

Mutations et inertie du parc automobile francilien



Si les voitures d'aujourd'hui n'ont plus grand chose à voir avec celles d'hier, il faudra longtemps pour effacer l'empreinte des générations précédentes. Après des années de progression des véhicules diesel, un nouveau cycle d'évolution du parc semble s'amorcer.

Selon les données officielles issues des immatriculations, le parc automobile particulier francilien comptait un peu plus de 5,6 millions de voitures au 1^{er} mai 2010. Ce chiffre, qui prend en compte l'ensemble des véhicules immatriculés appartenant aux ménages, peut également inclure, dans les cas où la régularisation administrative n'a pas été effectuée⁽¹⁾, certains véhicules hors d'usage, détruits ou sortis du territoire national. Selon les

données du recensement général de la population de 2006, les ménages franciliens déclaraient posséder environ 4,5 millions de voitures. Le parc régional roulant actuel se situe donc entre ces deux chiffres, probablement un peu au-dessus de 5 millions, la source administrative étant plus récente et plus précise que les données déclaratives du recensement.

En Île-de-France, un quart des voitures a moins de cinq ans, la moitié moins de dix ans et les

trois quarts moins de quinze ans. Le parc se renouvelle donc d'environ un quart tous les cinq ans. À l'exception des véhicules les plus anciens, il faut environ vingt ans pour atteindre un renouvellement quasi intégral.

Le diesel en passe de détrôner l'essence

Aujourd'hui, la voiture type des ménages franciliens est une berline (74 %), d'occasion⁽²⁾, de moins de dix ans (53 %), disposant de cinq places assises (82 %), d'une puissance comprise entre 60 et 100 chevaux (45 %), propulsée par traction avant (90 %) et roulant à l'essence (54 %, contre 45 % au gazole).

Parmi ces caractéristiques, certaines évoluent, principalement

le type d'énergie utilisée. Les véhicules de plus de dix ans sont aux deux tiers propulsés par de l'essence et à un tiers par du gazole. Chez les moins de cinq ans, cette proportion s'est presque inversée : 62 % de diesel contre 37 % de propulsion essence. Pour les véhicules d'âge intermédiaire (cinq à dix ans), la répartition est équilibrée, à parts quasi égales. Si la situation perdure, le poids du gazole atteindra et dépassera bientôt celui de l'essence. Il semble néanmoins que la progression du diesel se soit récemment interrompue, voire inversée, puisqu'il ne concerne que 57 % des ventes de 2009 et début 2010.

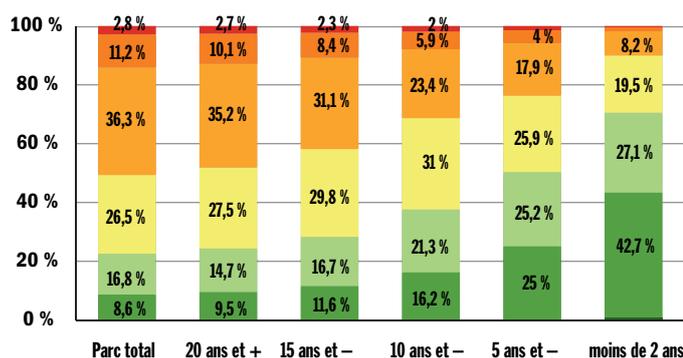
Frémissement des énergies alternatives

En regard des deux principaux modes énergétiques, l'apport des autres carburants ou des énergies alternatives est presque négligeable : moins de 1 % des véhicules du parc automobile actuel est concerné. Et ce taux ne varie guère d'année en année. Toutefois, sur les véhicules les plus récents (vendus en 2009 et début 2010), cette proportion est passée à 3 %. Trois catégories se distinguent : le super-éthanol (0,3 %), les véhicules hybrides essence-électricité (0,63 %) et, surtout, les

(1) Restitution de carte grise.

(2) Seulement 26 % des véhicules ont été acquis de première main, 35 % de seconde main et 39 % de troisième main ou plus.

Émissions de CO₂ selon l'ancienneté du parc



Source : AAA-Data®, traitements IAU idF.

■ 0-100 ■ 101-120 ■ 121-140 ■ 141-160 ■ 161-200 ■ 201-250 ■ 251 et +

hybrides essence-GPL (2 % des véhicules acquis depuis 2009 et 5 % de ceux vendus entre janvier et avril 2010). Ce frémissement, encore peu perceptible, mérite un suivi attentif, en tant que signe avant-coureur de l'évolution potentielle du parc.

Une diversification progressive du parc francilien

À l'image de l'offre automobile, la composition du parc francilien se transforme. Prenons l'exemple des berlines : actuellement, elles constituent 80 % à 90 % des voitures de plus de dix ans. Si elles restent dominantes parmi les véhicules de moins de cinq ans (62 %), d'autres catégories se démarquent : les monospaces et autres « minispaces » (20 %), les 4 x 4 (5 %) et les breaks (6 %). L'aménagement intérieur se diversifie également : la part des quatre places est passée de 10 % à 16 % entre les années 1990 et la fin des années

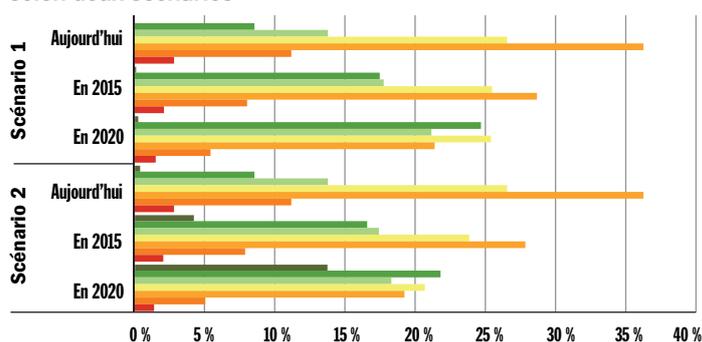
2000, rognant sur celle des cinq places.

Sur des périodes courtes (notamment la plus récente), on observe donc des changements très importants. L'inertie due au temps de renouvellement du parc diffère cependant la visibilité et, surtout, les effets de ces évolutions. Ce point est particulièrement sensible lorsque l'on considère les émissions de CO₂ ou d'autres gaz et particules.

Des émissions de CO₂ en forte baisse dans le parc récent

Le parc actuel, pris dans sa globalité, est surtout composé de véhicules émettant entre 140 et 200 grammes de CO₂ par kilomètre. Un bon tiers (36,3 %) émet de 161 à 200 grammes et un peu plus d'un quart entre 141 et 160 grammes. Moins d'un véhicule sur dix (8,6 %) a des émissions inférieures ou égales à 120 grammes, le situant dans les catégories A ou B des étiquettes

Les émissions du parc francilien en 2015 et 2020 selon deux scénarios



« consommation et émissions de CO₂ ». Toutefois, cette distribution reflète surtout l'état du parc ancien. Le parc récent obtient de bien meilleurs résultats : 25 % des véhicules de moins de cinq ans et 43 % des moins de deux ans se classent dans ces catégories. Inversement, près des trois quarts (73 %) des véhicules de plus de dix ans émettent plus de 160 grammes par kilomètre. Ils représentent encore la moitié du parc francilien actuel.

La diminution des émissions ne trouve pas sa source dans l'orientation des consommateurs vers des véhicules moins puissants. Au contraire, le parc ancien compte presque un tiers (30 %) de véhicules de moins de 60 chevaux et moins d'un quart (22,5 %) de véhicules de plus de 100 chevaux. Inversement, les plus de 100 chevaux atteignent 51 % du parc des moins de cinq ans, alors que les moins de 60 chevaux en sont quasiment absents (moins de 4 %). La gamme intermédiaire (61 à 100 chevaux), quant à elle, demeure stable, représentant environ 45 % du parc ancien ou récent. Les gains en termes d'émissions se sont donc faits en dépit de l'accroissement de la puissance moyenne. Sur les deux dernières années, cette tendance s'est toutefois retournée, avec une baisse très sensible (- 10 points) des plus de 100 chevaux et une hausse similaire des 60 à 80 chevaux, réduisant nettement la puissance médiane des véhicules dernièrement

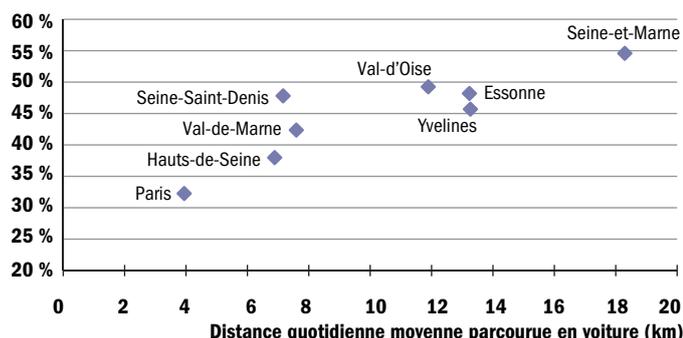
acquis. L'introduction du bonus-malus écologique, entré en vigueur début 2008, et de la prime à la casse, début 2009, ont sans doute fortement contribué à ces nouveaux comportements d'achats.

Quelles émissions pour le parc francilien dans dix ans ?

Aussi massives et pérennes soient-elles, il faudra attendre longtemps avant que les tendances récentes ne modifient sensiblement la structure du parc. En supposant, par exemple, que toutes les voitures vendues demain aient des émissions de CO₂ similaires à celles vendues en 2009-2010, la proportion de véhicules peu polluants (120 g/km et moins) serait de 18 % en 2015 et de 25 % en 2020, contre 9 % aujourd'hui. En revanche, les véhicules émettant plus de 160 g/km représenteraient encore 39 % en 2015 et 28 % en 2020. Conscients de cette inertie « naturelle », les pouvoirs publics, notamment l'Union européenne (UE), fixent régulièrement de nouveaux objectifs de réduction des émissions de polluants. Ainsi, dans un règlement du 23 avril 2009⁽³⁾, l'UE impose un niveau moyen

Diésélisation du parc et distances quotidiennes parcourues en voiture

Part du diesel dans le parc



Source : AAA-Data®, EGT 2001-2002, traitements IAU idF.

(3) Règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil de l'Europe du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers. Téléchargeable à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ.L:2009:140:0001:0015:fr:PDF>

Motorisation des ménages selon le département

	Nombre de voitures du ménage			% du parc	% des ménages	% de la population
	Aucune	Une	Deux ou +			
Paris	58,0%	36,4%	5,5%	11,7%	23,4%	18,9%
Petite couronne	31,7%	50,9%	17,4%	34,7%	39,5%	43,6%
Hauts-de-Seine	31,3%	51,7%	17,0%	12,0%	14,0%	13,3%
Seine-Saint-Denis	35,1%	49,0%	15,9%	11,8%	11,8%	12,9%
Val-de-Marne	28,7%	51,8%	19,5%	11,0%	11,2%	11,3%
Grande couronne	15,7%	49,2%	35,1%	53,5%	37,1%	37,6%
Seine-et-Marne	14,3%	47,6%	38,1%	14,2%	10,0%	11,1%
Yvelines	14,5%	49,9%	35,6%	15,1%	11,2%	12,1%
Essonne	15,4%	48,9%	35,7%	12,7%	9,5%	10,3%
Val-d'Oise	19,0%	50,4%	30,6%	11,5%	8,9%	10,1%
Île-de-France	31,5%	46,8%	21,6%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : RGP 2006 et AAA-Data®, traitements IAU idF.

de 95 g/km pour les voitures particulières neuves en 2020. Si l'évolution du parc venait à se conformer à ces objectifs, la situation, en 2015, différerait assez peu de celle observée dans l'hypothèse précédente. On aurait ainsi 21 % de véhicules peu polluants (120 g/km et moins) et 38 % de véhicules à plus de 160 g/km. En revanche, en 2020, la proportion des premiers dépasserait nettement celle des seconds (35 % pour les 120 g et moins, 26 % pour les 160 g et plus). Cela conduit à deux constats : l'importance cruciale des normes pour accélérer le changement et la forte inertie engendrée par le temps long que constitue le renouvellement d'un parc automobile.

La grande couronne : un poids déterminant

En Île-de-France, 53,5 % des voitures appartiennent aux ménages de grande couronne (qui représentent 38 % de la population), 35 % à ceux de petite couronne et 12 % aux Parisiens. L'équipement des ménages en véhicules est fortement lié au lieu de résidence⁽⁴⁾. Ainsi, à Paris, plus de la moitié des ménages n'ont pas de voiture : le taux d'équipement y est un peu supérieur à un véhicule pour deux ménages. En petite couronne, on compte déjà plus d'une voiture par ménage

(1,09) et seulement un tiers de ménages non équipés. Enfin, en grande couronne, ce taux monte à 1,6 voiture par ménage et seulement un ménage sur six n'est pas équipé. Par conséquent, les évolutions de la structure du parc francilien sont d'abord commandées par celles de la grande couronne et peu influencées par le parc parisien. Or, de ce point de vue, il existe des différences parfois sensibles d'une couronne à l'autre, voire d'un département à l'autre.

Par exemple, en grande couronne, la proportion de véhicules diesel a rejoint et même dépassé celle des véhicules essence, tandis qu'à Paris les deux tiers du parc roulent à l'essence. Aujourd'hui encore, les Parisiens conti-

nent d'acheter plus de voitures à essence que de voitures diesel, alors que, partout ailleurs, ces dernières sont majoritaires dans le parc récent, voire largement dominantes en grande couronne. En revanche, quel que soit le lieu, la part des énergies alternatives reste très faible et leur croissance actuelle concerne de manière relativement équivalente les différents départements.

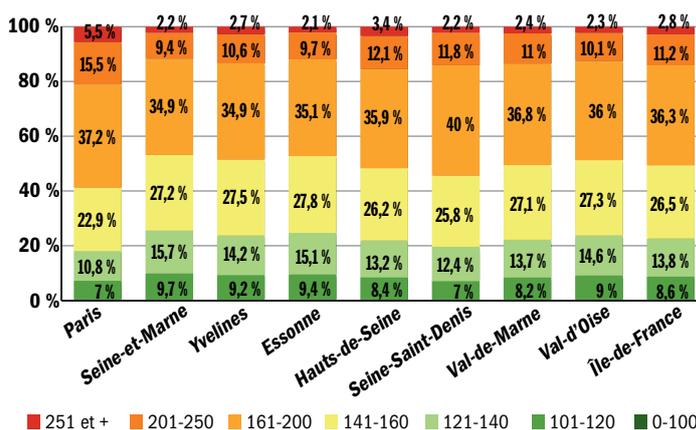
« Diesélisation » et distances parcourues par les automobilistes

À l'échelle départementale, il existe d'importantes disparités au sein d'une même couronne. Dans les Hauts-de-Seine, la proportion de diesel est plutôt faible, inférieure à 40 %. À l'inverse,

en Seine-Saint-Denis, elle est supérieure à celle observée dans les Yvelines et se rapproche de celle de l'Essonne et du Val-d'Oise, deux départements de grande couronne. Enfin, seule la Seine-et-Marne compte une majorité (55 %) de diesel au sein de son parc, un taux supérieur de 9 points à celui d'un autre département de grande couronne : les Yvelines.

La « diesélisation » du parc d'un département est liée à la distance parcourue en voiture par ses habitants : un Seine-et-Marnais roule en moyenne 18 km par jour, contre 4 km pour un Parisien⁽⁵⁾. Cet effet distance n'explique pas tout, puisque le taux de diesel dans les Hauts-de-Seine est sensiblement inférieur à celui de la Seine-Saint-Denis, alors que leurs habitants parcourent des distances quotidiennes similaires. Il s'y ajoute donc, vraisemblablement, un « effet revenu », qui incite les ménages à s'équiper en diesel pour réduire leur

Émission de CO₂ selon le département



Source : AAA-Data®, traitements IAU idF.

(4) Plusieurs éléments participent au choix du lieu de résidence (position sociale et ressources, stade du cycle de vie, taille du foyer, décisions familiales ou de couple, etc.) qui exprime ainsi bien plus que la seule position géographique. Au lieu de résidence est également associée une offre de transports publics avec de fortes disparités au sein de l'espace francilien. Tous ces éléments influent sur la motorisation du ménage.

(5) Source : Enquête globale Transport 2001-2002.

facture de carburant. Ceci se reflète dans la composition du parc selon les départements.

Un parc plus polluant à Paris... mais peu utilisé

La Seine-Saint-Denis se démarque aussi par l'ancienneté de son parc. La proportion de voitures de plus de dix ans y atteint 57 %, soit dix points de plus que les autres départements, qui présentent des taux assez homogènes : de 44 % (Hauts-de-Seine) à 48 % (Paris, Val-de-Marne ou Val-d'Oise). En Seine-Saint-Denis, un véhicule sur trois a plus de quinze ans, alors que la moyenne régionale est de un sur quatre. La moitié des véhicules y sont de troisième main, contre 39 % dans la région et un tiers dans les Hauts-de-Seine. Le renouvellement du parc est donc beaucoup plus lent dans ce département qu'ailleurs.

Mais, contrairement à ce qu'on pourrait attendre, la plus forte proportion de véhicules fortement émetteurs de CO₂ ne se trouve pas en Seine-Saint-Denis, mais... à Paris. 59 % des véhicules de la capitale émettent plus de 160 g/km contre 55 % en Seine-Saint-Denis. Malgré un parc nettement plus récent, en moyenne, les Hauts-de-Seine arrivent juste après, avec 52 %. Ce différentiel s'accroît sur les véhicules les plus polluants, puisque les Parisiens se distinguent par une proportion élevée de véhicules rejetant plus de 200 g/km : 21 % contre 14 % en moyenne.

Les fameux 4 x 4 parisiens jouent probablement un rôle dans ce résultat, mais celui-ci est marginal, puisqu'ils ne représentent que 4,4 % du parc de la capitale, à comparer aux 2,9 % franciliens. En revanche, le taux de voitures à propulsion⁽⁶⁾ (souvent des voi-

AAA-Data® et la base Parc

AAA-Data® développe, depuis plus de cinquante ans, des bases de données automobiles et des logiciels et services appropriés à leur exploitation. Issue des informations enregistrées dans les préfectures et portant sur les mouvements administratifs des véhicules, la base Parc est enrichie et consolidée à partir de nombreuses sources spécialisées en données techniques, géographiques, économiques et sociales.

AAA-Data® est aujourd'hui le fournisseur de données de la majorité des constructeurs automobiles ainsi que des principaux intervenants du secteur (équipementiers, réparateurs, contrôle technique, banque, assurance...).

L'activité d'AAA-Data® s'articule aujourd'hui autour de la diffusion de quatre grandes familles de produits :

- les rapports statistiques portant sur le marché automobile en France ;
- les fournitures de fichiers nominatifs pour la prospection ou la fidélisation clients (CRM) ;
- les logiciels de télétransmission pour l'immatriculation des véhicules ;
- les services « web » fournissant, en mode synchrone, un accès à la base de données Parc.

tures « sportives ») est deux fois plus élevé à Paris que dans la région (11 % contre 6 %). Enfin, le parc parisien compte 43 % de véhicules de plus de 100 chevaux, contre 36 % en moyenne régionale. Avec 40 %, les Hauts-de-Seine se distinguent également sur ce type de véhicules. À l'inverse, le parc de Seine-Saint-Denis compte le moins de véhicules puissants (32 %).

À cette segmentation liée à la puissance s'ajoute celle observée précédemment en matière de carburant. Le choix de l'essence augmente notablement les émissions de CO₂ en comparaison au diesel. C'est en grande couronne, notamment en Seine-et-Marne et dans l'Essonne, que l'on trouve la plus grande proportion de véhicules émettant moins de 160 g/km de CO₂ (respectivement 53 % et 52 %, contre 49 % en moyenne), et ce malgré des caractéristiques en termes de chevaux ou d'ancienneté relativement semblables à la moyenne francilienne. Ce constat est

d'autant plus appréciable que 65 % des distances régionales parcourues en voiture par les Franciliens le sont par des résidents de grande couronne⁽⁷⁾, contre 8 % par des Parisiens.

Le CO₂ n'est toutefois pas le seul gaz émis par les voitures. Avec le diesel se pose la question des émissions d'oxyde d'azote et, surtout, de microparticules. La législation, à travers les « normes Euro »⁽⁸⁾, vise à réduire drastiquement ces émissions, mais elle ne concerne que les véhicules récents. Or, les effets ne se font sentir qu'au rythme du renouvellement du parc. Dans le cas d'un département comme la Seine-Saint-Denis, qui cumule, pour motifs économiques, une forte « diesélisation » et un renouvellement lent, le problème devient d'autant plus aigu.

Jérémy Courel ■

Pour en savoir plus

- IAU îdF, « Vers une mobilité durable en Europe », *Les Cahiers de l'IAU îdF*, n° 150, mars 2009.
- COUREL Jérémy, *170 millions de kilomètres par jour. Les distances parcourues quotidiennement par les Franciliens*, IAU îdF, novembre 2008.
- INSEE, IAU îdF, DREIF, STIF, « Les Franciliens consacrent 1 h 20 par jour à leurs déplacements », *Ile-de-France à la page*, n° 331, avril 2010.

Documents disponibles sur notre site internet : www.iau-idf.fr

Directeur de la publication
François Dugeny
Directrice de la communication
Corinne Guillemot
Responsable des éditions
Frédéric Theule
Rédactrice en chef
Marie-Anne Portier
Maquette
Vay Ollivier

Diffusion par abonnement
76 € les 40 numéros (sur deux ans)
Service diffusion-vente
Tél. : 01 77 49 79 38
www.iau-idf.fr
Librairie d'Ile-de-France
15, rue Falguière 75015 Paris
Tél. : 01 77 49 77 40
ISSN 1967 - 2144

(6) Sur les véhicules à propulsion la puissance moteur est transmise aux roues motrices arrière, contrairement aux véhicules traction.
(7) Source : Enquête Globale Transport 2001-2002.

(8) Les normes d'émissions Euro fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules neufs roulants. Leur objectif est de limiter la pollution atmosphérique due au transport. http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_fr.htm