

Immatriculations de voitures particulières en 2018

L'essence supplante le gazole

Le nombre des immatriculations de véhicules particuliers neufs augmente à nouveau en 2018. Cette hausse s'accompagne d'une recombinaison des motorisations au profit de l'essence et au détriment du gazole. Les hybrides électriques progressent de manière importante. La progression de la voiture électrique est également significative, mais de moindre ampleur, malgré le bonus qui lui est presque exclusivement attribué en 2018. En conséquence, les émissions de CO2 conventionnelles dues aux véhicules particuliers augmentent.



Transition énergétique

En Nouvelle-Aquitaine, près de 189 130 voitures particulières ont été immatriculées au cours de l'année 2018. Ce volume augmente de près de 6,6 % par rapport à 2017, soit 3,8 points de plus qu'au niveau national. Des taux de variation de même grandeur avaient été observés en 2017, en Nouvelle-Aquitaine, comme en France.

Avec 56 % des immatriculations, l'essence supplante désormais le gazole, en Nouvelle-Aquitaine comme en France métropolitaine (Cf. figure n°1). En 2017, les motorisations essence et gazole faisaient quasi jeu égal.

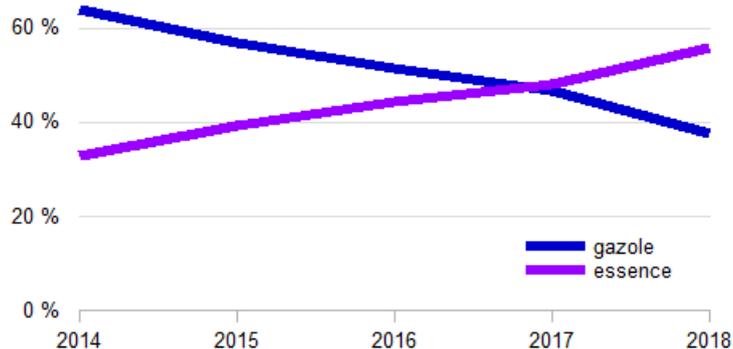
Le nombre d'immatriculations gazole recule de 14,4 % un peu moins qu'en moyenne nationale (15,7 %). Excepté en Île-de-France, la part du diesel est inférieure à 40 % des nouvelles immatriculations dans toutes les régions métropolitaines, en particulier en Nouvelle-Aquitaine (37,5 %).

L'augmentation des immatriculations concerne tous les départements, excepté la Corrèze

La hausse des immatriculations s'affiche dans tous les départements néo-aquitains, excepté en Corrèze (-7,2 %). Elle est particulièrement importante dans la Vienne (+19,0 %) et à un degré moindre, en Charente-Maritime et en Creuse (resp. +11,6 % et +10,1 %).

Figure 1 : Près de 6 immatriculations neuves sur 10 désormais à l'essence

Part des motorisations à énergies d'origine fossile en Nouvelle-Aquitaine, en %

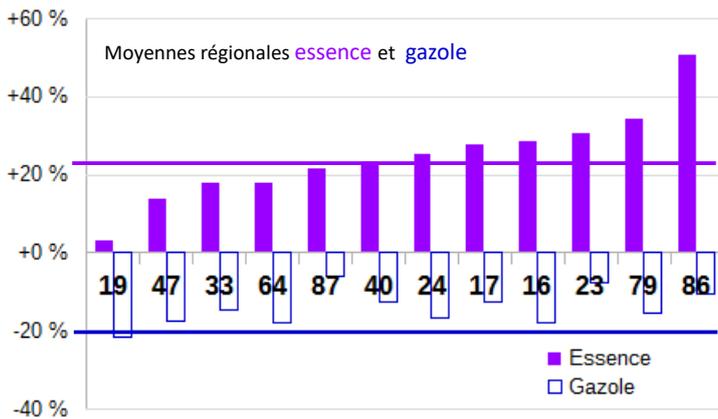


Source : SDES – Répertoire statistique des véhicules routiers



Figure 2 : Un rebond des motorisations essence dans tous les départements

Taux de variation 2017-2018 du nombre des immatriculations de véhicules particuliers neufs à énergie fossile en Nouvelle-Aquitaine, en %



Source : SDES – Répertoire statistique des véhicules routiers

Au niveau départemental, la motorisation gazole diminue le plus fortement en Corrèze (-21,6 %) et le plus faiblement en Haute-Vienne entre 2017 et 2018. L'essence progresse le plus fortement dans la Vienne (près de 51 %) (Cf. figure n°2).

Les immatriculations de voitures hybrides électriques augmentent de plus de 40 % en 2018 en Nouvelle-Aquitaine, contre plus de 31 % au niveau national (Cf. figure n°3). Leur part passe de 4,0 % à 5,2 % des immatriculations régionales. Depuis 2011, la part de ces motorisations augmente régulièrement. Les solutions mixant l'essence et l'électricité prennent de plus en plus d'importance, au détriment de celles incorporant du gaz de pétrole liquéfié.

Une nette progression des hybrides électriques

Les hybrides à électricité rechargeable à une borne émettent deux fois moins de CO₂ que les non rechargeables. Pourtant, ils ne représentent qu'une nouvelle immatriculation d'hybrides électriques sur cinq. La moyenne des émissions de CO₂ conventionnelles (Cf. Définitions) s'élève ainsi en Nouvelle-Aquitaine à 91 gr/km parcouru pour les non-rechargeables contre 45 pour les rechargeables en 2018.

La part des motorisations exclusivement électriques progresse plus faiblement passant de 1,1 % des immatriculations en 2017 à 1,4 % en 2018, alors que ce type de véhicule est le seul à bénéficier du versement d'un bonus en 2018.

Une hausse des émissions conventionnelles de CO₂...

Le rebond des motorisations essence entraîne une augmentation des émissions conventionnelles moyennes de CO₂ de l'ensemble des immatriculations de 2018. Après avoir baissé au cours des années précédentes, elles atteignent 111,3 gr/km de 2018 en Nouvelle-Aquitaine, soit une augmentation de 0,7 % en un an, équivalente à la tendance nationale.

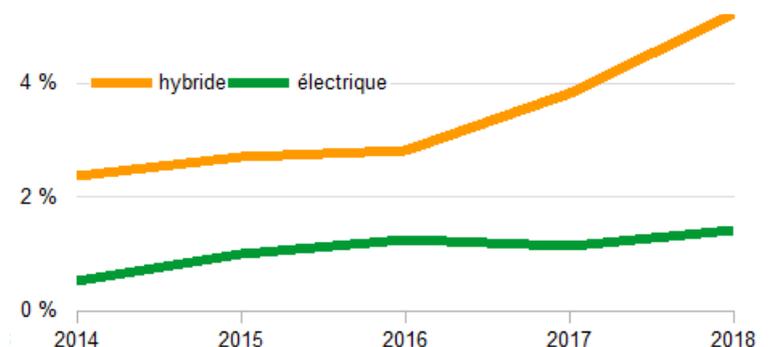
Compte tenu de l'augmentation du nombre des nouvelles immatriculations, la charge polluante potentielle augmente au total de 7,3 % en Nouvelle-Aquitaine entre 2017 et 2018 (Cf figure n°4). La charge polluante due au gazole diminue de 12,8 % alors même que leur part dans les nouvelles immatriculations a baissé de 14,3 %. Les voitures utilisant du gazole et achetées en 2018 sont donc certes moins nombreuses, mais en moyenne plus émettrices qu'en 2017, en raison du poids plus important des grosses cylindrées.

... variable selon les départements

Cependant une hétérogénéité importante des émissions moyennes standard de CO₂ par véhicule et par kilomètre parcouru existe entre les départements de la Nouvelle-Aquitaine. Les émissions sont plus faibles dans les Deux-Sèvres et la Vienne alors qu'elles sont nettement au-dessus de la moyenne régionale dans les Pyrénées-Atlantiques et en Corrèze (Cf figure n°5). Les différences de composition des achats de véhicules par département selon leur motorisation et leur cylindrée expliquent en partie ces écarts.

Figure 3 : Décollage des hybrides et montée en puissance des électriques

Part des motorisations alternatives en Nouvelle-Aquitaine de 2014 à 2018, en %

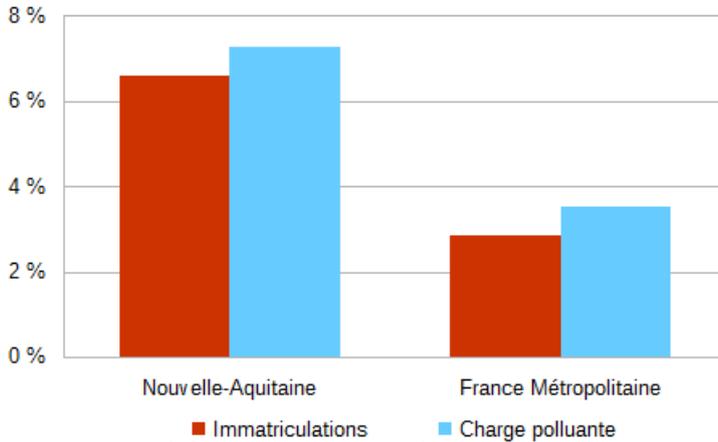


Source : SDES – Répertoire statistique des véhicules routiers

Immatriculations de voitures particulières en 2018 – L'essence supplante le gazole

Figure 4 : Une charge polluante potentielle qui croît plus vite que le nombre des immatriculations

Taux de variation 2017-2018 du nombre des immatriculations de véhicules particuliers neufs et de la charge polluante théorique en Nouvelle-Aquitaine, en %



Source : SDES – Répertoire statistique des véhicules routiers

D'une manière générale, la mobilité des ménages est notamment contrainte par les caractéristiques de leur territoire de résidence. Globalement, lorsque la distance à l'emploi est relativement importante, l'achat d'un véhicule peu émetteur comme la voiture électrique, n'offre pas une solution d'autonomie jugée suffisante par les acheteurs.

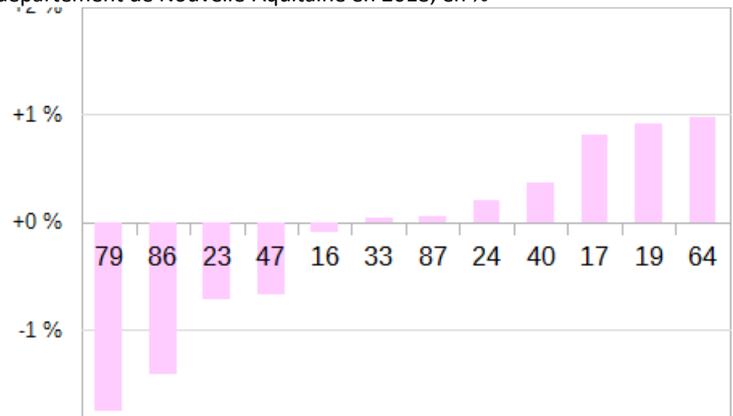
Une forte augmentation du nombre de voitures pénalisées par un malus

Les règles du bonus-malus deviennent plus draconiennes en 2018 avec l'octroi d'un bonus réservé essentiellement aux voitures électriques dès le 1^{er} janvier 2018. Le nombre de voitures particulières immatriculées en Nouvelle-Aquitaine pénalisées par le versement d'un malus a augmenté de 82,5 %. Cette augmentation est supérieure de 8 points à la moyenne nationale essentiellement parce que la part de l'essence, plus émettrice de CO₂ que le gazole en moyenne, y a davantage progressé qu'ailleurs.

Le nombre de nouvelles immatriculations a augmenté sans interruption depuis 2014 au rythme moyen proche de 6 % par an en Nouvelle-Aquitaine. Cette dynamique contribue au renouvellement des voitures particulières compte tenu d'une diminution du parc en circulation de 1 % sur la même période. À ce rythme, l'ensemble du parc de voitures particulières de 15 ans ou moins et présent au 1^{er} janvier 2019 devrait être renouvelé vers 2037.

Figure 5 : Des émissions conventionnelles de CO₂ relativement plus faibles dans les Deux-Sèvres et dans la Vienne

Écarts à la moyenne régionale des émissions moyennes de CO₂ par département de Nouvelle-Aquitaine en 2018, en %



Source : SDES – Répertoire statistique des véhicules routiers

Définitions

Énergies fossiles

Les motorisations dites « à énergies fossiles » utilisent exclusivement du gazole ou de l'essence. Les hybrides associent des motorisations thermiques et électriques le plus souvent.

Émissions conventionnelles et charge polluante potentielle

Les émissions conventionnelles de CO₂ (dioxyde de carbone) prises en compte sont celles mentionnées sur le certificat d'immatriculation du véhicule. Elles sont évaluées par les constructeurs et ne tiennent pas compte des usages réels des véhicules. La charge polluante potentielle est calculée comme le produit des émissions conventionnelles et du nombre de nouvelles immatriculations.

Bonus/malus

Le système du bonus vise à encourager l'acquisition de véhicules à faible émission de CO₂, via une aide financière à l'achat ou à la location de longue durée (2 ans et plus). Mis en place en 2008, les seuils d'attribution de cette aide sont revus annuellement afin d'adapter progressivement le parc de véhicules à des normes moins polluantes.

En 2018, seuls les véhicules électriques neufs bénéficient d'un bonus. Les hybrides rechargeables perdent cet avantage par rapport à 2017. Le malus s'applique dès 120 g/km de CO₂.

Source des données

Les données proviennent du répertoire statistique des véhicules routiers (RS VéRo) géré par le Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition écologique et Solidaire (MTES). Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français à partir du système d'immatriculation des véhicules (SIV) géré par l'Agence nationale des titres sécurisés du ministère de l'Intérieur.

Champ de l'étude

Dans cette publication, l'analyse porte sur la mise en service de voitures particulières neuves immatriculées dans l'année, hors les véhicules suivants :

- * en transit temporaire (TT) et importés en transit (IT)
- * de l'administration civile de l'État
- * militaires
- * en W garage (véhicule en essais dans le garage)
- * W immatriculation temporaire (en attente de formalités)

Pour en savoir plus

Données nationales, régionales et départementales :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble-0?rubrique=56>

**Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Nouvelle-Aquitaine**

Directeur de publication : Alice-Anne Médard

Rédacteur : Guy-François Lacan

Mission Connaissance et Analyse des Territoires
Pôle Observation Études et Statistiques

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/i/vehicules-routiers.html>

Courriel : poes.micat.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

ISSN : 2607-8007