LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO_2

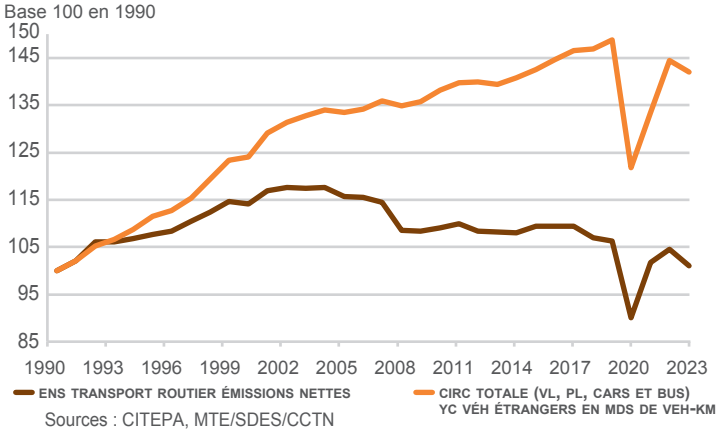
Après une baisse historique enregistrée en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, la circulation routière et les émissions de CO_2 associées ont rebondi en 2021 et 2022, mais se tassent en 2023. La circulation routière a baissé de 2 % pour s'établir à son niveau de 2015. Dans le même temps, les émissions de CO_2 du transport routier ont baissé de 3 % sur un an et sont en retrait de 7,5 % par rapport à 2015. Depuis 1990, la circulation totale des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 42 % ; leurs émissions de CO_2 associées, nettes des énergies renouvelables, n'ont, quant à elles, crû que de 1 %.

Différents facteurs sont à l'origine de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Le premier est la baisse de la consommation unitaire moyenne des voitures particulières en circulation et immatriculées en France, qui a reculé de 24 % depuis 1990. Ceci est la conséquence de la diéselisation du parc entre 1990 et 2015, du système bonus/malus instauré en 2008 et des efforts des constructeurs et des conducteurs. La tendance s'est interrompue ponctuellement en 2017, mais en 2018, la consommation des voitures particulières a de nouveau reculé, principalement grâce aux gains d'efficacité de l'essence plus importants que pour le diesel. Les progrès en lien avec l'hybridation croissante des véhicules se poursuivent : la consommation unitaire est passée de 6 l / 100 km en 2017 à 5,9 litres en 2023 pour le gazole, et de 7,1 l / 100 km en 2017 à 6,7 litres en 2023 pour l'essence. Cependant, la part croissante des voitures essence dans le parc et dans la circulation pèse sur la consommation unitaire moyenne d'un véhicule du parc, qui s'établit à 6,2 litres aux 100 km en 2023. Par ailleurs, le développement des voitures électriques, qui n'émettent aucun CO_2, commence à devenir un facteur de réduction des émissions. Elles représentent environ 2 % de la circulation. Ce facteur va perdurer et s'accroître, mais son impact sur la réduction des émissions de CO_2 se fera lentement.

Concernant l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises, celle-ci continue de s'améliorer. Selon les dernières estimations, la quantité de CO_2 émise par un véhicule industriel, lors du déplacement sur le territoire français d'une tonne de marchandises sur un kilomètre, a baissé de 26 % entre 1990 et 2023. Ces progrès s'expliquent essentiellement par l'amélioration de la performance des véhicules (meilleur rendement des moteurs, accroissement de la taille des véhicules permettant la massification), l'optimisation de la logistique (hausse du taux de remplissage, baisse des retours à vide) et la diffusion des bonnes pratiques en matière d'écoconduite.

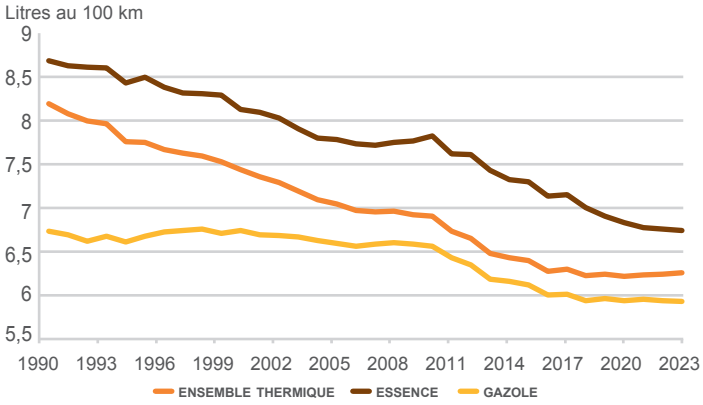
-24 % **Baisse de la consommation unitaire moyenne d'une voiture particulière en circulation depuis 1990**

LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO_2 NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



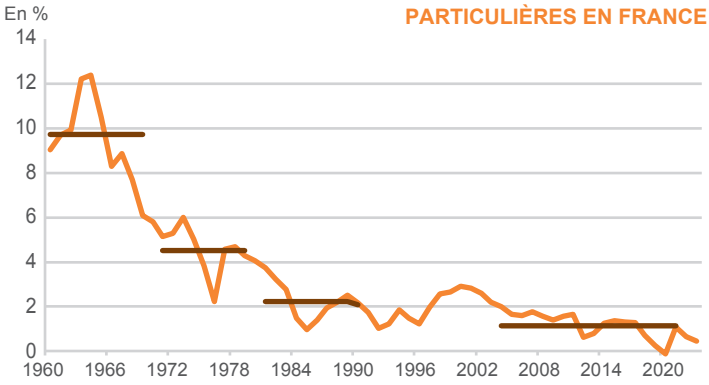
Sources : CITEPA, MTE/SDES/CCTN

CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



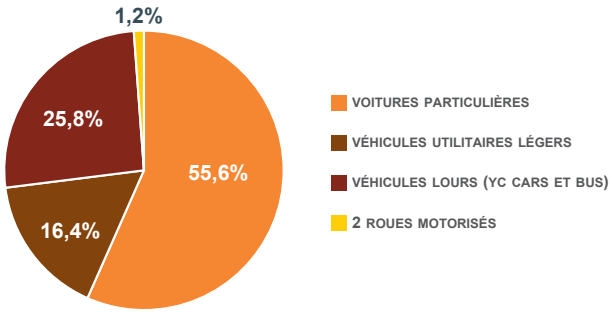
(1) La consommation unitaire incorpore les effets de surconsommation liés aux biocarburants.
Source : Bilan de la circulation routière (MTE/SDES)

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



Sources : CCFA, MTE/SDES

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE CO_2 DU TRANSPORT ROUTIER EN 2023



Source : Citepa / Secten Edition 2024

La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur une longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti, après la phase d'accès à la motorisation. Il est passé de 9,7 % de croissance moyenne annuelle entre 1957 et 1970, à respectivement 4,5 %, puis 2,2 % de croissance dans les années 70 puis 80. Depuis 2004, le taux de croissance annuel moyen s'élève à 1,3 %, il a fortement ralenti à partir de 2018 (moins de 1 % par an), mais demeure positif.

Le développement de la multimotorisation, puis les hausses significatives des prix des carburants, sont les principaux facteurs liés à la baisse du kilométrage annuel moyen. Entre 2000 et 2019, le kilométrage annuel moyen avait chuté de 0,6 % par an. Après un très fort recul en 2020, il demeure en 2023 en retrait de 6 % par rapport à 2019.

En 2023, les nouvelles estimations du Centre Interprofessionnel d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO_2 nettes des énergies renouvelables de 116 millions de tonnes, contre 126 en 2019. Après le plafond observé au début des années 2000, autour de 135 millions de tonnes, un net fléchissement est enregistré de 2004 à 2009, lié entre autres, aux effets de la crise économique, puis une stabilisation autour de 130 millions de tonnes s'observe jusqu'en 2019. Les restrictions de déplacements et le développement du télétravail ont fait chuter la circulation routière en 2020, entrainant une baisse des émissions de CO_2 (-15 %). Après une remontée en 2021 et 2022, le niveau des émissions baisse à nouveau en 2023 de 5 %, sous l'effet d'un recul de la circulation et de la diffusion des véhicules à faible empreinte environnementale, les véhicules électriques représentant environ 1,5 million de tonnes de CO_2 économisés annuellement.

En 2023, les émissions de CO_2 nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon le CITEPA, à 56,6 % pour les voitures, 16,4 % pour les véhicules utilitaires légers, 25,8 % pour les poids lourds, bus et cars et 1,2 % pour les deux-roues motorisés.