

Un parc automobile ancien et toujours à dominante diesel

Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté • n° 93 • Janvier 2022



Le parc automobile de Bourgogne-Franche-Comté est composé d'un peu plus de 2 millions de véhicules. En raison de son peuplement relativement faible, la région possède l'un des parcs les plus modestes de France. Les habitants y sont cependant parmi les mieux équipés du pays, avec en moyenne 786 véhicules pour 1 000 adultes. Dans les territoires urbains, où existe une offre alternative, les ménages détiennent moins souvent de voitures. Dans le rural, les véhicules à motorisation diesel sont particulièrement répandus. La part de véhicules diesel recule mais résiste mieux dans la région qu'en France métropolitaine et continue à dominer le parc automobile. Les motorisations moins polluantes, comme l'électrique ou l'hybride, progressent rapidement, mais ne représentent actuellement que 1 % du parc de la région.

Au 1^{er} janvier 2021, 2 058 000 véhicules sont en circulation en Bourgogne-Franche-Comté ► **sources**. Compté tenu du poids démographique de la région, ce parc est l'un des plus modestes de France métropolitaine devant la Corse et le Centre-Val de Loire. Il est composé de 1 752 900 **véhicules particuliers**, 272 900 utilitaires légers, 28 200 poids lourds et 4 000 autobus et autocars.

Le nombre de véhicules particuliers en Bourgogne-Franche-Comté a augmenté de 6,0 % entre 2011 et 2021, à comparer à 9,4 % pour la France métropolitaine ► **figure 1**. Il s'agit de la plus faible progression des 13 régions métropolitaines. Elle s'explique par la démographie atone de la région. La population de Bourgogne-Franche-Comté s'est tout juste maintenue en dix ans. Entre 2011 et 2019, le nombre d'immatriculations de véhicules particuliers neufs baisse de 16 % alors qu'il croît de 1 % en France métropolitaine. Ces évolutions

expliquent en partie l'ancienneté du parc automobile régional, la moitié des véhicules particuliers ayant au moins 10 ans.

Globalement, l'évolution des **vignettes « Crit'Air »**, qui classent les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes, montre que le parc automobile est moins polluant que par le passé alors qu'il évolue vers des véhicules de plus forte puissance fiscale.

La motorisation diesel prédomine toujours

Les véhicules diesel sont très répandus en Bourgogne-Franche-Comté. Ils représentent 60 % des véhicules particuliers de la région. Elle fait partie des cinq régions qui utilisent le plus le gazole. Cette prépondérance des véhicules diesel explique une très forte proportion de vignettes « Crit'Air » de niveau 4, 5 et

► 1. Caractéristiques du parc de véhicules particuliers au 1^{er} janvier 2021

| | Bourgogne-Franche-Comté | France métropolitaine |
|---|-------------------------|-----------------------|
| Nombre de véhicules particuliers | 1 752 900 | 37 449 500 |
| Évolution 2011-2021 (%) | 6,0 | 9,4 |
| Taux d'équipement pour 1 000 adultes ¹ | 786 | 736 |
| Part (%) ayant... | plus de 10 ans | 50 |
| | moins de 5 ans | 25 |
| Part (%) motorisés... | au gazole | 60 |
| | à l'électricité | 0,5 |
| Part (%) ayant une classe environnementale ² ... | « polluante » | 16 |
| | « propre » | 23 |

¹ Nombre de véhicules particuliers rapporté au nombre de personnes de 18 ans ou plus.

² Les véhicules ayant une vignette Crit'Air « 4 », « 5 » ou « non classée » sont considérés comme les plus polluants, ceux ayant une vignette Crit'Air « 1 » ou « E » comme les plus « propres ».

Sources : SDES ; Insee, recensement de la population 2018

En partenariat avec :



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ**

Liberté
Égalité
Fraternité

« non classées », 16 % en Bourgogne-Franche-Comté et 14 % en France métropolitaine. En effet, le diesel est considéré comme plus polluant car, à génération équivalente, une voiture diesel aura une vignette moins favorable qu'une voiture essence.

Même si entre 2011 et 2021, la part du diesel recule dans la région, elle le fait nettement moins qu'en métropole, - 1,2 point contre - 2,7. À l'inverse, la part de l'essence gagne 0,7 point et celles des motorisations moins polluantes, comme l'électrique ou l'hybride, progressent de 0,5 point. Néanmoins, ces motorisations *a priori* plus respectueuses de l'environnement ne représentent que 1 % du parc automobile régional avec 20 100 véhicules au 1^{er} janvier 2021. Bien que leur part augmente au fil des années, les véhicules moins polluants constituent une minorité des nouvelles immatriculations.

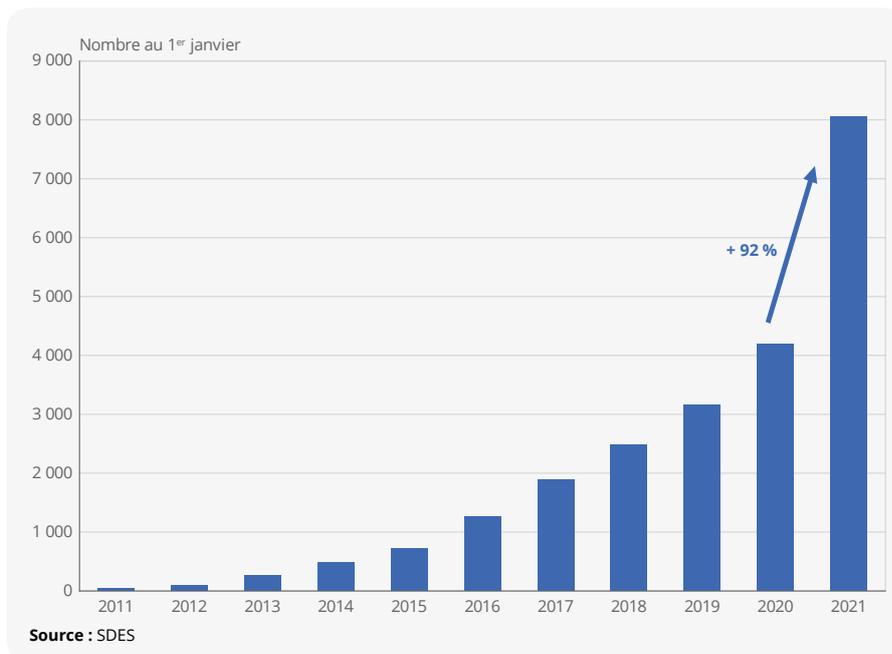
En outre, poussés par la législation, les constructeurs ont progressé dans la conception de modèles plus respectueux des règles environnementales, contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air. Ainsi, 19 % des véhicules neufs émettent moins de 100 g de CO₂ par km en 2019 alors qu'ils étaient 4 % en 2011. Néanmoins, le remplacement d'un véhicule ancien par un modèle plus récent a également un impact environnemental, il engendre une consommation d'énergie pour recycler les pièces du premier et fabriquer le second.

L'électrique peine à se développer

Le moteur électrique se distingue plus particulièrement parmi les véhicules les moins polluants. En 2011, le parc électrique régional était quasi inexistant. Il atteint 8 000 véhicules en 2021

► **figure 2.** L'année 2020, marquée par la pandémie de Covid-19, connaît à elle-seule un doublement du nombre de voitures électriques en circulation dans la région. Plusieurs raisons peuvent expliquer l'attrait de l'électrique. L'opinion publique est tout d'abord plus réceptive aux problèmes environnementaux et l'industrie automobile a orienté sa stratégie de long terme vers l'électrique. Il en résulte une offre de véhicules de plus en plus performants avec une autonomie accrue. Les pouvoirs publics poussent aussi vers ce mode de propulsion au travers des normes antipollution de plus en plus contraignantes. Les taxes sur les énergies fossiles, principalement sur le diesel, augmentent progressivement depuis 2015, notamment avec l'instauration de la taxe carbone. Cependant, cette tendance a été interrompue par le mouvement des gilets jaunes qui a entraîné le gel de la hausse de ces taxes. La France a légiféré pour arrêter la production de véhicules thermiques d'ici 2040.

► 2. Nombre de véhicules particuliers électriques ou à hydrogène en circulation en Bourgogne-Franche-Comté



Le véhicule électrique a plusieurs avantages. Cette énergie plus « verte » coûte moins cher que les énergies fossiles, à distance parcourue égale. Les coûts d'entretien d'un moteur électrique sont aussi moins élevés et les pièces en mouvements susceptibles de s'user sont moins nombreuses. En outre, depuis 2015, les pouvoirs publics versent des aides, comme le bonus écologique et les primes à la conversion, pour diminuer le coût d'achat. Le développement de l'électrique se heurte toutefois à plusieurs freins. Malgré les aides, le prix d'achat d'une voiture électrique reste toujours significativement supérieur à celui d'une voiture thermique. De plus, il est difficile de développer un parc électrique dans une région rurale comme la Bourgogne-Franche-Comté. Les distances de déplacement sont souvent longues et moins propices aux voitures électriques dont l'autonomie reste relativement limitée. De plus, le déploiement d'un réseau de bornes de recharge est long et coûteux à développer sur les territoires vastes où les automobilistes sont dispersés.

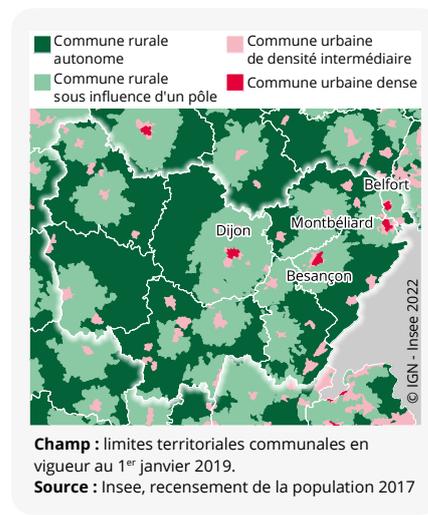
La plupart des ménages disposent d'un véhicule

Près de 86 % des ménages de Bourgogne-Franche-Comté disposent d'une voiture et 39 % en ont même deux ou plus. Notre société s'est en partie organisée autour de la voiture avec la construction de réseaux routiers denses autour et vers les grandes villes. Ce développement a favorisé l'étalement urbain et l'implantation de grandes zones

d'activités, notamment commerciales en périphérie des villes.

La voiture est le mode de transport privilégié des habitants de la région pour leurs déplacements. Huit actifs bourguignons-francs-comtois occupés sur dix l'utilisent pour aller au travail. On compte 786 véhicules particuliers pour 1 000 adultes dans la région et 736 en France métropolitaine. La région figure parmi les plus équipées avec la Nouvelle-Aquitaine (797), la Bretagne (789) et le Centre-Val de Loire (789). Par opposition, les Franciliens sont les moins équipés (579). Ce taux d'équipement en Bourgogne-Franche-Comté s'explique par sa forte ruralité ► **figure 3.** L'éloignement des emplois, des services et des équipements dans l'espace rural rend l'usage de la

► 3. Répartition des communes de Bourgogne-Franche-Comté selon leur densité



voiture indispensable pour s'insérer socialement. Cela est d'autant plus vrai que l'offre de transport en commun y est rare en dehors des grandes villes. Or, 58 % des véhicules particuliers de la région sont immatriculés en milieu rural, mais seulement 38 % en France métropolitaine. En Bourgogne-Franche-Comté, les habitants des zones rurales disposent de 842 véhicules pour 1 000 adultes, et de 720 dans les **espaces urbains** ► **figure 4**.

Des ménages moins équipés de véhicules dans les territoires urbains

Les ménages vivant en milieu urbain sont moins équipés en automobiles, 15,5 % des citoyens n'ont pas de voiture au sein de leur foyer. C'est le cas uniquement de 5,6 % des ménages dans le rural. La tendance est la même quelle que soit la situation des adultes du ménage (actifs en emploi, chômeurs, retraités, étudiants, personnes au foyer) et la catégorie socio-professionnelle des actifs en emploi. C'est encore plus vrai dans les grandes villes de la région ► **figure 5**. Les habitants de Dijon Métropole et Grand Besançon Métropole ont respectivement 654 et 718 véhicules pour 1 000 adultes. La concentration d'habitants, d'emplois et d'équipements ne justifie pas forcément la possession d'une voiture. L'extension des zones piétonnes, le manque de places de parkings, le prix du stationnement dissuadent les citoyens d'acquiescer une voiture. De plus, l'automobile se voit concurrencer par les transports en commun et les modes doux comme le vélo ou la trottinette. Enfin, une forte part des adultes résidant dans les grandes villes sont des étudiants. Le parc automobile urbain se distingue, par ailleurs, par la plus forte présence de motorisation essence. Les distances annuelles parcourues y sont plus courtes, le diesel est ainsi moins avantageux financièrement. À titre d'exemple le Territoire de Belfort, qui est très urbanisé, est le département de la région où les véhicules utilisent le moins le gazole, 55 % des véhicules sont des diesels. Le parc y est ainsi le moins polluant des territoires urbains de la région. Les véhicules électriques ou à hydrogène sont cependant rares dans les villes puisqu'ils ne représentent que 0,5 % de l'ensemble des véhicules.

Davantage de véhicules diesel dans le rural

Dans le rural, la voiture est souvent indispensable dans la vie quotidienne, et les ménages en sont ainsi fortement équipés. C'est particulièrement le

► 4. Caractéristiques du parc de véhicules particuliers au 1^{er} janvier 2021 en Bourgogne-Franche-Comté

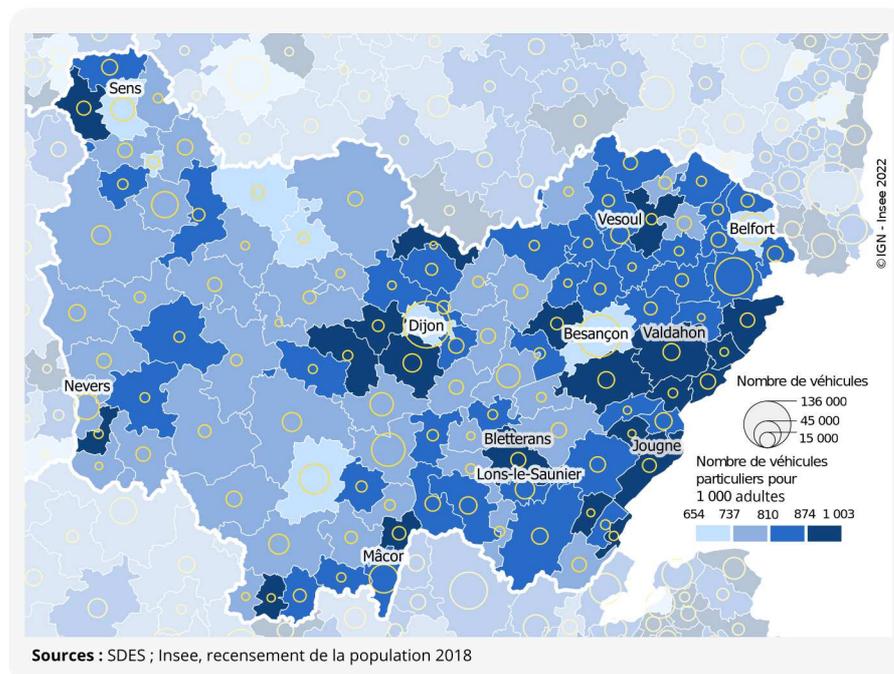
| | Bourgogne-Franche-Comté | dans l'urbain | Dont : dans le rural sous influence | dans le rural autonome |
|---|-------------------------|---------------|-------------------------------------|------------------------|
| Nombre de véhicules particuliers | 1 752 900 | 733 400 | 554 100 | 465 400 |
| Taux d'équipement pour 1 000 adultes ¹ | 786 | 720 | 857 | 824 |
| Part (%) motorisés... au gazole | 60 | 55 | 63 | 65 |
| à l'électricité | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,3 |
| Part (%) ayant une classe environnementale ² ... « polluante » | 16 | 14 | 17 | 18 |
| « propre » | 23 | 27 | 21 | 18 |

1 Nombre de véhicules particuliers rapporté au nombre de personnes de 18 ans ou plus.

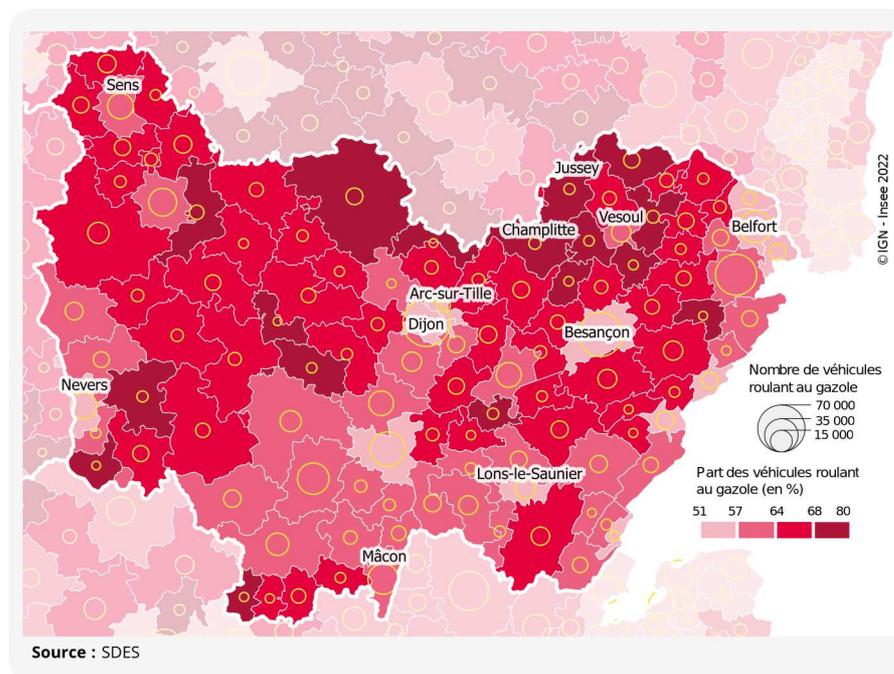
2 Les véhicules ayant une vignette Crit'Air « 4 », « 5 » ou « non classée » sont considérés comme les plus polluants, ceux ayant une vignette Crit'Air « 1 » ou « E » comme les plus « propres ».

Sources : SDES ; Insee, recensement de la population 2018

► 5. Densité de véhicules particuliers par intercommunalité au 1^{er} janvier 2021



► 6. Nombre et part de véhicules roulant au gazole par intercommunalité au 1^{er} janvier 2021



cas dans le rural sous influence d'un pôle, où habitent de nombreux actifs devant se rendre dans ce pôle pour travailler. Ils disposent de 857 véhicules pour 1 000 adultes. Aussi, les habitants de l'intercommunalité de Bletterans, au nord de Lons-le-Saunier, sont très équipés avec 922 voitures pour 1 000 adultes. Il en va de même des territoires proches de la Suisse, où vont travailler de nombreux frontaliers. L'intercommunalité de Valdahon affiche par exemple 914 voitures pour 1 000 adultes.

Les véhicules en zone rurale roulent davantage au gazole et sont les plus polluants de la région ► **figure 6**. C'est une motorisation intéressante quand les distances à parcourir sont longues. La Haute-Saône est le département de la région dans lequel ce carburant est le plus utilisé, 66 %. Par ailleurs, les véhicules les plus anciens de Bourgogne-Franche-Comté, ceux qui sont « non classés » dans la grille Crit'Air, sont immatriculés pour plus des deux tiers en zone rurale. À l'inverse, l'espace rural compte

relativement moins de véhicules électriques ou à hydrogène. Le parc semble s'y renouveler moins vite, notamment dans les territoires où la proportion de personnes âgées est importante et dans ceux où les niveaux de vie peuvent être un frein à l'acquisition de nouveaux véhicules. Les intercommunalités du nord de la Haute-Saône, où la population présente ce profil, disposent d'un parc relativement ancien. Près d'un quart des véhicules ont une classe environnementale « plus polluante » et sept sur dix roulent au gazole. ●

► Encadré 1 - Les véhicules utilitaires légers roulent pratiquement tous au gazole

Les véhicules utilitaires légers représentent, comme au niveau national, 13 % du parc de véhicules de Bourgogne-Franche-Comté. Plus des trois quarts sont des camionnettes et près de la moitié sont détenus par des entreprises. Ils sont considérés comme plus polluants car 27 % d'entre eux ont une vignette critère 4, 5 ou « non classée », pour 16 % des véhicules particuliers. Ce parc est un peu plus ancien : 28 % ont au moins 15 ans (26 % pour les véhicules particuliers). Ils sont plus souvent équipés d'une motorisation diesel, 95 %, alors qu'elle n'est que de 60 % pour les particuliers. L'offre presque exclusivement diesel des véhicules utilitaires explique cette forte proportion.

► Encadré 2 - La production automobile peine à reprendre en 2021

En 2020, la pandémie de la Covid-19 a entraîné une chute de la demande, mais surtout, la production a été affectée par les fermetures d'usines. De mars à décembre 2020, les immatriculations de véhicules neufs en Bourgogne-Franche-Comté sont en baisse de 27 % par rapport à la même période de 2019. De mai à septembre 2021, elles sont toujours en deçà de 27 % par rapport au niveau de 2019.

La production peine à reprendre en 2021 en raison de la pénurie de matières premières et de semi-conducteurs. Les délais de livraison de véhicules neufs s'allongent, ce qui inciterait les clients à davantage se tourner vers le marché de l'occasion. Ce phénomène serait également porté par la forte augmentation du prix du véhicule moyen neuf qui aurait augmenté de plus de 7 000 euros entre 2010 et 2021 selon l'Argus. L'introduction croissante de composants électroniques et de normes de sécurité de plus en plus strictes alourdissent également la facture.

► Définitions

Dans le **répertoire des véhicules routiers** du ministère de la Transition écologique, un véhicule est considéré en circulation s'il a été **immatriculé**, qu'**aucune opération de sortie de parc** n'a été déclarée à l'Agence nationale des titres sécurisés et que le véhicule est à jour de son contrôle technique.

Un **véhicule particulier** est une automobile autre qu'un motorcycle, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises égal au maximum à neuf. En Bourgogne-Franche-Comté, 94 % des véhicules particuliers sont détenus par des personnes physiques et 6 % par des personnes morales (entreprises, associations, etc.). Les véhicules auxquels la banquette arrière et les points d'ancrage de ceinture ont été retirés, afin d'avoir une plus grande capacité de transport, sont classés parmi les **véhicules utilitaires légers** (camionnettes, ambulances, food-trucks, petits engins de chantiers ou de maintenance de voirie, etc.).

Le **certificat qualité de l'air, Crit'Air**, est une vignette qui indique la classe environnementale du véhicule. Elle dépend du type de véhicule, de sa motorisation et de la norme européenne d'émissions polluantes qu'il respecte. Les véhicules non classés sont les plus polluants, ceux ayant une classe « E » sont les plus propres (véhicules électriques ou à hydrogène). Les autres s'échelonnent du Crit'Air « 1 » (les moins polluants) à « 5 » (les plus polluants).

L'**espace urbain** comprend les communes denses en population ou de densité intermédiaire selon la grille communale de densité. L'**espace rural** comprend les communes rurales autonomes peu et très peu denses ainsi que les communes rurales sous faible et forte influence d'un pôle. Cf <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5039991>.

Nicolas Bourgain, David Brion,
Caroline Desnoyers (Insee)

Retrouvez plus de données en
téléchargement sur www.insee.fr

► Sources

Cette étude utilise les données sur le parc automobile français au 1^{er} janvier 2021 du ministère de la Transition écologique. Elle comptabilise les véhicules selon le genre, l'énergie, la vignette Crit'Air, la région, le département, la commune, l'âge, l'activité de l'utilisateur et le poids total autorisé en charge.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021?rubrique=58&dossier=1347>

► Pour en savoir plus

- **Logeais C., Loones F.**, « Bourgogne-Franche-Comté : première région rurale de France », *Insee Flash Bourgogne-Franche-Comté* n° 123, avril 2021.
- **Lèbre P-S., Bordet-Gaudin R.**, « Un quart des jeunes vivent dans des territoires distants des services favorisant leur insertion sociale et professionnelle », *Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté* n° 27, février 2018.
- « 38,2 millions de voitures en circulation en France », Ministère de la Transition écologique, *Données et études statistiques*, septembre 2020.
- « Voiture Moyenne 2020. Plus petite mais chère », *L'Argus*, juillet 2021.

