



# D A T A E S S E N T I E L L A B

## Commissariat général au développement durable

# Une voiture sur deux est éligible à la vignette Crit'air 1 ou 2

DÉCEMBRE 2019

La vignette Crit'air s'impose aujourd'hui comme un élément de régulation de la circulation à des fins environnementales. Bien que toutes les voitures n'en soient pas encore équipées, les éléments inscrits sur le certificat d'immatriculation permettent de connaître à quelle vignette une voiture est éligible. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, 38 millions de voitures sont en circulation en France. Les voitures éligibles à la vignette Crit'air 2 sont les plus nombreuses (33 % des voitures) et réalisent 40 % du trafic. Les voitures plus polluantes de catégories Crit'air 3, 4, 5 et non classées, qui n'entrent plus sur le marché du neuf en France, représentent 48 % du parc et 45 % du trafic en 2018. Au rythme actuel de renouvellement du parc, il faudrait entre 9 et 11 ans pour que l'ensemble des voitures de catégories Crit'air 3, 4, 5 et non classées sortent du parc.

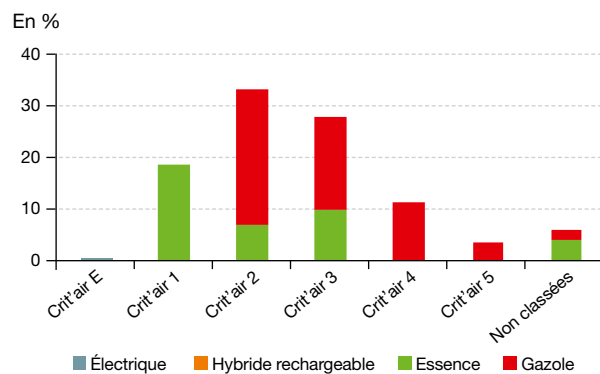
### UNE VOITURE EN CIRCULATION SUR CINQ EST ÉLIGIBLE À LA VIGNETTE CRIT'AIR 1

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, 38 millions de voitures sont en circulation en France (voir encadré 1). L'âge moyen de ces véhicules est de 10,4 ans. Le parc, diésélisé à 60 %, compte un peu plus de 100 000 voitures électriques ou à hydrogène.

La vignette Crit'air, en vigueur depuis juin 2016, classe les véhicules selon leur niveau d'émission de polluants. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, les voitures les moins polluantes, éligibles à la vignette Crit'air « zéro émission », sont encore très rares dans le parc (0,3 %) - (graphique 1). Il s'agit de voitures électriques et de quelques-unes à hydrogène. Viennent ensuite les voitures éligibles à la vignette Crit'air 1 qui représentent 18 % des voitures en circulation. Ce sont exclusivement des véhicules à essence ou des hybrides rechargeables immatriculés après le 31 décembre 2010. Leurs émissions conventionnelles moyennes de CO<sub>2</sub> sont de 119 g/km (graphique 2). Les voitures les plus polluantes, de catégorie Crit'air 5 ou non éligibles à une vignette Crit'air, constituent 9 % du parc. Il s'agit de voitures anciennes : diesel immatriculées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001 ou essence avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997 ; leurs émissions conventionnelles de CO<sub>2</sub> dépassent 170 g/km. Ce sont les voitures relevant de la vignette Crit'air 2 qui sont les plus nombreuses dans le

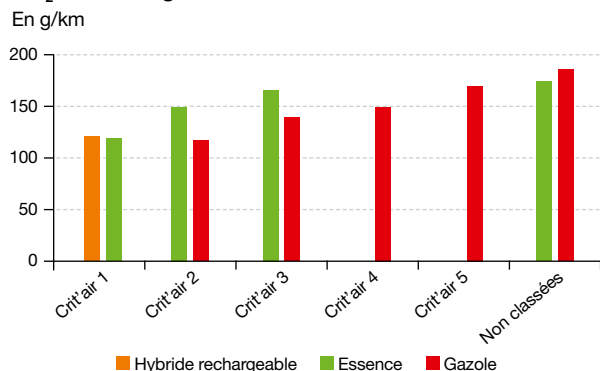
parc, suivies des Crit'air 3. Ces deux catégories représentent 6 véhicules en circulation sur 10. Il s'agit de véhicules diesel dans 72 % des cas.

Graphique 1 : répartition des voitures particulières en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2019 selon la vignette Crit'air et la carburation



Sources : SDES, RSVERO ; Utac. Calculs SDES

Graphique 2 : émissions conventionnelles moyennes de CO<sub>2</sub> selon la vignette Crit'air et la carburation



Sources : SDES, RSVERO ; Utac. Calculs SDES

## Une voiture sur deux est éligible à la vignette Crit'air 1 ou 2

### Sources et méthodes

#### Une estimation nouvelle du parc de voitures et de la circulation

Le SDES publie pour la première fois des données relatives au parc de voitures en circulation.

Pour ce faire, les données du système d'immatriculation des véhicules (SIV) ont été enrichies avec les données issues des contrôles techniques, que l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (Utac) recueille auprès des centres agréés.

Pour cette étude, un véhicule est réputé en circulation s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc : destruction, vente ou déménagement à l'étranger, déclaration de véhicule endommagé à la suite d'un accident, déclaration de vol ou vente à un professionnel du commerce automobile. Une sortie du parc en circulation n'est pas forcément définitive, à l'exception de la destruction d'un véhicule.

Une part non négligeable de véhicules passe leur contrôle technique avec retard. Pour en tenir compte, un véhicule passant un contrôle technique avec moins d'un an de retard est considéré comme ayant circulé durant cette période. Pour mesurer le parc au 1<sup>er</sup> janvier 2019, les retardataires ne seront connus que fin 2019. Pour pallier ce défaut, on applique aux véhicules qui, au 1<sup>er</sup> janvier 2019, ont dépassé de moins d'un an la date du contrôle technique, une probabilité qu'ils passent un contrôle technique en 2019. Cette probabilité est calculée à partir de la proportion de voitures en retard de leur contrôle au 1<sup>er</sup> janvier 2018 et l'ayant finalement passé en 2018.

#### Classification des voitures par vignette Crit'air et émissions conventionnelles de CO<sub>2</sub>

Chaque voiture a été classée par vignette Crit'air en prenant en compte la carburation et la norme euro inscrites sur le certificat d'immatriculation. Si la norme euro n'est pas inscrite sur le certificat d'immatriculation, c'est la date de première mise en circulation qui est retenue. La classification par vignette Crit'air est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique et solidaire. Les émissions conventionnelles de CO<sub>2</sub> sont celles inscrites sur le certificat d'immatriculation.

#### Estimation des kilomètres parcourus

Lors du passage au contrôle technique, le centre qui réalise cet examen reporte les kilomètres inscrits au compteur. Ceci permet de connaître les kilomètres parcourus tout au long de la vie d'un véhicule.

Ainsi, pour un véhicule, la distance parcourue durant l'année N est calculée à partir des kilomètres parcourus entre le contrôle technique précédant et celui suivant l'année N.

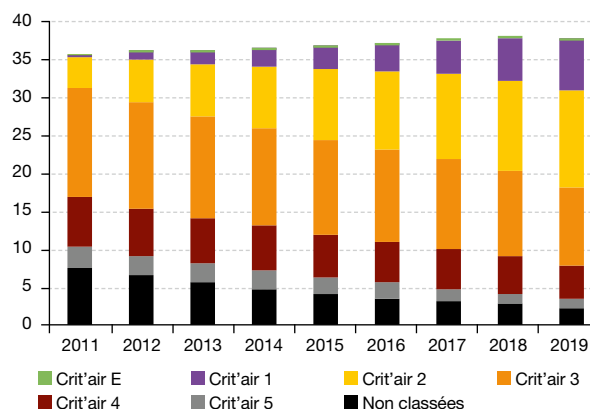
### LES VOITURES CRIT'AIR 3, 4, 5 ET NON CLASSÉES POURRAIENT AVOIR QUASIMENT DISPARU DANS UNE DIZAIN D'ANNÉES

En 2018, 2,1 millions de voitures neuves ont été mises en circulation. Elles sont toutes éligibles aux vignettes « zéro émission » ou Crit'air 1 ou 2. Les ventes de voitures « zéro émission » ne représentent que 1 % du total des nouvelles immatriculations. La majorité des achats de voitures neuves s'est portée sur les motorisations à essence (55 % des immatriculations), suivies des diesels (38 %). Pour la deuxième année consécutive, les ventes de voiture à essence sont supérieures à celles du diesel. Les immatriculations de voitures diesel neuves ont diminué de 47 % entre les années 2011 et 2018, alors que celles des voitures essence ont doublé. Ainsi, les véhicules éligibles aux vignettes Crit'air 1 et 2 représentaient 13 % du parc au 1<sup>er</sup> janvier 2011, et 52 % au 1<sup>er</sup> janvier 2019 (graphique 3). Symétriquement, les véhicules éligibles aux vignettes Crit'air 3, 4, 5 et non classés sont passés de 87 % du parc en 2011 à 48 % en 2019. Le parc de ces anciens véhicules a diminué en moyenne de 1,6 million d'unités par an entre 2011 et 2019, pour s'établir à 18 millions de véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 2019. En 2018, le renouvellement a été plus rapide que la moyenne des années précédentes, avec 1,95 million de véhicules anciens sortis du parc. La mise en place de la prime à la conversion en 2018 a probablement contribué à

cette accélération. Si le rythme de renouvellement du parc reste identique à celui de 2018, il faudra environ neuf ans pour que l'ensemble des voitures classées Crit'air 3, 4, 5 et non classées ne soient plus en circulation. S'il retrouve son niveau moyen, observé entre 2011 et 2019, il faudra environ 11 ans.

#### Graphique 3 : évolution entre 2011 et 2019 de la répartition des voitures en circulation selon la vignette Crit'air

Parc au 1<sup>er</sup> janvier, en millions de véhicules



Sources : SDES, RSVERO ; Utac. Calculs SDES

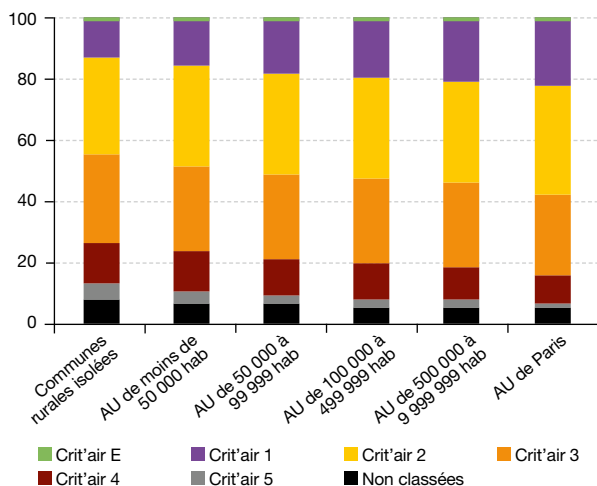
## Une voiture sur deux est éligible à la vignette Crit'air 1 ou 2

### DAVANTAGE DE CATÉGORIES CRIT'AIR 1 DANS LES GRANDES AIRES URBAINES

La part des véhicules anciens éligibles aux vignettes Crit'air 3, 4, 5 ou non classés est plus élevée dans les communes rurales isolées, où elle représente 55 % du parc, que pour l'ensemble du territoire (48 % du parc) - (graphique 4). Elle décroît à mesure que la taille de l'aire urbaine où réside l'utilisateur du véhicule augmente. C'est dans l'aire urbaine de Paris qu'elle est la plus faible (42 % du parc). À l'inverse, la part des voitures classées Crit'air 1 augmente avec la taille de l'aire urbaine où réside l'utilisateur du véhicule. Elle est de 13 % dans les communes situées hors des aires urbaines et atteint 22 % pour l'aire urbaine de Paris.

**Graphique 4 : répartition du parc de voitures au 1<sup>er</sup> janvier 2019 selon les vignettes Crit'air et le type d'aire urbaine (AU)**

En %



Sources : SDES, RSVERO ; Utac. Calculs SDES

### 41 % DES VOITURES ÉLECTRIQUES SONT UTILISÉES PAR DES PERSONNES MORALES

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, 8 % des voitures en circulation ont pour utilisateur une entreprise ou une administration. La part des véhicules classés Crit'air 2 est plus élevée dans les flottes d'entreprises (49 %) que dans l'ensemble du parc (33 %), en raison du nombre élevé de véhicules diesel récents au sein de ces flottes. Les véhicules éligibles à la vignette Crit'air « zéro émission » ne constituent que 1 % du parc des entreprises et administrations. Néanmoins, 41 % des voitures électriques en circulation sont utilisées par des entreprises et administrations.

### 40 % DU TRAFIC EST RÉALISÉ PAR DES VOITURES CLASSÉES CRIT'AIR 2

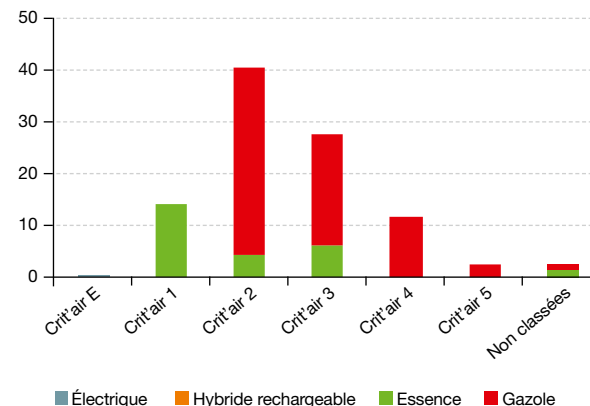
En 2018, les voitures ont parcouru 470 milliards de kilomètres, dont 40 % ont été effectués par des véhicules éligibles à la vignette Crit'air 2 et 28 % par des Crit'air 3 (graphique 5). Avec 18 % du parc, les véhicules Crit'air 1 représentent 14 % de la

circulation. Les véhicules les plus anciens, vignettes Crit'air 5 et non classés, qui constituent 9 % du parc automobile, ne réalisent que 6 % du trafic.

En 2018, une voiture a parcouru 12 500 km en moyenne (graphique 6). Les véhicules diesel, avec 15 200 km en moyenne, roulent nettement plus que les véhicules essence (8 700 km). Les véhicules hybrides rechargeables, avec 12 500 km, sont dans la moyenne. Plus un véhicule est ancien, moins celui-ci circule. Les voitures éligibles à la catégorie Crit'air 1, composées principalement de véhicules essence, ont un parcours annuel moyen proche de l'ensemble. En revanche, les catégories Crit'air 2 sont constituées de véhicules diesel récents qui circulent beaucoup (18 900 km annuels) et de véhicules essence moins récents qui circulent peu (8 600 km). Les voitures de vignette Crit'air 4, exclusivement diesel et âgées de 14 à 19 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2019, sont proches de l'ensemble du parc automobile en termes de parcours annuel moyen.

**Graphique 5 : répartition de la circulation en 2018 selon la vignette Crit'air et la carburant**

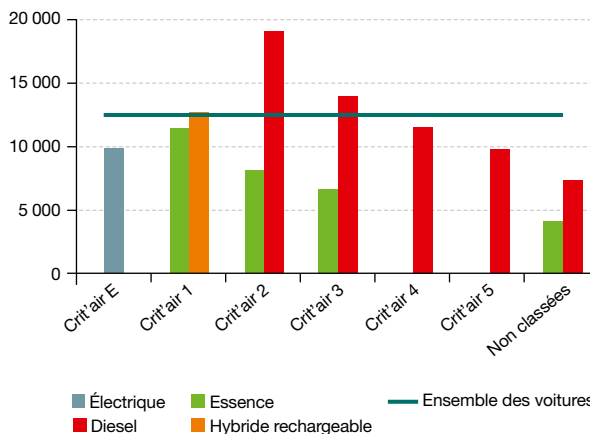
En %



Sources : SDES, RSVERO ; Utac. Calculs SDES

**Graphique 6 : parcours annuel moyen en 2018 selon la vignette Crit'air et la carburant**

En km



Sources : SDES, RSVERO ; Utac. Calculs SDES

## Données détaillées pour les zones à faibles émissions

Une zone à faibles émissions (ZFE) est un territoire dans lequel est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour des catégories de véhicules ne répondant pas à certaines normes d'émission. Il en existe 231 en Europe dans 13 pays. En France, le dispositif s'appuie sur une classification environnementale des véhicules en fonction de leur motorisation et de leur norme euro, matérialisée par un certificat qualité de l'air ou vignette Crit'air. À ce jour, seules quatre collectivités ont mis en œuvre ce dispositif (les métropoles de Grenoble et Strasbourg, Paris et la métropole du Grand Paris). En revanche, 19 autres collectivités sont engagées dans une démarche de mise en place d'une ZFE et/ou bénéficient d'un accompagnement de l'Ademe pour réaliser des études de préfiguration ou expérimenter le dispositif. Pour chacun de ces territoires, des estimations communales du parc roulant des véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 2019 selon leur catégorie Crit'air sont publiées par le SDES (données communales).

Guillaume WEMELBEKE, SDES

Dépôt légal : décembre 2019  
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directeur de publication : Sylvain Moreau  
Rédacteur en chef : Lionel Janin  
Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet  
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours

# Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques  
Sous-direction des statistiques des transports  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Courriel : [diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

