

ÉTUDE

# PALMARÈS DE L'AUTOBÉSITÉ

Octobre 2024



**agir**  
POUR  
L'ENVIRONNEMENT

# SOMMAIRE

---

<b>COMMUNIQUÉ DE PRESSE</b> .....	p.3
<b>❶ INTRODUCTION</b> .....	p.4
• Résumé des principaux résultats .....	p.4
<b>❷ MÉTHODOLOGIE</b> .....	p.4
<b>❸ RÉSULTATS</b> .....	p.7
• Évolution entre 2003 et 2023 .....	p.7
• Palmarès de l'autobésité 2023 .....	p.8
• Résultats du sondage IFOP .....	p.10
<b>❹ NOS DEMANDES</b> .....	p.11

# TESLA, PRIMÉE AU PREMIER PALMARÈS DE L'AUTOBÉSITÉ

**Selon notre tout premier Palmarès de l'autobésité, entre le 2003 et 2023, les 25 voitures les plus vendues en France ont vu leur poids augmenter de 29 %, passant de 1 112,8 à 1 438 kg.**

[Paris, le 13 novembre] – **Dans le cadre d'une étude approfondie, Agir pour l'environnement publie le premier palmarès de l'autobésité. Pour établir ce palmarès, l'association a étudié l'évolution des caractéristiques des 25 voitures les plus vendues en France, représentant près de 50 % des ventes annuelles en 2003 et en 2023.**

Avec un poids de plus de 2 tonnes, la Tesla Y est le véhicule le plus lourd sélectionné parmi les 25 automobiles les plus vendues en France en 2023. La Tesla Modèle 3 et la Tesla Modèle Y sont également les deux véhicules les plus rapides dépassant largement les 230 km/h et dont l'accélération est la plus importante.

En moyenne, entre 2003 et 2023, la longueur des véhicules a augmenté de 16,38 %, la largeur de 18,24 % et la hauteur de 17,36 %. Parallèlement, la moyenne du poids à vide des 25 véhicules les plus vendus en 2003 et en 2023 a connu une hausse de 29,32 % et la vitesse de pointe de 14,73%.

En vingt ans, la surface occupée par le parc automobile hexagonal est passée de 240 km<sup>2</sup> à 368 km<sup>2</sup>, augmentation représentant plus que la taille de Paris. Cette progression est due tout à la fois à l'augmentation du nombre de véhicules et à la surface moyenne desdits véhicules.

Ces changements ont des implications directes sur la sécurité routière, la consommation d'énergie, la quantité de particules fines et ultrafines émises, et les ressources en métaux critiques utilisés. **Agir pour l'environnement appelle à une prise de conscience collective sur ces enjeux et exhorte les constructeurs à repenser leurs choix de conception.**

L'embonpoint qui frappe le parc automobile soulève des questions sur la pertinence de cette course à la taille et à la performance, tant pour les consommateurs que pour l'environnement. Les constructeurs automobiles semblent aller à l'encontre des envies des consommateurs. Dans un sondage IFOP commandé par Agir pour l'environnement, moins d'un tiers (31 %) des personnes interrogées estiment que l'augmentation du poids des véhicules est nécessaire pour améliorer la sécurité et le confort, quand 58 % des Français disent vouloir favoriser les véhicules dont l'impact écologique serait limité et 71 % affirment que les véhicules ne devraient pas pouvoir atteindre des vitesses qui ne sont pas autorisées.

Pour Oliver Charles, coordinateur des campagnes Énergie, Climat et Transports chez Agir pour l'environnement, « *la tendance actuelle des constructeurs automobiles à vouloir proposer des véhicules toujours plus hauts, plus longs, plus larges, plus lourds et plus puissants met en évidence un fossé grandissant avec des consommateurs visiblement peu séduits par l'autobésité. Agir pour l'environnement appelle les constructeurs à la raison en envisageant rapidement la mise sur le marché de petits véhicules dont le poids n'excède pas 750 kg et bridés à 150 km/h.* »

# 1 INTRODUCTION

Le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effet de serre en France, représentant près d'un tiers des émissions totales. Cette situation s'explique en partie par le nombre croissant de véhicules en circulation. En effet, le parc automobile français n'a cessé de s'agrandir au cours des cinq dernières décennies. En 2023, il comptait 38,9 millions de voitures particulières, 6,4 millions de véhicules utilitaires légers, et 620 000 poids lourds.

Cependant, le nombre moyen de véhicules par ménage, qui s'élève à 1,5 voiture, ne suffit pas à expliquer à lui seul l'ampleur des émissions polluantes du secteur. L'évolution des caractéristiques des véhicules au fil des années a également joué un rôle déterminant. Au cours des vingt dernières années, les voitures sont devenues plus puissantes et plus lourdes. Cette tendance, notamment marquée par la popularité croissante des SUV, a des conséquences multiples.

Par ailleurs, la place grandissante occupée par ces véhicules, en particulier les SUV, dans nos villes contribue à une congestion accrue et à une occupation disproportionnée de l'espace public. Leur gabarit et leur poids plus importants induisent des risques supplémentaires pour la sécurité routière et notamment pour les cyclistes et les piétons. En effet, les statistiques montrent un taux de mortalité plus élevé lorsqu'un piéton est heurté par un SUV en raison de leur hauteur et de leur masse, rendant les collisions plus graves.

Dans cette nouvelle étude, **Agir pour l'environnement** a entrepris d'analyser l'évolution des caractéristiques des voitures sur une période de vingt ans, de 2003 à 2023. L'objectif est de déterminer dans quelle mesure les voitures ont augmenté en taille et en poids, et de remettre en question la pertinence de cette course en avant, tant pour le consommateur que pour l'environnement.

L'étude met en lumière une tendance marquée : les véhicules sont non seulement plus volumineux, mais également plus lourds, avec une augmentation significative de la puissance des moteurs. Cette évolution, souvent justifiée par de prétendus besoins en termes de sécurité, de confort ou de performances, soulève des interrogations quant à ses répercussions sur la consommation de ressources naturelles, sur l'empreinte carbone des véhicules et sur l'impact de la diffusion des particules fines et ultrafines.

En outre, cette surenchère technologique pose la question de la réelle utilité pour le consommateur. En effet, les véhicules plus grands, comme les SUV, sont souvent moins adaptés aux environnements urbains denses, tout en nécessitant plus de carburant ou d'énergie pour fonctionner. Cela se traduit par une hausse des coûts pour les ménages, non seulement en matière d'acquisition et d'entretien, mais aussi à travers une augmentation des taxes et du prix des carburants.

## → Résumé des principaux résultats

1. En 20 ans, le poids des véhicules a augmenté de 29,32 % soit 325,2 kg ;
2. En 20 ans, la vitesse des véhicules a augmenté de 14,73% soit de 26,3 km/h ;
3. En 20 ans, la longueur des véhicules a augmenté de 16,38% soit 66 cm ;
4. En 20 ans, la largeur des véhicules a augmenté de 18,24% soit 31 cm ;
5. En 20 ans la hauteur des véhicules a augmenté de 17,36% soit 25cm ;

## 2 MÉTHODOLOGIE

L'analyse porte sur les 25 véhicules les plus vendus en 2003 et en 2023 sur le marché français afin de réaliser une étude comparative des modèles et des tendances sur ces deux périodes. Les types de véhicules vendus au cours de ces deux années ont été identifiés grâce aux données fournies par les compagnies d'assurances automobiles. Les caractéristiques techniques des véhicules ont, quant à elles, été extraites de la base de données E-BB.

Vous trouverez à la page suivante la liste des 25 modèles les plus vendus en 2003 et en 2023.

<b>2003</b>	Nombres de Ventes	Poids en kg	Vitesse max en km/h
<b>Renault Mégane</b>	198 874	<b>1 172</b>	187,45
<b>Renault Clio</b>	163 069	<b>850</b>	167,4
<b>Peugeot 206</b>	159 646	<b>997</b>	173,4
<b>Peugeot 307</b>	139 924	<b>1 233</b>	188
<b>Citroën Xsara</b>	99 151	<b>1 160</b>	181,3
<b>Citroën C3</b>	83 533	<b>1 034</b>	170,7
<b>Renault Laguna</b>	65 253	<b>1 300</b>	197,9
<b>Renault Twingo</b>	53 146	<b>844</b>	155,9
<b>Volkswagen Golf</b>	40 878	<b>1 181,5</b>	185,2
<b>Opel Zafira</b>	35 045	<b>1 415</b>	184,4
<b>Ford Focus</b>	32 166	<b>1 234</b>	184,89
<b>Opel Corsa</b>	31 029	<b>970</b>	157,9
<b>Volkswagen Polo</b>	30 719	<b>1 035</b>	167,9
<b>Citroën C5</b>	30 761	<b>1 383</b>	198
<b>Peugeot 406</b>	29 694	<b>1 359</b>	197,5
<b>Fiat Punto</b>	29 126	<b>963</b>	165,3
<b>Toyota Yaris</b>	26 977	<b>906</b>	161,9
<b>Ford Fiesta</b>	25 404	<b>1 022</b>	161,6
<b>Renault Espace</b>	24 427	<b>1 355</b>	202,4
<b>Volkswagen Passat</b>	22 219	<b>1 443</b>	203
<b>B.M.W. Serie 3</b>	19 643	<b>1 466</b>	220
<b>Seat Ibiza</b>	18 705	<b>1 063</b>	168,2
<b>Opel Meriva</b>	18 109	<b>1 311</b>	177,7
<b>Mercedes classe C</b>	17 940	<b>1 342</b>	200
<b>Citroën Saxo</b>	17 349	<b>879</b>	160

<b>2023</b>	Nombres de Ventes	Poids en kg	Vitesse max en km/h
<b>Renault Clio 5</b>	97 471	<b>1 196</b>	179,41
<b>Peugeot 208 II</b>	86 263	<b>1 187,7</b>	175,85
<b>Dacia Sandero</b>	69 106	<b>1 092,4</b>	171,13
<b>Citroën C3 (3<sup>e</sup> Génération)</b>	59 603	<b>1 053,5</b>	181,7
<b>Peugeot 2008 (2<sup>e</sup> Génération)</b>	49 344	<b>1 212,9</b>	195,6
<b>Renault Captur 2</b>	47 569	<b>1 412,6</b>	180,5
<b>Peugeot 308</b>	45 564	<b>1 518,4</b>	213
<b>Tesla Model Y</b>	37 127	<b>2 001,9</b>	229,23
<b>Dacia Duster 2</b>	32 625	<b>1 276,9</b>	178,15
<b>Fiat 500 3+1 (3<sup>e</sup> Génération)</b>	31 973	<b>1 146,9</b>	173,68
<b>Peugeot 3008 (2<sup>e</sup> Génération)</b>	30 370	<b>1 462,9</b>	192,25
<b>Renault Austral</b>	29 894	<b>1 497</b>	175
<b>Dacia Spring</b>	29 761	<b>968</b>	125
<b>Renault Arkana</b>	29 607	<b>1 382</b>	185,73
<b>Toyota Yaris</b>	28 835	<b>937</b>	163,61
<b>Volkswagen Polo 6</b>	26 117	<b>1 146,5</b>	184,2
<b>Dacia Jogger</b>	24 888	<b>1 260,9</b>	173,9
<b>Tesla Model 3</b>	24 539	<b>1 805,3</b>	235,12
<b>Ford Puma</b>	23 253	<b>1 035</b>	192,9
<b>Volkswagen T-roc</b>	21 364	<b>1 404</b>	201,7
<b>Citroën C3 Aircross</b>	20 465	<b>1 194,6</b>	185,6
<b>Mg Mg4</b>	20 072	<b>1 689,3</b>	171,53
<b>Citroën C5 Aircross</b>	19 683	<b>1 559,2</b>	201,9
<b>Opel Corsa</b>	19 602	<b>970</b>	157,59
<b>Hyundai Tucson III</b>	18 594	<b>1 617</b>	183,2

Nous avons sélectionné uniquement des véhicules particuliers, excluant les utilitaires ainsi que les voitures sans permis. Les caractéristiques retenues pour cette étude incluent : la longueur, la largeur, la hauteur des véhicules, leur poids à vide, et leur vitesse maximale.

### 3 RÉSULTATS

#### → Évolution entre 2003 et 2023



**+16,38 %**

Concernant la longueur des véhicules, la moyenne pondérée est passée de 4,03 mètres à 4,69 mètres, **soit une augmentation de 16,38 % en 20 ans.**



**+ 18,24 %**

Pour la largeur, la moyenne pondérée est passée de 1,7 mètre à 2,01 mètres, représentant **une hausse de 18,24 %.**



**+17,36 %**

Quant à la hauteur des véhicules, elle a progressé de 1,44 mètre à 1,69 mètre, soit **une augmentation de 17,36 %.**



**+29,23 %**

Le poids à vide a lui aussi fortement augmenté, passant de 1 112,8 kg à 1 438 kg, soit **une hausse de 29,23 %.**



**+14,73 %**

Enfin, la vitesse maximale moyenne est passée de 178,6 km/h à 204,9 km/h, ce qui représente une **augmentation de 14,73 %.**

# PALMARÈS DE L'AUTOBÉSITÉ 2023

## Podium du véhicule le plus lourd (à vide)



## Podium de la vitesse maximum



## Podium du véhicule le plus long



## Podium du véhicule le plus large



## Podium du véhicule le plus haut



## → Résultats du sondage IFOP

En octobre 2024, Agir pour l'environnement a commandé une étude à l'institut IFOP comprenant quatre questions. L'enquête a été réalisée sur un échantillon de 1 000 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession de la personne interrogée), après stratification par région et catégorie d'agglomération. Les interviews ont été effectuées par questionnaire auto-administré en ligne, du 30 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2024.

Les résultats sont présentés ci-dessous :

- **Question : Aujourd'hui, la capacité maximale des voitures en France, en termes de vitesse, est en moyenne de 206 km/h. Des opinions suivantes, laquelle se rapproche le plus de la vôtre ?**

Puisque ce niveau de vitesse n'est pas autorisé en France, les voitures ne devraient pas pouvoir techniquement l'atteindre	71 %
Même si cette vitesse n'est pas autorisée, il est important pour moi que ce niveau de vitesse puisse être atteint	17 %
Ne se prononce pas	12 %
<b>Total</b>	100 %

- **Question : Le poids moyen des véhicules thermiques a augmenté de 280 kg en 32 ans. Vous personnellement, quelle est votre opinion à ce sujet ? L'augmentation du poids des véhicules...**

Est nécessaire pour améliorer la sécurité et le confort des véhicules	31 %
N'est pas nécessaire à ce point, car cela contribue à la surconsommation de carburant et donc à l'impact environnemental	49 %
Je n'ai pas d'avis sur ce sujet	20 %
<b>Total</b>	100 %

- **Question : Il existe aujourd'hui des modèles de véhicules de petite taille, relativement légers et économiques financièrement, et à l'impact environnemental limité. Vous personnellement, diriez-vous que les constructeurs automobiles proposent suffisamment ou pas suffisamment de modèles de véhicules de ce type ?**

Suffisamment	37 %
Pas suffisamment	46 %
Je n'ai pas d'avis sur ce sujet	17 %
<b>Total</b>	100 %

- **Question : Vous personnellement, si vous deviez acheter une voiture aujourd'hui, que favoriseriez-vous avant tout ?**

Son impact écologique limité	58 %
Sa puissance, sa rapidité	22 %
Ne se prononce pas	20 %
<b>Total</b>	100 %

## 4 NOS DEMANDES

### ➤ **Renforcement de la taxation malus sur le poids**

Réviser et rendre plus contraignante la taxe sur le poids des véhicules pour inciter les constructeurs à concevoir des modèles plus légers. Cette taxation devrait se baser sur un système de paliers, augmentant de manière significative pour chaque tranche de poids dépassant un certain seuil, afin de dissuader la production et l'achat de véhicules surdimensionnés.

### ➤ **Élargissement des critères d'éligibilité aux primes écologiques**

Élargir les critères d'éligibilité pour les primes à l'achat de véhicules écologiques, en incluant des incitations spécifiques pour les modèles qui respectent des limites de poids et de dimensions. Les véhicules légers et compacts devraient être favorisés par des réductions de prix substantielles pour encourager leur adoption.

### ➤ **Imposition de normes de consommation d'énergie**

Mettre en place des normes de consommation d'énergie qui tiennent compte non seulement des émissions de CO<sub>2</sub> mais aussi du poids et des dimensions des véhicules. Cela encouragerait les fabricants à concevoir des véhicules plus sobres en énergie, en intégrant des mécanismes d'évaluation précis lors de la mise sur le marché.

### ➤ **Promotion des transports en commun et des alternatives**

Renforcer les investissements dans les infrastructures de transports en commun et les solutions de mobilité alternative, comme les pistes cyclables et les systèmes de partage de véhicules. Cela permettrait de réduire la dépendance à la voiture individuelle et de promouvoir des modes de transport plus durables.

### ➤ **Demander aux compagnies d'assurance, aux collectivités territoriales et aux gestionnaires d'autoroutes d'ajuster leurs tarifs**

Les tarifs peuvent être déterminés en fonction de variables telles que le poids, la vitesse, la longueur, la hauteur et la largeur des véhicules.

### ➤ **Encourager le lancement d'un grand programme européen**

À l'instar de l'initiative Marianne, afin de développer une stratégie de production de véhicules pour 2030, ne dépassant pas 750 kg et une vitesse maximale de 150 km/h.

### ➤ **Étendre au niveau européen le principe appliqué en France de limite de vitesse maximale autorisée pour les véhicules commercialisés.**



## **AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT, ASSOCIATION DE MOBILISATION DE CITOYENNE**

---

Agir pour l'environnement est une association de **mobilisation citoyenne œuvrant pour une planète vivable** de plus de 20 000 adhérents. L'association fait pression sur les responsables politiques et décideurs économiques en menant des campagnes de mobilisation citoyenne réunissant un réseau d'associations et de citoyens le plus large possible.

Agir pour l'environnement est une association financièrement indépendante, elle n'accepte aucune subvention ni publique ni privée et aucun don des entreprises.

### **CONTACTS PRESSE**

#### **Stéphen Kerckhove**

*Directeur général  
d'Agir pour l'environnement*

Tél. 06 06 88 52 66

#### **Oliver Charles**

*Coordinateur des campagnes Climat,  
Énergie, Transports*

[ocharles@agirpourenvironnement.org](mailto:ocharles@agirpourenvironnement.org)

 11 rue du Cher - 75020 Paris

 + 33 1 40 31 02 37

 [contact@agirpourenvironnement.org](mailto:contact@agirpourenvironnement.org)

 [agirpourenvironnement.org](http://agirpourenvironnement.org)

