

UTP – FEVRIER 2021

Renouvellement 2020 des flottes des services urbains sous le signe du GNV et de l'hybride.

Dans le cadre de la transition énergétique, l'UTP assure le suivi de l'évolution des flottes de véhicules de services urbains à partir de 2 sources :

- l'enquête biannuelle menée par l'UTP, intitulée « Le parc des véhicules des services urbains » effectuée auprès de ses adhérents. La dernière publication est consultable sur le site internet de l'UTP ["Le parc des véhicules des services urbains au 1er janvier 2020"](#) ;
- L'analyse du parc, au niveau national, des autobus et des autocars de type M2 et M3 ainsi que le suivi des immatriculations neuves et d'occasion, issues des données du Répertoire Statistique des Véhicules Routiers (RSVERO). La première note concernant l'année 2019 est consultable également sur le site de l'UTP ["Les services urbains poursuivent leur mue énergétique"](#).

Ces deux documents sont complémentaires en raison de leur échelle d'analyse.

L'enquête biannuelle auprès des adhérents de l'UTP permet de détailler l'équipement des 148 services urbains, par taille d'agglomération.

Le répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) du Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général du développement durable (CGDD), rattaché au ministère de la Transition écologique, recense quant à lui l'ensemble des certificats d'immatriculation permettant de dénombrer le nombre de véhicules M2 (véhicules comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal inférieur ou égal à cinq tonnes) et M3 (véhicules comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal supérieur à cinq tonnes) circulant en France, en distinguant les autobus des autocars et l'énergie déployée.

Ces deux supports mettent en évidence la poursuite de la décarbonation des réseaux de transport en commun, puisque le taux de véhicules **neufs utilisant une énergie alternative au gazole passe de 50% en 2019 à 70% en 2020, soit plus de deux autobus neufs sur trois.**

Renouvellement des flottes sous le signe du GNV et de l'hybride

I. LE PARC NATIONAL DES AUTOBUS ET DES AUTOCARS AU 1^{er} JANVIER 2021

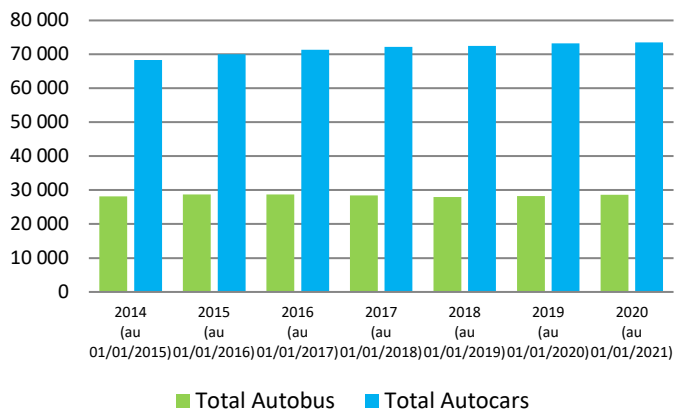
Selon le RSVERO, au 1^{er} janvier 2021, le parc national de véhicules de type M2 et M3 totalise **102 203 autobus et autocars** (+ 0,67 % par rapport au 1^{er} janvier 2020). Ce parc est réparti de la manière suivante :

- **28 671 autobus**, soit 28 % du parc total
- **73 532 autocars**, soit 72 % du parc total.

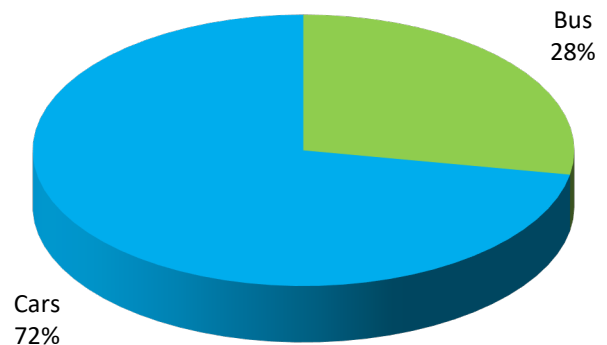
Le volume de ce parc a progressé de 6 % entre 2014 et 2020, essentiellement du fait des autocars. Pour 2020, le renouvellement concerne :

- **2 422 autobus** dont 74 % de véhicules achetés neufs et 26 % d'occasion
- **8 209 autocars** dont 51 % de véhicules achetés neufs et 49 % d'occasion.

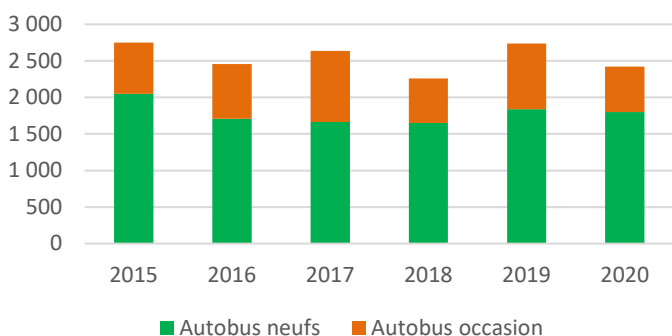
Répartition autobus et autocars depuis 2014



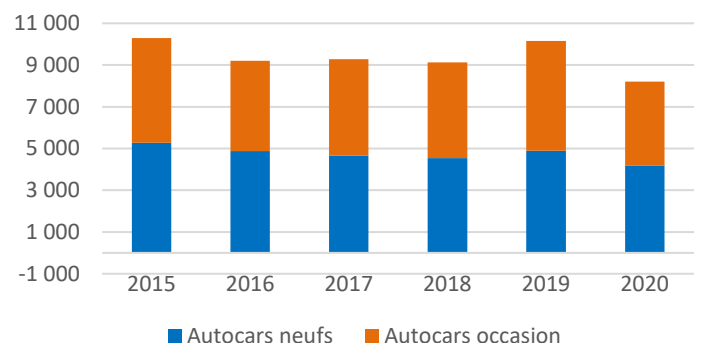
Poids des autobus et des autocars en 2020



Autobus neufs et d'occasion depuis 2015



Autocars neufs et d'occasion depuis 2015



Renouvellement des flottes sous le signe du GNV et de l'hybride

LA FILIÈRE ÉNERGÉTIQUE DES AUTOBUS : POURSUITE DU FLÉCHISSEMENT DE LA PART DU GAZOLE AU PROFIT DES ÉNERGIES ALTERNATIVES

Au 1^{er} janvier 2021, le parc national des autobus est constitué majoritairement de quatre filières énergétiques, qui ont chacune des caractéristiques propres (Cf. annexe I) :

- **domination du gazole**, représentant 76,8 % de l'énergie utilisée par les autobus, malgré une baisse de cette énergie de près de 11 % depuis 2014.
- **poursuite de la progression du gaz naturel**, représentant 11,2 % de l'énergie utilisée par les autobus, avec une progression de cette énergie de 61 % depuis 2014 et dont la moitié a eu lieu ces deux dernières années. Il en est de même avec l'hybride « gaz naturel – électrique » qui a vu le nombre de véhicules multiplié par 4 entre 2019 et 2020.
- **progression de la propulsion hybride « gazole – électrique »** qu'elle soit rechargeable ou non. Elle représente la 3^{ème} énergie utilisée pour les autobus, soit 8 % de l'énergie déployée avec une progression de 21% entre 2019 et 2020. Le nombre de véhicules hybrides a été multiplié quasiment par 10 en 6 ans.
- **encore une faible présence de l'énergie électrique**, représentant uniquement 3 % de l'énergie du parc des autobus. Toutefois, l'année 2019 marque l'accélération de la présence de cette énergie puisque le nombre de véhicule l'utilisant a été multiplié par 3 depuis 2014, et plus de la moitié de cette augmentation s'est faite ces deux dernières années.

L'année 2020 a vu l'arrivée de véhicules roulant à l'éthanol et le maintien du nombre de véhicules circulant à l'hydrogène.

Ainsi, le parc national des autobus est composé de 23 % de véhicules circulant avec une énergie alternative au gazole, alors que cette proportion n'est que de 1 % pour les autocars.

S'agissant plus spécifiquement des services urbains opérés par les adhérents de l'UTP, la proportion des véhicules circulant avec une énergie alternative au gazole est de 30 % au 1^{er} janvier 2020, ce qui témoigne de leurs engagements en faveur de la transition énergétique et de sa décarbonation.

Renouvellement des flottes sous le signe du GNV et de l'hybride

II. DEUX TIERS DES AUTOBUS ACHETÉS EN 2020 UTILISE UNE ÉNERGIE ALTERNATIVE

Le suivi des immatriculations de véhicules neufs et d'occasion permet d'appréhender le renouvellement des flottes aux regards des obligations législatives et réglementaires concernant les services urbains. En moyenne, 6% du parc national des autobus est renouvelé chaque année par des véhicules neufs.

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite loi « TECV » et le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions, dit décret « VFE », ont permis aux AOM, en concertation avec leurs opérateurs de transport, de mener les réflexions sur la transition de la flotte de véhicules de transport en commun.

Les obligations de renouvellement du parc portent sur deux périodes :

- Du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2024 : 50 % des autobus renouvelés doivent l'être par des véhicules à faibles émissions (VFE), sauf pour la RATP, taux applicable dès 2018
- À partir du 1^{er} janvier 2025 : 100 % des autobus renouvelés doivent l'être par des VFE.

Le suivi des immatriculations pour les autobus neufs montre que ce renouvellement par des VFE a été entamé avant 2015 (Cf. annexe II). En effet, le gaz naturel a été utilisé dans un premier temps comme l'énergie alternative au gazole. Le poids de la **filière GNV** dans les immatriculations des autobus neufs continue de progresser significativement chaque année, passant de 9,3 % en 2015 à **35,2 % en 2020**.

Après des débuts timides, la **filière électrique (à batterie)** est devenue dynamique à partir de 2018, avec un poids de cette filière passant de 2,5 % des immatriculations neuves en 2015 à **9,4 % en 2020**.

A contrario, la **filière gazole** continue de décroître d'année en année, passant de 68 % des immatriculations neuves en 2015 à **31,2 % en 2020**, au profit de la **filière hybride non rechargeable** (gazole – électricité) qui progresse à nouveau à partir de 2020 avec un poids de 21,2% des immatriculations neuves en 2020.

Enfin, l'année 2021 se caractérise par la poursuite de petites commandes dans la **filière hybride - gaz naturel** avec 1,7 % des immatriculations neuves, ainsi que des autobus à hydrogène représentant 0,3 % des immatriculations neuves.

Renouvellement des flottes sous le signe du GNV et de l'hybride

Nombre des autobus M₂ et M₃ achetés neufs, répartis par type d'énergie

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Électricité	51	80	81	67	248	169
Ethanol	0	0	0	0	0	16
Gaz naturel	190	208	288	257	452	633
Gaz naturel - électricité (non rechargeable)	-	-	-	-	9	31
Gazole	1 395	904	1 075	1 058	917	562
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	411	517	221	266	196	382
Gazole - électricité (hybride rechargeable)	3	0	0	4	2	0
Hydrogène - électricité (hybride non rechargeable)	-	-	-	-	10	0
Hydrogène - électricité (hybride rechargeable)	-	-	-	-	6	6
Total	2 050	1 709	1 665	1 652	1 840	1799

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD

Poids de l'énergie des autobus M₂ et M₃ achetés neufs

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Électricité	2,5%	4,7%	4,9%	4,1%	13,5%	9,4%
Ethanol						0,9%
Gaz naturel	9,3%	12,2%	17,3%	15,6%	24,6%	35,2%
Gaz naturel - électricité (non rechargeable)					0,5%	1,7%
Gazole	68,1%	52,8%	64,5%	64,0%	49,8%	31,2%
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	20,0%	30,3%	13,3%	16,1%	10,7%	21,2%
Gazole - électricité (hybride rechargeable)	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%
Hydrogène - électricité (hybride non rechargeable)					0,5%	0,0%
Hydrogène - électricité (hybride rechargeable)					0,3%	0,3%

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD

Conclusion

Les autobus à faibles émissions sont dorénavant les véhicules privilégiés lors du renouvellement des flottes dans les services urbains. Toutefois, la filière électrique, à batterie ou à pile à combustible (hydrogène) doit encore être éprouvée afin d'égaliser le niveau de commande des autobus hybrides et ou ceux roulant au GNV.

Les notes techniques

Département des Affaires Économiques et Techniques de l'UTP
Commission Techniques, Exploitation et Développement Durable.



Annexe I: Synthèse du parc national des véhicules M2 et M3 par énergie depuis 2014
Parc national Autobus depuis 2014 (d'un âge inférieur ou égal à 17 ans)

	2014 (au 01/01/2015)	2015 (au 01/01/2016)	2016 (au 01/01/2017)	2017 (au 01/01/2018)	2018 (au 01/01/2019)	2019 (au 01/01/2020)	2020 (au 01/01/2021)	Poids de l'énergie en 2018	Poids de l'énergie en 2019	Poids de l'énergie en 2020
Autres hydrocarbures gazeux comprimés	671	613	499	388	300	214	106	1,1%	0,8%	0,4%
Bicarburant : essence + autre énergie (av. 2006)	17	13	10	9	4	3	3	0,0%	0,0%	0,0%
Bicarburant essence + GPL	16	18	15	15	11	11	10	0,0%	0,0%	0,0%
Bicarburant essence + gaz naturel	15	12	12	12	8	8	6	0,0%	0,0%	0,0%
Électricité	296	346	407	447	491	709	869	1,8%	2,5%	3,0%
Essence	4	4	3	4	1	1	1	0,0%	0,0%	0,0%
Ethanol	0	0	0	0	0	0	16	0,0%	0,0%	0,1%
Gaz de pétrole liquéfié GPL	126	122	70	51	36	36	36	0,1%	0,1%	0,1%
Gaz naturel	1 992	2 126	2 198	2 341	2 477	2 787	3 208	8,8%	9,9%	11,2%
Gaz naturel - électricité (non rechargeable)	0	0	0	0	0	9	40	0,0%	0,0%	0,1%
Gazole	24 631	24 648	24 211	23 716	22 895	22 515	22 007	81,8%	79,6%	76,8%
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	236	648	1 166	1 387	1 655	1 853	2 239	5,9%	6,6%	7,8%
Gazole - électricité (hybride rechargeable)	98	101	101	87	98	100	99	0,4%	0,4%	0,3%
Hydrogène - électricité (hybride non rechargeable)	0	0	0	0	0	10	10	0,0%	0,0%	0,0%
Hydrogène - électricité (hybride rechargeable)	0	0	0	0	0	6	12	0,0%	0,0%	0,0%
Mélange gazogène + gazole	3	3	3	3	3	3	3	0,0%	0,0%	0,0%
Non déterminé	27	24	23	22	21	19	6	0,1%	0,1%	0,0%
Total Autobus	28 132	28 678	28 718	28 482	28 000	28 284	28 671			

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD
Suppression catégorie gazogène

Variation 2014/2015	Variation 2015/2016	Variation 2016/2017	Variation 2017/2018	Variation 2018/2019	Variation 2019/2020	Variation 2014/2020
-9%	-19%	-22%	-23%	-29%	-50%	-84%
-24%	-23%	-10%	-56%	-25%	0%	-82%
13%	-17%	0%	-27%	0%	0%	-38%
-20%	0%	0%	-33%	0%	-25%	-60%
17%	18%	10%	10%	44%	23%	194%
0%	-25%	33%	-75%	0%	0%	-75%
-3%	-43%	-27%	-29%	0%	0%	-71%
7%	3%	7%	6%	13%	15%	61%
					344%	
0%	-2%	-2%	-3%	-2%	-2%	-11%
175%	80%	19%	19%	12%	21%	849%
3%	0%	-14%	13%	2%	-1%	1%
					100%	
0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
-11%	-4%	-4%	-5%	-10%	-68%	-78%
1,94%	0,14%	-0,82%	-1,69%	1,01%	1,37%	1,92%

Parc national Autocars depuis 2014 (d'un âge inférieur ou égal à 18 ans)

	2014 (au 01/01/2015)	2015 (au 01/01/2016)	2016 (au 01/01/2017)	2017 (au 01/01/2018)	2018 (au 01/01/2019)	2019 (au 01/01/2020)	2020 (au 01/01/2021)	Poids de l'énergie en 2018	Poids de l'énergie en 2019	Poids de l'énergie en 2020
Autres hydrocarbures gazeux comprimés	18	18	18	12	8	1	1	0,0%	0,0%	0,0%
Bicarburant essence + gaz naturel	1	1	1	1	1	1	1	0,0%	0,0%	0,0%
Électricité	8	8	8	30	55	72	76	0,1%	0,1%	0,1%
Essence	11	7	6	6	4	3	1	0,0%	0,0%	0,0%
Éthanol	0	0	0	1	1	12	12	0,0%	0,0%	0,0%
Gaz de pétrole liquéfié GPL	4	3	2	1	1	1	1	0,0%	0,0%	0,0%
Gaz naturel	23	23	49	83	129	249	603	0,2%	0,3%	0,8%
Gazole	68 160	69 892	71 176	71 948	72 231	72 820	72 760	99,6%	99,4%	99,0%
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	0	0	0	1	1	6	10	0,0%	0,0%	0,0%
Mélange gazogène + gazole	8	8	8	8	6	6	6	0,0%	0,0%	0,0%
Non déterminé	91	89	85	78	72	65	61	0,1%	0,1%	0,1%
Total Autocars	68 324	70 049	71 353	72 169	72 509	73 236	73 532			

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD
Suppression catégorie gazogène, Bicarburant : essence + autre énergie (av. 2006), Bicarburant essence + GPL.

Variation 2014/2015	Variation 2015/2016	Variation 2016/2017	Variation 2017/2018	Variation 2018/2019	Variation 2019/2020	Variation 2014/2020
0%	0%	-33%	-33%	-88%	0%	-94%
0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
0%	0%	275%	83%	31%	6%	850%
-36%	-14%	0%	-33%	-25%	-67%	-91%
			0%	1100%	0%	#DIV/0!
-25%	-33%	-50%	0%	0%	0%	-75%
0%	113%	69%	55%	93%	142%	2522%
3%	2%	1%	0%	1%	0%	7%
			0%	500%	67%	#DIV/0!
0%	0%	0%	-25%	0%	0%	-25%
-2%	-4%	-8%	-8%	-10%	-6%	-33%
2,52%	1,86%	1,14%	0,47%	1,00%	0,40%	7,62%

Parc Autobus et Autocars depuis 2014

	2014 (au 01/01/2015)	2015 (au 01/01/2016)	2016 (au 01/01/2017)	2017 (au 01/01/2018)	2018 (au 01/01/2019)	2019 (au 01/01/2020)	2020 (au 01/01/2021)
Parc total autobus	28 132	28 678	28 718	28 482	28 000	28 284	28 671
Parc total autocars	68 324	70 049	71 353	72 169	72 509	73 236	73 532
Parc Autocars et autobus de type M2 et M3	96 456	98 727	100 071	100 651	100 509	101 520	102 203

Variation 2014/2015	Variation 2015/2016	Variation 2016/2017	Variation 2017/2018	Variation 2018/2019	Variation 2019/2020	Variation 2014/2020
1,94%	0,14%	-0,82%	-1,69%	1,01%	1,37%	1,92%
2,52%	1,86%	1,14%	0,47%	1,00%	0,40%	7,62%
2,35%	1,36%	0,58%	-0,14%	1,01%	0,67%	5,96%

Annexe II - Synthèse des immatriculations des véhicules M2 et M3 neufs et d'occasion depuis 2015

Immatriculation des autobus M2 et M3 neufs depuis 2015, au niveau national

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Poids de l'énergie en 2015	Poids de l'énergie en 2016	Poids de l'énergie en 2017	Poids de l'énergie en 2018	Poids de l'énergie en 2019	Poids de l'énergie en 2020	Variation 2015/2016	Variation 2016/2017	Variation 2017/2018	Variation 2018/2019	Variation 2019/2020	Variation 2020/2015
Électricité	51	80	81	67	248	169	2,5%	4,7%	4,9%	4,1%	13,5%	9,4%	57%	1%	-17%	270%	-32%	231%
Ethanol	0	0	0	0	0	16	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%						
Gaz naturel	190	208	288	257	452	633	9,3%	12,2%	17,3%	15,6%	24,6%	35,2%	9%	38%	-11%	76%	40%	233%
Gaz naturel - électricité (non rechargeable)	0	0	0	0	9	31	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	1,7%					244%	
Gazole	1 395	904	1 075	1 058	917	562	68,0%	52,9%	64,6%	64,0%	49,8%	31,2%	-35%	19%	-2%	-13%	-39%	-60%
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	411	517	221	266	196	382	20,0%	30,3%	13,3%	16,1%	10,7%	21,2%	26%	-57%	20%	-26%	95%	-7%
Gazole - électricité (hybride rechargeable)	3	0	0	4	2	0	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%				-50%	-100%	-100%
Hydrogène - électricité (hybride non rechargeable)	0	0	0	0	10	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%					-100%	-100%
Hydrogène - électricité (hybride rechargeable)	0	0	0	0	6	6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%					0%	
Total	2 050	1 709	1 665	1 652	1 840	1 799							-17%	-3%	-1%	11%	-2%	-12%

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD

Immatriculation des autobus M2 et M3 d'occasion depuis 2015, au niveau national

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Poids de l'énergie en 2015	Poids de l'énergie en 2016	Poids de l'énergie en 2017	Poids de l'énergie en 2018	Poids de l'énergie en 2019	Poids de l'énergie en 2020	Variation 2015/2016	Variation 2016/2017	Variation 2017/2018	Variation 2018/2019	Variation 2019/2020	Variation 2020/2015
Bicarburant essence+gaz naturel	0	0	0	2	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%				-100%		
Électricité	10	4	13	11	24	20	1,4%	0,5%	1,3%	1,8%	2,7%	3,2%	-60%	225%	-15%	118%	-17%	100%
Essence	0	5	0	1	1	2	0,0%	0,7%	0,0%	0,2%	0,1%	0,3%		-100%		0%	100%	
Gaz de pétrole liquéfié GPL	0	36	0	0	0	13	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%		-100%				
Gaz naturel - électricité (non rechargeable)	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
Gaz naturel	3	6	8	6	15	22	0,4%	0,8%	0,8%	1,0%	1,7%	3,5%	100%	33%	-25%	150%	47%	633%
Gazole	677	694	947	569	848	563	97,0%	92,7%	97,6%	93,6%	94,3%	90,4%	3%	36%	-40%	49%	-34%	-17%
Gazole - électricité (hybride rechargeable)	0	0	0	15	2	0	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,2%	0,0%				-87%	-100%	
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	8	4	2	4	1	3	1,1%	0,5%	0,2%	0,7%	0,1%	0,5%	-50%	-50%	100%	-75%	200%	-63%
Hydrogène - électricité (hybride non rechargeable)	0	0	0	0	8	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%					-100%	
Total	698	749	970	608	899	623							7%	30%	-37%	48%	-31%	-11%

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD

Nouvelles immatriculations	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Autobus (neufs + occasion)	2 748	2 458	2 635	2 260	2 739	2 422
Autocars (neufs + occasion)	10 295	9 205	9 276	9 123	10 152	8 209
Autobus + autocars (neufs + occasion)	13 043	11 663	11 911	11 383	12 891	10 631

Part 2015	Part 2016	Part 2017	Part 2018	Part 2019	Part 2020
21,1%	21,1%	22,1%	19,9%	21,2%	22,8%
78,9%	78,9%	77,9%	80,1%	78,8%	77,2%

Immatriculation des autocars neufs depuis 2015, au niveau national

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Poids de l'énergie en 2015	Poids de l'énergie en 2016	Poids de l'énergie en 2017	Poids de l'énergie en 2018	Poids de l'énergie en 2019	Poids de l'énergie en 2020	Variation 2015/2016	Variation 2016/2017	Variation 2017/2018	Variation 2018/2019	Variation 2019/2020	Variation 2020/2015
Électricité	0	0	22	25	17	5	0,0%	0,0%	0,5%	0,6%	0,3%	0,1%			14%	-32%	-71%	
Éthanol	0	0	1	0	11	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%			-100%		-100%	
Gaz naturel	1	28	31	44	122	354	0,0%	0,6%	0,7%	1,0%	2,5%	8,5%	2700%	11%	42%	177%	190%	35300%
Gazole	5 269	4 835	4 604	4 471	4 744	3 824	99,8%	99,2%	98,8%	98,4%	96,8%	91,3%	-8%	-5%	-3%	6%	-19%	-27%
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	11	12	1	1	5	4	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	9%	-92%	0%	400%	-20%	-64%
Non déterminé	0	0	0	1	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%				-100%		
Total	5 281	4 875	4 659	4 542	4 899	4 187							-8%	-4%	-3%	8%	-15%	-21%

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD

Immatriculation des autocars d'occasion depuis 2015, au niveau national

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Poids de l'énergie en 2015	Poids de l'énergie en 2016	Poids de l'énergie en 2017	Poids de l'énergie en 2018	Poids de l'énergie en 2019	Poids de l'énergie en 2020	Variation 2015/2016	Variation 2016/2017	Variation 2017/2018	Variation 2018/2019	Variation 2019/2020	Variation 2020/2015
Bicarburant essence + GPL	1	0	0	1	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-100%			-100%		-100%
Électricité	1	1	0	1	2	5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0%	-100%		100%	150%	400%
Essence	2	4	1	2	0	2	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%	-75%	100%	-100%		0%
Éthanol	0	0	0	0	1	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%					-100%	
Gaz naturel	1	1	6	1	15	7	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	0,2%	0%	500%	-83%	1400%	-53%	600%
Gazole - électricité (hybride non rechargeable)	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
Gazole	5 000	4 320	4 604	4 566	5 222	3 999	99,7%	99,8%	99,7%	99,7%	99,4%	99,4%	-14%	7%	-1%	14%	-23%	-20%
Mélange gazogène+gazole	1	0	1	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-100%		-100%			-100%
Non déterminé	8	4	5	10	13	9	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	-50%	25%	100%	30%	-31%	13%
Total	5 014	4 330	4 617	4 581	5 253	4 022							-14%	7%	-1%	15%	-23%	-20%

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SDES - CGDD

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nouvelles immatriculations Cars (neufs + occasion)	10 295	9 205	9 276	9 123	10 152	8 209