



## Le parc de voitures particulières en Bourgogne-Franche-Comté : une décarbonation insuffisante pour atteindre les objectifs environnementaux

*Au 1er janvier 2024, 1 776 200 voitures particulières sont en circulation en Bourgogne-Franche-Comté. Si ce parc a peu augmenté au cours des 10 dernières années, sa structure a sensiblement évolué. Les motorisations diesel cèdent petit à petit la place aux motorisations électriques ou hybrides mais surtout aux motorisations essence. Cette évolution se traduit par une croissance rapide de la part des véhicules moins polluants, classés vignette Crit'Air 2 ou moins. Cependant, le rythme de ces évolutions n'est pas suffisant pour répondre aux objectifs nationaux de réduction des émissions liées aux déplacements motorisés ou d'électrification du parc. Pour atteindre les objectifs globaux, miser sur la seule électrification du parc semble réductrice et d'autres leviers, qui relèvent plutôt de la modification des comportements concernant l'usage des voitures particulières seront à actionner de manière différenciée selon les territoires.*

Au 1er janvier 2024, 1 776 200 voitures particulières sont en circulation en Bourgogne-Franche-Comté dont 94 % sont détenus par des particuliers. Depuis 2015, le parc a augmenté de 5 % malgré une stabilité de la population régionale. Après une légère croissance entre 2015 et 2018 (+ 3 %), une relative stabilité du parc est constatée depuis 2021, (+ 1 % en 3 ans).

### Une baisse du diesel qui profite essentiellement aux véhicules essence

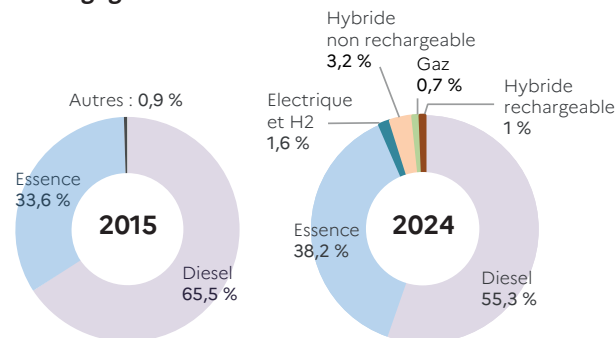
Si le parc de voitures particulières a peu augmenté au cours des 10 dernières années, sa structure a sensiblement évolué. Entre 2015 et 2024, le parc à moteur diesel thermique s'est contracté de près de 140 000 véhicules. La part de ce type de motorisation a ainsi baissé de 10 points mais constitue encore plus

de la majorité du parc (55 %). La diminution de la part des motorisations diesel est particulièrement notable au sein des flottes professionnelles. Le nombre de voitures particulières concerné a pratiquement été divisé par deux entre 2015 et 2024.

À l'inverse, avec un accroissement de plus de 10 000 voitures en circulation, la part des essences thermiques progresse de 5 points et représente 38 % du parc actuel. Si les autres types de motorisation électriques ou hybrides étaient déjà présents sur le marché en 2015 (moins de 1 % du parc), leurs ventes progressent essentiellement depuis 2020. En 2024, ces motorisations moins émettrices en CO<sub>2</sub> représentent ainsi 6 % du parc. Les véhicules hybrides non rechargeables, à la technologie intermédiaire utilisant obligatoirement leur moteur thermique en représentent la moitié.

Les voitures 100 % électriques sont encore très peu représentées en 2024 : 28 700 voitures sont comptabilisées à l'échelle régionale, soit 1,6 % du parc. Une multiplication par 3 des immatriculations est toutefois observée depuis 2021, permise notamment par une offre renouvelée des constructeurs et les aides accordées. Côté entreprises, l'électrification du parc est plus rapide, les voitures électriques représentant 7 % de la flotte professionnelle.

### Répartition énergétique du parc de voitures particulières en Bourgogne-Franche-Comté



Source : SDES, RSVERO

## Un renouvellement du parc porté par les véhicules Crit'Air 1 et 2

Le renouvellement naturel du parc et l'évolution de l'offre des constructeurs en termes de motorisation impacte fortement la répartition des véhicules selon la catégorie de vignettes Crit'Air. Ainsi la part des véhicules classés Crit'Air 1 (des moteurs hybrides rechargeables et des moteurs essence postérieurs à 2010 y compris hybrides non rechargeables), progressent de plus de 20 points pour composer près de 29 % du parc actuel. La part des véhicules classés Crit'Air 2 (des moteurs essence fabriqués entre 2006 et 2010 et des moteurs diesel fabriqués à partir de 2011 y compris hybrides non rechargeables), progressent de 14 points. Avec 38 %, c'est ce type de vignettes qui est la plus fréquente dans le parc en 2024. À l'inverse, les véhicules les plus anciens et les plus polluants (les moteurs essence antérieurs à 2006 et les moteurs diesel antérieurs à 2011) régressent logiquement mais représentent encore près d'un tiers du parc en 2024.

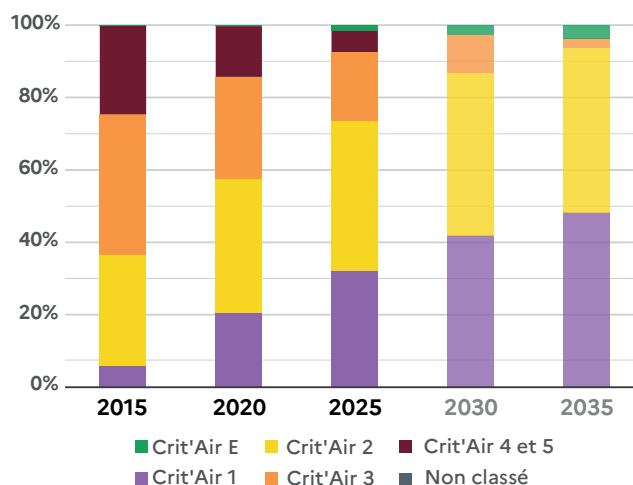
En prolongeant la tendance observée la dernière année jusqu'en 2035, le renouvellement du parc pourrait amener à ce que 9 véhicules sur 10 soient classés Crit'air 1 ou 2. Le parc devrait toutefois rester largement dominé par les voitures équipées de moteur thermique (2 véhicules sur 3), incluant les moteurs hybrides non rechargeables dont la part devrait progresser à 10 % à cet horizon. Les immatriculations de voitures hybrides rechargeables devraient progresser plus faiblement, en lien avec une offre constructeur plus limitée.

En 2035, les véhicules classés Crit'Air 3 et + pourraient représenter moins de 6 % du parc. Notamment, les véhicules de plus de 20 ans et les moteurs essence d'avant 1997 – 10 % du parc actuel - ne devraient représenter plus que 3 % du parc en 2030 et disparaître à l'horizon 2035.

### Classification des voitures particulières par vignette Crit'Air

| Crit'Air   | Motorisation et ancienneté                                               |
|------------|--------------------------------------------------------------------------|
| E          | Électrique et Hydrogène                                                  |
| 1          | Gaz<br>Hybride rechargeable<br>Essence EURO 5 et 6 à partir de 2011      |
| 2          | Essence EURO 4 entre 2006 et 2010<br>Diesel EURO 5 et 6 à partir de 2011 |
| 3          | Essence EURO 2 entre 1997 et 2005<br>Diesel EURO 4 entre 2006 et 2010    |
| 4          | Diesel EURO 3 entre 2001 et 2005                                         |
| 5          | Diesel EURO 2 entre 1997 et 2000                                         |
| Non classé | Essence et diesel EURO 1 et avant, avant 1997                            |

## Projection à l'horizon 2035 du parc de véhicules selon leur vignette Crit'Air



Source : SDES, RSVERO, projections Dreal BFC

## Une électrification du parc insuffisante pour atteindre les objectifs

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, l'objectif national issu de la Stratégie Nationale Bas Carbone repris à l'échelle régionale au sein de la Planification écologique est d'atteindre 15 % de voitures électriques parmi les véhicules en circulations en 2030. En prolongeant la tendance actuelle, la part régionale de l'électrique pourrait atteindre 4,5 % à cet horizon et entre 6 et 7 % du parc en 2035. Ainsi, même si la croissance du parc de voitures électriques est soutenue et encouragée notamment avec la mise en place d'aides à l'acquisition, la dynamique reste bien en-deçà de la trajectoire fixée.

De la même façon les objectifs gouvernementaux fixés par la Loi Climat et Résilience de 2021 visent une réduction de 55 % des gaz à effet de serre en 2030. Or les voitures classés Crit'Air 1 et 2 qui représenteront la majorité du parc régional en 2035 seront certes des véhicules récents, moins polluants mais à moteur thermique et donc toujours émetteurs de CO<sub>2</sub>. Pour atteindre ces objectifs, l'électrification du parc de voitures électriques semble insuffisante et d'autres leviers seront à actionner. Certains relèvent de la modification des comportements concernant l'usage des véhicules (développement des mobilités douces et du covoiturage, augmentation de l'autopartage de véhicules non émissifs, utilisation accrue des transports en commun, démobilité...), d'autres relèvent de l'aménagement du territoire avec notamment le développement d'infrastructures de transports en commun (routiers ou ferroviaires) ou cyclables, une meilleure planification et articulations des secteurs résidentiels, de services et équipements pour réduire les distances de déplacements.

## Une urgence à accélérer l'électrification du parc, variable suivant les territoires

Ces solutions seront mises en œuvre différemment selon les territoires et devront tenir compte des particularités propres à chacun. Pour les grands centres urbains de plus de 150 000 habitants, en plus de l'objectif de réduction des émissions, la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) sur le modèle de nombreuses villes à l'échelle européenne, pourrait contraindre à limiter progressivement l'accès aux véhicules les plus anciens. Ces outils réglementaires posent néanmoins l'enjeu socio-économique de remplacement précipité des voitures des ménages et de développement accéléré des alternatives à la voiture individuelle en entrée de zone. Dans ces territoires, il y a donc un fort enjeu pour accélérer le remplacement des véhicules Crit'air 2 et +. Par ailleurs dans ces communes, 80 % des déplacements se font sur des distances inférieures à 10 km et les transports en commun ne sont utilisés que par 1 habitant sur 6. Afin de limiter les émissions de GES, outre l'enjeu de renouvellement du parc, une politique volontariste est à mettre en place afin d'accompagner les changements de comportements et les habitudes de déplacement.

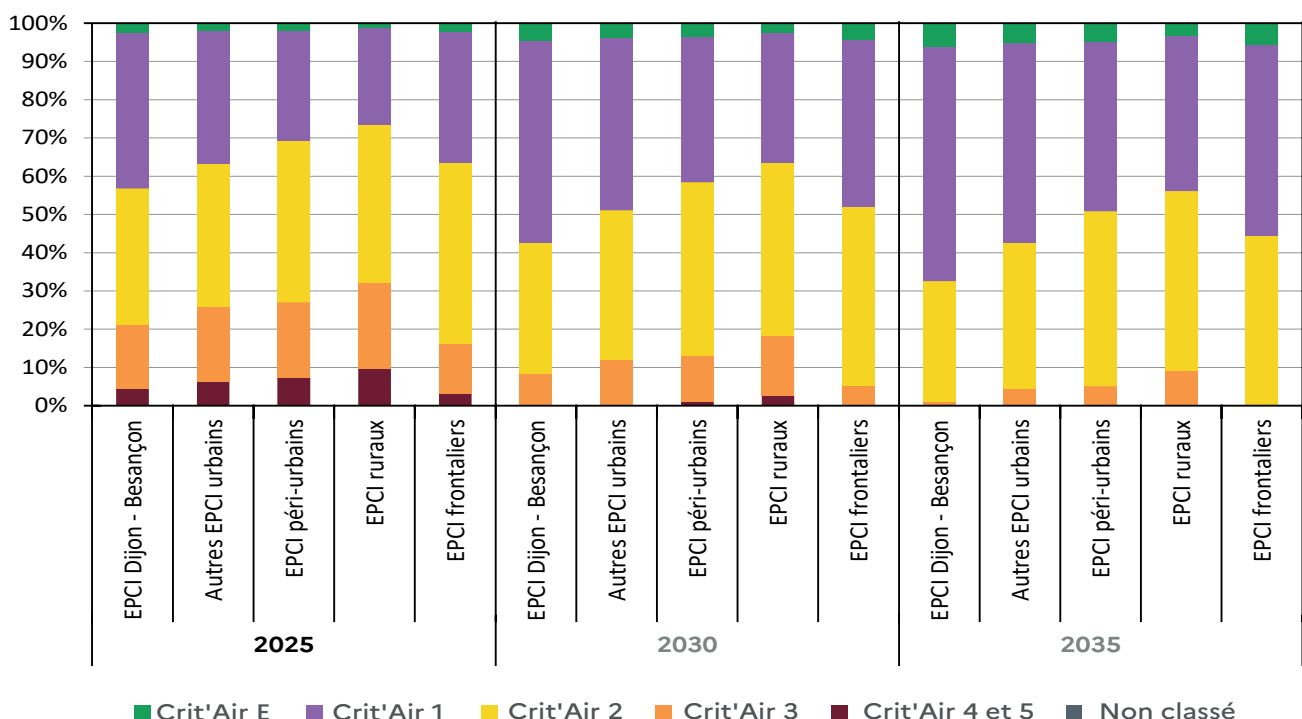
Dans les autres EPCI majoritairement urbains, le renouvellement du parc devrait être plus lent. En 2035, les voitures électriques ne représenteraient que 5 % du parc et ceux avec une vignette Crit'Air 1 une petite majorité (52 %). Encore plus que dans les grands centres urbains, l'enjeu est d'accroître l'utilisation des transports en commun utilisés actuellement par moins de 5 % des habitants.

Dans les territoires ruraux, les déplacements sont plus longs, 45 % se font entre 1 et 10 km et 40 % entre 10 et 100 km. Ils sont également plus diffus... Afin de limiter l'usage des voitures particulières, des solutions différentes selon les territoires sont à imaginer en tenant compte des caractéristiques propres à chaque territoire. Dans le groupe constitué de 8 EPCI majoritairement frontaliers avec la Suisse et le groupe des EPCI majoritairement ruraux périurbains, avec un taux de voitures par adulte élevé, un taux d'utilisation des transports en commun très faible, et des déplacements moyens de plus de 20 km pour aller travailler, se dispenser de la voiture individuelle ne semble pas réaliste. Dans un contexte de revenus pourtant élevés, le taux de voitures électrique à l'horizon 2035 ne devrait pas dépasser 6 %.

Dans les 43 intercommunalités, à majorité rurales non périurbaines, où vivent un quart de la population régionale, les déplacements en voiture sont plus courts en moyenne mais très diffus, expliqués par une part de la population de plus de 65 ans plus élevée. Dans ces territoires, les revenus sont plus faibles en moyenne et le renouvellement du parc est plus lent. En 2035, les vignettes Crit'Air 2 seraient encore les plus fréquentes (47 % du parc) et le taux d'électrification du parc encore très faible (3 %).

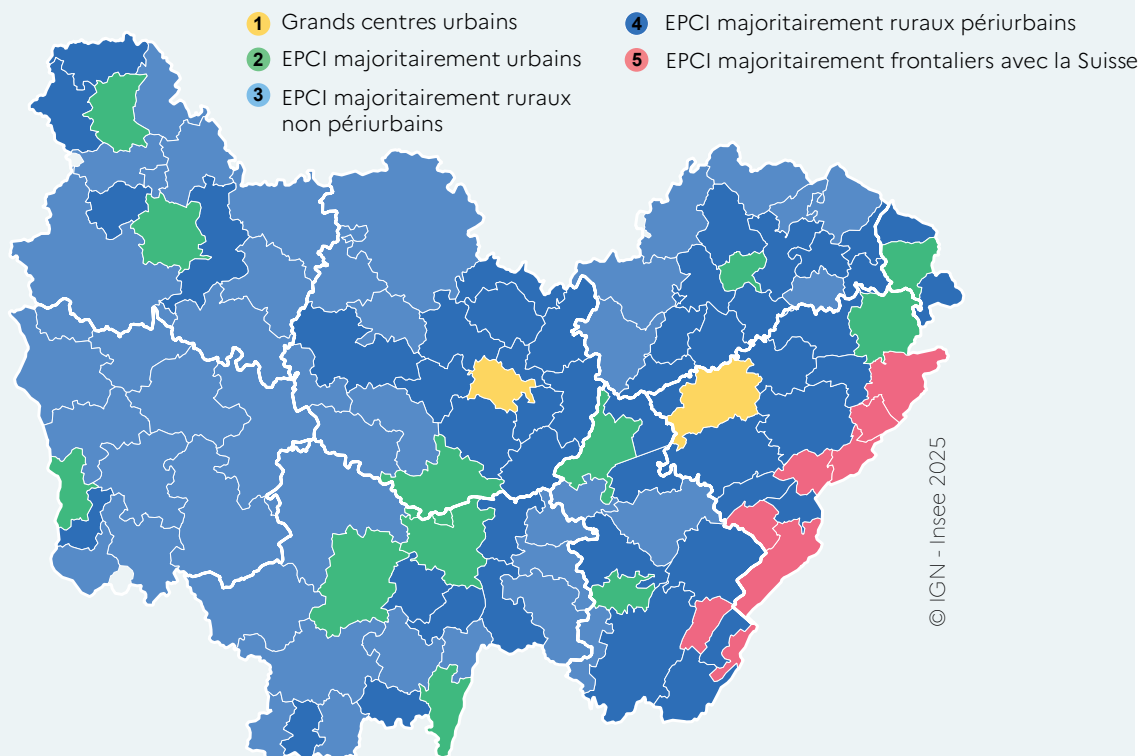
Afin de limiter les émissions, les réflexions devront reposer sur le développement de mobilités alternatives, notamment à destination d'une population vieillissante pour les déplacements de la vie quotidienne, mais également sur le redéploiement potentiel de services de proximité dans les territoires, voire itinérants.

Projection à l'horizon 2035 des vignettes Crit'Air par typologie de territoire

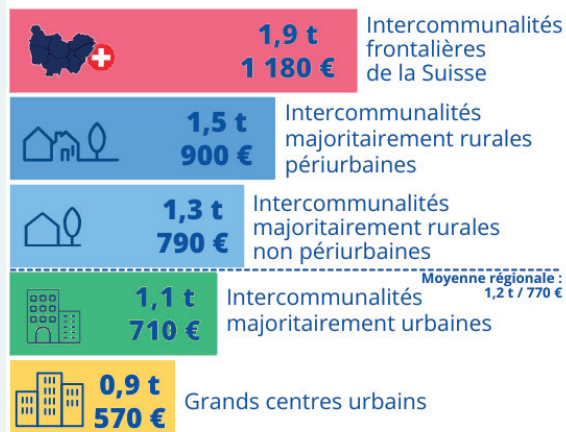


## Classification des intercommunalités de la région selon les émissions de GES et le coût en carburant

Réalisation INSEE Bourgogne-Franche-Comté, en partenariat avec la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (Dreal) et la Région Bourgogne-Franche-Comté.



### Émissions de gaz à effet de serre et coût en carburant des véhicules des particuliers par an et par adulte selon le type d'intercommunalité



### Source / Méthode :

L'étude est basée sur un outil développé conjointement par l'Insee et le SDES qui permet deux exploitations.

Un premier volet basé sur l'exploitation complémentaire du recensement de la population permet de connaître les flux d'actifs en emploi par lieu de résidence, de travail et mode de transport. Une distance moyenne est attribuée à ces flux grâce à l'utilisation du distancier Metric-OSRM. L'effet du télétravail est estimé avec l'enquête Emploi en continu. Le répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) est mobilisé pour estimer la consommation moyenne des voitures par commune.

Un second volet basé sur l'appariement de RSVERO avec les fichiers des contrôles techniques permet d'estimer le kilométrage réalisé par chaque véhicule des particuliers et donc de disposer d'un parc roulant. L'utilisation de ce parc roulant conduit à des chiffres légèrement différents de la publication « Un parc automobile ancien et toujours à dominante diesel », citée en référence, basée sur une exploitation en open data de RSVERO, sans notion de kilométrage parcouru. Le champ de l'étude est restreint aux voitures des particuliers, localisées à l'adresse du certificat d'immatriculation (et non au lieu d'utilisation), en excluant les voitures de fonction et les utilitaires. Les locations longue durée sont bien rattachées au locataire et font donc partie du champ.

Source : SDES, RSVERO 2021, INSEE RP2021, distancier Metric-OSRM

## POUR EN SAVOIR PLUS

<https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/statistiques-dans-le-domaine-du-transport-r3022.html>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/8358247>

**DREAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ**  
CITÉ ADMINISTRATIVE VIOTTE  
5 VOIE GISÈLE HALIMI  
BP 31269 | 25005 BESANÇON CEDEX

**Directeur de publication :** Olivier DAVID  
**Rédacteurs :** Séverine Mathurin, Florent Maire  
**Service de la Transition Écologique | Département Connaissance**  
**Contact :** dc.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr