

Le mix énergétique des motorisations thermiques a connu, ces cinq dernières années, une évolution sans précédent. Sur les six premiers mois de 2018, la part des motorisations à essence dans le total immatriculé atteint 53,9% et progresse de 19,1%. Relégué en seconde position, le diesel ne représente plus que 40,3% du total et régresse de -11,9%. Les motorisations hybrides non rechargeables et rechargeables ont représenté 4,4 % du total et progressent de près de 35%. Enfin, les véhicules 100% électriques progressent de 6,1% et ont représenté 1,1% des cartes grises délivrées pour les véhicules neufs.

En 2013, le mix énergétique était tout autre. La part du diesel dans les immatriculations (12 mois) s'élevait à 72,9% du total, avec 1 699 690 voitures fonctionnant au gazole. Les motorisations diesel régnaient totalement sur le marché français. La baisse importante des volumes cette année-là (-13,3%) pouvait encore être strictement imputable aux conditions de marché : la crise économique n'était pas résorbée, les entreprises, commerçants et artisans, massivement diésélisés, ne renouvelaient pas leurs parcs.

En 2013 toujours, la part de l'essence n'était que de 24,8% dans les immatriculations hexagonales (pour 532 128 voitures à essence). Mais avec une progression de 12,9%, les motorisations à essence commençaient à monter pour la première fois depuis le début des années 90. C'est le premier résultat d'évolutions technologiques majeures concernant les motorisations à essence, toutes dédiées à optimiser le rendement de cette motorisation (injection stratifiée, pulvérisation et combustion issues des progrès des motoristes en Formule 1). Les véhicules hybrides ne représentaient alors que 1,5% des cartes grises, l'électrique pointant pour sa part à 0,3% du total.

La carburation au gazole a, dès lors, entamé sa chute : -4,4% et 63,9% du mix des ventes en 2014 (1 146 689 autos) ; -4,3% et 57,2% du mix en 2015 (dans un marché total en progression de 6,8%) ; -4,3% et 52,1% du mix énergétique en 2016 (dans un marché en croissance de 5,1%). C'est en 2017 que le gazole devient minoritaire dans les immatriculations de VP en France : 47,3% du mix énergétique (-5%). Cette même année a lieu la bascule avec les motorisations à essence : ces dernières prennent la tête du mix énergétique avec 47,6% du mix des ventes. Cette même année également, les motorisations hybrides (rechargeables et plug-in) atteignent 4% des immatriculations : elles prennent un véritable essor (+45% ensemble) tandis que le véhicule électrique demeure à 1,2% des immatriculations.

Cette chronologie est marquée par un premier phénomène survenu, en France, en septembre 2015 : le scandale du diesel-gate, qui a mis en lumière les actions du groupe Volkswagen pour dissimuler les niveaux de pollution réels de ses motorisations (le groupe VW faisait partie des constructeurs ayant un mix énergétique fortement diésélisé). Le second facteur d'influence est l'irruption dans le débat public, à l'occasion de la Conférence de Paris sur les changements climatiques (COP21, nov.-déc. 2015), de l'influence des émissions de CO<sub>2</sub> des transports terrestres sur les niveaux de pollution de l'air.

Il faut cependant rappeler que la transition du mix énergétique s'était engagée avant même ces deux phénomènes : 2013 pour la croissance des motorisations à essence, 2014 pour la chute du gazole dans le mix. Les réglementations européennes sur les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> (troisième phénomène majeur, plus structurant) avaient déjà entraîné des efforts décisifs des constructeurs

automobiles pour faire évoluer les motorisations à essence (alors beaucoup plus émettrices de CO2 que les diesel).

Pour leur part, les motorisations diesel devenaient, déjà, beaucoup plus coûteuses à dépolluer pour respecter les normes Euro VI, entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2014 (pour les nouveaux modèles, 1<sup>er</sup>/09/2015 pour l'ensemble des véhicules neufs). Le renchérissement du coût d'achat des véhicules diesel a donc rééquilibré naturellement le mix des ventes en faveur de l'essence.

Les faits démontrent que les efforts des constructeurs automobiles pour respecter les seuils de plus en plus sévères de dépollution des véhicules neufs constituent le premier facteur de rééquilibrage du mix énergétique en France. C'est le cas partout en Europe.

Sources chiffrées : AAA Data, CCFA.