



38

Juillet 2020

Transition énergétique



Focus sur...

Immatriculations de voitures en 2019

La percée des hybrides

La vente de véhicules particuliers neufs diminue de 1 % en 2019 par rapport à l'année précédente en Nouvelle-Aquitaine, à l'inverse d'une tendance nationale plus dynamique. La motorisation essence poursuit sa croissance aux dépens du diesel. Les hybrides accentuent leur percée grâce essentiellement à la version non rechargeable, contribuant à une décarbonation progressive du parc existant. Néanmoins, les émissions moyennes théoriques de CO2 de ces nouveaux véhicules restent stables. Mis en place en mars 2020, le confinement destiné à enrayer la pandémie du covid-19 a fortement impacté le marché automobile. En Nouvelle-Aquitaine, le nombre d'immatriculations a diminué de deux-tiers entre mars et mai 2020 et les trois mois précédents.

En 2019, le nombre de nouvelles immatriculations s'élève à 187 210 véhicules particuliers (VP) en Nouvelle-Aquitaine, en baisse de 1 % par rapport à 2018. À l'inverse, ce nombre augmente de 1,6 % en France métropolitaine, avec près de 2,2 millions d'immatriculations. Les tendances constatées en 2018 se renforcent tant au niveau national que régional.

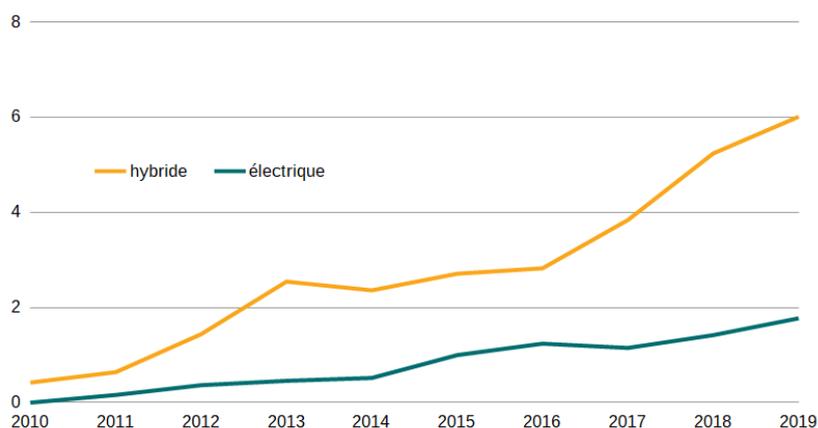
Entamée en 2013, la hausse de la part des motorisations essence se poursuit en 2019 : elle concerne près de 58 % des immatriculations réalisées en 2019. Mais le rythme de cette hausse ralentit

tant aux niveaux départemental et régional que national.

La proportion des motorisations diesel continue à baisser

La part de l'essence augmente au détriment de celle du diesel : depuis 2012, cette dernière a diminué quasiment de moitié et concerne 1 véhicule particulier immatriculé en 2019 sur 3. Pour la troisième année consécutive, les deux départements où l'essence progresse le moins fortement sont les Deux Sèvres et la Creuse.

Figure 1 : Part des motorisations hybrides et électriques dans les immatriculations automobiles neuves en Nouvelle-Aquitaine, en %



Source : SDES, RSVéRo

À l'inverse, les deux départements dans lesquels l'essence progresse le plus sont la Charente-Maritime et les Pyrénées-Atlantiques.

Le parc automobile se décarbone surtout grâce aux motorisations hybrides

Dans le même temps, les énergies alternatives poursuivent leur décollage, mais de manière différenciée selon le type de motorisation. Parmi les motorisations alternatives aux énergies fossiles, les hybrides non rechargeables progressent le plus. Ce type de motorisation permet d'assurer la charge d'un accumulateur grâce au moteur thermique.

De leur côté, les hybrides rechargeables nécessitent de recharger leur batterie sur une prise de courant. Handicapée par une image de faible autonomie et de contrainte de gestion de la charge électrique, les hybrides rechargeables ne parviennent pas à séduire les acheteurs malgré des émissions de gaz à effet de serre plus faibles que les versions non rechargeables.

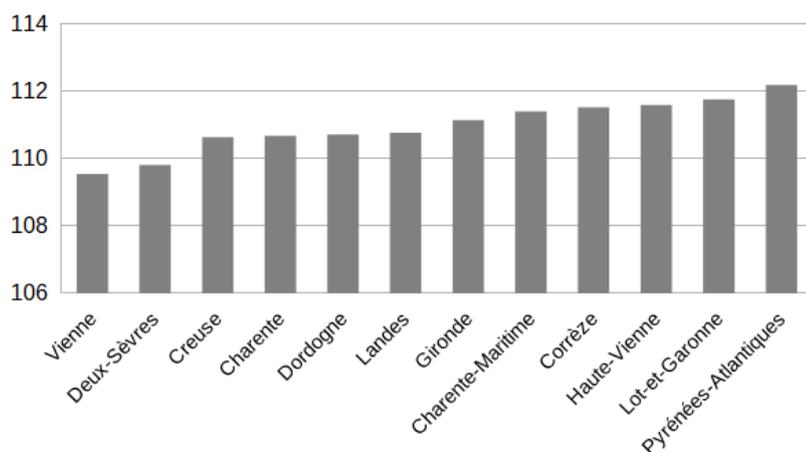
Au total, les motorisations hybrides représentent désormais 6 % des immatriculations réalisées en 2019 en Nouvelle-Aquitaine. En revanche, les voitures électriques progressent peu et représentent encore moins de 2 % du marché de 2019 (Figure 1).

Au cours des 3 mois de confinement, les ventes d'automobiles ont diminué de près des deux tiers

Selon les derniers résultats relatifs aux immatriculations de véhicules particuliers neufs publiés le 3 juillet dernier par le Service des Données et des Études Statistiques du ministère en charge de l'écologie, le confinement destiné à enrayer le développement de la pandémie du covid-19 a fortement impacté le marché automobile en France. Celui de la Nouvelle-Aquitaine, où les évolutions sont de même ampleur, n'y a pas échappé. Les ventes ont chuté des deux-tiers pendant les 3 mois du confinement, soit de mars à mai, et les 3 mois précédents. Les motorisations alternatives au tout fossile enregistrent également une chute importante, même si elle est moins sévère (-58 % en Nouvelle-Aquitaine).

Le mois de juin 2020 est le premier mois d'activité complet pour le commerce automobile depuis la fin du confinement. Il signe une reprise en apparence très importante avec un volume 3 fois supérieur à la moyenne mensuelle de la période du confinement. Cette ampleur traduit en partie l'effet des aides publiques à la conversion et celui des stratégies commerciales des entreprises.

Figure 2 : Émissions moyennes théoriques de CO2 en 2019 dans les immatriculations automobiles neuves en Nouvelle-Aquitaine, en g/km



Source : SDES, RSVéRo

Des émissions théoriques de CO2 en hausse...

L'émission moyenne régionale théorique de CO2 est très proche de la moyenne nationale (111,1 g CO2/km contre 111,5 en 2019). La Nouvelle-Aquitaine se place en sixième position parmi les 13 régions métropolitaines, c'est-à-dire en situation médiane. L'émission moyenne régionale théorique de CO2 augmente légèrement en 2019 par rapport à l'année précédente et la tendance est orientée à la hausse depuis 2017.

... comme le nombre de malus

La part des VP touchés par un malus a doublé entre 2017 et 2019. En effet, la structure des achats de VP selon la classe d'émission reste comparable alors que les seuils de déclenchement du malus ont été abaissés. Par ailleurs et en lien avec la faible pénétration des motorisations électriques seules bénéficiaires d'un coup de pouce financier, le nombre de VP bénéficiant d'un bonus augmente peu.

Malgré les aides financières pour l'achat d'un véhicule électrique, les comportements d'acquisition de VP n'ont que peu évolué au cours de ces dernières années. Néanmoins, d'un point de vue spatial, des différences existent entre régions avec un écart de 2,6 gr de CO2/km entre la Bretagne et les Hauts de France en 2019.

Des différences entre départements apparaissent nettement sur le critère des émissions de CO2. Avec une part plus importante de VP diesel, les Deux-Sèvres et la Creuse figurent parmi les départements les moins émetteurs (109,8 gr pour le premier département et 110,6 pour le second) contre 112,2 gr pour les Pyrénées-Atlantiques. Avec la proportion la plus importante en motorisation essence, ce département est le plus émetteur de la région.

À puissance égale et de part leur consommation plus faible au kilomètre parcouru, les motorisations diesel émettent en effet moins de CO2 par km que les versions essence.

Les particuliers plus enclins aux motorisations alternatives que les personnes morales

Les personnes morales adoptent peu à peu les motorisations alternatives (électrique et hybrides) même si elles ont investi davantage dans les versions essence ou hybrides en 2019 que précédemment. Néanmoins, elles le font relativement moins que les particuliers.

Pour les personnes physiques, la motorisation essence représente plus des deux tiers des achats en Nouvelle-Aquitaine, contre moins d'une immatriculation sur deux pour les personnes morales. Ceci est d'autant plus important à noter que le parc des entreprises est généralement plus roulant que celui des personnes physiques.

Les VP non rechargeables l'emportent très nettement sur leurs homologues rechargeables quel que soit le statut de l'acheteur. Une autonomie jugée encore insuffisante, la difficulté d'accès à des bornes de recharge, les grandes distances parcourues par les véhicules de société, sont des éléments d'explication possibles. Pour les personnes physiques, la nécessité d'un branchement compatible est parfois une autre contrainte. Enfin, malgré des émissions moindres, les rechargeables bénéficient du même bonus que les non rechargeables.

Les motorisations diesel encore majoritaires sur le marché de l'occasion

Si les motorisations essence dominent le marché des automobiles neuves depuis quelques années, ce n'est pas le cas pour les véhicules d'occasion : 60 % des véhicules d'occasion immatriculés roulent au diesel.

Définitions

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

Émissions moyennes théoriques : 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.

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. 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. Depuis 2018, seuls les véhicules électriques neufs bénéficient d'un bonus. En 2019, le malus s'applique dès 117 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. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français à partir du système d'immatriculation des véhicules 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 : [SDES - Service des Données et des Études Statistiques](#)

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

15 rue Arthur Ranc
BP 60539 - 86020 Poitiers CEDEX
Tél : 05 49 55 63 63 - Fax : 05 49 55 63 01

www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

Directrice de publication : Alice-Anne Médard

Rédacteur : Guy-François Lacan
Mission Connaissance et Analyse des Territoires
Pôle Observation Études et Statistiques

[Page internet liée au thème](#)

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

ISSN : 2607-8007