

## Les immatriculations de voitures particulières neuves, un an après la mise en place du bonus-malus

**Avec une réduction de 9 gCO<sub>2</sub>/km par véhicule des émissions des voitures neuves immatriculées, la France a atteint l'objectif de l'engagement volontaire européen de 140 gCO<sub>2</sub>/km en moyenne en 2008. La mise en œuvre du système de bonus-malus écologique a favorisé une forte hausse des achats de véhicules peu émetteurs amplifiant une tendance déjà observée ces dernières années.**

**La diésélisation du parc, à l'œuvre depuis de nombreuses années, s'est accentuée sur les segments de gamme économique et moyenne inférieure. La structure des immatriculations a moins évolué à Paris et dans les Yvelines qui sont les départements où les véhicules sont les plus émetteurs tandis que la Haute-Saône reste celui où ils sont les moins émetteurs. La progression de la part des voitures peu émettrices a été plus forte pour les ménages que pour les sociétés qui s'étaient tournées plus tôt vers l'acquisition de tels véhicules.**

Adrien Friez, SOeS

En 2008, la capacité d'émission unitaire de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves immatriculées en France a baissé d'environ 9 grammes par km. Les émissions ont diminué d'environ 7 grammes dès le début de l'année (figure 1). Le rythme annuel de réduction, de l'ordre de 1,0 % entre janvier 2003 et novembre 2007, a accéléré à 1,4 % entre février et décembre 2008. La mise en œuvre de la mesure de bonus-malus écologique (encadré) permet ainsi à la France, avec 139,9 gCO<sub>2</sub>/km en moyenne sur l'année, d'atteindre l'objectif de l'accord volontaire européen de 1999 de ne pas dépasser 140 gCO<sub>2</sub>/km en 2008, alors qu'un nouvel accord européen le remplace et porte désormais sur un objectif obligatoire de 130 gCO<sub>2</sub>/km en 2015.

En 2007, comme en 2006 ou en 2000, la France se situait au coude à coude avec l'Italie, juste derrière le Portugal, avec des émissions inférieures de 10 g à la moyenne européenne.

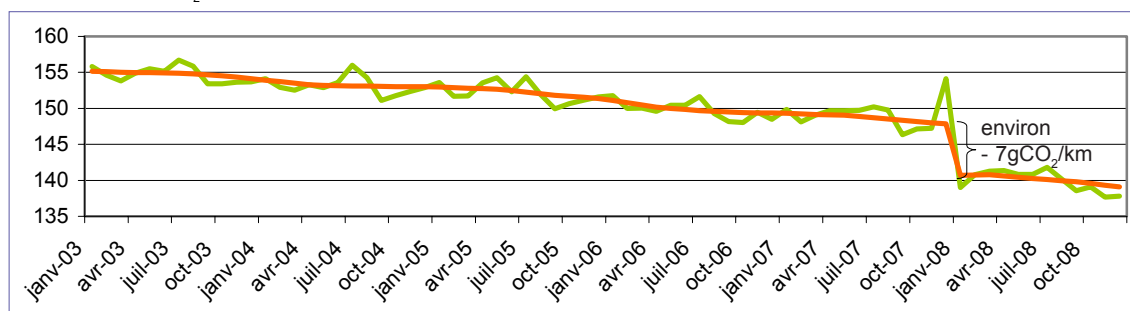
Sur les 2 050 millions de voitures particulières neuves immatriculées en 2008 (sources), 917 000 ont bénéficié d'un bonus dans le cadre du dispositif « bonus-malus » : elles émettent moins de 130 gCO<sub>2</sub>/km. Les immatriculations de voitures émettrices de plus de 160 gCO<sub>2</sub>/km, désormais taxées, sont au nombre de 287 000. Enfin 846 000 véhicules immatriculés émettant entre 131 et 160 gCO<sub>2</sub>/km se situent en zone neutre.

Afin d'éliminer l'effet lié à l'anticipation du malus en décembre 2007, on peut comparer 2007 à 2008 sur leurs seuls onze premiers mois. Demeure alors un léger effet lié à son contrecoup en janvier 2008 (figure 2).

Calculée sur les onze premiers mois de l'année, la part des voitures peu émettrices a gagné près de 14 points en 2008 par rapport à 2007, passant de 30,5 % à 44,3 % (figure 3). Dans le même temps, la part des véhicules émettant plus de 160gCO<sub>2</sub>/km (14,1 % en 2008) a reculé de 9,4 points.

### 1 - Émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées chaque mois

(en gramme de CO<sub>2</sub> par km)



Source : SOeS, Fichier central des automobiles

Encadré

### Le dispositif de bonus-malus écologique

La loi de finances initiale pour 2008 a créé le dispositif de bonus-malus écologique pour les automobiles dont l'objectif est de promouvoir par le biais d'un « signal prix » l'acquisition de véhicules moins polluants. Ce dispositif visait l'équilibre budgétaire : la taxation des véhicules les plus polluants (taxe progressive selon les classes d'émission par kilomètre parcouru) servant à compenser une subvention également progressive versée aux acquéreurs de véhicules moins polluants.

Annoncée le 5 décembre 2007, la mesure a pris effet immédiatement pour le bonus, mais uniquement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 pour le malus.

À ce dispositif, s'ajoute un complément dénommé « super bonus », sorte de prime à la casse plus restrictive que celle proposée dans le plan de relance pour 2009 : une prime supplémentaire de 300 € est accordée si l'acquisition du

véhicule neuf de moins de 130 grammes de CO<sub>2</sub> par km est accompagnée d'une mise à la casse d'un véhicule de plus de 15 ans. Relève également du dispositif l'aide à la transformation d'un véhicule essence en vue de son fonctionnement au gaz de pétrole liquéfié (GPL).

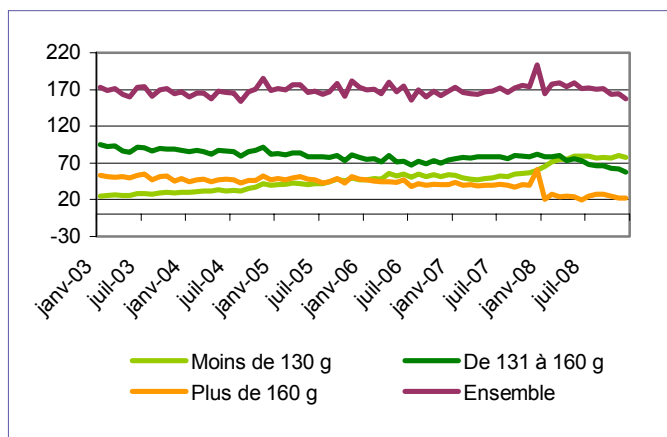
Le CNASEA est l'organisme chargé de la mise en œuvre du bonus, du superbonus et de l'aide à la transformation. Il a traité 37 000 dossiers de superbonus au cours de l'année 2008 pour un nombre total de bonus instruits en 2008 de 685 000. Ainsi, 5,4 % des dossiers de bonus sont accompagnés de la mise au rebut de véhicules particulièrement âgés.

En 2009, le dispositif évolue avec l'extension du champ des véhicules concernés par le superbonus et la réduction de l'âge minimum exigé des véhicules détruits à 10 ans. À partir de 2010, les tranches d'émissions de CO<sub>2</sub> devraient se réduire chaque année pour maintenir l'effort de réduction des émissions.

### 2 - Évolution du nombre mensuel des immatriculations de voitures particulières neuves par classe d'émission

(en milliers)

Données CVS-CJO\*



\*corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables

Source : SOeS, Fichier central des automobiles

### 3 - Immatriculations de voitures particulières neuves en France selon la classe de bonus-malus

Émissions de CO <sub>2</sub>	Bonus (+) / malus (-) (en €)	Immatriculations en nombre		Répartition de janvier à novembre (%)	
		2007	2008	2007	2008
<b>Sous-total &lt;= 130 g</b>		<b>628 102</b>	<b>917 035</b>	<b>30,5</b>	<b>44,3</b>
moins de 100 g	1 000/5 000	357	1 657	0,0	0,1
de 101 à 120 g	700	412 735	721 343	20,0	34,6
de 121 à 130 g	200	215 010	194 035	10,5	9,6
<b>de 131 à 160 g</b>	<b>0</b>	<b>936 139</b>	<b>846 030</b>	<b>46,0</b>	<b>41,6</b>
<b>Sous-total &gt; 160 g</b>		<b>500 302</b>	<b>287 218</b>	<b>23,5</b>	<b>14,1</b>
de 161 à 165 g	-200	66 415	41 166	3,2	2,0
de 166 à 200 g	-750	305 197	184 199	14,4	9,1
de 201 à 250 g	-1 600	95 378	46 612	4,4	2,3
plus de 250 g	-2 600	33 312	15 241	1,5	0,8
<b>Total</b>		<b>2 064 543</b>	<b>2 050 283</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Lecture : en 2008, 917 035 voitures particulières neuves émettant moins de 130 gCO<sub>2</sub>/km ont été immatriculées (soit 44,7 % des immatriculations). Sur les onze premiers mois de l'année 2008, cette part s'élève à 44,3 %.

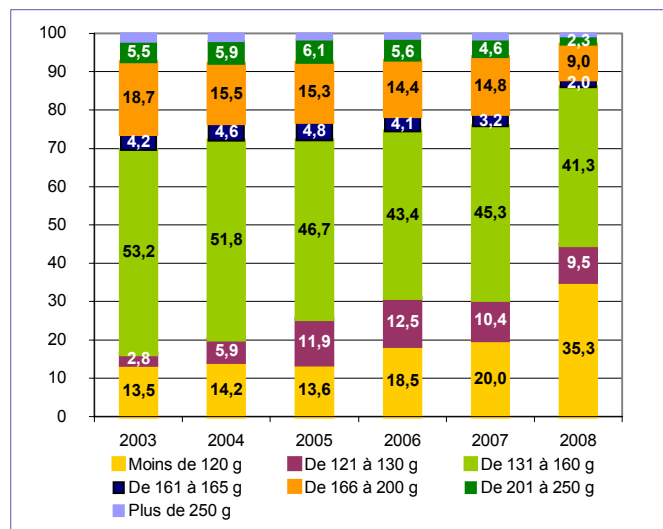
Source : SOeS, Fichier central des automobiles

### La part des voitures fortement émettrices diminuait déjà avant 2008

La part des voitures les plus émettrices (plus de 250 gCO<sub>2</sub>/km) est peu élevée (0,7 % en 2008) et reculait légèrement avant la mise en place du bonus, passant de 2,1 % en 2003 à 1,6 % en 2007 (figure 4). En revanche, la part des voitures de plus de 160 gCO<sub>2</sub> est en constant recul depuis plus de 4 ans : la part des voitures de 160 à 165 gCO<sub>2</sub> perd 0,8 point en 2007 et 1,2 point en 2008, et si on raisonne en tendance et non sur les moyennes annuelles, celle de 166 à 200 gCO<sub>2</sub> perd un point par an de 2003 à 2007 et 6,2 points en 2008 ; enfin les voitures de 200 à 250 gCO<sub>2</sub> qui étaient restées stables en part entre 2003 et 2006 perdent 1 point en 2007 et 2,3 points en 2008.

Pour ces deux dernières catégories de véhicules, l'accélération sur les résultats 2008 s'explique par l'anticipation du malus opéré en décembre 2007 ayant conduit à un surcroît important d'achats au dernier mois de 2007. La figure 3 des parts de marché au mois le mois met en évidence une certaine continuité de la réduction de ces catégories une fois lissée la « bascule » décembre 2007 – janvier 2008.

### 4 - Répartition par classe d'émission des immatriculations de voitures particulières neuves



Source : SOeS, Fichier central des automobiles

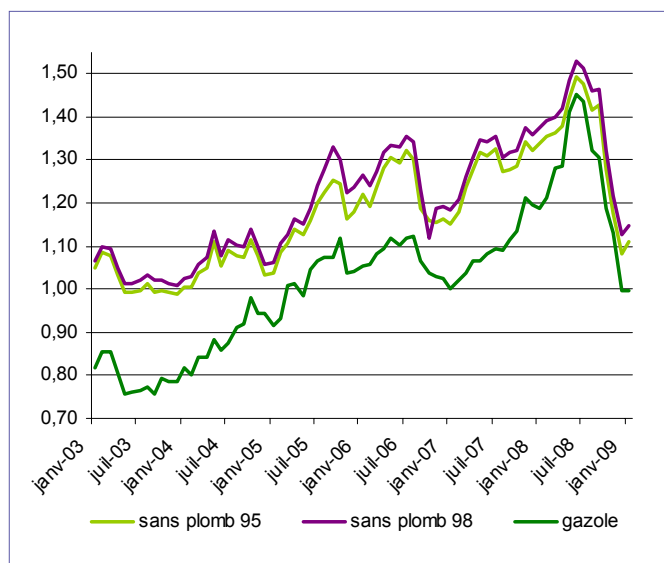
## La hausse du prix des carburants et les difficultés économiques renforcent l'effet du bonus-malus

Le prix des carburants a fortement progressé tout au long de l'année 2007 et jusqu'à la mi-2008, connaissant même une accélération au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2008 (figure 5). La prise de conscience du coût du carburant, exacerbée par l'évolution rapide et paraissant durable de ces prix, au moins au 1<sup>er</sup> semestre 2008, a favorisé l'achat de voitures plus sobres en consommation et donc moins émettrices de CO<sub>2</sub> : l'effet du mécanisme de bonus-malus en a été ainsi renforcé.

Les voitures immatriculées au cours des onze premiers mois de 2007 consommaient en moyenne de l'ordre de 5 litres aux 100 km pour les voitures de moins de 130 g/CO<sub>2</sub> par km, contre 5,7 litres pour les véhicules de la zone neutre et 7,6 litres pour les voitures émettant plus de 160 g/CO<sub>2</sub> par km. Avec un prix du carburant passant de 1 € à 1,30 € le litre, et un kilométrage annuel moyen de l'ordre de 15 000 km, cela représente une hausse annuelle du coût d'usage dès la première année du véhicule de 225 € pour un véhicule subventionné, 255 € pour un véhicule de la zone neutre et 340 € pour un véhicule taxé.

### 5 - Évolution du prix moyen TTC des carburants automobiles

(en € par litre)



Source : DGEC

### Une mesure déficitaire en raison de son succès

Le dispositif de bonus-malus a été calibré, avant la hausse du prix des carburants et la crise économique, pour être budgétairement neutre ; or il apparaît déficitaire. Calculé sur la base des seules immatriculations de 2006, c'est-à-dire avant tout effet de la mesure, le dispositif aurait rapporté au budget de l'État 91 € par véhicule. Sur les immatriculations des onze premiers mois de 2007, intégrant donc le début de la reprise des prix des carburants, la mesure aurait rapporté au budget de l'ordre de 62 € par véhicule. Les seules substitutions liées à l'effet bonus-malus devaient ramener le dispositif à l'équilibre financier.

Ainsi, le renforcement de l'effet du prix du pétrole et de la crise économique concomitants à la mise en place du signal prix spécifique que représente le bonus-malus peut expliquer

que les prévisions aient été dépassées. Cela entraîne finalement un déficit de près de 139 € par véhicule entre février et décembre 2008 (élimination du mois de janvier perturbé par l'anticipation du malus).

### La part des véhicules essence faiblement consommateurs progresse en 2008

En 2008, plus de trois véhicules neufs sur quatre immatriculés (77 %) sont équipés d'un moteur diesel (figure 6). La part occupée par les véhicules diesel augmente depuis de nombreuses années : en moyenne de 2,0 points par an sur les cinq dernières années, avec une accélération sur la période récente puisque la hausse s'élevait à 2,5 points par an entre 2005 et 2007 et a atteint 3,4 points en 2008.

Sur les principaux marchés (gamme inférieure, moyenne inférieure et moyenne supérieure), la part du diesel est en forte hausse, montrant ainsi que les acquéreurs se sont reportés, à gamme inchangée, vers les véhicules diesel bénéficiant probablement du bonus ou exonérés de malus. Pour autant, la part des véhicules diesel parmi les véhicules faiblement émetteurs est en baisse (recul de 4,6 points entre 2007 et 2008 de 88 % à 83,4 % pour les moins de 130 gCO<sub>2</sub>).

La diésélisation du parc de véhicules roulant a en effet contribué, par une hausse de la demande relative de gazole, au resserrement de l'écart de prix entre le gazole et l'essence (figure 5) rendant moins avantageux les véhicules diesel. Le développement de véhicules essence faiblement émetteurs est donc ainsi favorisé : la part des véhicules essence dans les véhicules émettant au maximum 130 gCO<sub>2</sub> est passé de 12 à 16,4 %.

### 6 - Part des véhicules diesels dans les immatriculations par tranche d'émission de CO<sub>2</sub> et gamme de véhicules

	2003	2005	2006	2007	2008
<b>Ensemble des voitures particulières</b>	2 009 246	2 067 789	2 000 549	2 064 543	2 050 283
dont diesel	1 353 914	1 429 037	1 427 697	1 525 439	1 584 438
(en %)	67,4	69,1	71,4	73,9	77,3
<b>Par tranche d'émission de CO<sub>2</sub></b>					
Véhicules <=130 gCO <sub>2</sub>	96,6	92,5	87,2	88,0	83,4
Véhicules neutres	66,3	64,1	65,3	68,3	72,0
Véhicules >160 g CO <sub>2</sub>	53,7	56,0	62,4	66,7	73,3
<b>Par gamme des véhicules (%)</b>					
économique	1,9	4,8	11,1	17,5	23,5
inférieure	52,8	53,7	59,6	61,3	70,6
moyenne inférieure	78,4	81,4	84,8	88,3	92,5
moyenne supérieure	85,4	87,0	88,2	89,8	92,3
supérieure	86,3	88,0	90,9	91,0	91,8
luxe	77,7	81,3	83,3	83,9	83,1

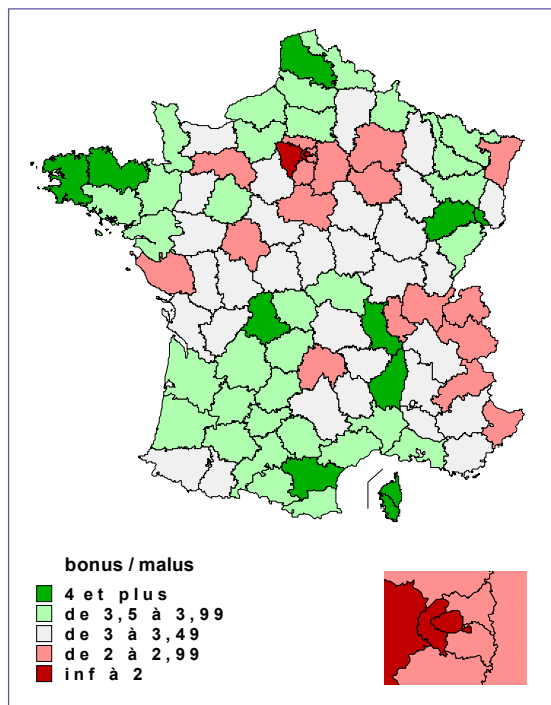
Source : SOeS, Fichier central des automobiles

### Paris et les Yvelines sont et restent les départements les plus émetteurs

Le département de Paris était et reste après un an de mise en œuvre du dispositif celui où la part des véhicules émettant moins de 130 gCO<sub>2</sub>/km est la plus faible et où celle des véhicules émettant plus de 160 g est la plus élevée (figure 7) avec respectivement 24 % et 37 % en 2007. En 2008, ces parts sont modifiées respectivement de + 10 points et - 11 points, soit

moins fortement que la moyenne nationale. Le département des Yvelines est à ce titre très proche de celui de Paris. À l'opposé se trouve la Haute-Saône avec la part la plus élevée de véhicules « bonussés » et la deuxième plus faible de « malussés » en 2007. Les départements de Corse se retrouvent être les départements avec la plus faible part de véhicules taxés en 2008, mais ne sont pas parmi les plus acquéreurs de véhicules subventionnés pour autant.

### 7 - Rapport entre le nombre d'immatriculations « bonussées » et « malussées » par département en 2008



### Les ménages réorientent plus fortement leurs achats de véhicules que les entreprises

Les ménages ont réagi assez vigoureusement à la contrainte de prix qui s'exerce sur les véhicules même si les entreprises, auxquelles s'applique aussi le dispositif de bonus-malus (à l'exception des véhicules de l'État), ont également adapté leurs acquisitions de véhicules. Ce mouvement accélère là encore une tendance entamée précédemment mais qui connaît une rupture en 2008. Ainsi, dans les acquisitions des ménages, la part des voitures des classes d'émissions subventionnées est passée de 15 % en 2003 à 29 % en 2007 (après avoir culminé à 30 % en 2006), et gagne 17 points en 2008 pour atteindre 46 % des acquisitions des ménages.

Du côté des entreprises, la part des classes de véhicules « bonussés » était plus élevée que chez les ménages et s'élevait à près de 18 % en 2003. Cette part s'est accrue plus rapidement que pour les ménages avant la mise en place du processus pour atteindre près de 33 % en 2006 et 2007 notamment du fait de la taxe sur les véhicules de société,

progressive et assise sur les émissions de CO<sub>2</sub> depuis 2006. Elle ne s'est ensuite accrue en 2008 « que » de 9 points. Avec 42 % des acquisitions des voitures neuves des entreprises, elle est désormais moins élevée que pour les ménages.

Dans le même temps, le nombre de véhicules de la zone taxée a reculé en part dans les achats des ménages de près de 20 points en 5 ans pour n'atteindre en 2008 qu'environ 12 %, plus de la moitié du mouvement étant réalisée en 2008. Parallèlement, du côté des entreprises, la même évolution est observée, mais d'une moindre ampleur : recul de 12 points en 5 ans, dont près de 7 points en 2008 pour atteindre 17 % des achats.

Il en résulte une réorientation du marché : les entreprises représentent désormais près d'un acquéreur sur deux (48 %) des véhicules de la zone « malussée » contre un gros tiers (37 %) en 2004-2005. En revanche, alors qu'elles représentaient près d'un acquéreur sur deux des véhicules de la zone « bonussée » en 2004-2005, elles n'en représentent plus en 2008 que 38 %.

### L'impact sur le parc automobile s'effectuera sur la durée

L'estimation de l'impact de la mesure en termes d'émissions globales du parc automobile est assez délicate pour le moment et nécessitera d'attendre les premiers bilans de la circulation et des émissions. Mais les effets ne se feront sentir que dans la durée. Le renouvellement du parc reste annuellement faible (2 millions de nouvelles immatriculations sur un parc d'environ 30 millions de véhicules roulants) et la réduction ne sera pas significative tant que continueront à circuler des véhicules plus anciens à fortes émissions de CO<sub>2</sub>.

### Sources

Le fichier central des automobiles (FCA) est dérivé du fichier national des immatriculations géré par le ministère de l'intérieur. Le FCA est le système d'information exhaustif (à l'exclusion des véhicules de l'État) sur les immatriculations et le parc de véhicules routiers en France. Pièce centrale du dispositif statistique sur les transports, celui-ci permet notamment de disposer d'une information fine sur les caractéristiques techniques des véhicules immatriculés en France.

Le FCA est géré par le service statistique du ministère chargé des transports depuis les années soixante-dix et la maîtrise d'œuvre en est confiée à l'Association auxiliaire de l'automobile (AAA). Il bénéficie de l'apport des caractéristiques techniques des véhicules mesurées par l'organisme technique central agréé par la Direction de la sécurité et de la circulation routière.

### Pour en savoir plus :

Site internet du SOeS : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr) rubrique « Immatriculations, parc et utilisation de véhicules ».