Tableau de bord des mobilités durables

Fiche méthodologique

Part de voitures particulières (VP) en circulation par vignette Crit'Air

Thématique : Parc de véhicules et IRVE / Parc de véhicules en circulation

---

Description de l’indicateur

Définition

- **Part des VP pour chaque catégorie de vignette Crit’Air (8 catégories)** : l’indicateur représente la part de voitures particulières (VP) en circulation sur le territoire éligibles à chaque classe de vignette Crit’Air.
- **Part des autobus pour chaque catégorie de vignette Crit’Air (8 catégories)** : l’indicateur représente la part d’autobus en circulation sur le territoire éligibles à chaque classe de vignette Crit’Air.
- **Part des autocars pour chaque catégorie de vignette Crit’Air (8 catégories)** : l’indicateur représente la part d’autocars en circulation sur le territoire éligibles à chaque classe de vignette Crit’Air.

Les catégories de vignettes Crit’Air sont :

- Crit’Air E : tout véhicule électrique ou hydrogène.
- Crit’Air 1 : tout véhicule au gaz hybride rechargeable, essence Euro 5 et 6 (immatriculés après 2011).
- Crit’Air 2 : essence Euro 4 (immatriculés entre 2006 et 2010 inclus) ou diesel Euro 5 et 6 (immatriculés après 2011).
- Crit’Air 3 : essence Euro 2 et 3 (immatriculés entre 1997 et 2005 inclus) ou diesel Euro 4 (immatriculés entre 2006 et 2010 inclus).
- Crit’Air 4, 5 ou non classés : essence Euro 1 et avant (immatriculés avant 1997) ou diesel 3 et avant (immatriculés avant 2006).

Les données sur les vignettes Crit’Air correspondent aux vignettes Crit’Air théoriques déterminées à partir des informations inscrites sur le certificat d’immatriculation, que le titulaire du véhicule ait demandé ou non sa vignette Crit’Air. Les modalités du certificat de qualité de l’air sont disponibles sur le site du ministère.

La modalité “Inconnu” correspond aux véhicules dont la vignette Crit’Air est indéterminée.

NB : un véhicule est considéré dans le parc en circulation, s’il vérifie les conditions suivantes :

1. Le véhicule a été immatriculé au système d’immatriculation des véhicules (SIV) avant le 1er janvier de l’année.
2. Aucune opération de sortie de parc n’a été déclarée (destruction, vente ou déménagement à l’étranger, véhicule accidenté, véhicule en attente de vente chez un concessionnaire).
3. Le véhicule est à jour de son contrôle technique ou en retard modéré.

Unité : % (ou nombre de véhicules)

Lecture

En 2025, 30,6% des véhicules en circulation en France métropolitaine étaient éligibles à la vignette Crit’Air de catégorie 1.

Cette part s’élevait à 35,5% des voitures particulières en circulation, contre 24% des autobus et 4,7% des autocars.

Métadonnées

- Fréquence de mise à jour : annuelle
- Année(s) disponible(s) : 2019-2025
- Couverture géographique : France métropolitaine + DROM
- Maille minimale disponible : communale

Source(s) de données

SDES, RSVERO - Données sur le parc de véhicules en circulation au 1er janvier de chaque année, au niveau communal.

Ces données fournies par le service des données et études statistiques (SDES) concernent le parc de véhicules, au niveau communal, par motorisation, vignette Crit'Air et type de véhicule, au 1er janvier de chaque année depuis 2011. Il s'agit d'un répertoire exhaustif de l'ensemble des véhicules immatriculés en France, basé sur l'appariement entre les données du SIV (cartes grises) et des contrôles techniques. Cette deuxième source permet de s'assurer régulièrement que le véhicule circule toujours et de déterminer l'utilisation du véhicule grâce au relevé kilométrique effectué à chaque visite.

Les Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m), visibles sur la carte des graphiques avancés, proviennent de la Base Nationale des Zones à Faibles Emissions (BNZFE) mise à disposition sur le point d'accès national transport.data.gouv.fr. Ce jeu de données contient l'ensemble des données publiées par les métropoles, au 07/01/2024.

Méthodologie de construction

Les données du parc de véhicules contiennent le nombre de véhicules en circulation au 1er janvier de l'année N (PARC_N) selon :

- le type de véhicules (`classe_vehicule` : vp pour voitures particulières, tcp pour transports collectifs de personnes) ;
- la sous-catégorie de véhicules (`categorie_vehicule` : autobus et autocars sont les sous-catégories des TCP) ;
- le type de motorisation (`carburant`) ;
- la vignette Crit'Air d'éligibilité (`critair`).

Dans les données du parc de véhicules, la vignette Crit'Air est classée en 8 classes : E, 1, 2, 3, 4, 5, Non classé, Inconnu.

L'indicateur correspond à la somme du nombre de véhicules en circulation éligibles à une vignette particulière, divisée à l'ensemble des véhicules du même type.

Pour plus de détails :

- Documentation sur les données de parc de voitures particulières - PDF
- Documentation sur les données de parc d'autobus et d'autocars - PDF

Ces données ont été traitées selon les règles suivantes :

1. Les communes fictives (`commune_code` = XXXXX ou 00000) sont supprimées.
2. Les observations dont le département d'immatriculation est connu et non la commune sont supprimées. Ceci peut créer des écarts avec les valeurs régionales ou nationales publiées par le SDES.
3. Au sein de la famille des TCP, les autobus et les autocars sont séparés.

Limites et préconisations d'utilisation

L'information correspond à la vignette Crit'air à laquelle la voiture est éligible (vignette crit'air d'éligibilité) mais ne signifie pas que le véhicule est réellement équipé de cette vignette (vignette crit'air demandée).

Politique(s) publique(s) associée(s) à l'indicateur

Action(s) visée(s)

Verdir le parc automobile - Accompagner la transition énergétique du parc de véhicules

Contexte et enjeux

Le transport routier est à l'origine de 94,0 % des émissions du secteur des transports (119,2 Mt CO2 éq en 2023). La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières (53 %), des poids lourds, y compris bus et cars (24 %) et des véhicules utilitaires légers (5 %) [source : CITEPA, 2023]. On constate en France des dépassements récurrents des valeurs limites réglementaires des polluants atmosphériques. Pour les particules comme pour les oxydes d'azote, les véhicules et particulièrement les voitures particulières diesel les plus anciennes, constituent une source majeure d'émission de polluants. Développer la mobilité propre en encourageant l'acquisition de véhicules peu polluants est donc un levier essentiel pour atteindre la neutralité carbone en 2050 et réduire la pollution atmosphérique.

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont des territoires dans lesquels l'accès est autorisé aux véhicules les moins polluants afin de limiter l'exposition des personnes à la pollution locale. Les zones à faibles émissions mobilité reposent sur le système des vignettes Crit'Air (certificat qualité de l'air) qui permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et oxydes d'azote. Les véhicules sont répartis en 6 classes environnementales (crit'air E, 1, 2, 3, 4, 5, 6), à l'exception des véhicules les plus polluants, qui sont non classés et n'ont pas droit au certificat qualité de l'air. La vignette Crit'Air est obligatoire dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et lors de la circulation différenciée.

Depuis 2019, les motorisations électriques et hybrides rechargeables connaissent une forte dynamique en France : le nombre de véhicules légers électrifiés en circulation a été multiplié par 4 pour dépasser, fin 2022, le million d'unités. La voiture électrique s'impose de plus en plus dans le paysage automobile comme une solution innovante et durable pour réduire les émissions de CO2. Ce type de véhicule, en constante évolution technologique, attire aujourd'hui autant les particuliers que les entreprises grâce à ses nombreux atouts :

- Bénéfices environnementaux : 2 à 6 fois moins d'émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule électrique par rapport à un véhicule thermique.
- Economies : environ 3 € pour 100 km parcourus en véhicule électrique (avec une recharge à domicile) contre 7 à 10 € pour un véhicule thermique.
- Réduction des nuisances sonores.

Réglementation et aides disponibles

Afin d'encourager les ménages et les professionnels à acquérir des véhicules plus propres, le Gouvernement a mis en place des aides et des outils pour les accompagner dans cette démarche.

Le bonus écologique

Le bonus écologique a pris fin au 1er juillet 2025. Il visait à aider les particuliers à acheter ou louer une voiture électrique et/ou hydrogène neuve. Le dispositif Coup de pouce "Véhicules Particuliers Électriques" prend la suite du bonus écologique pour les véhicules commandés à compter du 1er juillet 2025.

Le dispositif Coup de pouce "Véhicules Particuliers Électriques"

Depuis le 1er juillet 2025, le bonus écologique a été remplacé par la prime « coup de pouce véhicules particuliers électriques », financée dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE). Cette aide financière, conditionnée au score écologique du véhicule et aux revenus fiscaux des demandeurs, a pour objectif de faciliter l'acquisition d'un véhicule électrique neuf par un ménage.

La prime au rétrofit

La prime au rétrofit est une aide à la transformation de la motorisation d'un véhicule thermique, en une motorisation moins polluante. Deux niveaux d'aide sont possibles pour une voiture ou une camionnette selon le choix de transformation : transformation en une motorisation électrique (le montant de la prime peut atteindre jusqu'à 5 000 € pour une voiture et jusqu' à 9 000 € pour une camionnette), ou transformation en une motorisation hybride rechargeable (le montant de la prime peut atteindre jusqu'à 3 000 € pour une voiture ou une camionnette, à condition que le véhicule avant sa transformation soit Crit'Air 3 ou plus ancien).

Le leasing social

Afin d'accélérer la transition écologique des véhicules, l'État a renouvelé en septembre 2025 une offre de location longue durée de voitures électriques à moins de 200 euros par mois pour permettre aux ménages les plus modestes de passer à l'électrique.

Ce dispositif de leasing social permet aux ménages de bénéficier d'un véhicule sans devoir en faire l'acquisition, en payant des loyers mensuels. Au terme du contrat, le bénéficiaire doit restituer le véhicule ou décider de l'acheter à sa valeur résiduelle. La durée du contrat de location doit être d'au moins 3 ans. Les loyers mensuels ne peuvent pas dépasser 200 € hors options, accessoires et prestations, et certaines offrent atteignent moins de 140 € par mois.

Le microcrédit véhicules propres

Pour aider les ménages modestes à acquérir un véhicule propre, le gouvernement a lancé le microcrédit véhicules propres. Il est destiné aux personnes exclues du système bancaire classique, à faibles revenus ou en situation professionnelle fragile, qui souhaitent acquérir en location longue durée (LLD) ou en location avec option d'achat (LOA) un véhicule neuf ou d'occasion peu polluant.

Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 fixe l'instauration de quotas de véhicules à faibles et très faibles émissions dans le renouvellement des flottes des collectivités et entreprises (les véhicules électriques sont classés parmi les véhicules à très faibles émissions, tandis que les véhicules hybrides rechargeables sont considérés comme des véhicules à faibles émissions) :

- Obligations pour les collectivités

  Les collectivités territoriales et intercommunalités qui gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 véhicules automobiles ont l'obligation d'intégrer une part minimale croissante de véhicules à faibles et très faibles émissions dans le cadre de l'acquisition ou du renouvellement annuel de leur parc. Ce quota minimum est de 40% depuis le 1er janvier 2025, et à partir de 2026, 37,4% des véhicules renouvelés devront être des véhicules à très faibles émissions.

- Obligations pour les entreprises privées

  En remplacement des quotas fixés dans la LOM, la loi de finance pour l'année 2025 a mis en place une taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions pour les entreprises gérant une flotte automobile de plus de 100 véhicules, particuliers ou utilitaires légers. Un pourcentage cible croissant de

véhicules à faibles émissions devra être atteint : 15% en 2025, 18% en 2026, 25% en 2027 et 48% en 2030.

Ces données de verdissement du parc sont soumises à une obligation de rapportage.

Ressources et outils complémentaires

- Ministère de la Transition écologique - Développer les véhicules électriques
- Ministère de la Transition écologique - Bonus écologique, prime au rétrofit,... : toutes les aides en faveur de l'acquisition de véhicules propres
- Ministère de la Transition écologique - Verdissement du parc automobile
- je-roule-en-electrique.fr, un site d'information de référence sur la mobilité électrique
- Ministère de la Transition écologique - Certificats qualité de l'air : Crit'Air

---

Version au 08 décembre 2025