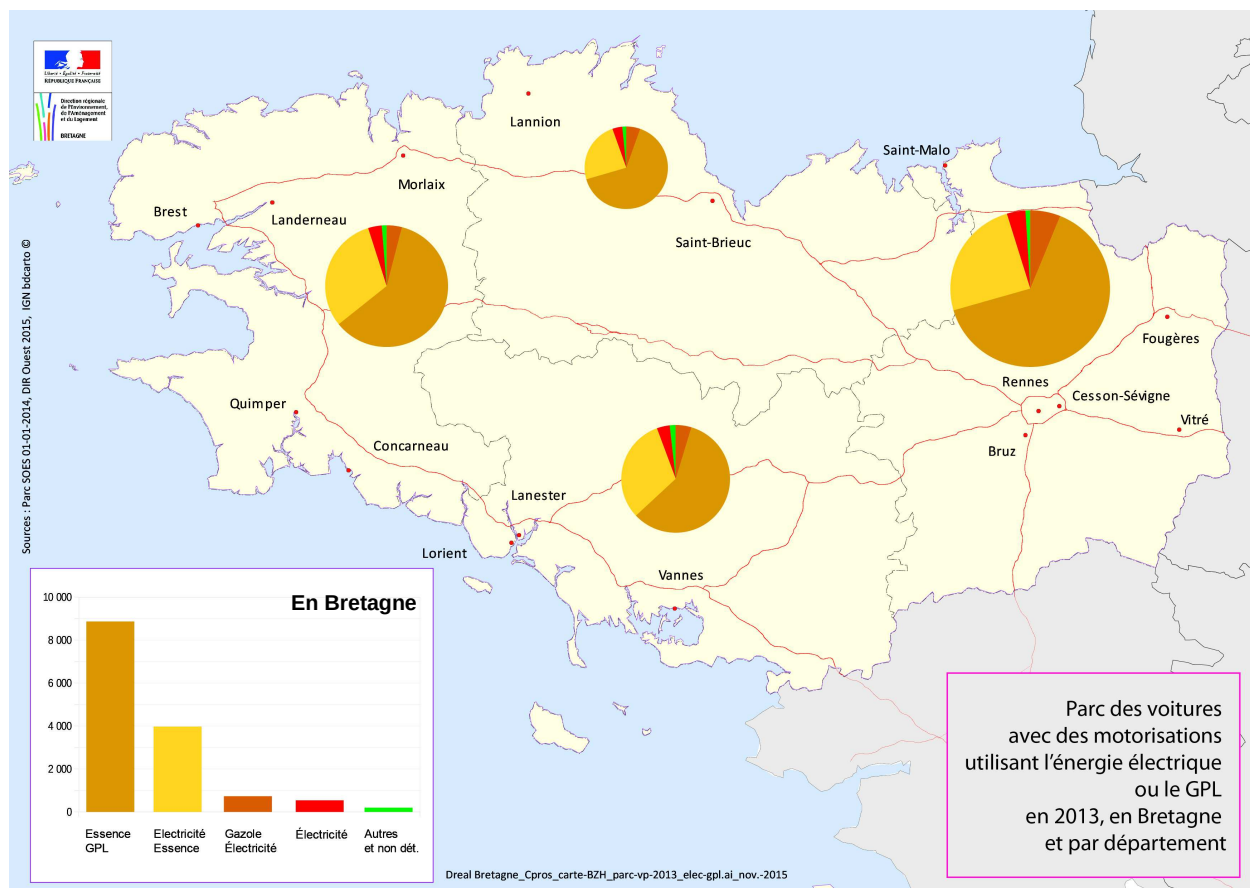


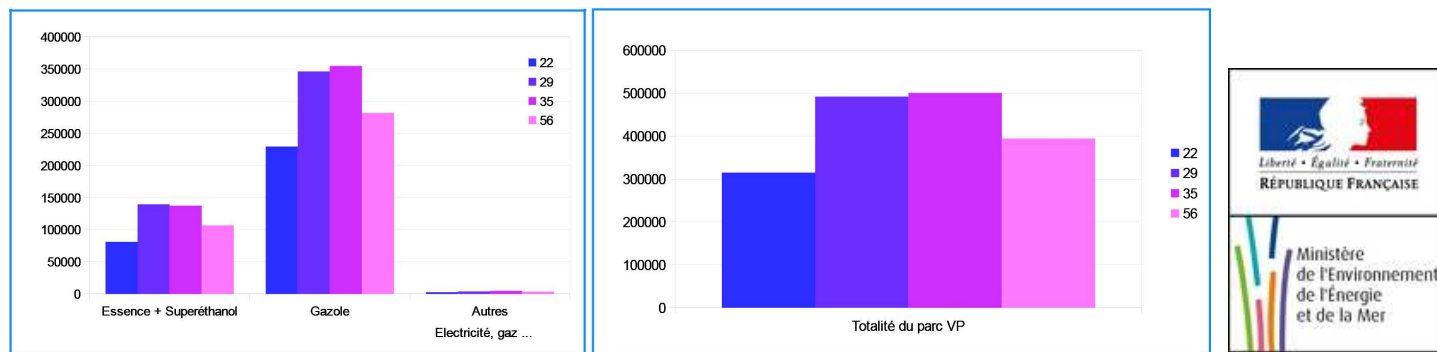
Les nouvelles motorisations en Bretagne en 2013

Place des véhicules avec des motorisations nouvelles (multi – bi-carburant – électrique) dans le parc des véhicules

17 mai 2016



Parc des voitures en 2013, en Bretagne - par département et motorisation



SOMMAIRE

1 – Résumé.....	2
2 – ÉTAT des lieux du parc de véhicules bretons.....	3
2.1 – Pour les voitures particulières.....	3
2.1.1 – Depuis 2011 vers un vieillissement du parc.....	3
2.1.2 – Vers des puissances fiscales de plus en plus faibles.....	4
2.1.3 – Les véhicules au diesel encore largement majoritaire mais avec une progression plus limitée.....	5
2.2 – Pour les camions et camionnettes.....	5
2.2.1 – Les camionnettes sont majoritairement équipées d'une motorisation diesel.....	5
2.2.2 – Essentiellement des « fourgons » et « dérivés de voiture » pour les camionnettes.....	6
3 – La place des nouvelles motorisations.....	6
3.1 – Les voitures particulières hybrides en progression.....	6
3.2 – Plus d'électrique pour les voitures et moins pour les camionnettes.....	7
3.3 – Moteurs électriques : une spécificité bretonne pour les camionnettes.....	7
Annexe	8
Normes euro et émissions de Gaz à Effet de Serre	

1 - Résumé

Avec 1,7 million de véhicules, soit 5,2 % du parc national, les voitures particulières représentent 82 % du parc de véhicules en Bretagne.

Pour ces véhicules, il y a un développement des motorisations nouvelles. Les voitures hybrides connaissent la progression la plus forte passant en 3 ans de 0,1 à 0,3 % du parc. Le nombre de véhicules tout électrique double en moyenne tous les ans depuis 2011. Par contre, la ni-carburant GPL ne semble pas se développer pour les voitures. En 4 ans, en Bretagne, sa part a fondu de 20 % soit 2 200 voitures de moins et passe de 0,7 % à 0,5 % du parc breton.

Pour autant, ce ne sont pas les nouvelles motorisations qui ont le plus d'impact sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). La diminution du nombre d'immatriculations a un impact important, ainsi que les caractéristiques de ces nouvelles immatriculations. Ces dernières concernent des véhicules de puissance fiscale plus faible.

En Bretagne, le reste du parc de véhicules est constitué à hauteur d'environ 18 % par les camions et camionnettes, et de 0,3 % par les autobus et autocars. Là aussi des avancées ont eu lieu pour des motorisations moins émettrices de GES.

2 - État des lieux du parc de véhicules

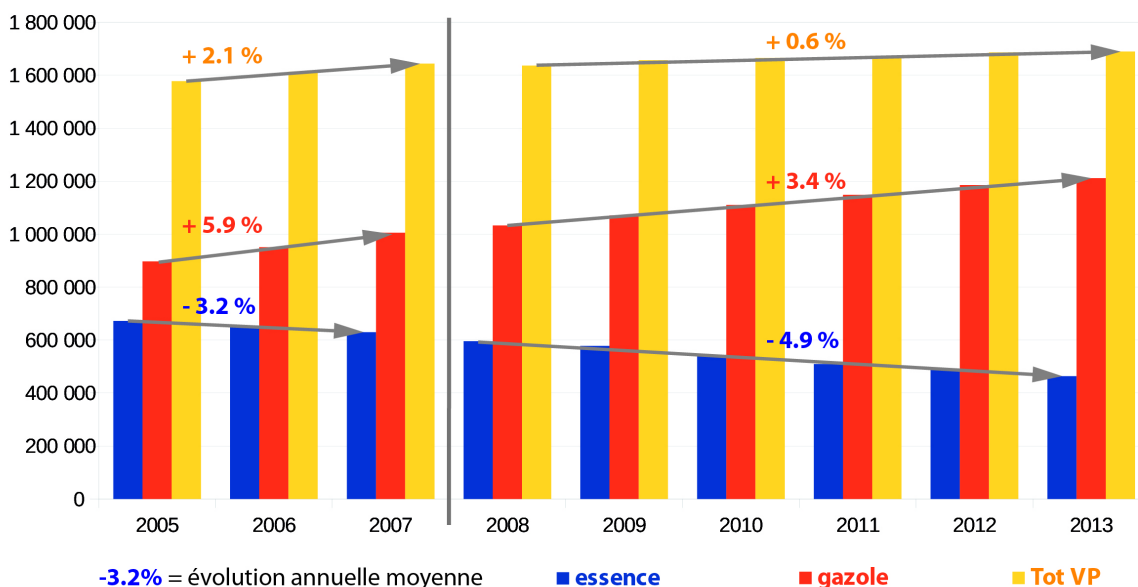
2.1 - Pour les voitures particulières

En France, d'après les chiffres de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), les ventes de véhicules particuliers (1 795 885 unités) ont connu une légère hausse en 2014 (+ 0.3 %). Malgré tout, le niveau des ventes reste encore bas.¹

L'année 2008 a marqué une rupture dans l'évolution du parc automobile dont la croissance annuelle moyenne française passe brusquement de +1,5 % /an à +0,7 % sous l'effet de la crise.

En Bretagne, la rupture de 2008 a été plus prononcée qu'en France puisque la croissance est passée de +2,1 % à +0,6 %.

Évolution du parc de voitures particulières en Bretagne de 2005 à 2013



2.1.1 - Depuis 2011 vers un vieillissement du parc

En France le parc a vieilli suite à la suppression de la prime à la casse (janvier 2011). Depuis 2011, le nombre de véhicules de moins de 4 ans baisse de 10 % (- 683 000 véhicules). Dans le même temps, le nombre de voitures de plus de 11 ans augmente de 7,4 %. Cela représente environ 720 000 véhicules en plus.

En Bretagne on constate un phénomène analogue. Le nombre de voitures de moins de 4 ans baisse en 3 ans de 13,7 % (- 44 500 voitures). Les voitures de moins de 4 ans ont atteint un sommet en 2011 où elles représentaient près de 20 % du parc breton. Depuis cette date, leur nombre décroît progressivement (- 2,9 points en 2 ans). Dans le même temps, le nombre de voitures de 11 à 15 ans augmente de plus de 6 % soit 32 300 voitures.

¹ Évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques – Véhicules particuliers neufs vendus en France – ADEME édition 2015

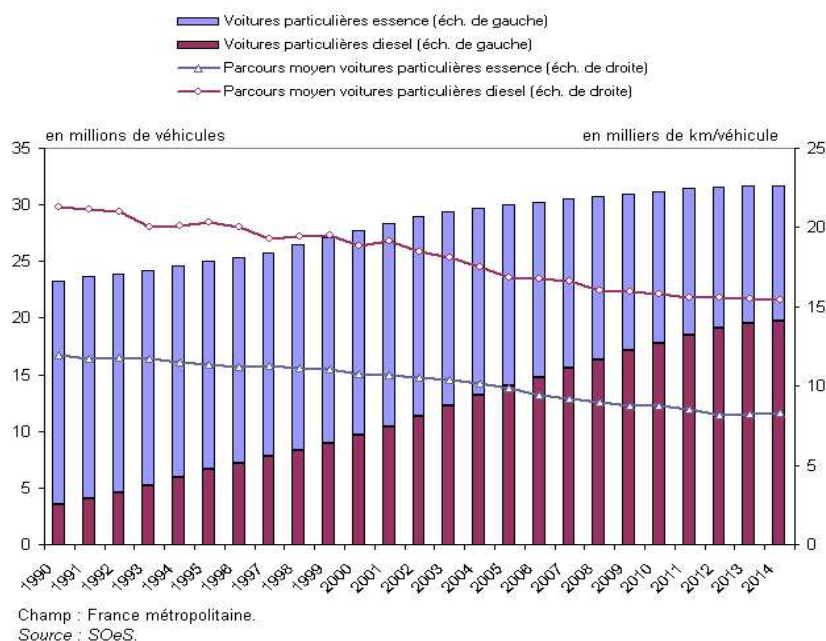
En 2011, plus de la moitié du parc breton de voitures particulières (52,7 %) a plus de 8 ans et 32 % plus de 10 ans. Trois ans plus tard, cette proportion atteint 54 % pour les voitures de plus de 8 ans. Cette même année, la part des véhicules de plus de 10 ans atteint sa valeur la plus forte depuis 2007 (33,5 %).

2.1.2 - Vers des puissances fiscales de plus en plus faibles

En France en 2013, les voitures de puissance fiscale inférieure à 7 CV représentent 74 % du parc dont plus de la moitié concerne des puissances administratives de moins de 6 CV. Les voitures de faible puissance fiscale prennent de plus en plus de place dans le parc. Entre 2003 et 2008, la part des voitures de moins de 6cv augmente d'1 point. Entre 2008 et 2013, elle évolue de + 7 points.

En Bretagne, en 2011, le constat est le même qu'au niveau national mais un peu moins prononcé. Une majorité des voitures a une puissance fiscale inférieure à 7 CV. (71,7 %) dont près de la moitié a une puissance fiscale inférieure à 6 CV. Par contre et de même qu'au niveau national, cette proportion se renforce régulièrement et passe en 2013 à

Parc et parcours moyen de voitures particulières en 2014



72,2 %. Ce phénomène s'accélère là aussi. Sur 6 ans, de 2008 à 2013 la part des voitures de moins de 6 CV. progresse de + 4,9 points. Cette dynamique est due essentiellement à l'évolution annuelle moyenne (+ 2,5 %) du nombre de véhicules de plus faible cylindrée (de 1 à 4 CV.). À contrario, le poids des 7 CV. diminue régulièrement. Entre 2008 et 2013, il perd 5,6 points et sa valeur en 2013 devient la moitié de celle de 2005. Cependant, si le parc de véhicules à faible puissance fiscale s'accroît, on note aussi d'une façon plus limitée comme dans le parc français, une augmentation du nombre de voitures de 12 CV. et plus et de leur part régulièrement croissante dans le parc. Depuis 2011, pour le parc breton, ce sont en 3 ans environ 3 400 voitures de plus.

2.1.3 - Les véhicules au diesel encore largement majoritaires mais avec une progression plus limitée

Energie	22	29	35	56	Bzh	France
Gazole	229 265	345 936	354 562	281 389	1 211 152	22 032 788
Essence + Superéthanol	80 862	139 231	137 114	106 478	463 685	9 879 504
Essence-GPL	1 633	2 232	3 059	1 943	8 867	181 198
Electricité-Essence	606	1 145	1 175	1 044	3 970	102 349
Gazole-électricité	136	148	290	155	729	24 599
Electricité	97	133	179	128	537	17 437
Autres et non dét.	39	48	46	59	192	5 951
Total 2013	312 638	488 873	496 425	391 196	1 689 132	32 243 826

Source : SOES RSVERO

En France, le parc total diminue en 2008 (-1,06 %) et affecte surtout les voitures fonctionnant à l'essence.

La baisse du parc total est moins élevée en Bretagne (- 0,45 %) du fait notamment d'un taux de motorisation diesel plus élevé (+ 4 points). L'évolution des prix de ventes de produits pétroliers et particulièrement du gazole en Bretagne conforte cette évolution. De même, la chute des ventes de ce carburant coïncide avec la crise de 2008.



2.2 - Pour les camions et camionnettes

2.2.1 - Les camions et les camionnettes sont majoritairement équipés d'une motorisation diesel

En France, le nombre de camions et camionnettes avoisine les 6,4 millions de véhicules en 2013 dont 5,2 % de camions. Une grosse majorité des camions et camionnettes (96,7 %) fonctionne au diesel. L'essence n'en équipe que 2,6 % et le GNV et l'électrique à peine 0,5 %.

En Bretagne, le nombre de camions est de 19 000 véhicules dont 2 300 à température dirigée. Le parc des camions en Bretagne représente 5,7 % du parc français de camions. Comme en France, le poids des camionnettes est prépondérant (94,5 %) dans le parc de

camions camionnettes. Les motorisations autres que diesel y sont encore moins représentées qu'en France : essence 2,3 %, GNV et électrique 0,2 %.

2.2.2 - Essentiellement des « fourgons » et « dérivés de voiture » pour les camionnettes

En France, les fourgons constituent la majorité des camionnettes (70,6 %). Les dérivés de voitures représentent 23 % des camionnettes. Les bennes équipent 26 % du parc de camions et les fourgons en occupent 30,6 % dont 10 % à température dirigée.

On retrouve en Bretagne en 2013 les mêmes caractéristiques. Le parc des camionnettes est constitué à 70 % de fourgons (70 %) et à 24 % de fourgonnettes. Les bennes équipent 23 % des camions et seulement 3 % des camionnettes. Les plateaux se retrouvent plus souvent parmi les camions (12 %) que les camionnettes (2 %). Les bâchés se retrouvent essentiellement parmi les camions (autour de 7 %).

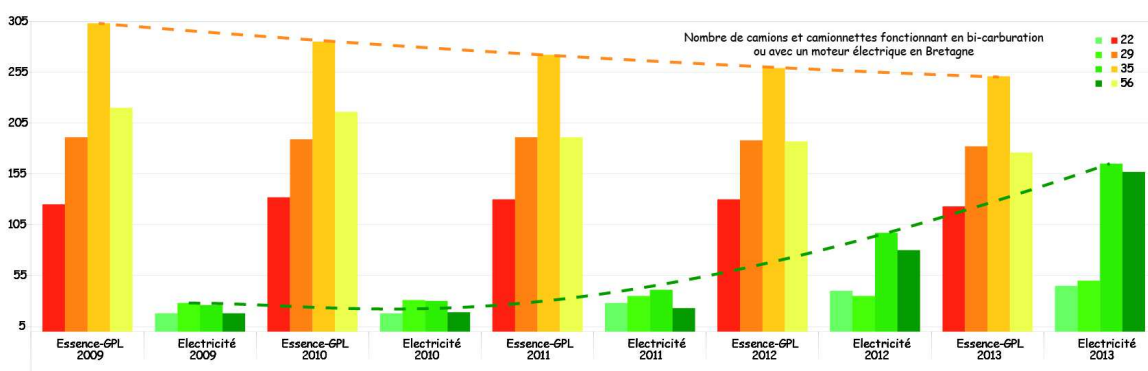
3 - La place des nouvelles motorisations

À côté de la démarche visant à substituer à l'essence et au gazole de l'éthanol ou du gaz, l'évolution des motorisations a contribué à réduire l'impact négatif du parc de véhicules sur l'environnement.

3.1 - Les voitures particulières hybrides en progression

Les véhicules hybrides associent un moteur thermique et une machine électrique. Le moteur thermique peut jouer deux rôles simultanés : propulser le véhicule et/ou recharger les batteries par sa génératrice. Les véhicules hybrides offrent une meilleure efficacité énergétique et émettent moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule traditionnel comparable.

Les volumes sont encore très faibles. En France, les hybrides représentent 0,4 % du parc de voitures particulières dont 80 % avec des moteurs à essence. L'intégration des données hybrides dans le parc en France date de 2010 pour les motorisations essence et de 2011 pour les diesels.



En Bretagne, les hybrides représentent une part du parc de voitures particulières moins importante qu'en France (0,28 %) mais avec une présence des motorisations essence plus marquée (84 %). En 2013 le parc breton comprend 3 970 voitures hybrides essence et 729 hybrides gazole. Le département de l'Ille-et-Vilaine est en tête avec le Finistère pour les hybrides essence, chacun ayant 29 % de ce parc. Pour les hybrides gazole l'Ille-et-Vilaine est largement en tête avec 40 % du parc.

3.2 - Plus d'électrique pour les voitures et moins pour les camionnettes

Les véhicules entièrement électriques sont équipés d'un moteur électrique et d'une batterie qui est rechargée à partir de l'électricité du réseau. Les véhicules tout électrique disponibles sur le marché disposent d'une autonomie de l'ordre de 100 km. Ils répondent plutôt aux besoins habituels de déplacements en milieu urbain. Ils fonctionnent sans émettre de gaz à effet de serre.

Les motorisations électriques ont eu du mal à s'imposer. De 2005 à 2010, l'évolution annuelle moyenne est même négative en France (-1,6 %). La proportion actuelle de voitures électriques est encore faible (0,05 %) par contre, le volume de voitures électriques progresse nettement à partir de 2011 à raison de 95 % d'évolution annuelle moyenne.

Le parc de voitures électriques en Bretagne est resté quasiment stationnaire de 2005 à 2010. Sa progression à partir de 2011 est deux fois plus forte qu'en France. Malgré tout, la part de ce type de motorisation reste faible (0,03 % en 2013). En Bretagne comme en France, le nombre de camions et camionnettes électriques est faible. En 2013, il y a 417 camions et camionnettes électriques en Bretagne.

3.3 - Moteurs électriques : une spécificité bretonne pour les camionnettes

En France, le parc de voitures fonctionnant en ni-carburant (essence et GPL), est en augmentation (+ 29,5 %) sur 2008-2012. Depuis le 1^{er} janvier 2012, le parc décroît. Au cours des années 2012 et 2013, il a baissé de plus de 16 % (- 35 000 véh.). Cette baisse est à relativiser du fait du ralentissement général de la croissance du parc de voitures.

En Bretagne, le parc de voitures fonctionnant en ni-carburant essence et GPL connaît la même évolution qu'en France avec certaines disparités suivant les départements. Depuis le 1^{er} janvier 2011, les Côtes d'Armor ont perdu le quart de leur effectif de ce type de voitures (- 539), l'Ille-et-Vilaine 21 % (- 823), le Morbihan 18 % (- 438) et le Finistère 15 % (- 407). Les filières Gaz de Pétrole Liquéfié-carburant et Gaz Naturel-Véhicule restent fragiles pour les voitures.

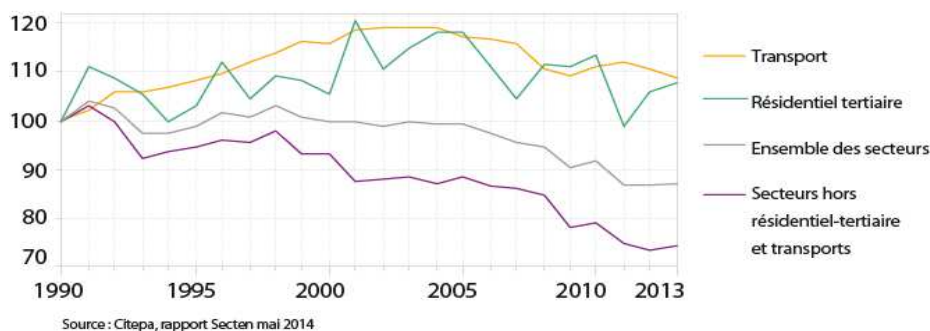
Pour les camions et camionnettes, les moteurs électriques se développent de plus en plus fortement. Depuis 2009, en Bretagne, ce sont pas moins de 327 nouvelles immatriculations dont la moitié sur la dernière année. A contrario, ceux fonctionnant en bicarburant avec des motorisations essence ont perdu près de 13 % depuis 2009. L'évolution est plus forte en Bretagne qu'en France. En 2013, le parc breton de poids lourds et camionnettes fonctionnant avec des moteurs électriques est de 403 véhicules soit 4,6 fois plus qu'en 2009. En France, en 2013, il y en a 13 834 soit environ 3 fois plus qu'en 2009.

Annexe – Normes euro et émissions de GES

Applicables aux poids lourds depuis 1990, les normes d'émission Euro fixent les limites maximales de rejets de gaz polluants. Cet ensemble de normes européennes, de plus en plus strict, s'applique aux poids lourds neufs, l'objectif étant de limiter la pollution atmosphérique due au transport routier. Ce cadre de normes Euro va de pair avec la lutte contre les gaz à effet de serre (CO² notamment) responsables du réchauffement climatique. Le secteur du transport depuis le début des années 2000 tend à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Concernant la norme Euro6, les constructeurs ont l'obligation de garantir pendant 7ans les performances ci-dessous précisées.

Nom de la norme EURO	Texte de référence (directive)	Date de mise en application (tous types)	Oxyde d'azote NOx (g/kWh)	Monoxyde de carbone CO (g/kWh)	Hydrocarbures HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
EURO 0	88/77	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
EURO I	91/542 (A)	01-10-1993	9,0	4,9	1,23	0,36
EURO II	91/542 (B)	01-10-1996	7,0	4,0	1,10	0,15
EURO III	1999/96	01-10-2001	5,0	2,1	0,66	0,13
EURO IV	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
EURO V	1999/96	01-10-2009	2,0	1,5	0,46	0,02
EURO VI	Règlement (CE) n°595/2009	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

Émissions françaises de GES depuis 1990
Indice base 100 en 1990



Pour plus d'information sur le parc des véhicules, consultez :

- le site du Commissariat général au Développement durable du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie :
[http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/parcs.html?tx_ttnews\[tt_news\]=23872&cHash=de531d5c8b759418a618b7bbad6be7c6](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/parcs.html?tx_ttnews[tt_news]=23872&cHash=de531d5c8b759418a618b7bbad6be7c6)

- le site de l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne
<http://www.observatoire-transports-bretagne.fr/immatriculations-et-parc-r62.html>

Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
BRETAGNE

10 rue Maurice Fabre – CS 96515
35065 Rennes Cedex
Tél : 33 (02) 99 33 45 55
Fax : 33 (02) 99 33 44 33

