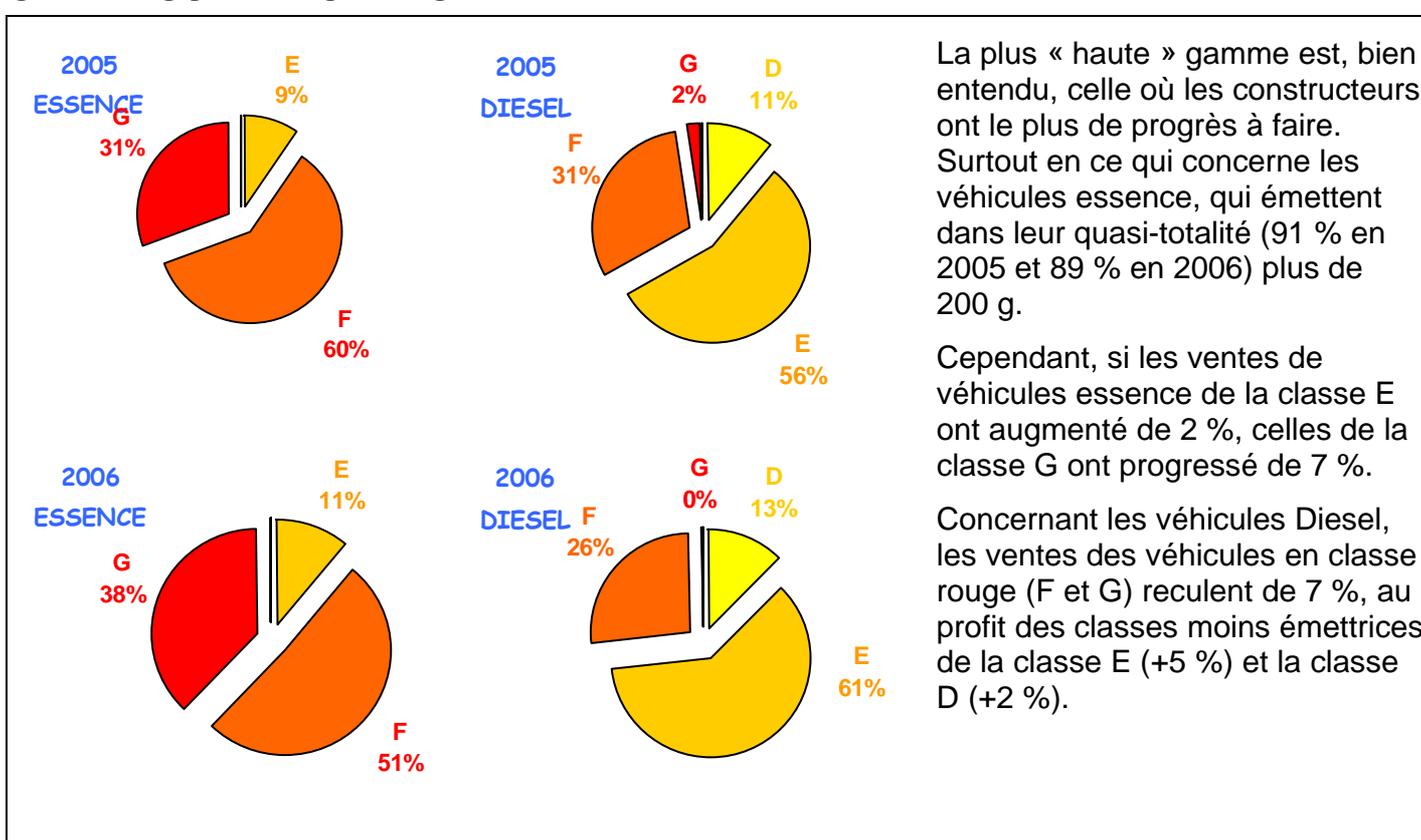
GAMME MOYENNE INFÉRIEURE



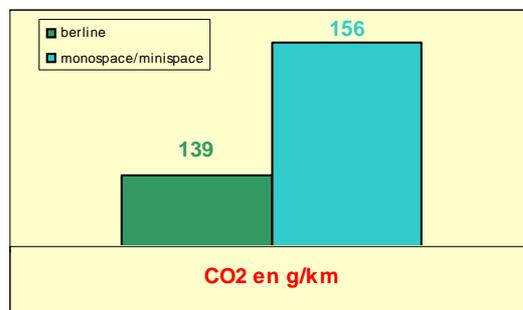
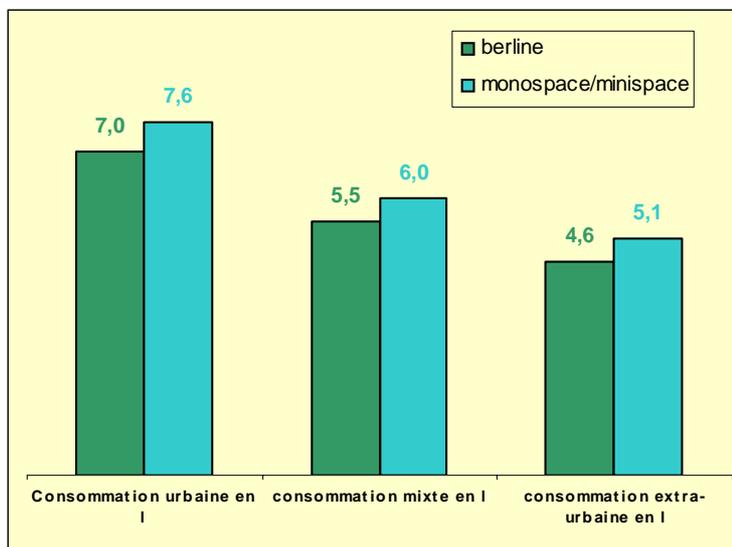
GAMME MOYENNE SUPÉRIEURE



GAMME SUPÉRIEURE LUXE



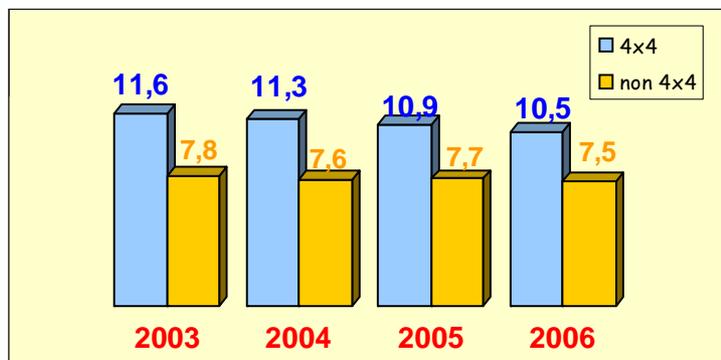
MOYENNES DES CONSOMMATIONS URBAINES ET DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES MONOSPACES ET DES BERLINES VENDUS EN 2006



La comparaison émissions et consommations entre berlines et monospaces tourne à l'avantage des berlines.

En effet, leurs émissions moyennes de CO₂ sont plus faibles de 12 %, leurs consommations urbaines sont également plus basses de presque 10 %.

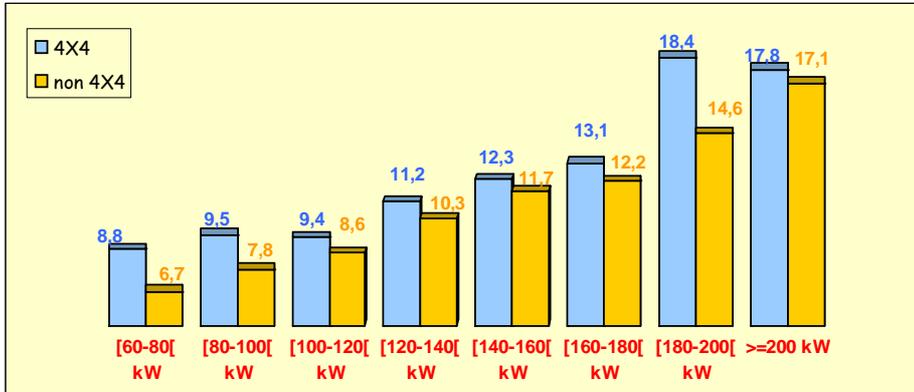
COMPARAISON DES CONSOMMATIONS MOYENNES URBAINES DES 4X4 ET DES AUTRES TYPES DE VÉHICULES VENDUS EN 2006



En 2006, la moyenne des consommations urbaines des 4x4 vendus en France a été supérieure de 29 % à celle des autres véhicules.

L'écart de consommation entre les deux types de véhicules en 2006 est de 3 litres.

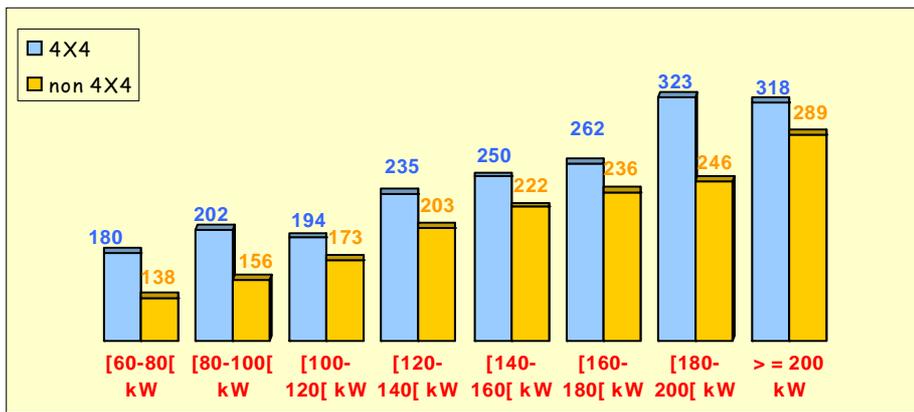
COMPARAISON DES CONSOMMATIONS MOYENNES URBAINES DES 4X4 ET DES AUTRES TYPES DE VÉHICULES VENDUS EN 2006 PAR TRANCHE DE PUISSANCE MAXIMALE



A puissance équivalente, la consommation urbaine des 4x4 est toujours plus élevée que celle des autres véhicules.

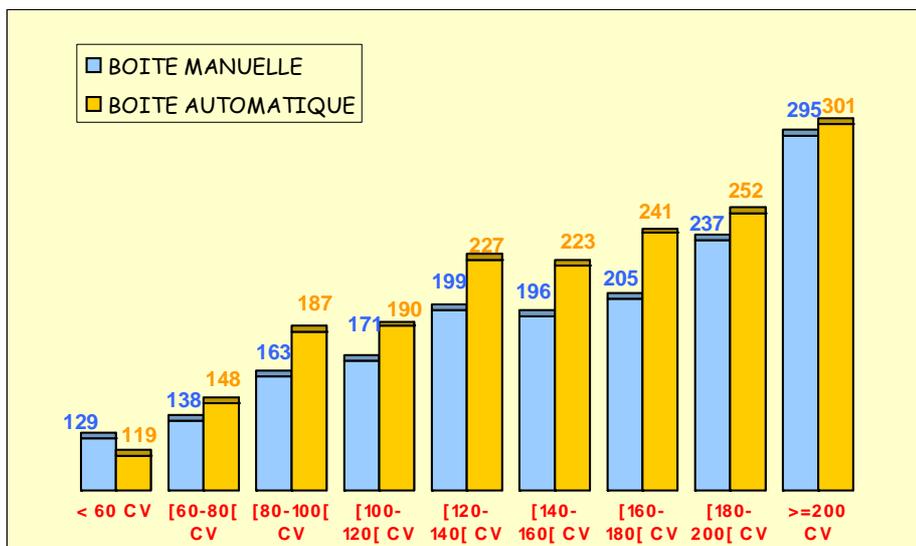
L'écart est maximal pour les véhicules de puissance comprise entre 180 et 200 kW (+3,8 l), et se réduit considérablement pour la tranche de puissance supérieure à 200 kW pour atteindre 0,7 l.

COMPARAISON DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES 4X4 ET DES AUTRES TYPES DE VÉHICULES VENDUS EN 2006 PAR TRANCHE DE PUISSANCE MAXIMALE



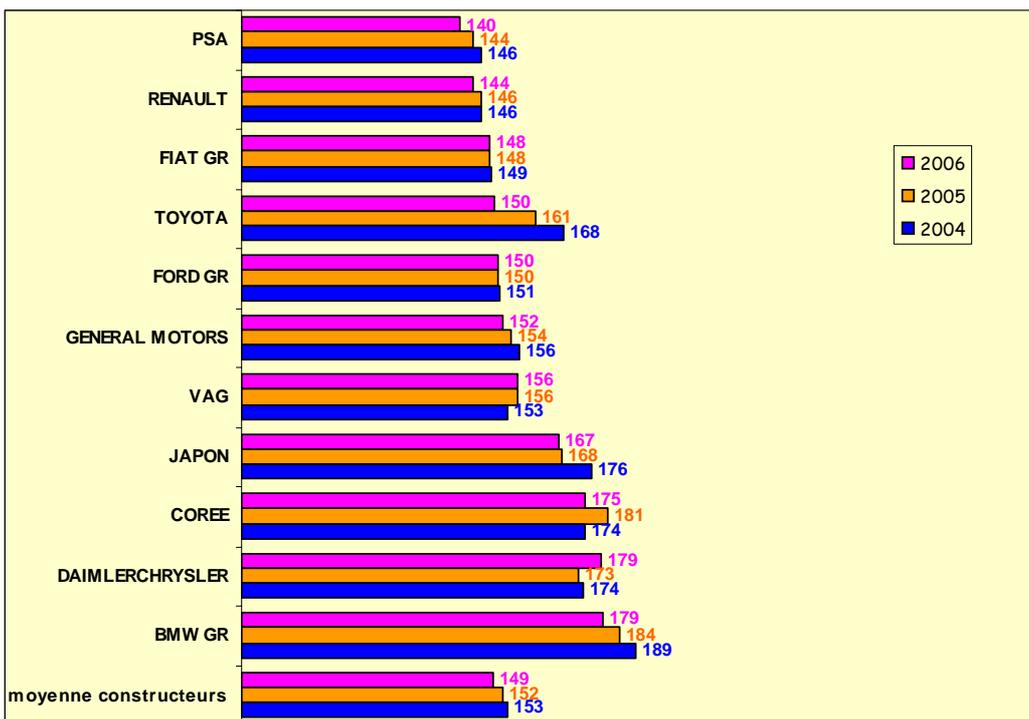
Quelle que soit la puissance considérée, les 4x4 émettent plus de CO₂ que les autres véhicules. Cependant, pour les petites puissances, inférieures à 80 kW, l'écart est de 42 g ; pour les puissances comprises entre 100 et 120 kW, il est de 21 g ; enfin, pour les grandes puissances, supérieures à 180 kW, il est de 77g.

ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VÉHICULES VENDUS EN 2006 PAR TRANCHES DE PUISSANCE MAXIMALE SUIVANT LE TYPE DE BOÎTE DE VITESSE



Pour des puissances supérieures à 60 kW, les véhicules possédant une boîte de vitesse automatique émettent en moyenne plus de CO₂ que les autres véhicules. Cependant, pour les plus petites puissances, le rapport s'inverse, car les boîtes automatiques de ces véhicules sont généralement des boîtes mécaniques automatisées qui sont moins énergétivores et qui sont différentes des autres boîtes automatiques « standard ».

ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VÉHICULES VENDUS EN FRANCE PAR GROUPE DE CONSTRUCTEURS EN 2004/2005/2006

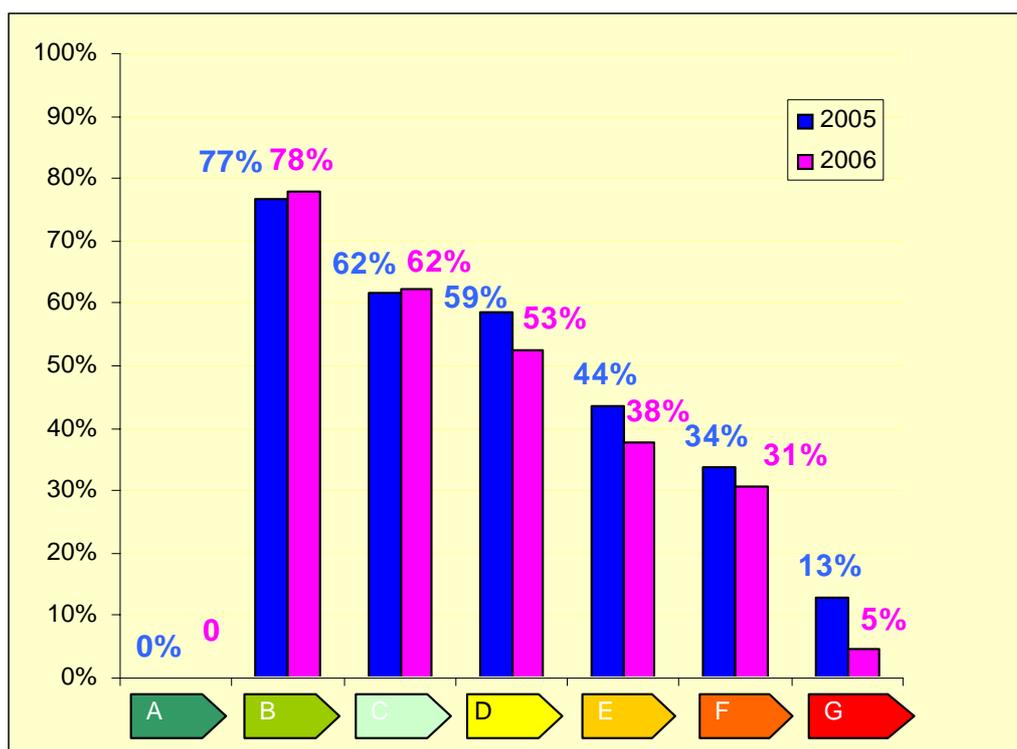


Ce sont les deux groupes français qui arrivent en tête de ceux qui sont les moins émetteurs de CO₂.

La première place revient à PSA qui est le seul constructeur à obtenir les 140 g de CO₂, la deuxième à Renault, avec une baisse de 4 g entre 2005 et 2006.

Un troisième européen complète le trio de tête, à savoir le groupe FIAT.

PARTS DE MARCHÉS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS PAR CLASSE CO₂ EN 2005 et 2006



LES MEILLEURES VENTES 2006 DE VÉHICULES CLASSÉS EN A ET B

	MARQUE	MODELE	Ventes 2006	CO ₂
1	RENAULT	CLIO	82 824 Diesel	De 115 à 120 g
2	CITROEN	C3	40 292 Diesel	De 109 à 120 g
3	PEUGEOT	207	37783 Diesel	De 120 g
4	RENAULT	MEGANE	26 758 Diesel	De 117 à 120 g
5	PEUGEOT	206	25 139 Diesel	De 112 à 120 g
6	CITROEN	C1	23 471 dont 19 570 Essence	De 109 g
7	PEUGEOT	107	22 122 dont 17 148 Essence	De 109 g
8	FORD	FIESTA	15 822	De 114 à 119 g
9	TOYOTA	AYGO	12 374 Diesel dont 10 384 Essence	De 109 g
10	TOYOTA	YARIS	11 790 Diesel	De 117 à 119 g

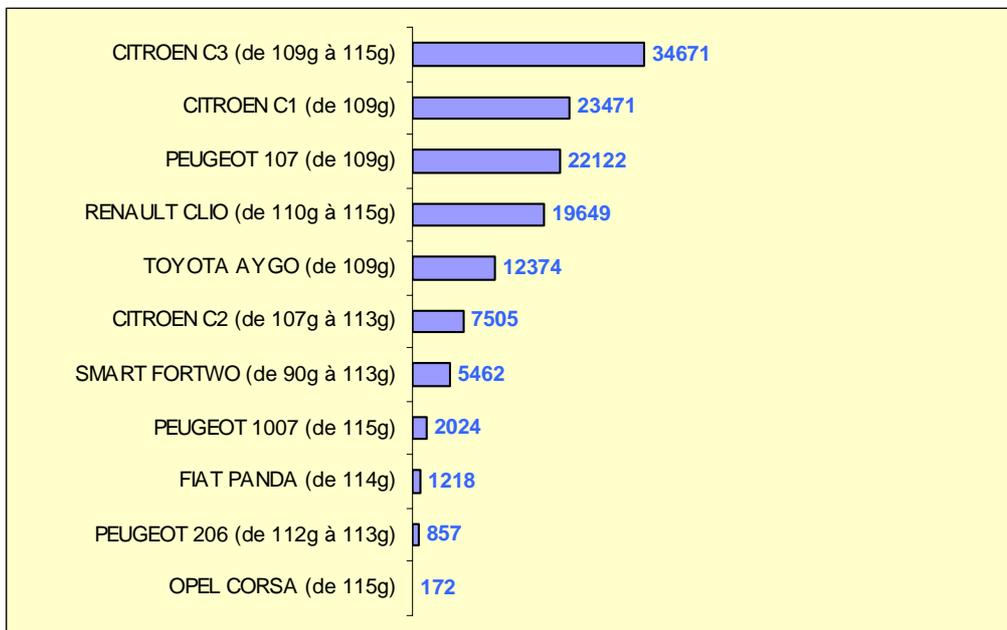
Dans ce classement seuls trois modèles ne sont pas produits par des constructeurs français.

Sept modèles français se placent aux premiers rangs des ventes des véhicules les moins émetteurs de CO₂.

La première place, revient à la Renault Clio. Ce sont les motorisations Diesel qui constituent la quasi-totalité de ce classement.

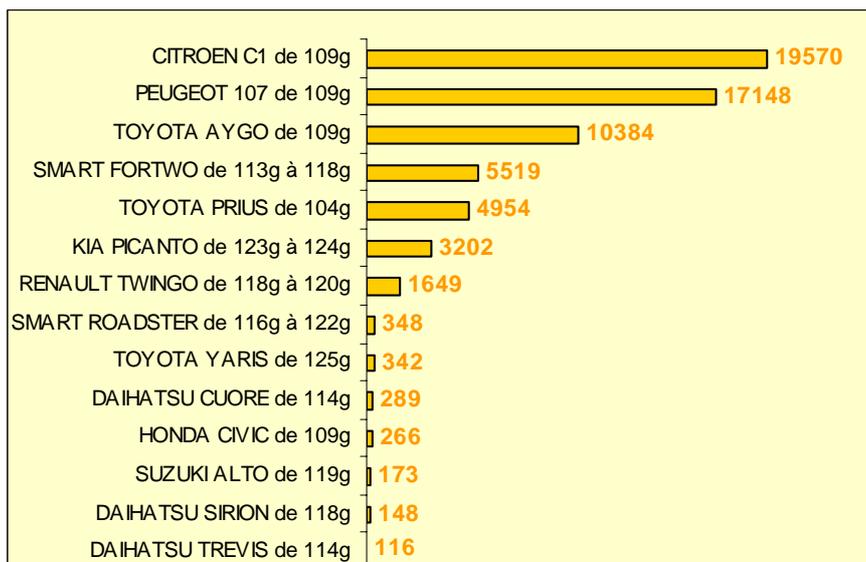
NB : les petits véhicules essence à 109 gCO₂/km se vendent mieux que leurs équivalents en motorisation Diesel.

LES VENTES EN 2006 DES MEILLEURS VÉHICULES DIESEL (PALMARES ADEME 2006) EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE CO₂



Les véhicules français du palmarès 2006 sont ceux qui se sont le mieux vendus, puisqu'ils occupent les quatre premières places des ventes. La Citroën C3 est le modèle le mieux vendu, avec 34 674 exemplaires.

LES VENTES EN 2006 DES MEILLEURS VÉHICULES ESSENCE (PALMARES ADEME 2006) EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE CO₂

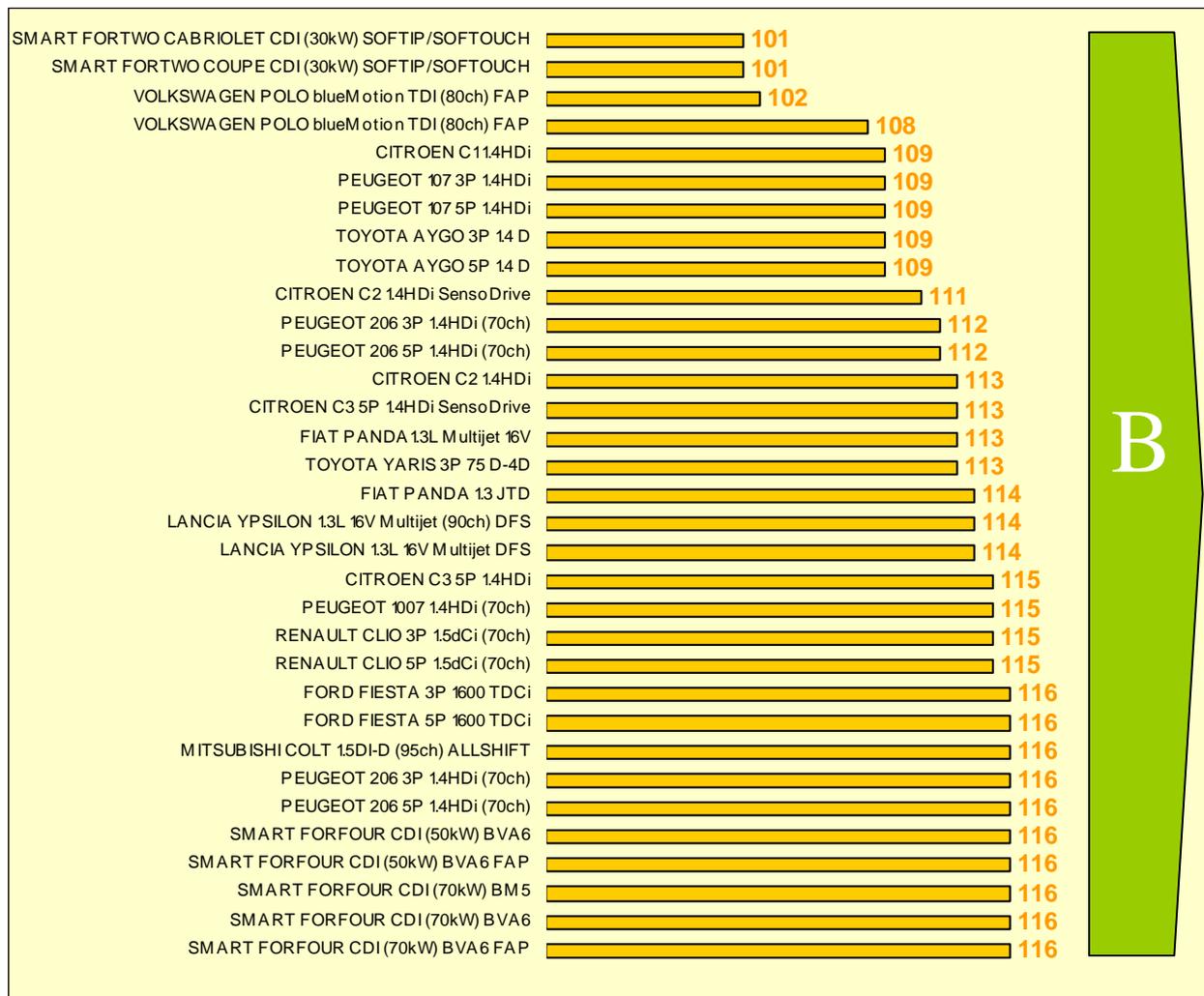


Le modèle français C1 de Citroën représente la meilleure vente du palmarès essence 2006.

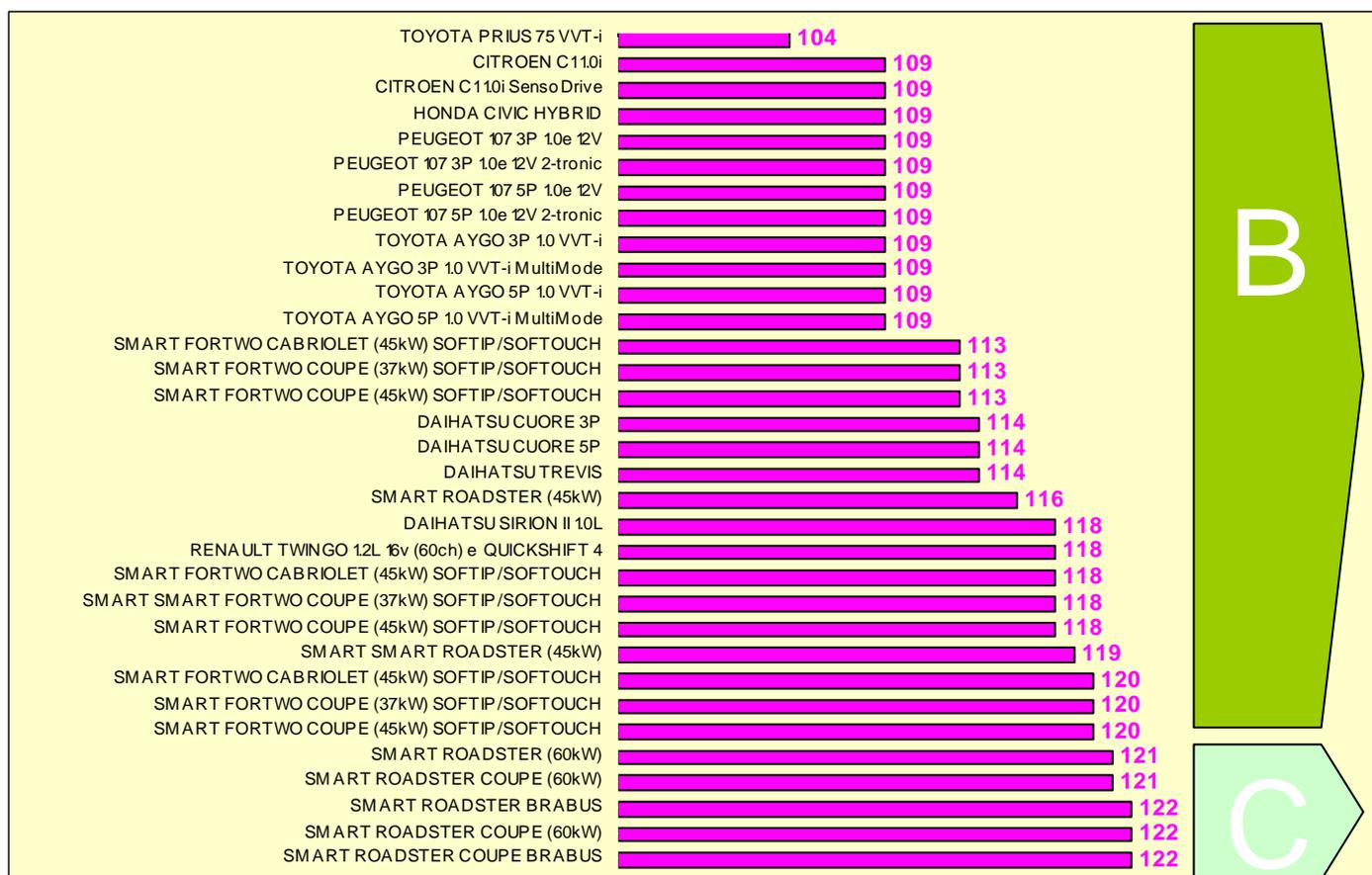
Compte tenu de l'innovation technologique qu'elle propose et de son prix encore élevé pour le marché (plus de 26 000 € pour le premier prix), la Toyota Prius, modèle hybride, a vraiment trouvé son public, puisque les ventes de cette dernière ont presque doublé en 2006 par rapport à 2005, avec près de 5000 exemplaires contre 2500 en 2005.

LE GRAND CLASSEMENT DE L'ADEME DES VEHICULES VENDUS EN FRANCE EN 2006

LES MEILLEURS VÉHICULES DIESEL

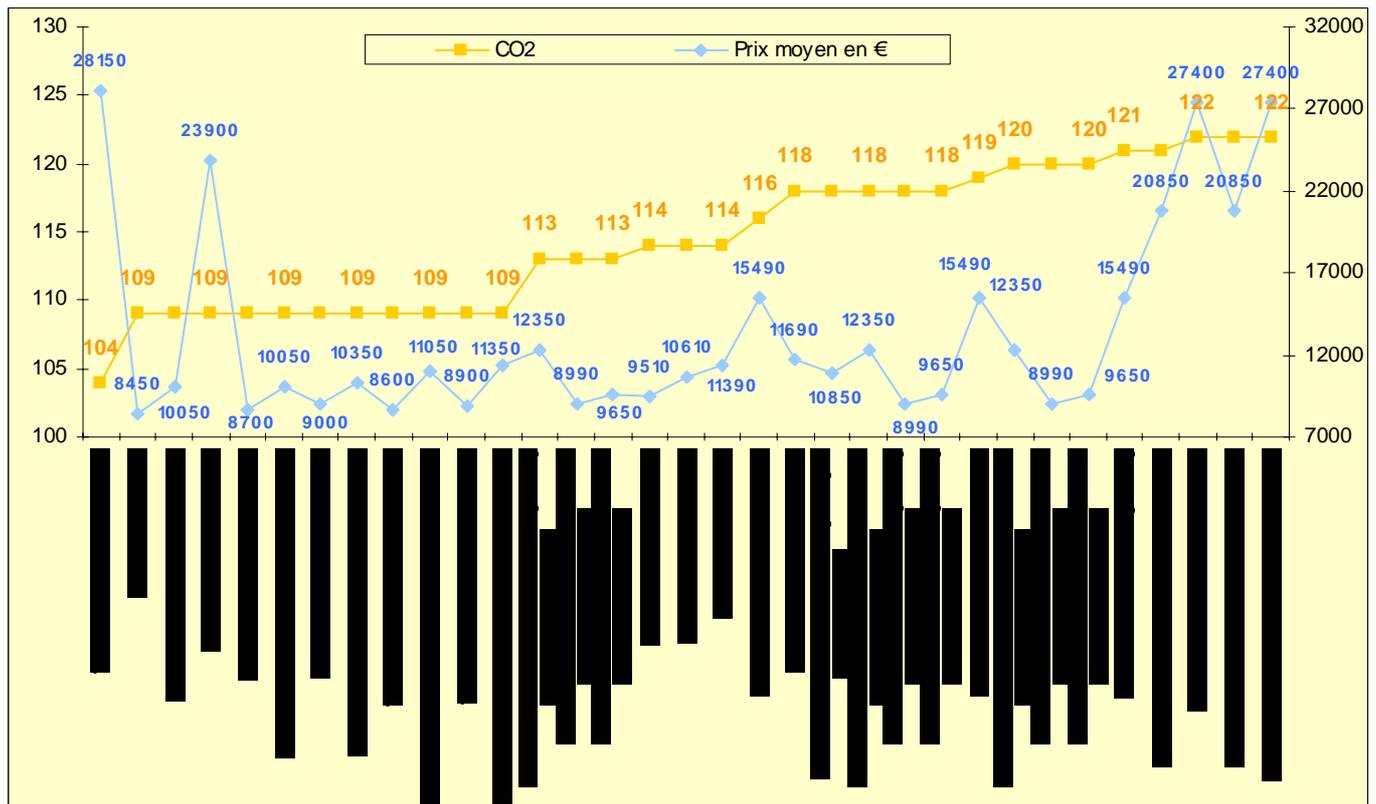


LES MEILLEURS VÉHICULES ESSENCE



LE PRIX DE VENTE DES VÉHICULES DU PALMARÈS ADEME ESSENCE 2007 ¹

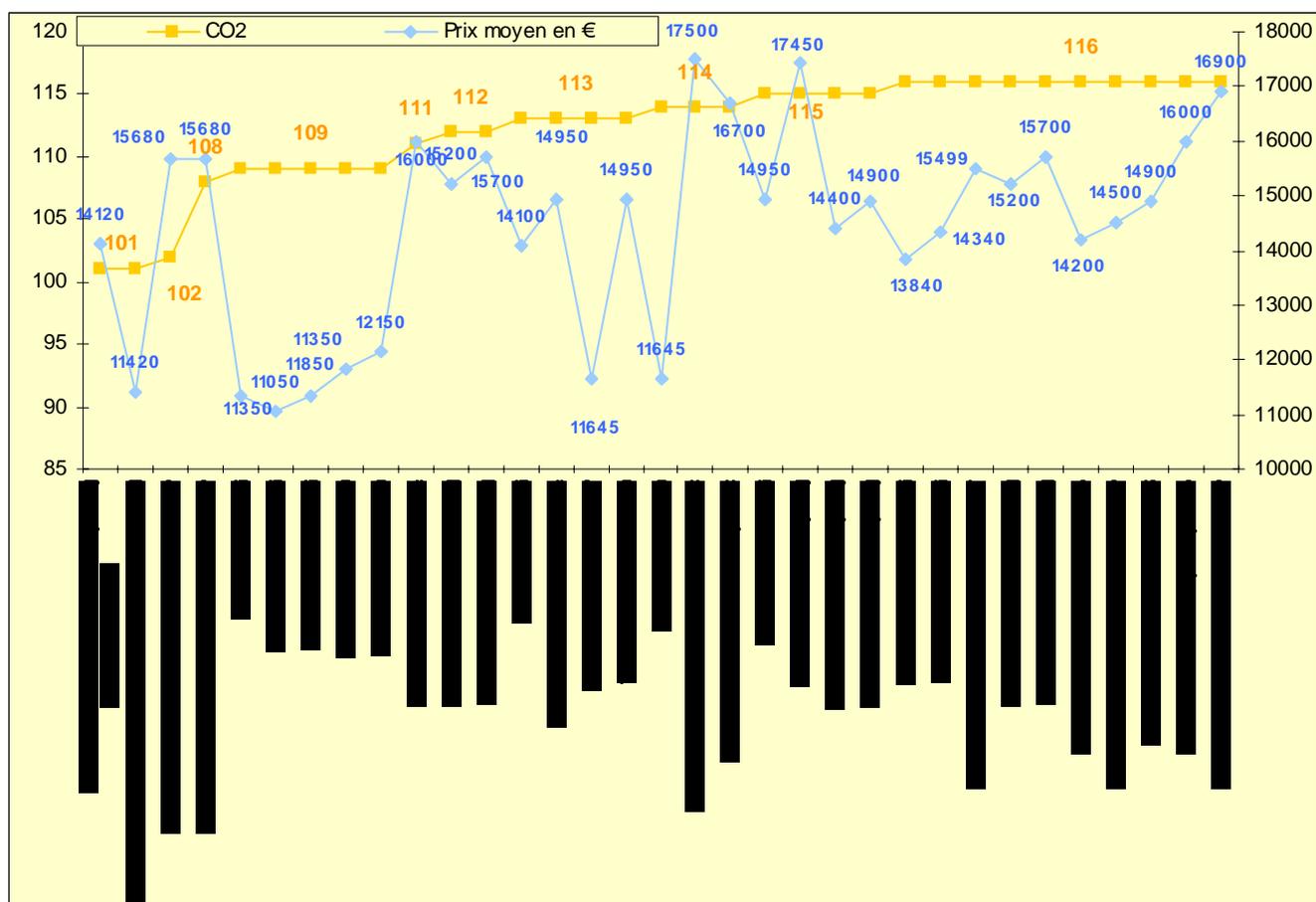
Le véhicule le moins cher de ce palmarès est la Citroën C1 émettant 109 gCO₂/km et qui se classe en deuxième position. Deux autres véhicules se situent en dessous de 10 000 € pour un rejet de CO₂ également de 109 g (Peugeot 107 et Toyota Aygo).



¹ Les prix de ventes indiqués sont des prix moyens issus du codex automobile de janvier 2007.
Véhicules particuliers en France – ADEME – mai 2007

LE PRIX DE VENTE DES VÉHICULES DU PALMARÈS ADEME DIESEL 2007

Les véhicules Citroën C1, Toyota AYGO, la Peugeot 107 et la Smart Fortwo coupé, sont les modèles les mieux placés en termes de coût de ce palmarès. Le meilleur véhicule en termes d'émissions de CO₂ par rapport au coût à l'achat est la Smart coupé qui émet 101 gCO₂/km en moyenne et qui coûte en moyenne 11 420 €.



LES MODÈLES DE VÉHICULES COMMERCIALISÉS EN 2007 INFÉRIEURS A 120 G

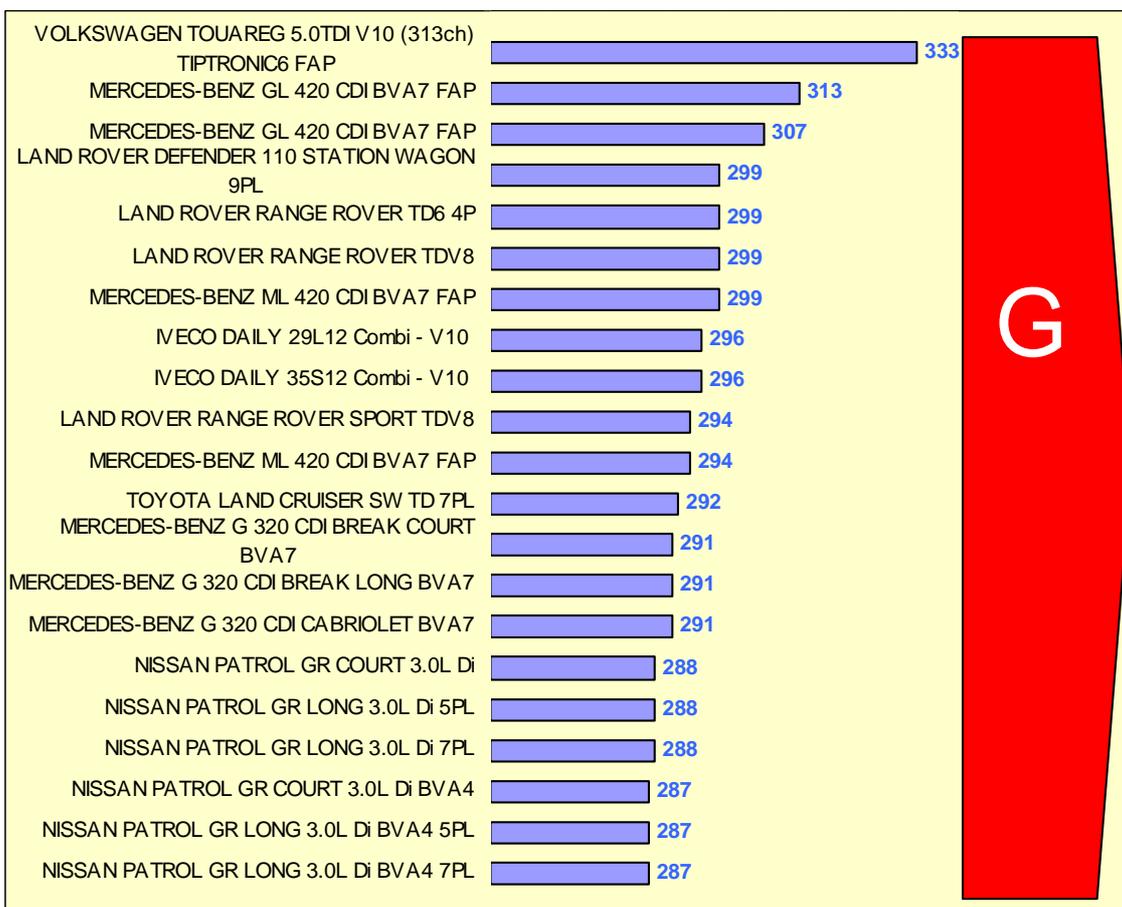
MARQUE	MODELE VERSION	carburant	CO2	ETIQUETTE ENERGIE
SMART	SMART FORTWO COUPE CDI (30kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Diesel	101	B
SMART	SMART FORTWO CABRIOLET CDI (30kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Diesel	101	B
VOLKSWAGEN	POLO blueMotion TDI (80ch) FAP	Diesel	102	B
TOYOTA	PRIUS 75 VVT-i	Essence	104	B
VOLKSWAGEN	POLO blueMotion TDI (80ch) FAP	Diesel	108	B
CITROEN	C1 1.0i	Essence	109	B
PEUGEOT	107 5P 1.4HDi	Diesel	109	B
PEUGEOT	107 5P 1.0e 12V 2-tronic	Essence	109	B
CITROEN	C1 1.4HDi	Diesel	109	B
PEUGEOT	107 5P 1.0e 12V	Essence	109	B
PEUGEOT	107 3P 1.4HDi	Diesel	109	B
PEUGEOT	107 3P 1.0e 12V 2-tronic	Essence	109	B
TOYOTA	AYGO 3P 1.0 VVT-i	Essence	109	B
TOYOTA	AYGO 3P 1.0 VVT-i MultiMode	Essence	109	B
TOYOTA	AYGO 3P 1.4 D	Diesel	109	B
HONDA	CIVIC HYBRID	Essence	109	B
TOYOTA	AYGO 5P 1.0 VVT-i MultiMode	Essence	109	B
TOYOTA	AYGO 5P 1.4 D	Diesel	109	B
PEUGEOT	107 3P 1.0e 12V	Essence	109	B
CITROEN	C1 1.0i SensoDrive	Essence	109	B
TOYOTA	AYGO 5P 1.0 VVT-i	Essence	109	B
CITROEN	C2 1.4HDi SensoDrive	Diesel	111	B
PEUGEOT	206 5P 1.4HDi (70ch)	Diesel	112	B
PEUGEOT	206 3P 1.4HDi (70ch)	Diesel	112	B
CITROEN	C3 5P 1.4HDi SensoDrive	Diesel	113	B
SMART	SMART FORTWO CABRIOLET (45kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	113	B
CITROEN	C2 1.4HDi	Diesel	113	B
SMART	SMART FORTWO COUPE (37kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	113	B
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	Diesel	113	B
SMART	SMART FORTWO COUPE (45kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	113	B
FIAT	PANDA1.3L Multijet 16V	Diesel	113	B
LANCIA	YPSILON 1.3L 16V Multijet (90ch) DFS	Diesel	114	B
LANCIA	YPSILON 1.3L 16V Multijet DFS	Diesel	114	B
FIAT	PANDA 1.3 JTD	Diesel	114	B
DAIHATSU	TREVIS	Essence	114	B
DAIHATSU	CUORE 3P	Essence	114	B
DAIHATSU	CUORE 5P	Essence	114	B
CITROEN	C3 5P 1.4HDi	Diesel	115	B
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (70ch)	Diesel	115	B
PEUGEOT	1007 1.4HDi (70ch)	Diesel	115	B
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi (70ch)	Diesel	115	B
SMART	SMART FORFOUR CDI (70kW) BM5	Diesel	116	B
FORD	FIESTA 3P 1600 TDCi	Diesel	116	B
MITSUBISHI	COLT 1.5DI-D (95ch) ALLSHIFT	Diesel	116	B
SMART	SMART ROADSTER (45kW)	Essence	116	B
SMART	SMART FORFOUR CDI (70kW) BVA6 FAP	Diesel	116	B
PEUGEOT	206 3P 1.4HDi (70ch)	Diesel	116	B
SMART	SMART FORFOUR CDI (70kW) BVA6	Diesel	116	B
FORD	FIESTA 5P 1600 TDCi	Diesel	116	B
PEUGEOT	206 5P 1.4HDi (70ch)	Diesel	116	B
SMART	SMART FORFOUR CDI (50kW) BVA6 FAP	Diesel	116	B
SMART	SMART FORFOUR CDI (50kW) BVA6	Diesel	116	B
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (85ch)	Diesel	117	B
CITROEN	C3 5P 1.4HDi SensoDrive	Diesel	117	B
TOYOTA	YARIS 5P 75 D-4D	Diesel	117	B

MARQUE	MODELE VERSION	carburant	CO2	ETIQUETTE ENERGIE
LANCIA	YPSILON 1.3L 16V Multijet (90ch) DPF	Diesel	117	B
LANCIA	YPSILON 1.3L 16V Multijet (90ch)	Diesel	117	B
LANCIA	YPSILON 1.3L 16V Multijet	Diesel	117	B
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (85ch) BVR5 Roues 16"	Diesel	117	B
TOYOTA	YARIS 3P 75 D-4D	Diesel	117	B
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi (85ch)	Diesel	117	B
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi 85ch BVR5 Roues 16"	Diesel	117	B
HYUNDAI	GETZ 5P 1.5 CRDi (88ch) PACK Clim / Color Clim	Diesel	118	B
SMART	SMART FORTWO CABRIOLET (45kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	118	B
HYUNDAI	GETZ 5P 1.5 CRDi (110ch) PACK Confort	Diesel	118	B
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi (85ch) BVR5	Diesel	118	B
HYUNDAI	GETZ 3P 1.5 CRDi (88ch)	Diesel	118	B
RENAULT	TWINGO 1.2L 16v (60ch) e QUICKSHIFT 4	Essence	118	B
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (85ch) Roues 16"	Diesel	118	B
SMART	SMART FORTWO COUPE (37kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	118	B
CITROEN	C3 5P 1.6HDi 16V	Diesel	118	B
CITROEN	C3 1.6HDi 16V	Diesel	118	B
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (85ch) BVR5	Diesel	118	B
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (85ch)	Diesel	118	B
DAIHATSU	SIRION II 1.0L	Essence	118	B
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi 85ch Roues 16"	Diesel	118	B
SMART	SMART FORTWO COUPE (45kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	118	B
SMART	SMART ROADSTER (45kW)	Essence	119	B
FIAT	Grande PUNTO 5P 1.3 Multijet DPF	Diesel	119	B
VOLKSWAGEN	POLO TDI (70ch)	Diesel	119	B
FORD	FIESTA 5P 1400 TDCi DURASHIFT	Diesel	119	B
FIAT	Grande PUNTO 3P 1.3 Multijet 90cv DPF	Diesel	119	B
FIAT	Grande PUNTO 3P 1.3 Multijet DPF	Diesel	119	B
FORD	FIESTA 3P 1400 TDCi DURASHIFT	Diesel	119	B
FORD	FIESTA 3P 1400 TDCi	Diesel	119	B
FIAT	Grande PUNTO 5P 1.3 Multijet 16v 90cv Dualogic DFP	Diesel	119	B
FIAT	PUNTO 5P 1.3 Multijet 16V	Diesel	119	B
FIAT	PUNTO 5P 1.2 CULT II GNV	GN/ES	119	B
FIAT	Grande PUNTO 5P 1.3 Multijet 16v 90cv Dualogic	Diesel	119	B
FIAT	PUNTO 3P 1.3 Multijet 16V	Diesel	119	B
FIAT	Grande PUNTO 5P 1.3 Multijet	Diesel	119	B
FORD	FIESTA 5P 1400 TDCi	Diesel	119	B
RENAULT	MODUS 1.5dCi (85ch)	Diesel	119	B
RENAULT	MODUS 1.5dCi (85ch) QUICKSHIFT 5	Diesel	119	B
CITROEN	C3 5P 1.4i GNV	GN/ES	119	B
FIAT	Grande PUNTO 3P 1.3 Multijet 90cv	Diesel	119	B
TOYOTA	NOUVELLE YARIS 3P 1.4 D-4D MultiMode	Diesel	119	B
FIAT	Grande PUNTO 3P 1.3 Multijet	Diesel	119	B
FORD	FUSION 1400 TDCi DURASHIFT	Diesel	119	B
TOYOTA	NOUVELLE YARIS 3P 1.4 D-4D	Diesel	119	B
NISSAN	MICRA 5P 1.5dCi (82ch)	Diesel	119	B
NISSAN	MICRA 3P 1.5dCi (82ch)	Diesel	119	B
MAZDA	MAZDA2 1.4L MZ-CD	Diesel	119	B
TOYOTA	NOUVELLE YARIS 5P 1.4 D-4D	Diesel	119	B
TOYOTA	NOUVELLE YARIS 5P 1.4 D-4D MultiMode	Diesel	119	B
FORD	FUSION 1600 TDCi	Diesel	119	B
VOLKSWAGEN	POLO TDI (80ch)	Diesel	119	B
PEUGEOT	207 5P 1.4HDi (70ch)	Diesel	120	B
CITROEN	C3 1.6HDI 16V FAP	Diesel	120	B
CITROEN	C4 COUPE HDi (110ch) BMP6	Diesel	120	B
CITROEN	C4 5P HDi (110ch) BMP6	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II COUPE 1.5dCi (105ch)	Diesel	120	B
SMART	SMART FORTWO COUPE (45kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	120	B
SMART	SMART FORTWO COUPE (37kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	120	B

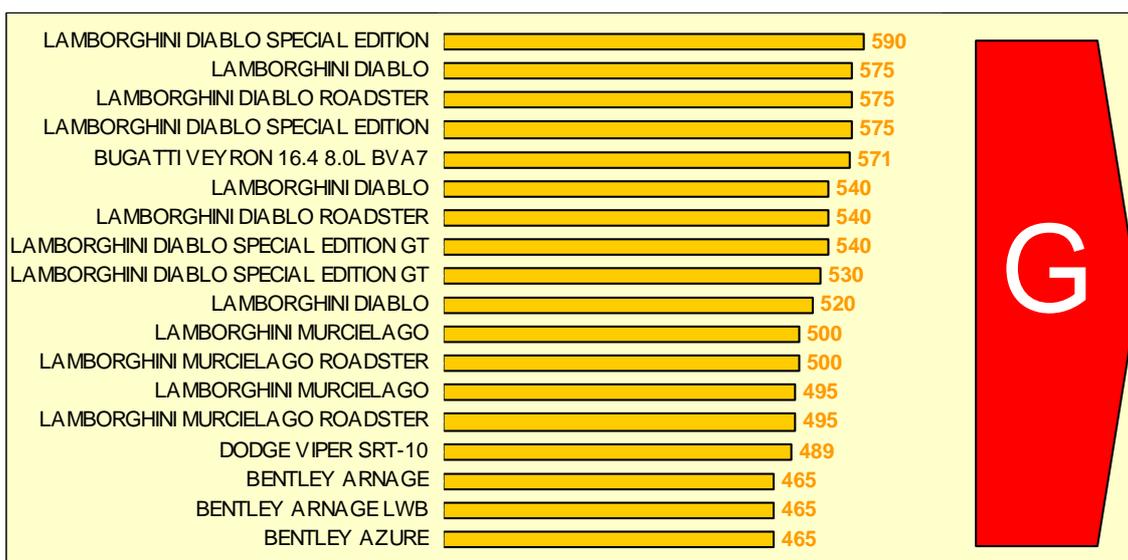
MARQUE	MODELE VERSION	carburant	CO2	ETIQUETTE ENERGIE
SMART	SMART FORTWO CABRIOLET (45kW) SOFTIP/SOFTOUCH	Essence	120	B
SKODA	FABIA COMBI 1.4TDI (80ch) BVM5	Diesel	120	B
SKODA	FABIA 1.4TDI (80ch) BVM5	Diesel	120	B
SEAT	IBIZA 1.4TDI (80ch) FAP	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II ESTATE 1.5dCi (105ch) Authentique roues t le	Diesel	120	B
PEUGEOT	207 3P 1.4HDi (70ch)	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II COUPE 1.5dCi (85ch)	Diesel	120	B
PEUGEOT	207 3P 1.6HDi 16V (90ch)	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II BERLINE 1.5dCi (85ch)	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II BERLINE 1.5dCi (105ch)	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II 4P 1.5dCi (85ch)	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II 4P 1.5dCi (105ch) Authentique roues t le	Diesel	120	B
RENAULT	CLIO 5P 1.5dCi (70ch)	Diesel	120	B
RENAULT	CLIO 3P 1.5dCi (70ch)	Diesel	120	B
PEUGEOT	207 5P 1.6HDi 16V (90ch)	Diesel	120	B
RENAULT	MEGANE II ESTATE 1.5dCi (85ch) Authentique	Diesel	120	B

CLASSEMENT ADEME DES VEHICULES AYANT LES PLUS MAUVAISES PERFORMANCES EN MATIERE D'EMISSIONS DE CO₂²

Véhicules Diesel



Véhicules Essence

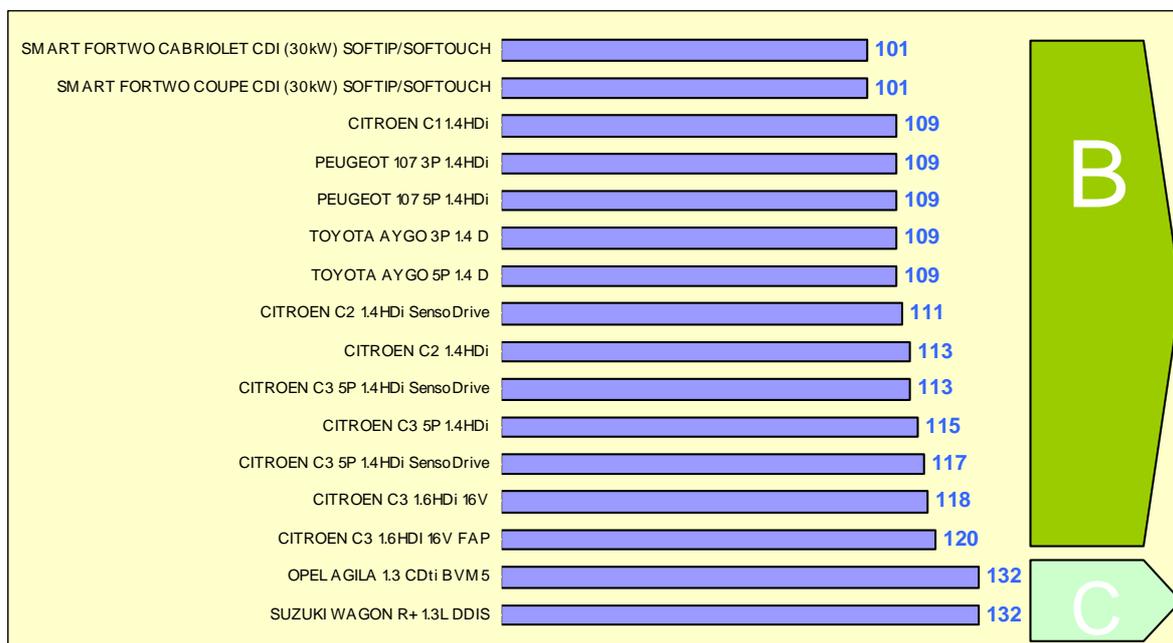


NB: les émissions des véhicules commercialisés par Ferrari en 2007 ne nous ont pas été communiquées.

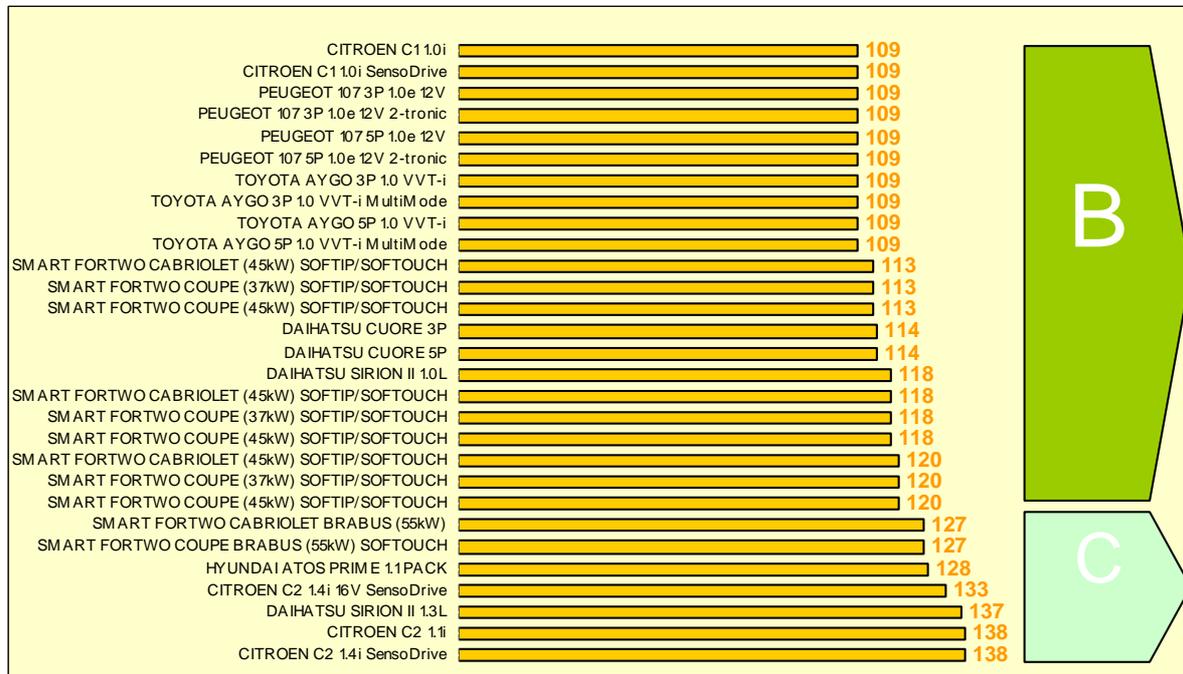
² Ce classement ADEME comprend les véhicules dont les émissions de CO₂/km sont les dix plus fortes valeurs d'émissions de CO₂.

LES CLASSEMENTS PAR GAMME

Le classement ADEME 2007 pour les véhicules Diesel de la gamme économique³



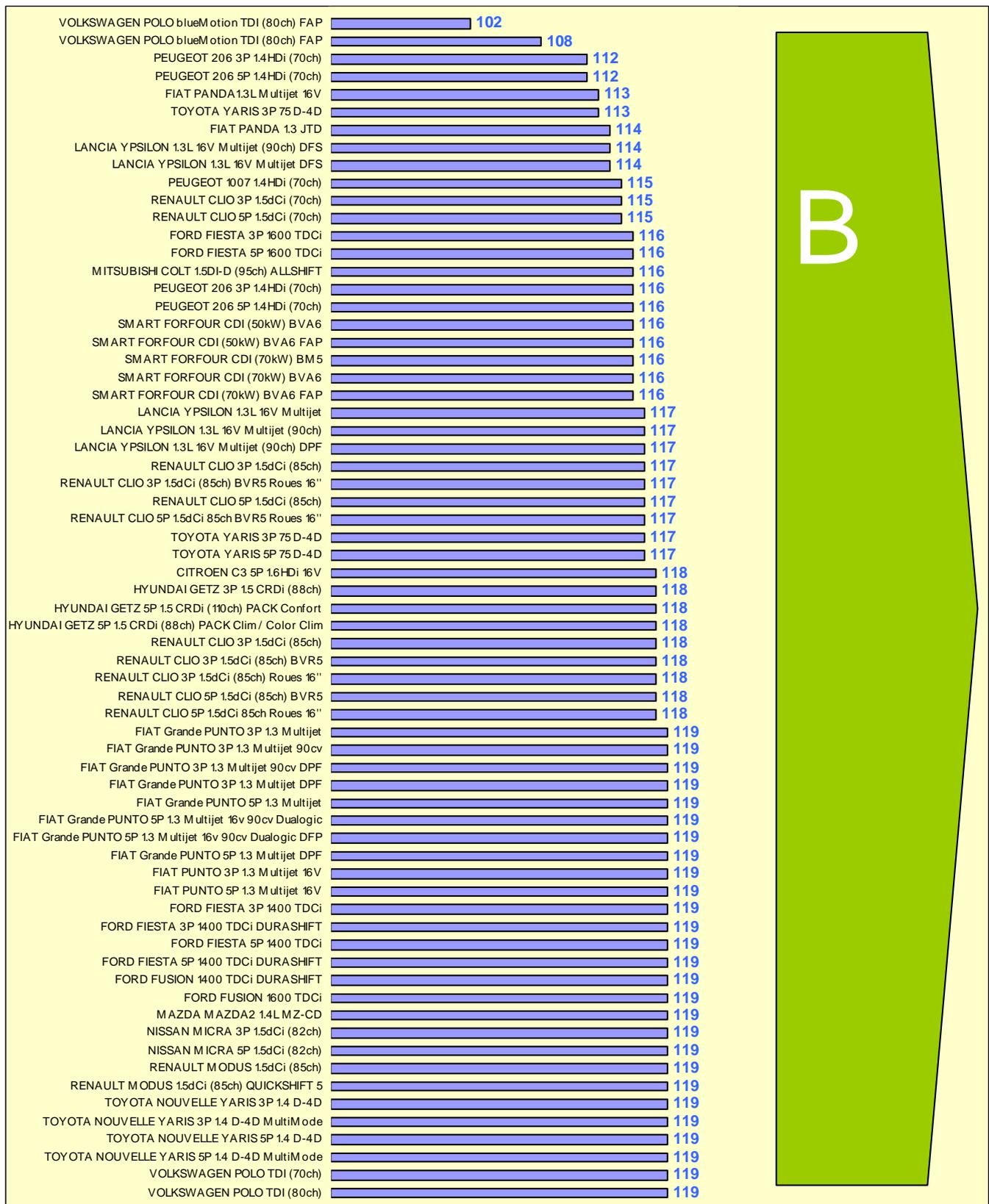
Le classement ADEME 2007⁴ pour les véhicules essence de la gamme économique



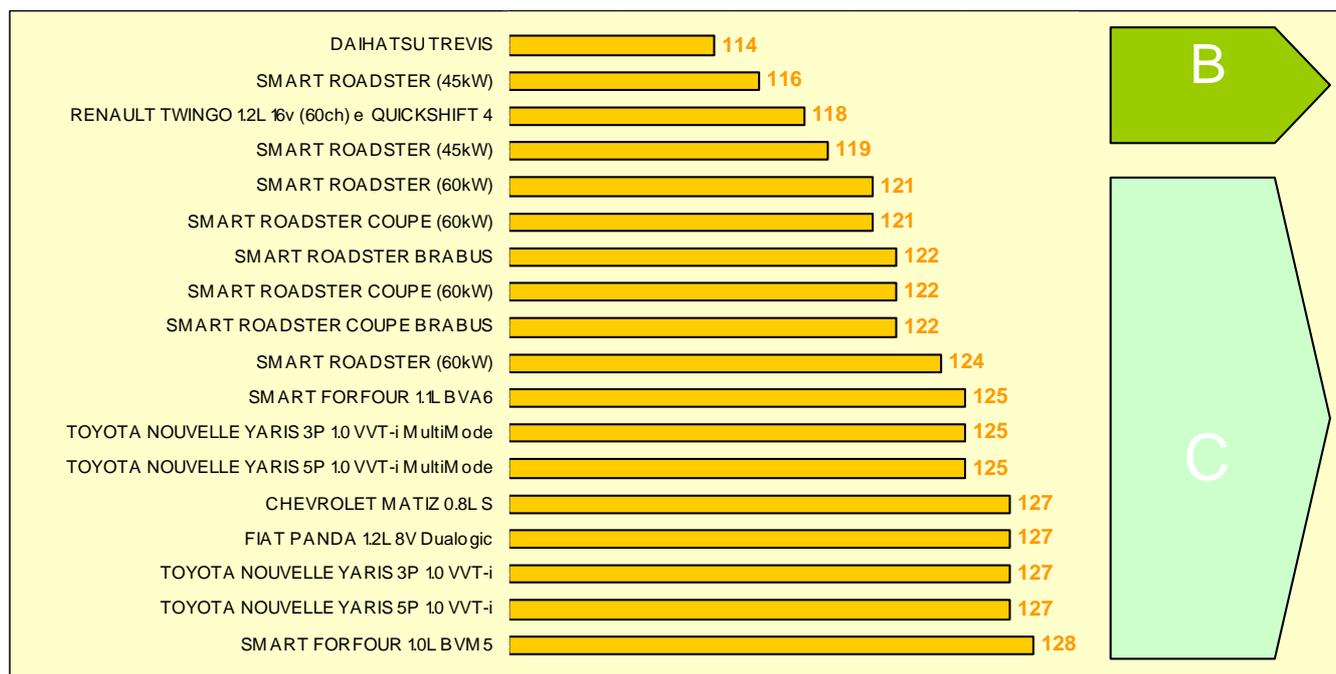
³ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

⁴ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007 pour les véhicules Diesel de la gamme inférieure

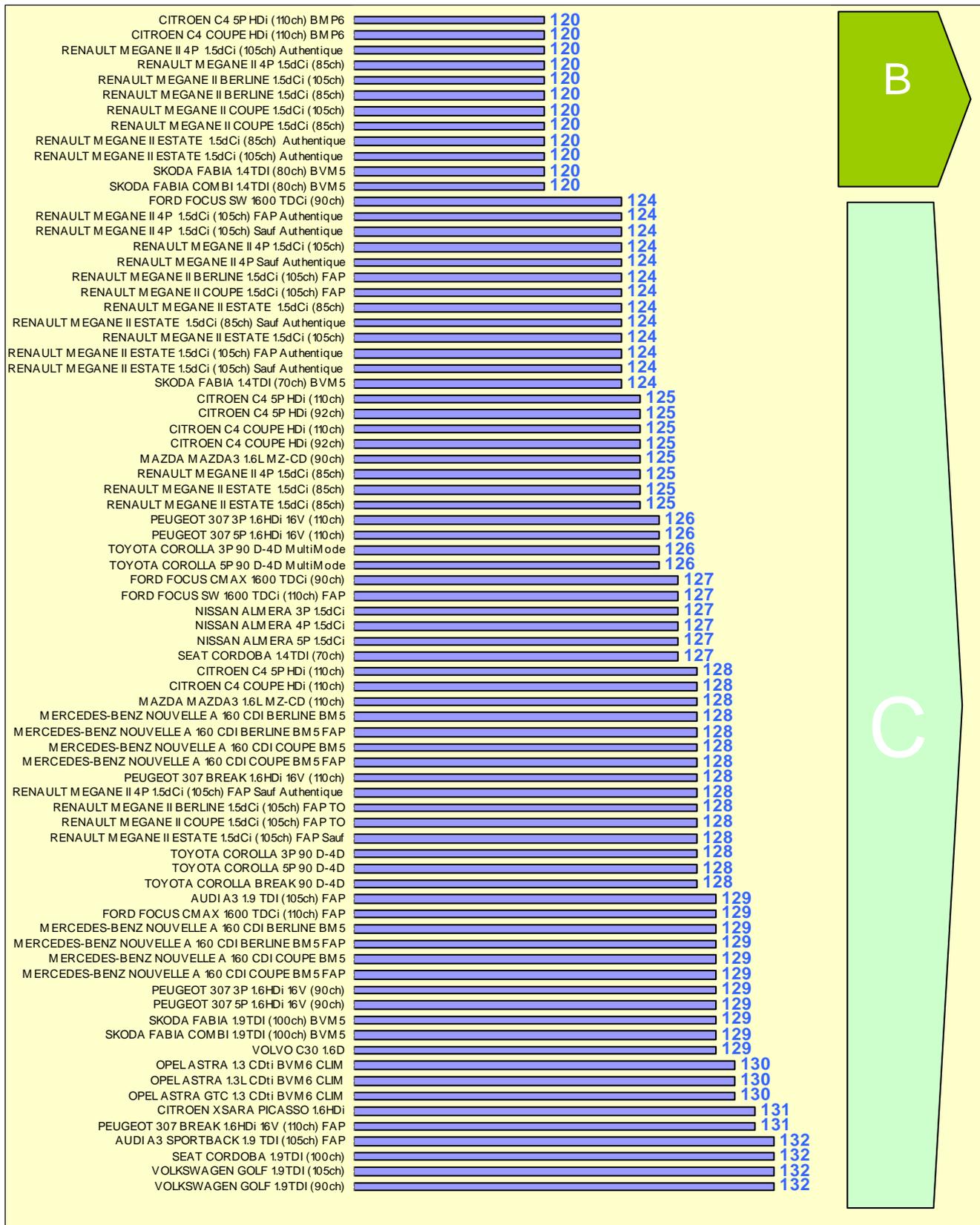


Le classement ADEME 2007⁵ pour les véhicules essence de la gamme inférieure



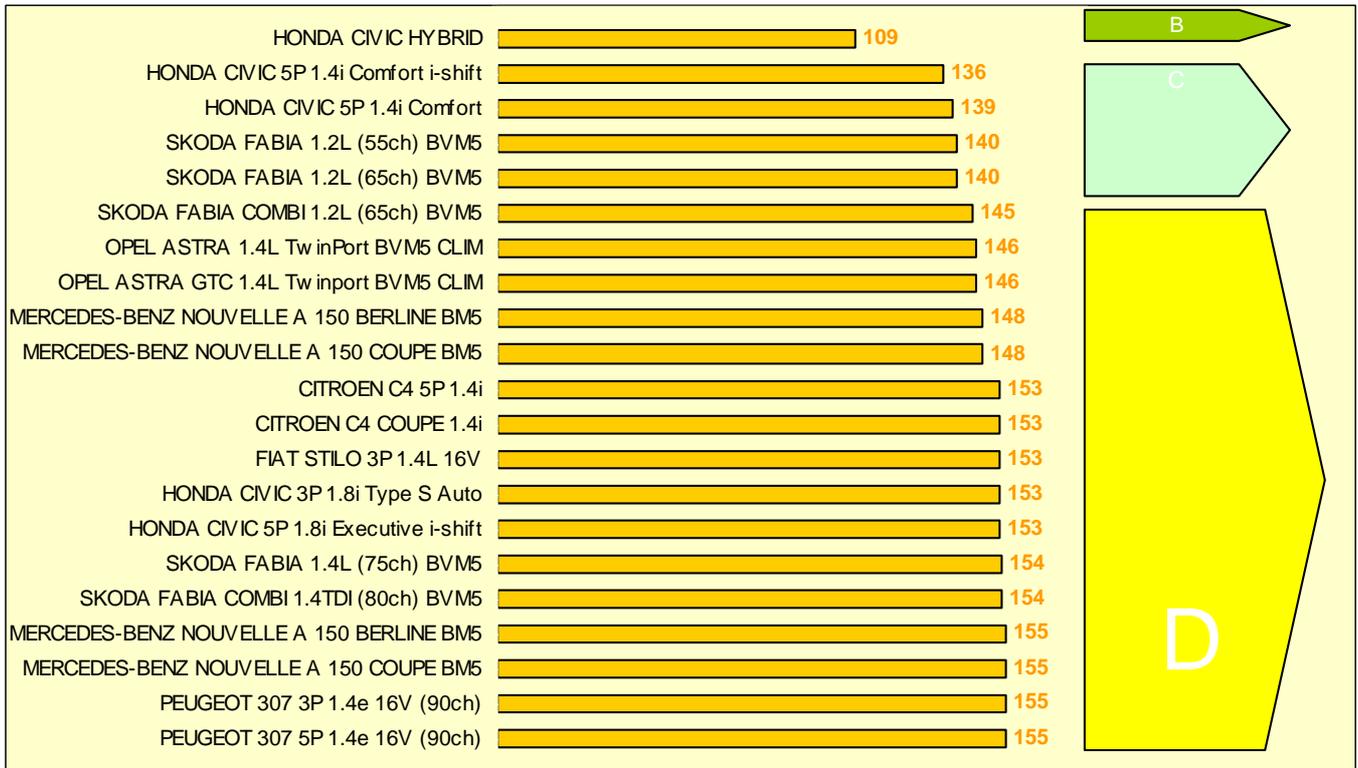
⁵ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007⁶ pour les véhicules Diesel de la gamme moyenne inférieure



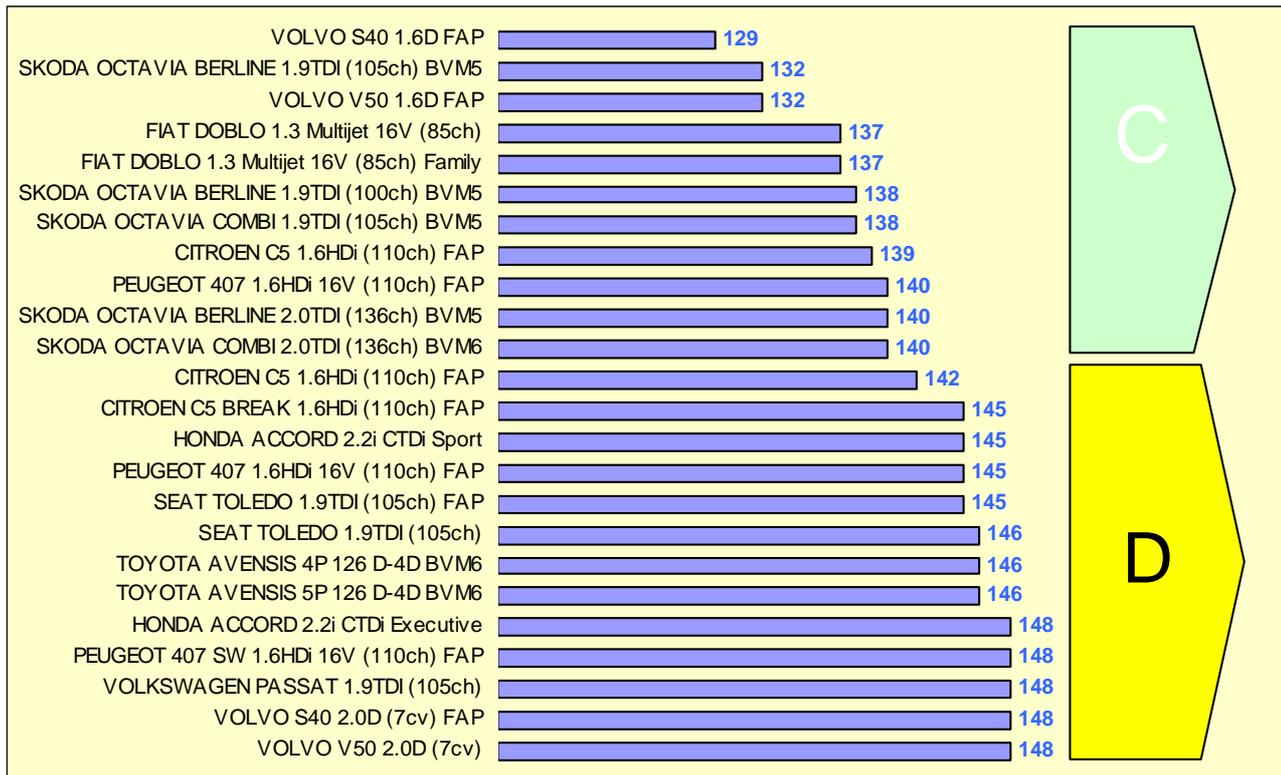
Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007⁷ pour les véhicules essence de la gamme moyenne inférieure

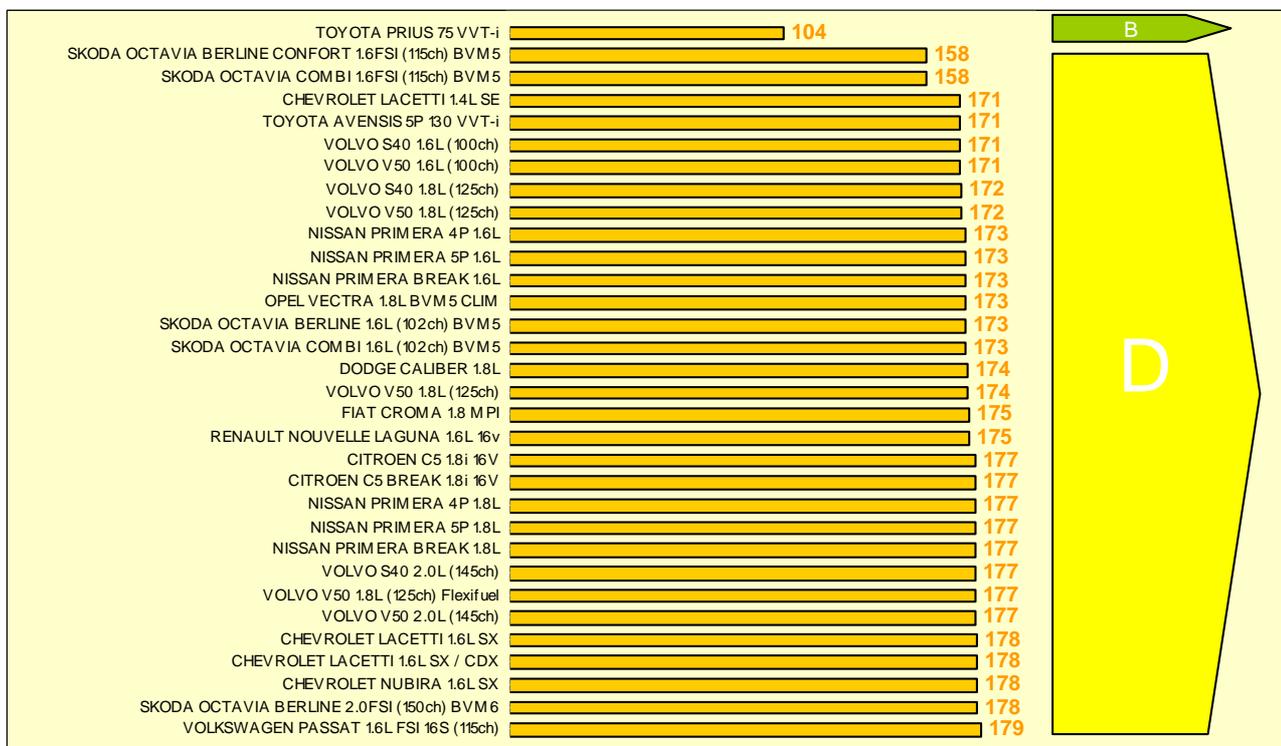


⁷ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007⁸ pour les véhicules Diesel de la gamme moyenne supérieure



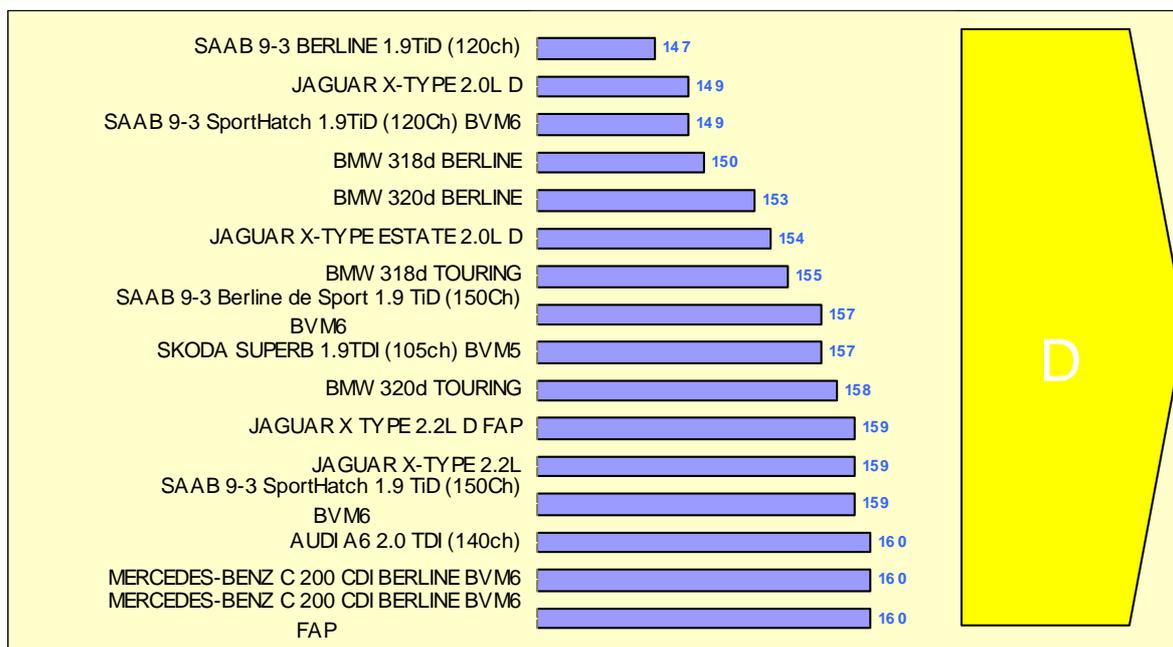
Le classement ADEME 2007⁹ pour les véhicules essence de la gamme moyenne supérieure



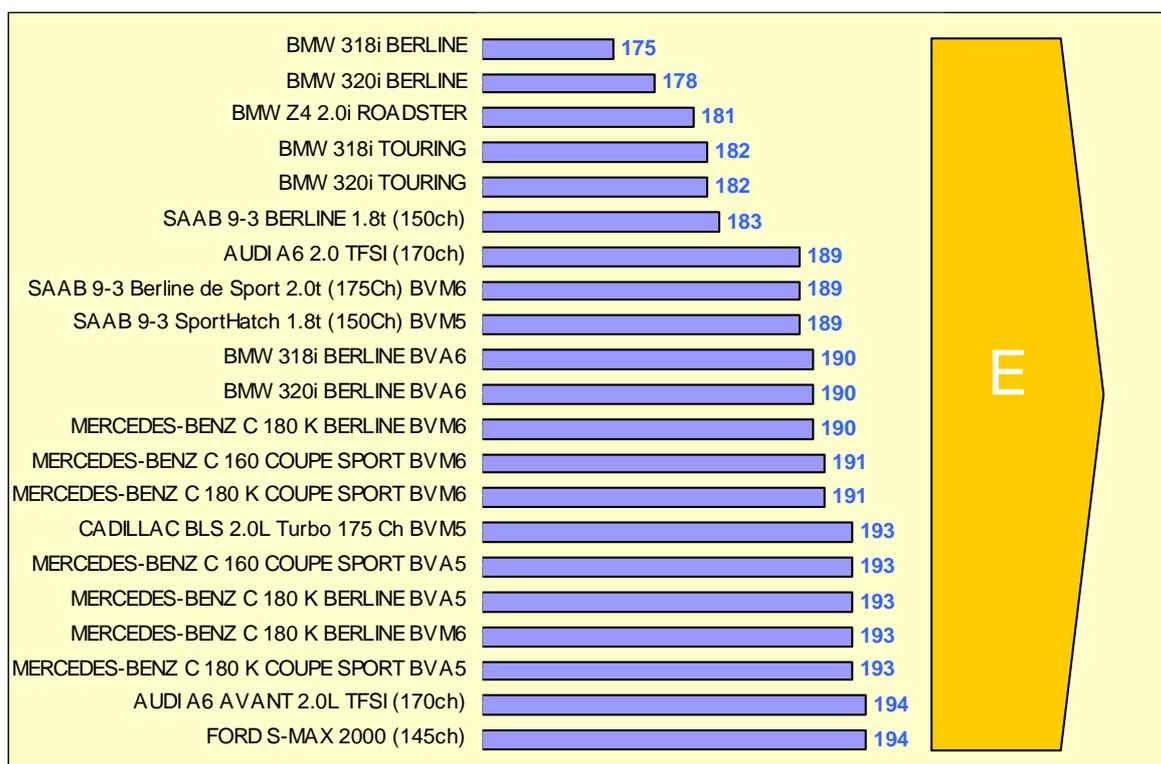
⁸ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

⁹ Ce classement ADEME comprend les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007¹⁰ pour les véhicules Diesel de la gamme supérieure



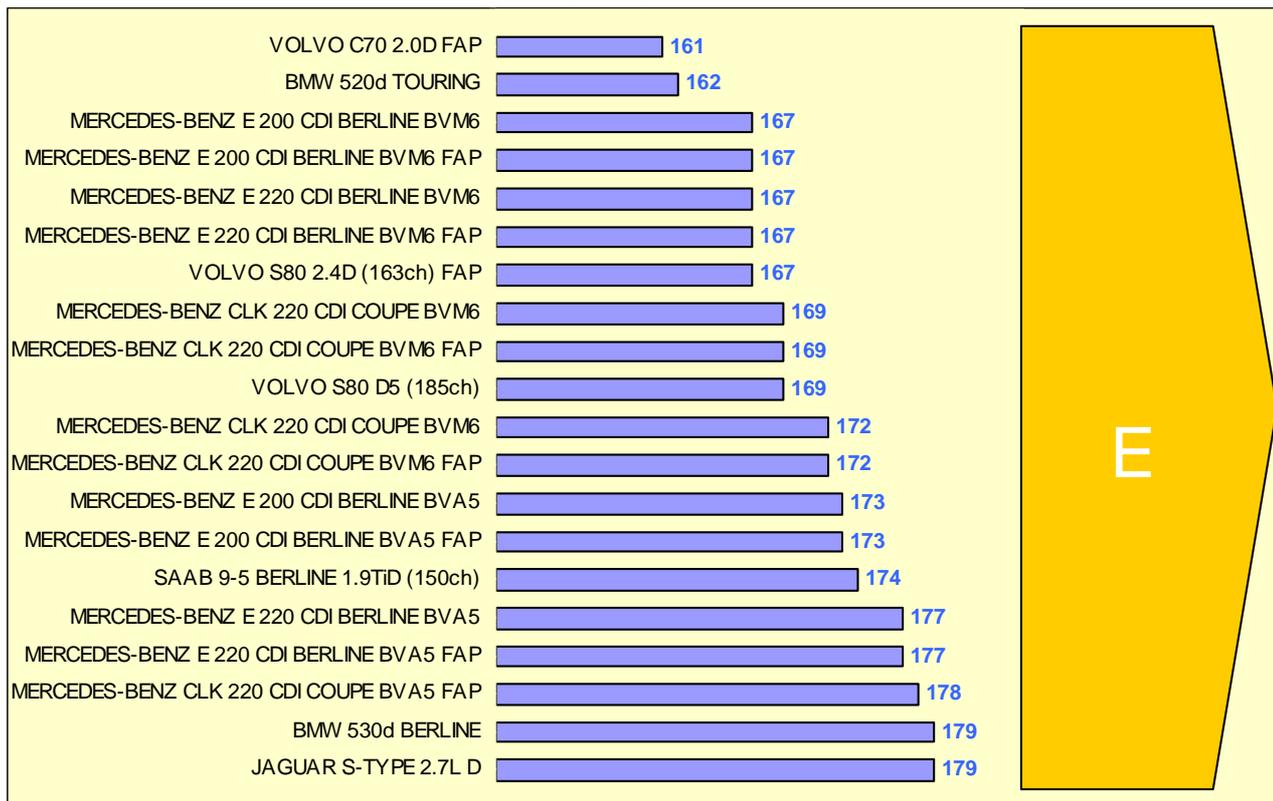
Le classement ademe 2007¹¹ pour les véhicules essence de la gamme supérieure



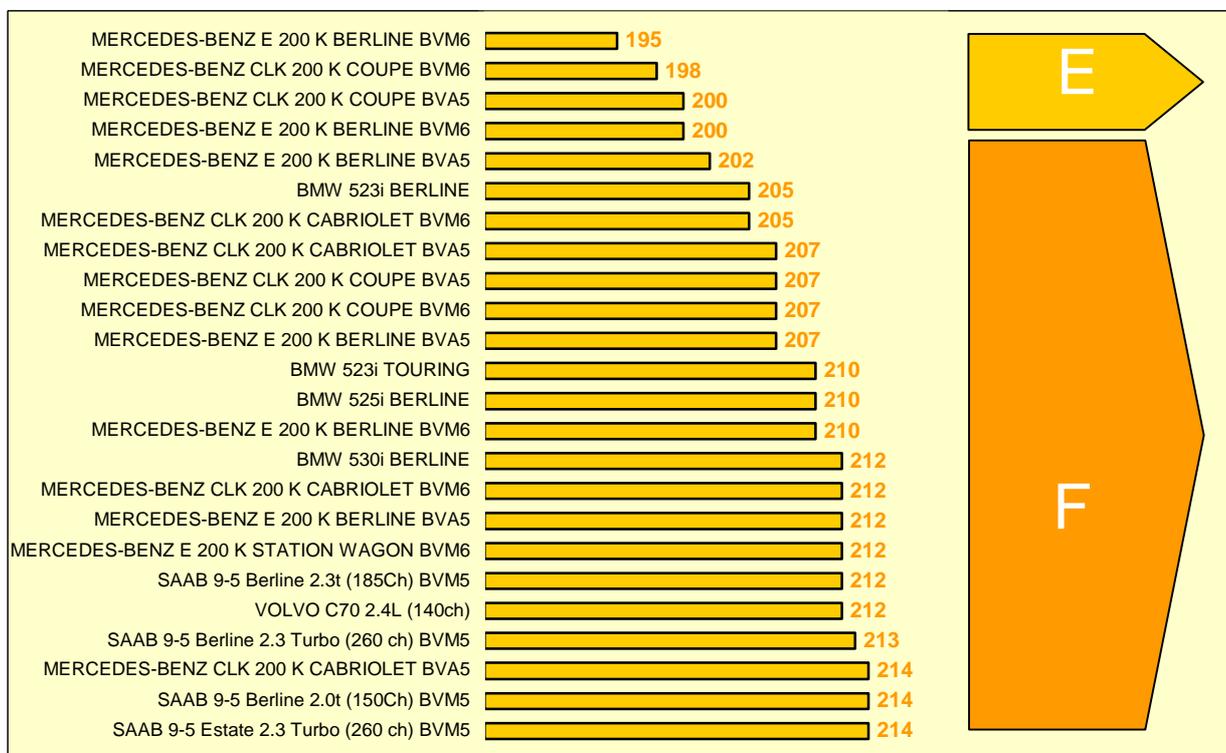
¹⁰Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

¹¹Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007¹² pour les véhicules Diesel de la gamme luxe



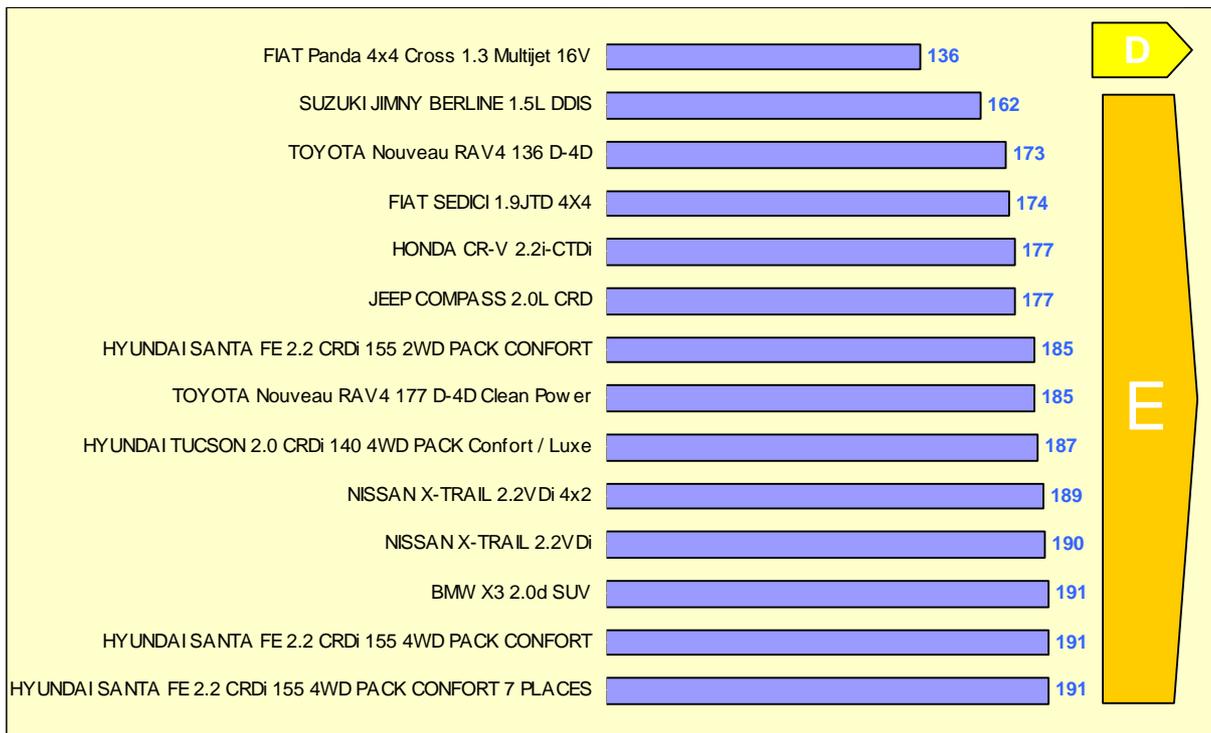
Le classement ADEME 2007¹³ des véhicules essence de la gamme luxe



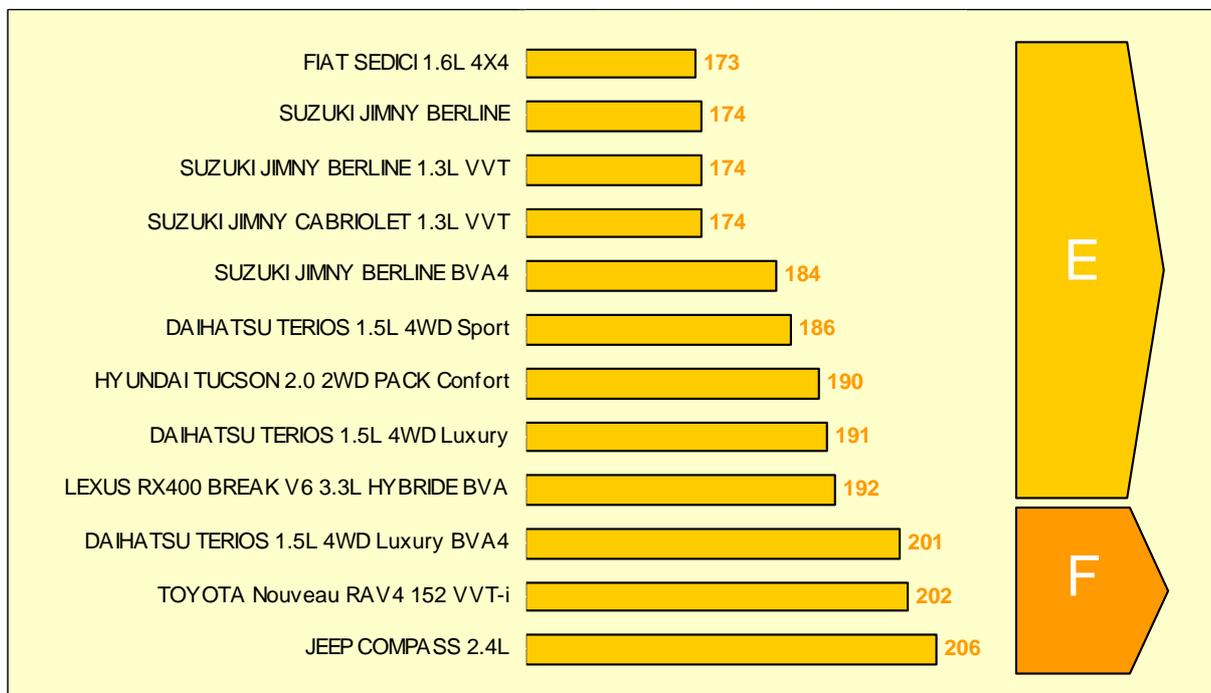
¹² Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

¹³ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007¹⁴ pour les véhicules 4x4 Diesel

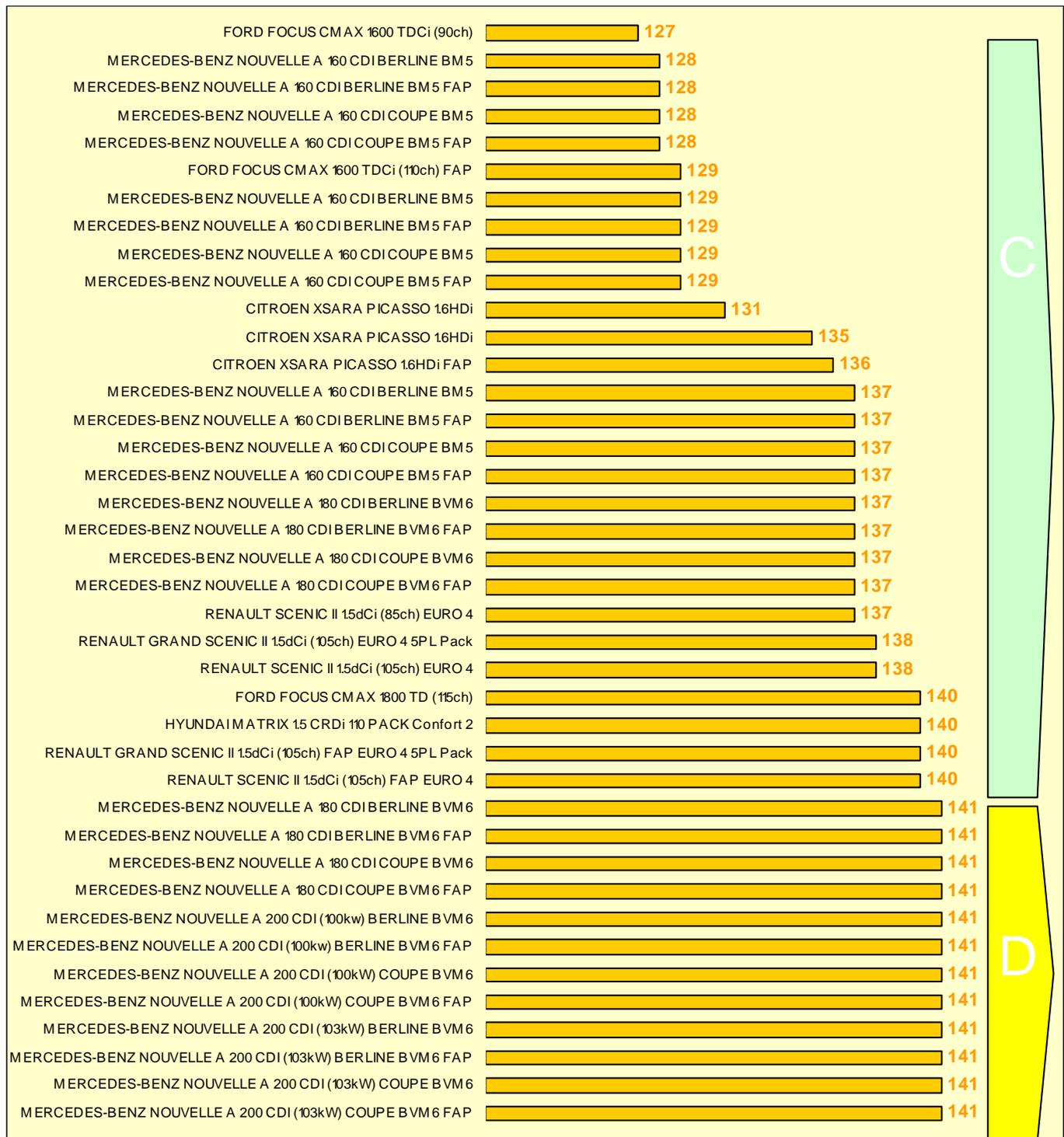


Le classement ADEME 2007 pour les véhicules 4x4 essence



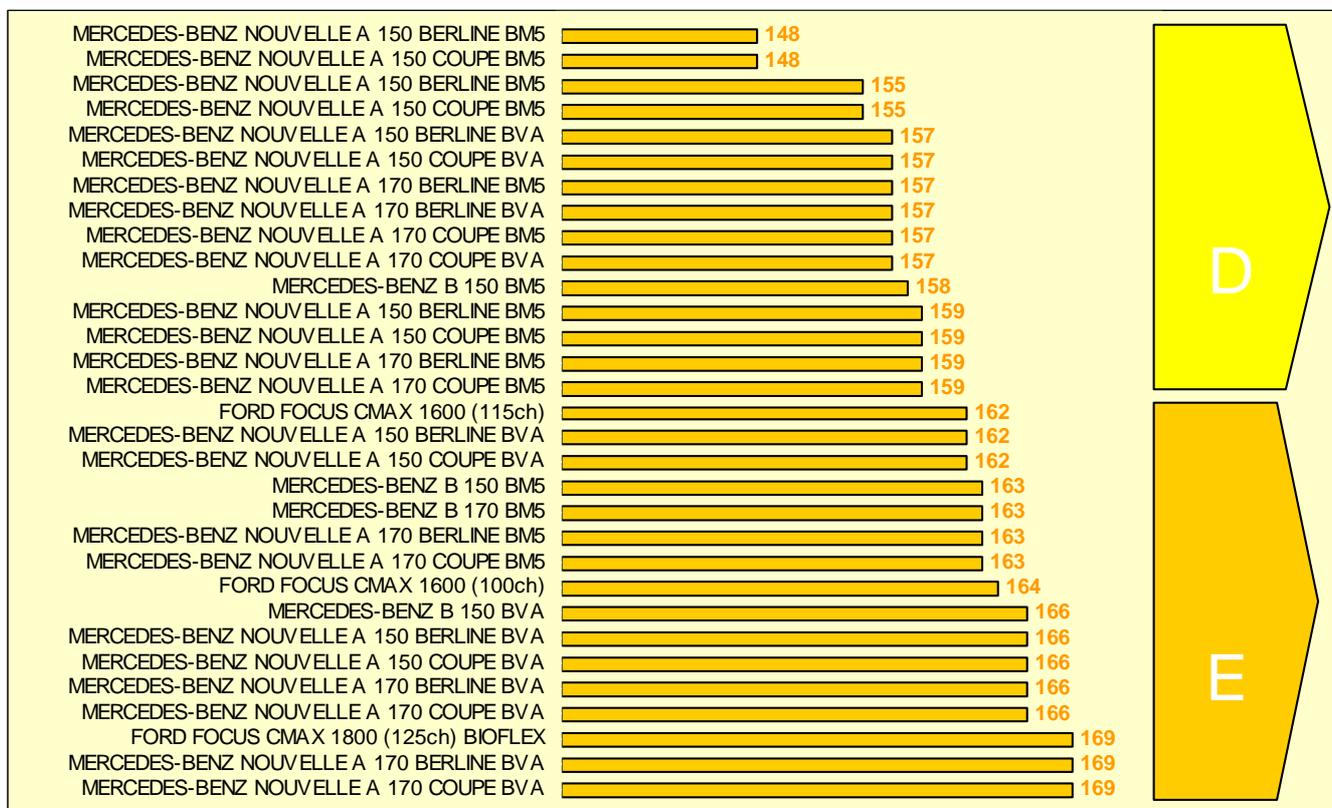
¹⁴ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007¹⁵ pour les véhicules monospaces Diesel



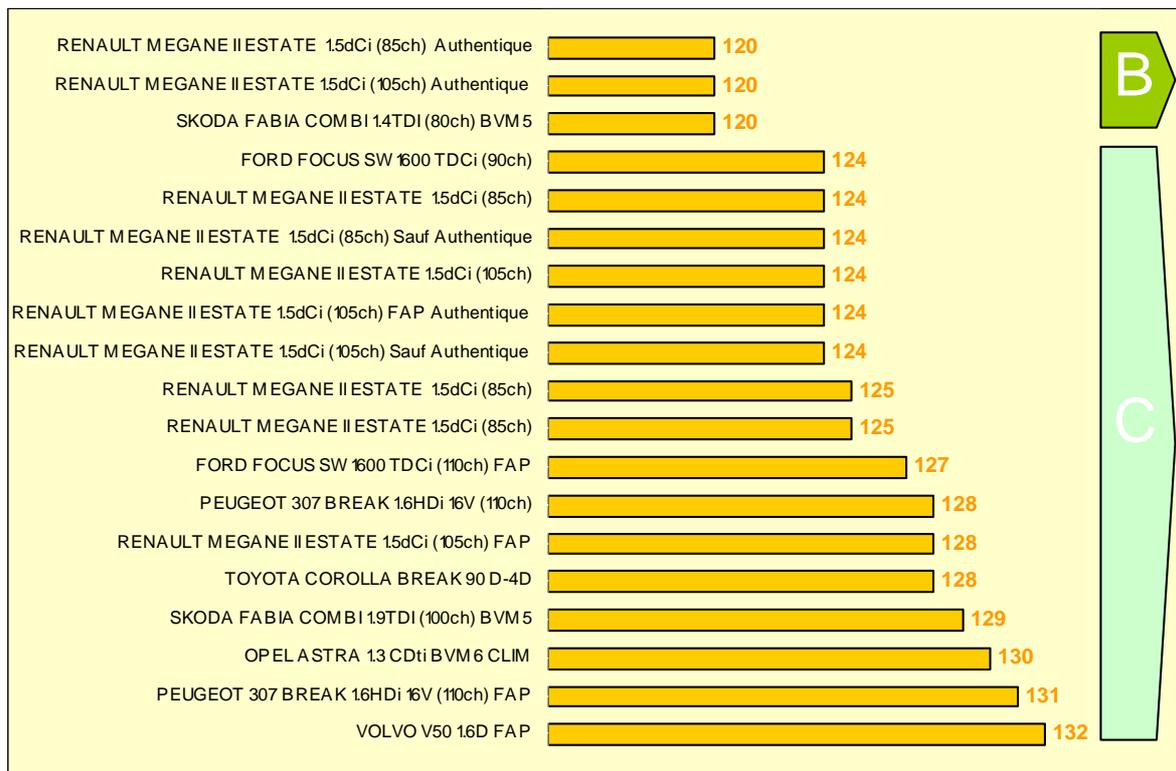
¹⁵ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007¹⁶ pour les véhicules monospaces essence

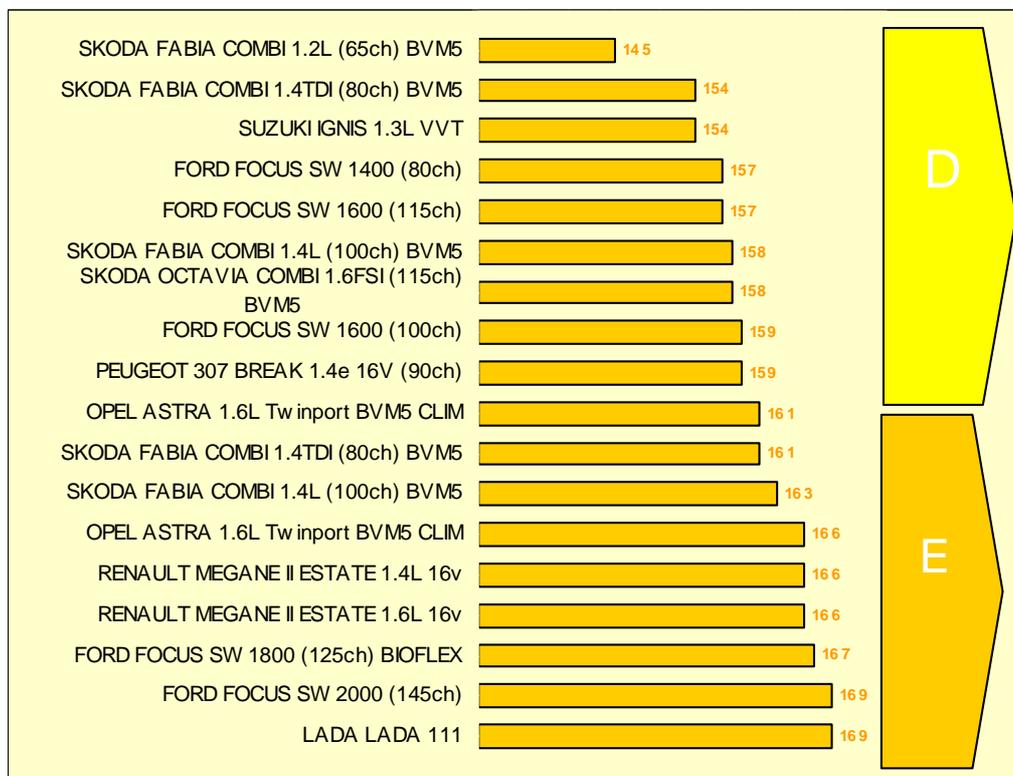


¹⁶ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007¹⁷ pour les véhicules breaks Diesel

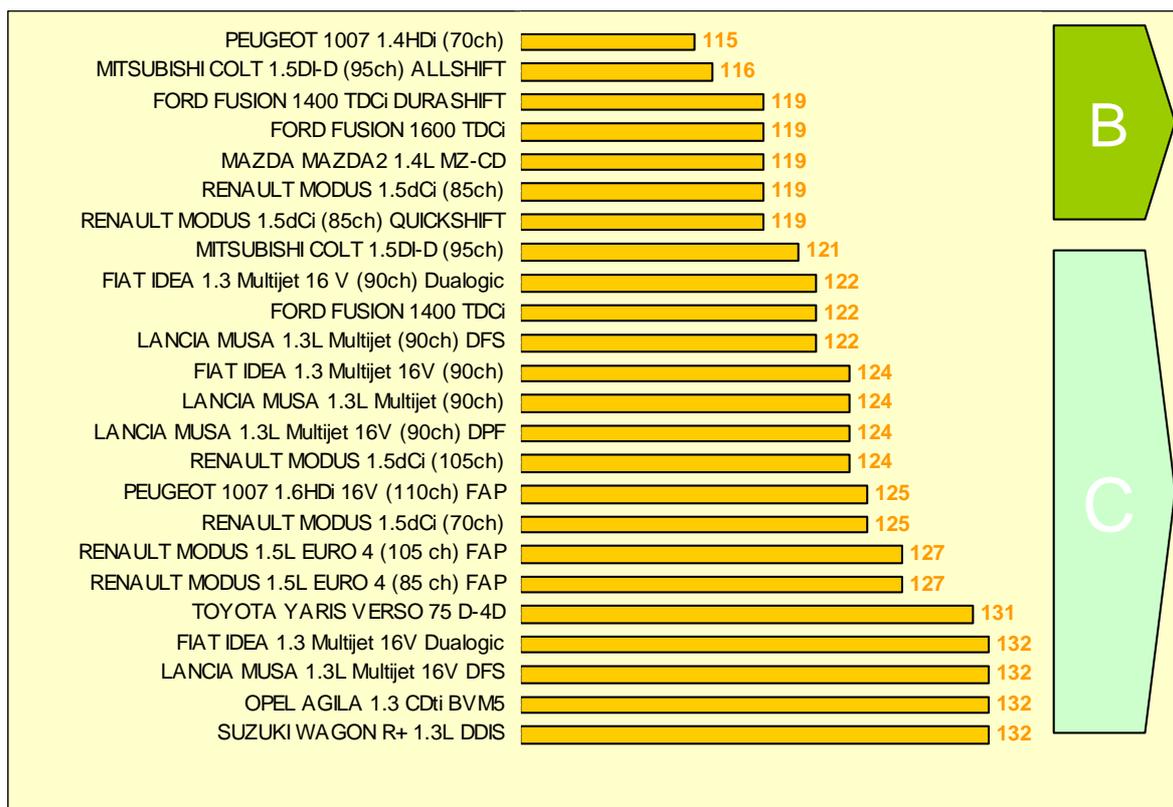


Le classement ADEME 2007 pour les véhicules breaks essence

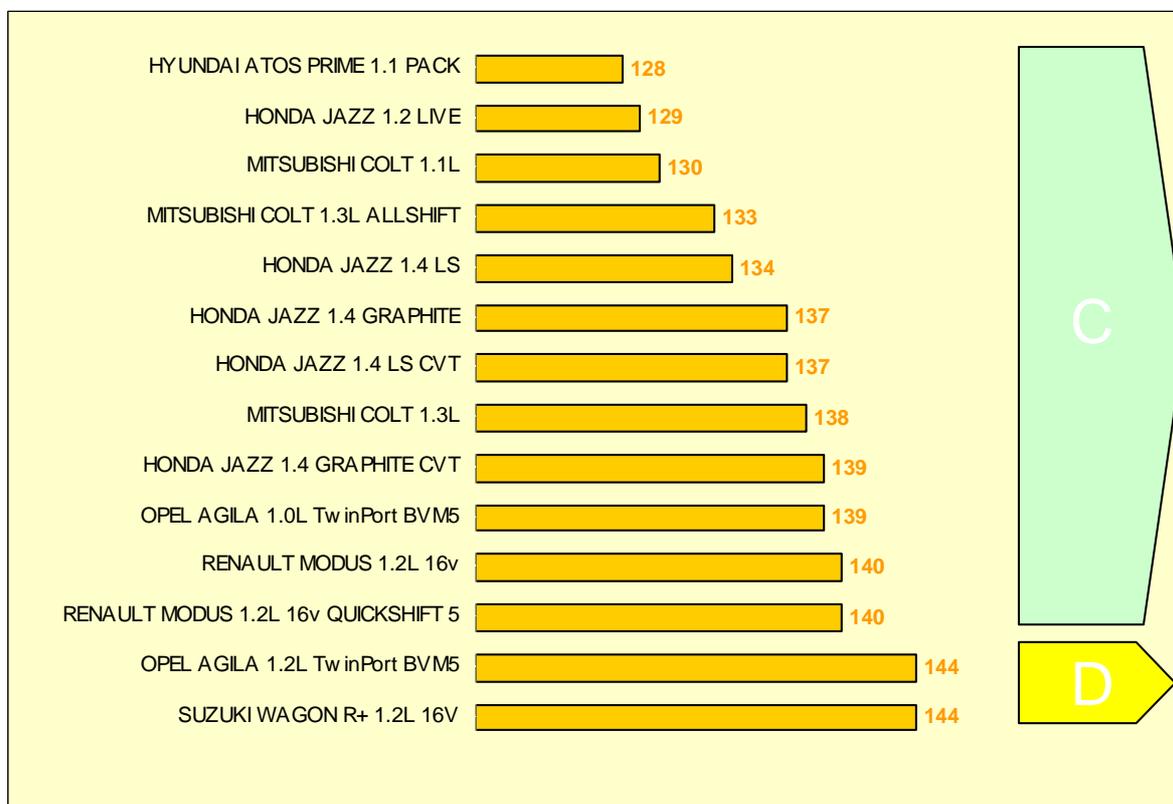


¹⁷ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

Le classement ADEME 2007¹⁸ pour les véhicules minispaces Diesel



Le classement ADEME 2007 pour les véhicules minispaces essence



¹⁸ Ces classements ADEME comprennent les 10 valeurs d'émissions de CO₂ les plus faibles. La classe de l'étiquette énergie/ CO₂ est indiquée.

LES PLUS FORTS GAINS ANNUELS DE CO₂ DES VÉHICULES ESSENCE ET DIESEL VENDUS EN 2006 PAR RAPPORT AUX 140GCO₂/KM

Dans les tableaux ci-dessous figurent les 10 modèles essence et les 10 modèles Diesel vendus en 2006 qui ont le plus contribué à faire en sorte que la moyenne de CO₂ des véhicules vendus en France tendent vers l'objectif des 140 g.

Le calcul est le suivant : pour chaque modèle, on établit la différence entre l'émission de CO₂ du modèle et les 140 g de l'objectif. On multiplie ensuite par le nombre de ventes du modèle en 2006. Enfin on multiplie le tout par le kilométrage annuel moyen d'un véhicule en 2006 en France, c'est-à-dire 9546 km pour les véhicules essence et 16174 km pour les véhicules Diesel (source CCFA). On obtient ainsi l'économie en CO₂, par modèle, pour une année d'usage.

Véhicules essence

MARQUE	MODELE	VERSION	Ventes 2006	CO₂/km	Tonnes CO₂ économisées par rapport à un véhicule émettant 140 gCO₂ /km
CITROEN	C1	1.0	19570	109 g	5791,3
PEUGEOT	107	1.0	17148	109 g	5074,5
TOYOTA	AYGO	1.0	10384	109 g	3072,9
TOYOTA	PRIUS	1.5	4954	104 g	1702,5
SMART	FORTWO	45	4746	113 g	1223,2
TOYOTA	YARIS	1.0	6820	127 g	846,3
RENAULT	TWINGO	AUT/EXPR	20355	138 g	388,6
KIA	PICANTO		2269	124 g	346,6
OPEL	CORSA	1.0	2677	127 g	332,2
FIAT	PANDA	1.1	5758	135 g	274,8

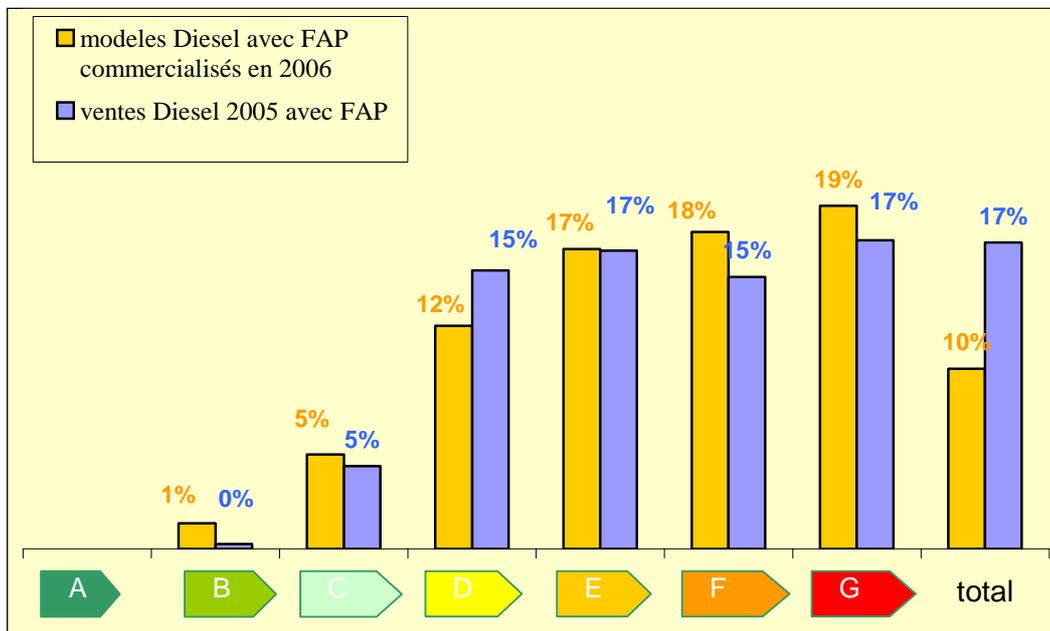
Véhicules Diesel

MARQUE	MODELE	VERSION	Ventes 2006	CO₂/km	Tonnes CO₂ économisées par rapport à un véhicule émettant 140 gCO₂ /km
RENAULT	CLIO	1.5 DCI	47057	117 g	17505,3
CITROEN	C3	HDI	31915	115 g	12904,8
PEUGEOT	207	1.6 HDI	26722	120 g	8644,0
RENAULT	MEGANE	II DCI	26615	120 g	8609,4
RENAULT	CLIO	1.5 DCI	30682	123 g	8436,3
RENAULT	CLIO	1.5 DCI	19602	115 g	7926,1
CITROEN	C4	HDI	29659	125 g	7195,6
PEUGEOT	206	HDI	17443	116 g	6771,0
PEUGEOT	307	HDI	29958	129 g	5329,9
RENAULT	CLIO	1.5 DCI	15617	120 g	5051,8

ÉVOLUTION DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PROPORTION DES VÉHICULES DIESEL ÉQUIPÉS DE FILTRE À PARTICULES VENDUS EN 2005/2006 PAR CLASSE CO₂

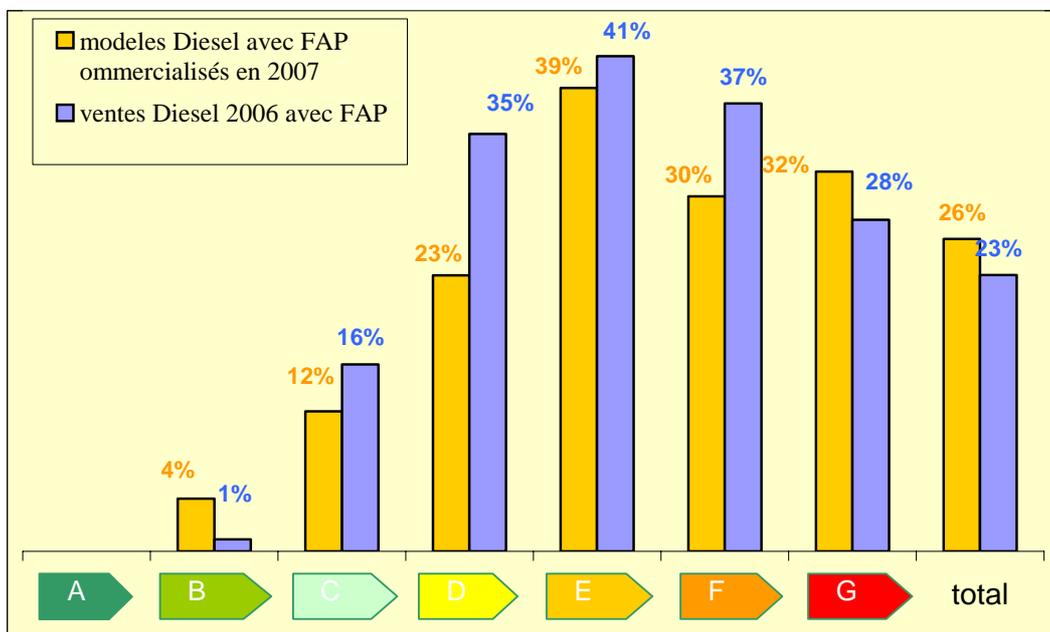
2005



La proportion de véhicules Diesel vendus en 2006 avec un filtre à particules atteint 23 % des ventes de véhicules Diesel toutes classes confondues contre 17 % en 2005.

On constate que l'offre de modèles avec filtre à particules (FAP) est surtout présente dans les classes hautes (D, E, F, G), elle représente même près de 40 % de l'offre Diesel dans la classe E en 2006 contre 17 % en 2005.

2006



Au niveau des ventes, c'est également dans la classe E qu'il se vend le plus de modèles avec FAP, au total 41 % des véhicules Diesel de classe E vendus en 2006 possèdent un filtre à particules contre 17 % en 2005.

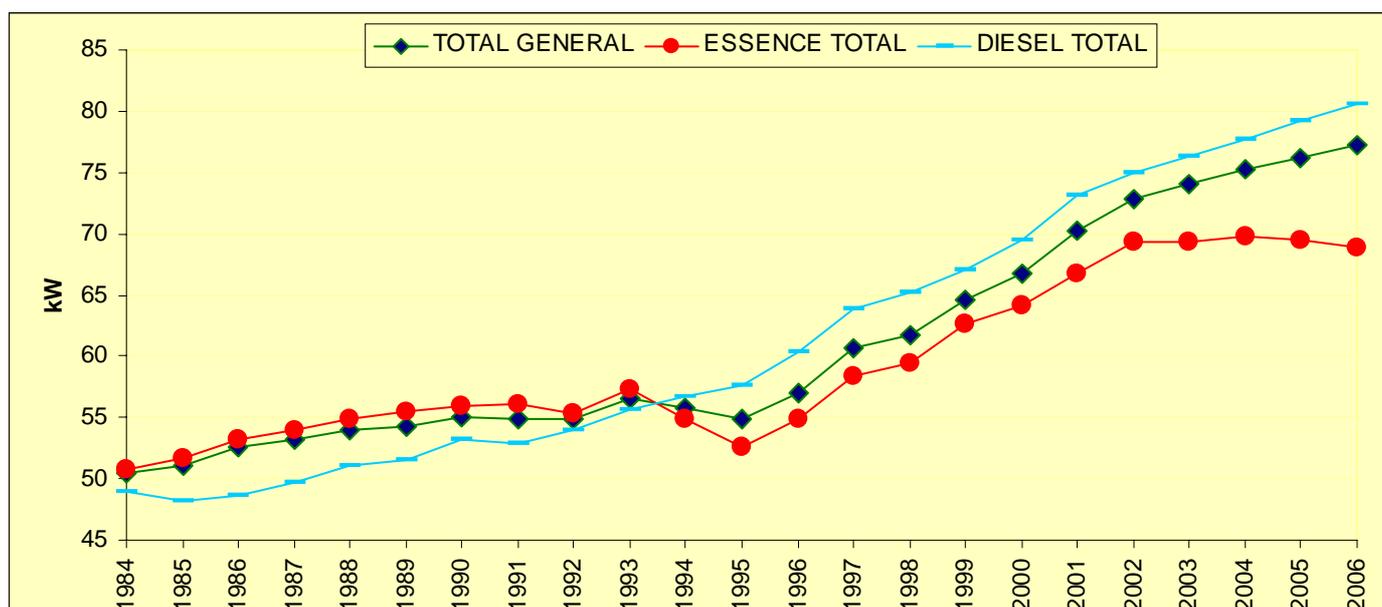
A TITRE INDICATIF LES MODÈLES DE VÉHICULES DIESEL COMMERCIALISÉS EN 2006 AVEC FILTRE À PARTICULES DE SÉRIE

MARQUE	MODELE VERSION	Classe CO2	MARQUE	MODELE VERSION	Classe CO2
CITROEN	C3 HDI	B	AUDI	A3 TDI QUAT	D
SMART	FORTWO 30	B	AUDI	A3 TDI	D
CITROEN	C4 HDI	B	BMW	SERIE 1 118 D	D
VOLKSWAGEN	POLO TDI BLUE MOTION	B	VOLKSWAGEN	EOS CC TDI	D
PEUGEOT	206 SW HDI	C	SKODA	OCTAVIA II TDI	D
RENAULT	MODUS 1.5 DCI	C	OPEL	ASTRA 1.9 CDTI	D
CITROEN	C4 HDI	C	MERCEDES-BENZ	CLASSE A A180 CDI	D
CITROEN	C5 HDI	C	ALFA-ROMEO	159 1.9 SW	D
PEUGEOT	407 HDI	C	MERCEDES-BENZ	CLASSE B B180 CDI	D
CITROEN	XSARA PICA HDI	C	SAAB	39150 1.9 TID	D
PEUGEOT	307 SW HDI	C	MERCEDES-BENZ	CLASSE B B200 CDI	D
PEUGEOT	307 HDI	C	BMW	SERIE 3 320 TOU	D
PEUGEOT	207 1.6 HDI	C	SKODA	OCTAVIA II COMBI	D
PEUGEOT	206 HDI	C	BMW	SERIE 5 520 D	D
PEUGEOT	206 CC HDI	C	VOLKSWAGEN	GOLF V TDI	D
PEUGEOT	1007 HDI	C	BMW	SERIE 3 320 D	D
FIAT	PUNTO GD 1.3	C	VOLKSWAGEN	PASSAT TDI	D
OPEL	MERIVA 1.3 CDTI	C	RENAULT	MEGANE SCEN II	D
OPEL	COMBO	C	BMW	SERIE 3 318 D	D
FORD	FOCUS 1.6 TDCI	C	BMW	SERIE 1 120 D	D
FORD	FOCUS C-MAX	C	RENAULT	MEGANE SCEN GD	D
MAZDA	3 1.6 TDCI	C	FORD	MONDEO 2.0 TDCI	D
PEUGEOT	207 CC HDI	C	RENAULT	MEGANE II DCI	D
VOLVO	S40 1.6 D	C	FORD	FOCUS C-MAX	D
VOLVO	C30 1.6 D	C	FIAT	PUNTO GD 1.9	D
RENAULT	CLIO 1.5 DCI	C	KIA	SPORTAGE	E
VOLVO	V50 1.6 D	C	FIAT	SEDICI 1.9 JTD	E
AUDI	A3 1.9 TDI	C	MAZDA	6 2.0 TDI	E
RENAULT	LAGUNA ESTA DCI	D	MERCEDES-BENZ	CLASSE B B200 CDI	E
PEUGEOT	407 HDI	D	MAZDA	5 2.0 TDI	E
RENAULT	LAGUNA 2.0 DCI	D	ALFA-ROMEO	159 1.9 JTD	E
OPEL	VECTRA 1.9 CDTI	D	LANCIA	PHEDRA 2.0 JTD	E
RENAULT	LAGUNA 1.9 DCI	D	KIA	MAGENTIS	E
OPEL	ZAFIRA 1.9 CDTI	D	ALFA-ROMEO	159 2.4 SW	E
OPEL	ASTRA TWIN TOP	D	KIA	CARENS 2.0 CRDI	E
ALFA-ROMEO	159 1.9 JTD	D	ALFA-ROMEO	159 2.4 JTD	E
CITROEN	C4 HDI	D	FIAT	ULYSSE 2.0 JTD	E
CITROEN	C4 PICASSO	D	JAGUAR	S-TYPE 2.7 D	E
PEUGEOT	607 HDI	D	HYUNDAI	TUCSON CRDI	E
CITROEN	C5 HDI	D	HYUNDAI	SONATA	E
PEUGEOT	407 SW HDI	D	FIAT	ULYSSE 2.2 JTD	E
VOLVO	S40 2.0 D	D	ALFA-ROMEO	159 1.9 SW	E
OPEL	MERIVA 1.7 CDTI	D	FORD	S-MAX 2.0 TDCI	E
VOLVO	V50 2.0 D	D	LANCIA	PHEDRA 2.2 JTD	E
FIAT	DOBLO 1.3 JTD	D	BMW	SERIE 3 330 D	E
FORD	FOCUS 1.6 TDCI	D	CITROEN	C8 HDI	E
FIAT	CROMA 1.9 JTD	D	AUDI	A4 V6 TDI	E
PEUGEOT	307 SW HDI	D	BMW	SERIE 5 520 D	E
AUDI	A4 TDI	D	BMW	SERIE 3 335 D	E
OPEL	SIGNUM 1.9 CDTI	D	BMW	SERIE 3 335 CD	E
PEUGEOT	307 HDI	D	BMW	SERIE 3 330 XD	E
PEUGEOT	307 CC HDI	D	BMW	SERIE 5 525 D	E
MARQUE	MODELE VERSION	Classe CO2	BMW	SERIE 3 330 TOU	E

BMW	SERIE 5 525 TOU	E	MARQUE	MODELE VERSION	Classe CO2
BMW	SERIE 3 330 CD	E	VOLVO	S80 2.4 D	E
BMW	SERIE 3 325 TOU	E	MERCEDES-BENZ	CLASSE C C320 CDI	E
AUDI	A6 MULTITRO	E	VOLVO	V70 D5	E
BMW	SERIE 3 325 D	E	VOLVO	V70 2.4 D	E
BMW	SERIE 3 320 TOU	E	VOLVO	V50 D5	E
BMW	SERIE 3 320 D	E	OPEL	ZAFIRA 1.9 CDTI	E
BMW	SERIE 3 330 TOUX	E	VOLVO	S80 D5	E
AUDI	A4 TDI QUAT	E	OPEL	ASTRA 1.9 CDTI	E
FIAT	MULTIPLA 1.9 JTD	E	VOLVO	S60 D5	E
AUDI	A3 TDI QUAT	E	VOLVO	S60 2.4 D	E
AUDI	A4 MULTITRO	E	VOLVO	S40 D5	E
FIAT	CROMA 1.9 JTD	E	VOLVO	C70 D5	E
CITROEN	C6 HDI	E	VOLVO	C30 D5	E
CITROEN	C5 HDI	E	VOLKSWAGEN	GOLF V TDI	E
BMW	SERIE 5 520 TOU	E	VOLKSWAGEN	EOS CC TDI	E
CITROEN	C4 HDI	E	MERCEDES-BENZ	CLK 320 CDI	E
ALFA-ROMEO	BRERA 2.4 JTD	E	VOLKSWAGEN	TOURAN TDI	E
MERCEDES-BENZ	CLASSE E E280 CDI	E	MERCEDES-BENZ	CLS 320 CDI	E
CHEVROLET	CAPTIVA	E	VOLKSWAGEN	PASSAT TDI	E
CADILLAC	BLS	E	RENAULT	VEL SATIS 2.2 DCI	F
BMW	X3 2.0 D	E	BMW	SERIE 3 335 TOU	F
BMW	SERIE 5 530 TOU	E	ALFA-ROMEO	159 2.4 JTD	F
BMW	SERIE 5 530 D	E	VOLVO	V70 2.4 D	F
AUDI	A4 TDI	E	VOLVO	V70 D5	F
PEUGEOT	607 HDI	E	VOLVO	V70 D5 AWD	F
SUZUKI	SX4	E	BMW	SERIE 5 525 D	F
OPEL	ASTRA TWIN TOP	E	VOLVO	XC70 D5	F
OPEL	SIGNUM 1.9 CDTI	E	BMW	SERIE 5 525 TOU	F
OPEL	SIGNUM 3.0 CDTI	E	RENAULT	TRAFIC	F
OPEL	VECTRA 3.0 CDTI	E	BMW	SERIE 3 330 TOU	F
PEUGEOT	307 HDI	E	BMW	SERIE 3 330 XD	F
PEUGEOT	307 SW HDI	E	BMW	SERIE 3 330 TOUX	F
PEUGEOT	406 HDI	E	SAAB	39211 1.9 TID	F
SUZUKI	G.VITARA	E	RENAULT	LAGUNA 2.2 DCI	F
PEUGEOT	407 HDI	E	AUDI	ALLROAD V6 TDI Q	F
SKODA	SUPERB TDI	E	RENAULT	LAGUNA ESTA DCI	F
SKODA	OCTAVIA II 4COMB	E	SUZUKI	G.VITARA	F
OPEL	ASTRA GTC CDTI	E	AUDI	A4 3.0 TDIQ	F
SEAT	LEON TDI	E	AUDI	A8 4.2 TDIQ	F
OPEL	VECTRA 1.9 CDTI	E	AUDI	A8 3.0 TDIQ	F
SEAT	ALTEA TDI	E	AUDI	A6 V6 TDI Q	F
PEUGEOT	807 HDI	E	ALFA-ROMEO	159 2.4 SW	F
RENAULT	ESPACE GD IV	E	HYUNDAI	SANTAFE CRDI	F
RENAULT	ESPACE IV DCI	E	KIA	SPORTAGE	F
SAAB	39211 1.9 TID	E	VOLVO	XC90 D5	F
RENAULT	LAGUNA 1.9 DCI	E	MERCEDES-BENZ	CLASSE E E280 CDI	F
SAAB	39150 1.9 TID	E	MERCEDES-BENZ	CLS 320 CDI	F
MERCEDES-BENZ	CLASSE C C200 CDI	E	BMW	SERIE 5 530 D	F
RENAULT	VEL SATIS 2.0 DCI	E	MERCEDES-BENZ	CLASSE E E320 CDI	F
RENAULT	MEGANE SCEN II	E	MERCEDES-BENZ	CLASSE E E420 CDI	F
RENAULT	MEGANE SCEN GD	E	FIAT	CROMA 2.4 JTD	F
RENAULT	MEGANE II DCI	E	MERCEDES-BENZ	CLASSE ML ML280CDI	F
RENAULT	LAGUNA ESTA DCI	E	CITROEN	C8 HDI	F
PEUGEOT	407 SW HDI	E	MERCEDES-BENZ	CLASSE S S320CDIL	F
MARQUE	MODELE VERSION	Classe CO2	HYUNDAI	TUCSON CRDI	F
JAGUAR	S-TYPE 2.7 D	F	MERCEDES-BENZ	CLASSE S S320 CDI	F
JAGUAR	XJ 2.7 D	F	MARQUE	MODELE VERSION	Classe CO2

LANCIA	THEISIS 2.4 JTD	F	PEUGEOT	807 HDI	F
MERCEDES-BENZ	CLASSE ML ML320CDI	F	PEUGEOT	607 HDI	F
MERCEDES-BENZ	CLASSE R R320 CDI	F	PEUGEOT	407 SW HDI	F
MERCEDES-BENZ	CLK 320 CDI	F	PEUGEOT	407 HDI	F
BMW	X5 3.0 D	F	CITROEN	C6 V6 HDI	F
BMW	SERIE 5 530 TOU	F	BMW	X3 3.0 D	F
BMW	SERIE 5 530 TOUX	F	VOLKSWAGEN	PHAETON 4 MOTION	G
BMW	SERIE 5 530 XD	F	MERCEDES-BENZ	CLASSE ML ML280CDI	G
BMW	SERIE 5 535 D	F	MERCEDES-BENZ	CLASSE ML ML320CDI	G
BMW	SERIE 5 535 TOU	F	MERCEDES-BENZ	CLASSE ML ML420CDI	G
MERCEDES-BENZ	CLASSE C C320 CDI	F	MERCEDES-BENZ	CLASSE R R320 CDI	G
BMW	SERIE 7 730 D	F	JEEP	G.CHEROKE	G
FIAT	ULYSSE 2.0 JTD	F	JEEP	COMMANDER	G
BMW	X3 3.0 SD	F	VOLKSWAGEN	TOUAREG V6 TDI	G
RENAULT	ESPACE IV DCI	F	AUDI	A8 4.2 TDIQ	G
CHEVROLET	CAPTIVA	F	BMW	SERIE 7 745 D	G
CHRYSLER	300C CRD	F	VOLKSWAGEN	TOUAREG V10 TDI	G
RENAULT	ESPACE GD IV	F	NISSAN	PATHFIND. 2.5 DCI	G
			NISSAN	PATROL GR TURBO	G
			AUDI	Q7 V6 TDI Q	G

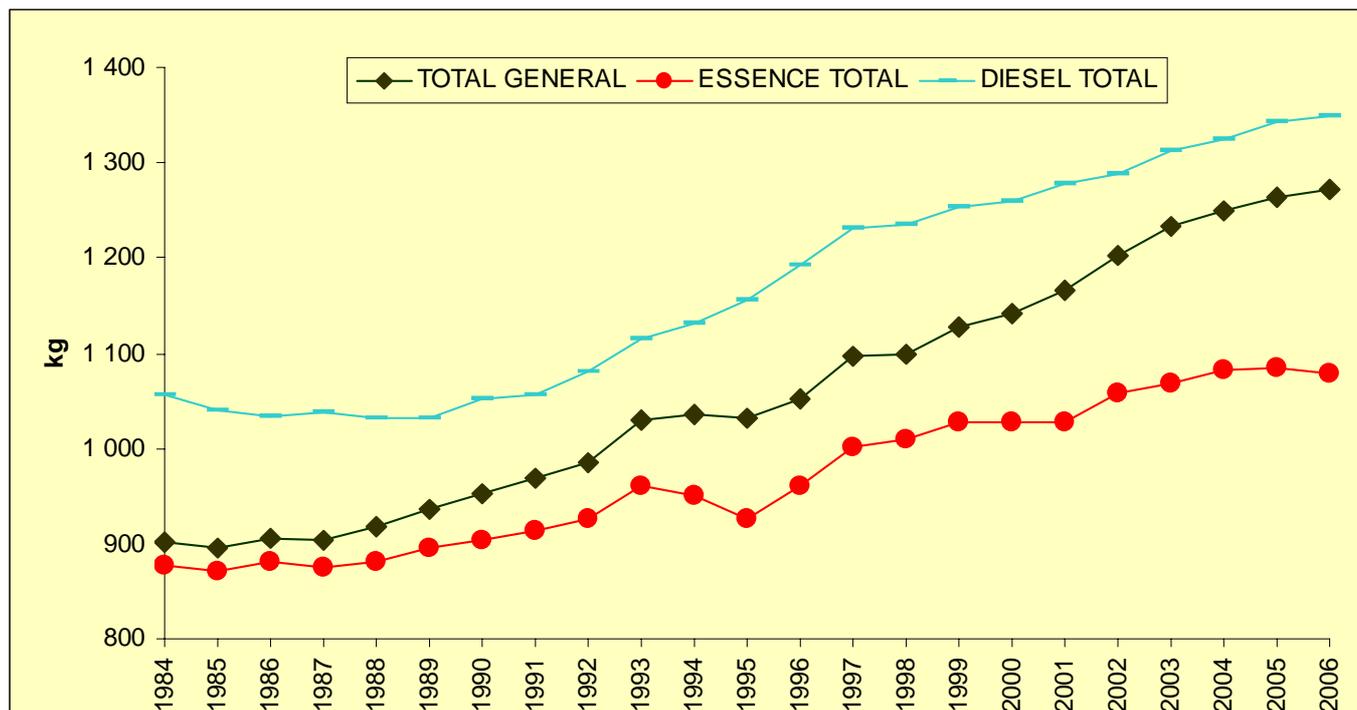
ÉVOLUTION DE LA PUISSANCE MOYENNE (kW)



La puissance des véhicules est sans doute le paramètre qui a le plus évolué ces dernières années.

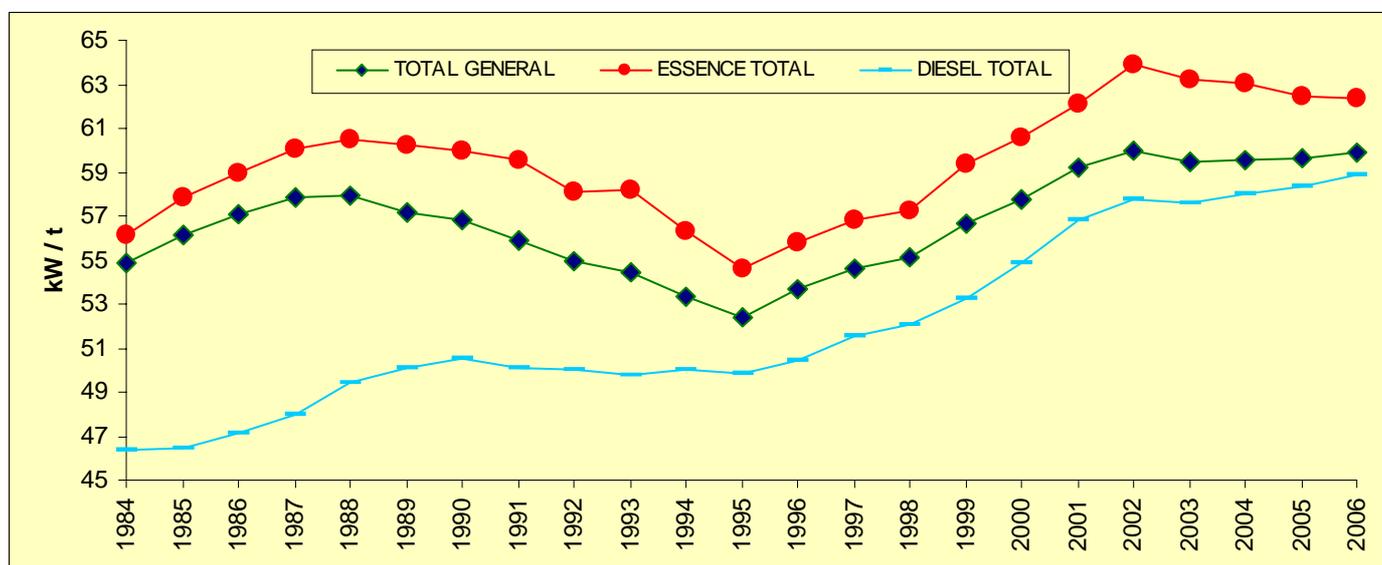
L'accroissement de la puissance moyenne est très significatif depuis 1984, puisqu'elle a augmenté de 52 %. Cependant, il faut noter que, depuis 1994, ce ne sont plus les moteurs essence qui sont les plus puissants en moyenne, car les véhicules haut de gamme sont principalement motorisés en Diesel.

ÉVOLUTION DE LA MASSE MOYENNE PAR ÉNERGIE (kg)



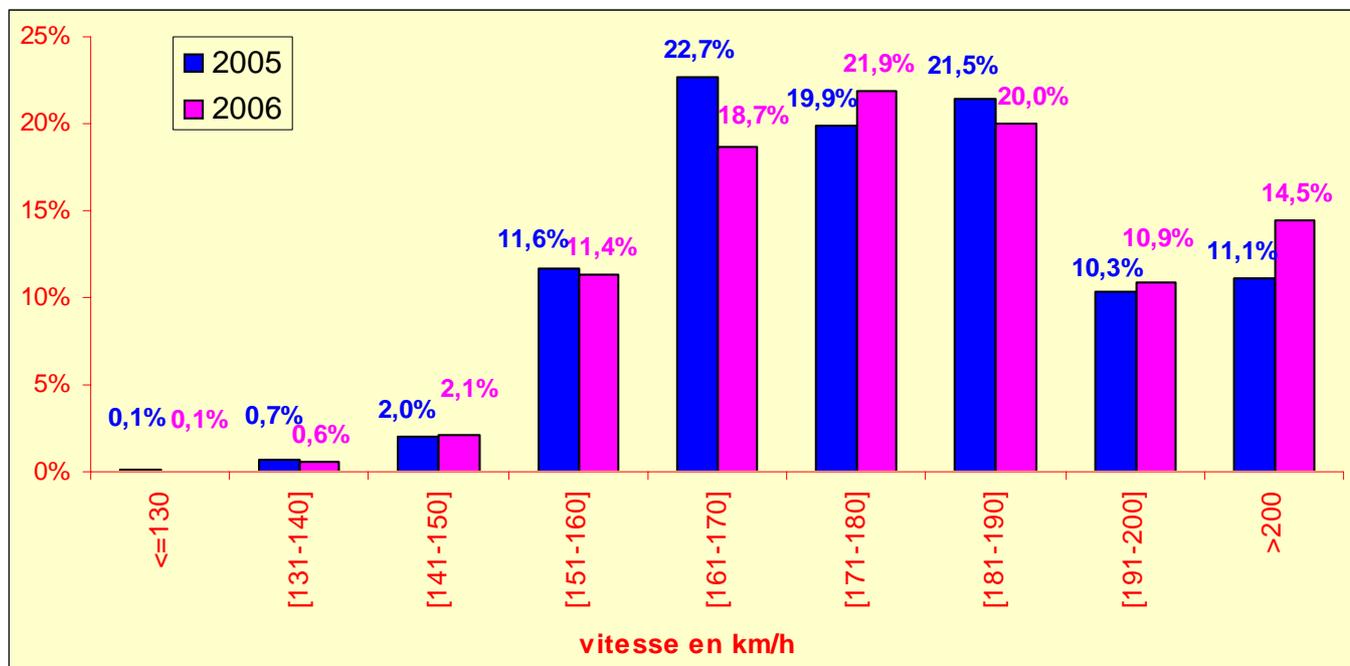
Depuis 1984, la masse des véhicules ne cesse de croître. Cela est dû, en partie, au renforcement de la sécurité et à la multiplication des équipements de confort (vitres électriques, climatisation), qui contrebalancent la perte de poids liée à l'allègement des matériaux.

ÉVOLUTION DE LA PUISSANCE MASSIQUE MOYENNE (kW/t)



Depuis quatre ans, la puissance massique (égale au rapport puissance maximale x 1000 sur la masse du véhicule) est à nouveau en hausse. Ceci est lié au ralentissement de la croissance de la masse dû à la faiblesse des progrès sur l'allègement, alors que, dans le même temps, la puissance des véhicules continue de croître. En ce qui concerne les véhicules essence, dont la puissance massique diminue, cela s'explique par le fait que la masse de ces véhicules croît alors que, en moyenne, leur puissance décroît. Quant aux véhicules Diesel, leur puissance massique croît car la croissance de la puissance de ces véhicules est plus forte que la croissance de leur masse.

VENTILATION DES VENTES 2006 ET VITESSE MAXIMALE



Seuls 14 % des véhicules vendus en 2006 ont une vitesse maximale inférieure à 160 km/h.
 76 % ventes concernent des véhicules dont la vitesse maximale est comprise entre 160 et 200 km/h,
 enfin 14,5 % des véhicules vendus ont une vitesse maximale supérieure à 200 km/h.