

Evolution de la structure de motorisation du parc automobile breton

Synthèse :

Le marché du véhicule routier connaît de fortes mutations. Le Parlement européen a voté le 8 juin 2022, la fin des ventes de voitures neuves à motorisation thermique en 2035. Cette législation va au-delà de la Loi d'Orientations des Mobilités française (LOM), promulguée en 2019, qui prévoit la fin de la vente des véhicules thermiques à l'horizon 2040.

Une croissance des ventes de véhicules non thermiques

Aujourd'hui, le parc automobile français a amorcé une phase d'électrification qui s'observe via une part fortement croissante de véhicules neufs électriques parmi les véhicules nouvellement immatriculés.

Cette transformation est très lisible dans les ventes de véhicules neufs, notamment des voitures particulières¹. En effet, si les voitures électriques représentaient en 2019 moins de 2 % des immatriculations annuelles de voitures en Bretagne comme en France, elles en regroupent 19,1 % en 2023 en Bretagne (quasi dix fois plus). C'est davantage qu'au niveau national où 17 % des voitures immatriculées sont électriques en 2023 contre 1,9 % en 2019. De surcroît, on observe une accélération sensible des mises en circulation de ces véhicules ces dernières années (**figure 7**). À noter cependant que l'on enregistre un ralentissement de cette croissance en 2024² (cf. II 4).

Malgré des ventes en augmentation, les motorisations non thermiques sont encore peu présentes dans le parc roulant

L'essor des ventes de voitures à motorisation non thermique s'accompagne mécaniquement d'une hausse du nombre de ces véhicules en circulation. En 2013, il y avait 200 voitures électriques circulant en Bretagne (soit 0,01 % du parc). Ce sont 1 400 voitures qui roulaient en 2016 (0,07 % du parc) et ce nombre atteint quasiment 30 000 au 1^{er} janvier 2023. Cette électrification très sensible des ventes a cependant un impact encore très timide sur le parc roulant. Ainsi, seulement 1,4 % des voitures du parc en circulation en Bretagne (Cf. **annexes : définition, méthodologie**) fonctionnent avec une motorisation électrique et 1,5 % au niveau national (respectivement 1,9 % en Bretagne si on y inclut les motorisations au gaz et 2,1 % en France métropolitaine, **figure de synthèse**).

La proportion de voitures électriques dans le parc roulant augmente dans l'ensemble des régions françaises. Elle atteint le seuil des 2 % dans deux régions (respectivement Corse, 2,2 %, et Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2 %) et est la plus faible en Bourgogne-Franche-Comté (1,1 %) et Centre Val de Loire (1,3 %).

1 En 2023, la voiture représente 6 immatriculations sur 10 en Bretagne, et 6,7 en France.

2 Voir notamment les notes conjoncturelles mises en ligne chaque trimestre sur le site de la DREAL Bretagne : <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/immatriculations-des-vehicules-neufs-r1391.html>

Tableau de synthèse – Poids en % dans le parc et les immatriculations des voitures par type de motorisation

Poids en % dans les immatriculations et dans le parc par type de motorisation	Immatriculations						Parc roulant					
	Bretagne			France Métropolitaine			Bretagne			France Métropolitaine		
	2016	2019	2023	2016	2019	2023	2016	2019	2023	2016	2019	2023
Non thermiques	1,3 %	1,9 %	19,1 %	1,1 %	1,9 %	16,7 %	0,1 %	0,2 %	1,4 %	0,1 %	0,3 %	1,5 %
Électrique	1,3 %	1,9 %	19,1 %	1,1 %	1,9 %	16,7 %	0,1 %	0,2 %	1,4 %	0,1 %	0,3 %	1,5 %
Thermiques	98,4 %	97,4 %	70,5 %	98,5 %	97,1 %	70,9 %	99,4 %	99,3 %	97,4 %	99,3 %	99,1 %	96,8 %
Diesel	47,9 %	32,7 %	12,9 %	52,0 %	34,2 %	10,7 %	66,8 %	63,6 %	57,4 %	64,0 %	60,8 %	53,4 %
Essence	50,5 %	64,7 %	57,6 %	46,6 %	62,9 %	60,1 %	32,7 %	35,7 %	40,0 %	35,4 %	38,3 %	43,4 %
dont hybrides non rechargeables	2,7 %	5,0 %	23,3 %	2,6 %	4,8 %	24,3 %	0,3 %	0,8 %	2,6 %	0,5 %	1,0 %	3,3 %
Hybrides rechargeables	0,3 %	0,5 %	6,3 %	0,4 %	0,8 %	9,0 %	0,1 %	0,1 %	0,7 %	0,1 %	0,2 %	1,1 %
Gaz *	0,0 %	0,1 %	4,1 %	0,0 %	0,1 %	3,5 %	0,4 %	0,4 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,6 %

* Les voitures au gaz sont en quasi-totalité des voitures fonctionnant au GPL (cf. partie II).

Ce tableau de synthèse figure également en annexe avec les volumes de voitures.

Synthèse	1
I. Le parc de voitures en circulation et son évolution depuis 2011 en Bretagne et dans les régions.....	3
1. Une hausse ininterrompue du nombre de voitures en circulation mais qui présente des signes de ralentissement.....	3
2. Un nombre de voitures élevé par habitant en Bretagne.....	5
3. Malgré une croissance quasi ininterrompue depuis 2011, la hausse du nombre de voitures en circulation tend à ralentir.....	5
4. La structure du parc roulant évolue mais les motorisations non thermiques sont très minoritaires.....	6
5. Un parc de voitures de plus en plus vieillissant.....	8
II. Les ventes de voitures neuves : caractéristiques et évolution en Bretagne et dans les régions métropolitaines depuis 2011.....	8
1. Une forte baisse des ventes de voitures dans la majorité des régions depuis 2019.....	8
2. De moins en moins d'immatriculations de voitures à motorisation thermique, notamment diesel.....	8
3. Les voitures électriques de plus en plus vendues.....	9
Encadré 1 : Dispositif d'aide à la location longue durée de voitures électriques (leasing).....	11
4. Un ralentissement marqué des ventes de voitures électriques en 2024.....	11
Encadré 2 : Trois voitures électriques sur dix sont achetées par des personnes morales, une proportion en baisse.....	11
5. Les ventes de voiture au GPL augmentent fortement.....	12
6. De plus en plus vendues, les voitures hybrides rechargeables sont achetées en grande majorité par les personnes morales.....	13
Encadré 3 : Les trois quarts des voitures hybrides rechargeables achetées par des personnes morales.....	13
7. Huit voitures particulières sur dix sont achetées d'occasion.....	13
Encadré 4 : Les voitures électriques et hybrides rechargeables beaucoup plus fréquemment achetées par des ménages aisés.....	15
Annexe.....	16
Tableau de synthèse en volume.....	16
Sources.....	20
Définition, méthodologie.....	20
Pour en savoir plus.....	21

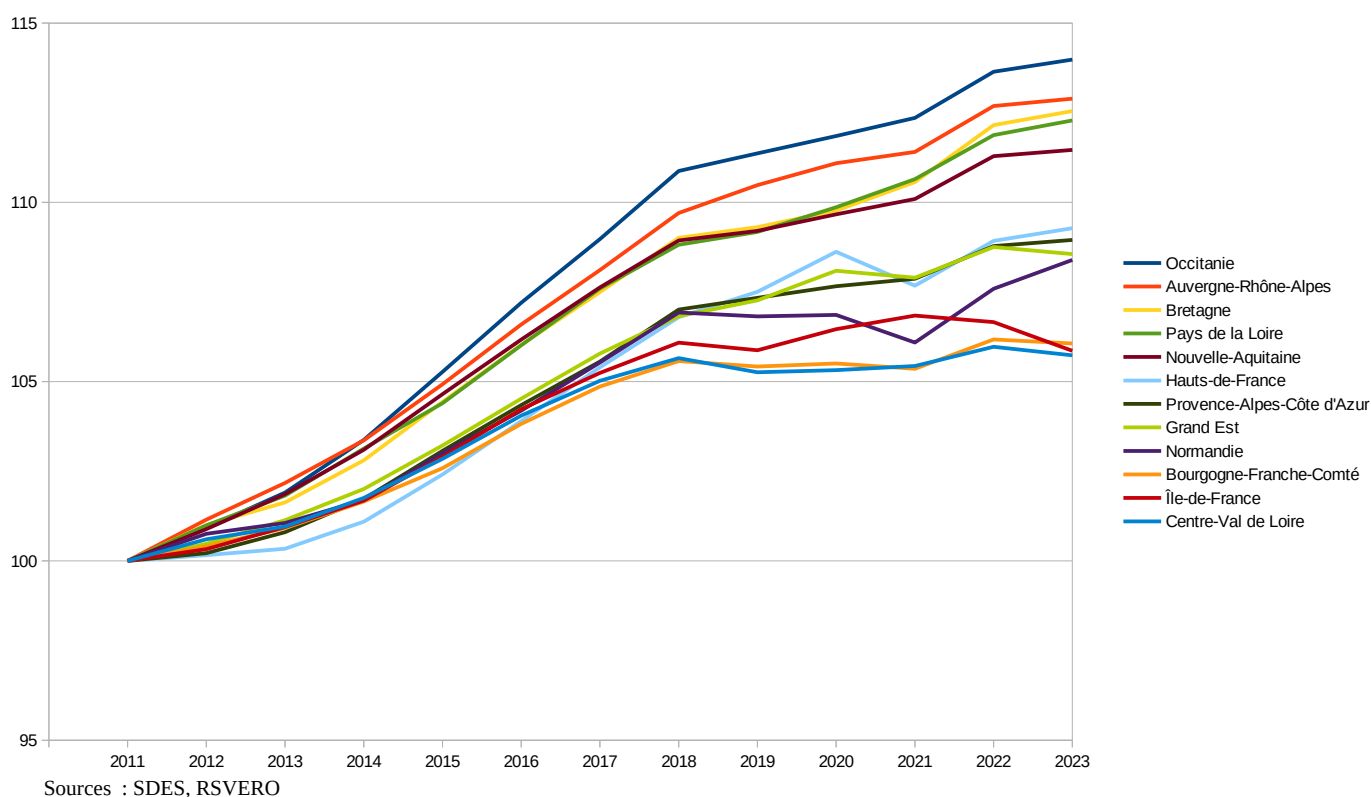
I. Le parc de voitures en circulation et son évolution depuis 2011 en Bretagne et dans les régions

1. Une hausse ininterrompue du nombre de voitures en circulation mais qui présente des signes de ralentissement

Depuis son invention, la voiture particulière a pris une place centrale dans les pratiques de mobilité des ménages. La croissance du nombre de voitures en circulation s'avère ininterrompue depuis des décennies dans l'ensemble des territoires.

Entre 2011 et 2023, le parc de voitures particulières a ainsi augmenté de 6 % à 14 % dans les régions françaises (Centre-Val-de-Loire +6 %, Occitanie +14,3 %, Bretagne +12,8 %, Pays de La Loire +12,6 %, Normandie +8,7 %...).

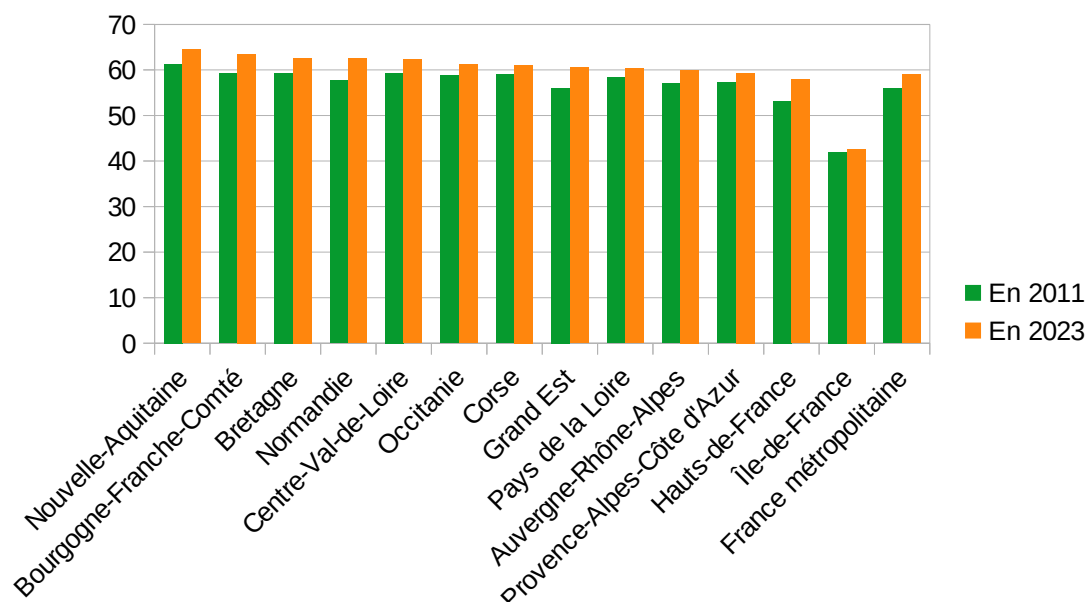
Figure 1 - Evolution annuelle du nombre de voitures en circulation dans les régions métropolitaines (base 100 : 2011)



Cette croissance du nombre de voitures en circulation concerne l'ensemble des régions françaises mais son ampleur diffère notamment selon les dynamiques démographiques. C'est en Occitanie que la hausse est la plus marquée (+14 %). C'est aussi la région ayant gagné le plus d'habitants entre 2011 et 2023 (+9,5 %). Cependant, le parc de véhicules particuliers augmente même dans les régions où la population a stagné voire diminué. Alors que la région Bourgogne-Franche-Comté a perdu 1,1 % de sa population sur 12 ans, le nombre de voitures en circulation y a augmenté de 6,4 % (plus faible hausse régionale avec les régions Centre-Val-de-Loire et Île-de-France). La situation de la région Île-de-France est particulière : malgré une croissance marquée de sa population (+4 % entre 2011 et 2023), son parc enregistre une hausse parmi les plus faibles. Ceci s'explique notamment par la densité du réseau de transport en commun offrant davantage d'alternatives à la voiture au cœur de l'agglomération et évitant la saturation du réseau routier francilien.

Même rapporté au nombre d'habitants³, le nombre de voitures croît dans l'ensemble des régions (**figure 2**). La proportion de voitures par habitant a augmenté en douze ans en Bretagne passant de 59 pour cent habitants en 2011 à 63 en 2023. Cette hausse est similaire à celle observée au niveau national (56 à 59). On retrouve également une hausse de même ampleur en Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val-de-Loire et Nouvelle-Aquitaine (+3). L'augmentation atteint quasiment +5 en Normandie, Hauts-de-France et Grand-Est.

Figure 2 - Nombre de voitures pour 100 habitants en 2011 et 2023 par région



Sources : SDES, RSVERO – Populations estimées 2011 et 2023 – Insee - janvier 2024

2. Un nombre de voitures élevé par habitant en Bretagne

Avec 63 voitures pour 100 habitants en 2023, la Bretagne est la troisième région où ce ratio est le plus élevé, derrière Auvergne-Rhône-Alpes (65) et à égalité avec Bourgogne-Franche-Comté (63). Ceci peut s'expliquer notamment par l'importance de sa population rurale, qui est celle qui utilise le plus la voiture (cf à ce sujet, l'étude diffusée par l'ORTB portant sur les déplacements domicile-travail des actifs bretons⁴). La Bourgogne-Franche-Comté, qui présente également un ratio élevé (à égalité avec la Bretagne) est la région la plus rurale de France Métropolitaine⁵. À l'autre extrémité, l'Île-de-France, région la plus urbaine de France et bénéficiant du réseau de transport en commun le plus développé du territoire, ne compte que 43 voitures pour 100 habitants ; les Hauts-de-France et la région Sud – PACA, deuxième et troisième régions les plus urbaines en comptent respectivement 58 et 59.

3 À noter que si ce ratio permet une première analyse des différences entre régions, on pourrait également neutraliser plus complètement les effets liés à la structure par âge de la population de chaque région en rapportant le nombre de voitures à la population majeure (celle en âge d'avoir son permis de conduire) ou au nombre de ménages.

4 La publication sur les modes de transport domicile-travail a été mise en ligne en janvier 2025 sur le site de l'ORTB : <http://www.observatoire-transport-bretagne.fr/publication-sur-les-modes-de-transport-domicile-a2194.html>

5 La grille communale de densité a permis à l'INSEE de caractériser les communes selon un gradient de ruralité et d'urbanité. Dans cette approche, la Bourgogne-Franche-Comté est la région la plus rurale de France Métropolitaine avec 55 % de sa population vivant dans une commune rurale. Cette proportion atteint quasi 54 % en Bretagne, ce qui fait de la région la deuxième la plus rurale au niveau national. À l'inverse, la population rurale n'est que de 15 % en région PACA et est inférieure à 5 % en Île-de-France.

3. Malgré une croissance quasi ininterrompue depuis 2011, la hausse du nombre de voitures en circulation tend à ralentir

Si le nombre de voitures en circulation augmente depuis plusieurs décennies, des signes d'un ralentissement s'observent ces dernières années (**figure 1**). Il s'est amorcé en 2019 allant jusqu'à une diminution du parc roulant de voitures dans certaines régions : - 0,4 % entre 2018 et 2019 en Centre-Val-de-Loire, - 0,1 % en Normandie et en Bourgogne-Franche-Comté. En Bretagne, le nombre de voitures en circulation a continué d'augmenter en 2019 mais à un rythme très faible (0,3 %) après des années de croissance supérieure à 1 %. Entre 2019 et 2022, les taux de croissance sont restés modestes dans l'ensemble des régions. Malgré un rebond post-crise sanitaire en 2022, ils sont en 2023 de nouveau inférieurs à 0,4 % dans la quasi-totalité des régions ⁶. Ces faibles hausses peuvent être mises en perspective avec celles historiquement enregistrées : les taux de croissance étaient supérieurs à 1 % par an dans la totalité des régions au milieu des années 2010 (+1,6 % entre 2014 et 2015 en Bretagne, taux de croissance jamais observé par la suite dans la région). Le nombre de voitures en circulation diminue en 2023 dans quatre régions (Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Centre Val de Loire et Île-de-France).

Ce repli (ou stabilisation dans certaines régions) du parc roulant peut découler en partie d'une diminution du nombre de voitures neuves immatriculées (donc des ventes) ces dernières années (cf. partie II). La baisse peut cependant traduire différents phénomènes et notamment les difficultés économiques des ménages dans une période de forte inflation, contraignant à conserver plus longtemps un véhicule ancien (d'autant plus dans un contexte réglementaire incertain combiné aux coûts d'achats élevés des véhicules alternatifs au thermique). Le vieillissement de la population française et les dynamiques démographiques régionales peuvent également y contribuer.

Le ralentissement de la croissance du parc roulant de véhicules s'accompagne ainsi d'une augmentation de l'âge moyen des voitures (partie I 4.).

4. La structure du parc roulant évolue mais les motorisations non thermiques sont très minoritaires

La structure du parc roulant de voitures se modifie sensiblement ces dernières années, découlant notamment d'une évolution des types de véhicules vendus. On observe ainsi une diminution des ventes de voitures thermiques à motorisation diesel (cf. partie II.2) et cette inflexion commence à se traduire dans le parc roulant. En 2019, les motorisations diesel équipaient ainsi 61 % des voitures en circulation en France. En 2023, elles n'en équipent plus que 53 %. En Bretagne, la tendance baissière est quasiment du même ordre mais en partant de plus haut : le diesel représentait 64 % du parc de voitures en 2019. Il en constitue une part de 57 % en 2023.

Contrairement au diesel, la proportion de voitures à essence tend à réaugmenter depuis 2017. Elle avait diminué entre 2011 et 2015 au profit du diesel. Du fait du repli du diesel et malgré une augmentation des motorisations alternatives (notamment électriques), elle s'élève de 36 % des voitures roulantes bretonnes en 2016 à 38 % en 2023.

D'autres types de motorisations, qui demeurent moins fréquentes, composent le parc actuellement en circulation (**figure 3**).

6 Hormis en Normandie et en Corse (respectivement +0,7 % et +2,3 % entre 2022 et 2023).

figure 3 – Evolution des motorisations des voitures du parc roulant en Bretagne et en France

	Parc total	Diesel	Essence	Électrique	Hybride rechargeable	Gaz	Autres
Bretagne 2011	1 908 463	1 196 175	680 811	28	532	10 665	20 252
Bretagne 2019	2 085 787	1 326 113	744 219	4 694	2 511	8 100	150
Bretagne 2023	2 153 425	1 236 506	860 678	29 502	14 634	11 981	124
Poids motorisation Bretagne 2019	100,0	63,6	35,7	0,2	0,1	0,4	0,0
Poids motorisation Bretagne 2023	100,0	57,4	40,0	1,4	0,7	0,6	0,0
Evolution 2019-2023 Bretagne	3,2 %	-6,8 %	15,6 %	528,5 %	482,8 %	47,9 %	-17,3 %
France 2011	35 279 387	21 036 485	13 680 226	1 716	17 595	208 665	334 700
France 2019	38 230 060	23 256 120	14 643 897	106 531	67 725	152 461	3 326
France 2023	38 970 193	20 813 057	16 898 674	596 368	424 067	235 344	2 683
Poids motorisation France 2019	100,0	60,8	38,3	0,3	0,2	0,4	0,0
Poids motorisation France 2023	100,0	53,4	43,4	1,5	1,1	0,6	0,0
Evolution 2019-2023 France	1,9 %	-10,5 %	15,4 %	459,8 %	526,2 %	54,4 %	-19,3 %

Sources : SDES, RSVERO

La forte volumétrie dans la catégorie « autres » en 2011 provient d'un stock de voitures pour lesquels la motorisation n'était pas connue dans RSVERO.

Les voitures électriques représentent 1,4 % du parc de voitures circulant en Bretagne en 2023, les motorisations au gaz (principalement GPL) et les hybrides rechargeables (**définition, source et méthode**) respectivement 0,6 % et 0,7 %. Au niveau national, les voitures électriques représentent un poids équivalent (1,5 %) et les hybrides rechargeables sont un peu plus présentes (1,1 %).

Les voitures hybrides non rechargeables, qui allient un moteur thermique et une batterie de faible capacité, constituent une partie croissante du parc de voitures thermiques en circulation. Elles représentent ainsi 2,6 % du parc roulant breton en 2023 et 3,3 % au niveau national contre 0,8 % en Bretagne en 2019 et 1,0 % au niveau national. Ces poids relativement modestes sont à mettre en perspective avec une dynamique des ventes relativement soutenue : près d'une voiture immatriculée sur quatre est une hybride non rechargeable en 2023 (respectivement 23,3 % en Bretagne et 24,3 % au niveau national).

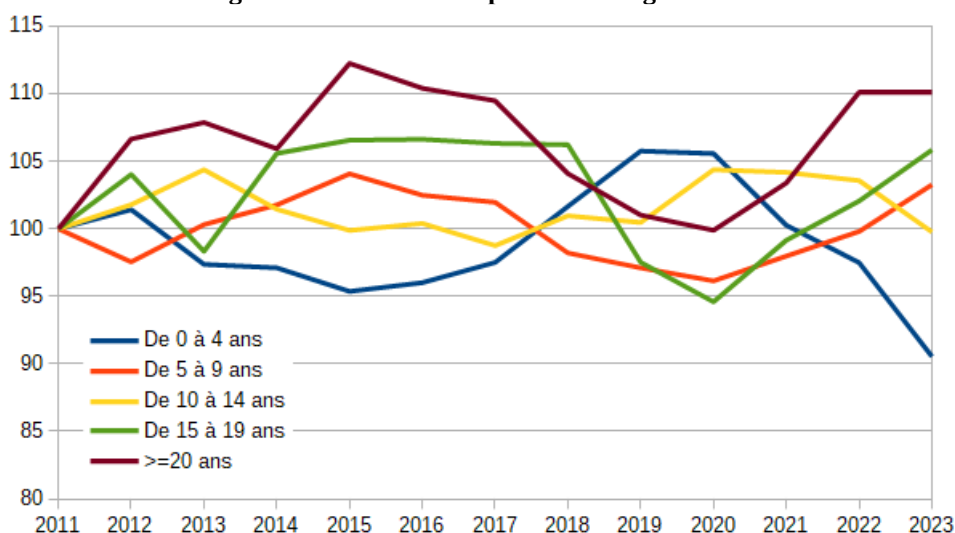
Globalement, la structure du parc roulant breton est relativement proche du niveau national même si la part de motorisation diesel y est plus importante et les motorisations à essence moins représentées (40 % du parc roulant breton est constitué de motorisations essence en 2023 contre 43 % en France Métropolitaine). Malgré une part des motorisations thermiques qui diminue légèrement (notamment des motorisations au diesel), ces dernières restent très largement majoritaires dans le parc roulant. Ainsi, 97,4 % des voitures en circulation en Bretagne en 2023 ont un moteur thermique (96,8 % au niveau national). C'est seulement 1,9 points de moins qu'en 2019 en Bretagne et 2,3 points au niveau national.

Si l'on observe une dynamique soutenue des ventes de voitures à motorisation non thermique (cf. partie II.3), la Bretagne reste parmi les régions où la part de voitures électriques dans le parc roulant est la plus faible : 1,4 % des voitures circulant dans la région sont électriques, pour 1,3 % dans les Hauts-de-France et en Centre Val de Loire et 1,1 % en Bourgogne-Franche-Comté, région avec la plus faible proportion. Ces proportions restent globalement modestes dans l'ensemble des régions françaises, les régions les mieux positionnées, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse, atteignant respectivement 2,0 % et 2,2 %. En dépit de ces croissances modestes en proportion, les volumes de voitures électriques en circulation augmentent sensiblement : en Bretagne et en Normandie, il y en a environ 30 000 en 2023 alors qu'on en comptabilisait seulement 200 dix ans plus tôt. En Pays de La Loire leur nombre a évolué de 70 à 33 000, et en Île-de-France de 600 à 100 000. Corse, Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val-de-Loire, qui sont aussi les régions métropolitaines les plus faiblement peuplées, enregistrent en 2023 dans leur parc le plus faible nombre de voitures électriques des régions métropolitaine avec 20 000 unités.

5. Un parc de voitures de plus en plus vieillissant

Le parc de voitures vieillit dans l'ensemble des régions, dans un double mouvement de réduction du nombre de voitures récentes (moins de 5 ans) et de croissance du parc de voitures dont l'âge est supérieur à 15 ans (**figure 3**). En 13 ans, le parc français de voitures récentes (de moins de 5 ans) a diminué de 1,5 million d'unité, soit une baisse de 13 %. Dans le même temps le nombre de voitures de plus de 15 ans a cru de 4,1 millions, en augmentation de 67 % pour cette catégorie de voitures. La Bretagne suit la même tendance mais avec un vieillissement plus marqué encore entre 2011 et 2023 (- 14 % de voitures de moins de 5 ans et +118 % de voitures de plus de 15 ans).

Figure 3 – Évolution de l'âge des voitures dans le parc en Bretagne entre 2011 et 2023 - base 100 en 2011



Sources : SDES, RSVERO

II. Les ventes de voitures neuves : caractéristiques et évolution en Bretagne et dans les régions métropolitaines depuis 2011

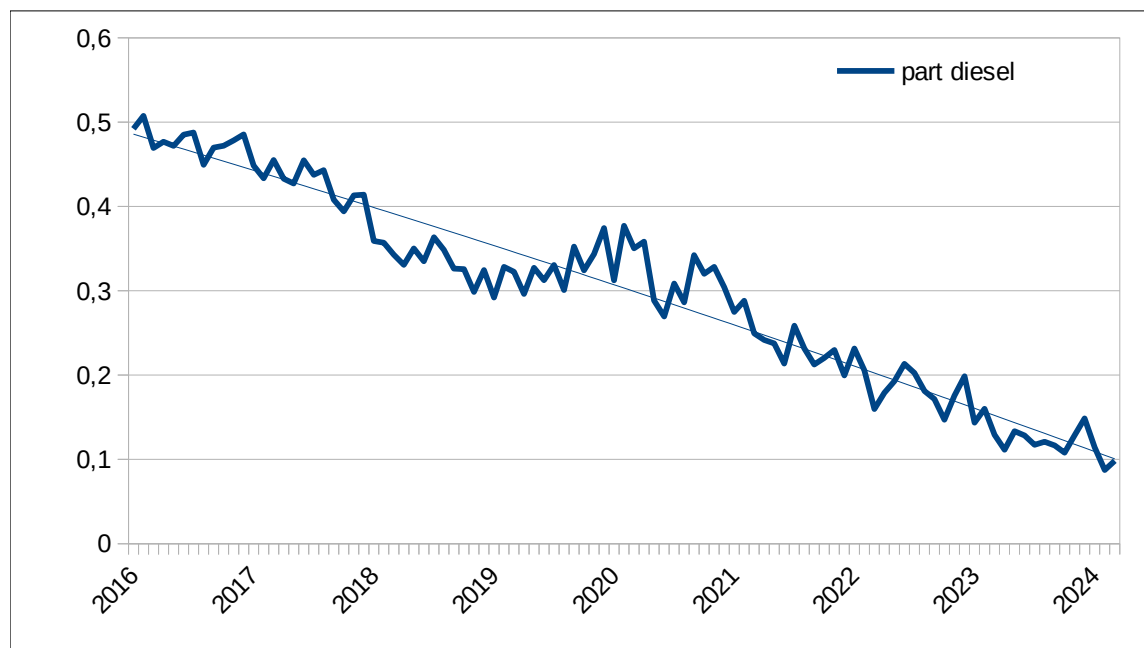
1. Une forte baisse des ventes de voitures dans la majorité des régions depuis 2019

Alors qu'il progressait dans la totalité des régions depuis 2014, le nombre de voitures immatriculées a chuté lors de la crise sanitaire en 2020. Malgré un rebond en 2023, les ventes de voitures ont fortement diminué depuis 2019 et sont loin d'avoir retrouvé leur niveau d'avant-crise. En Bretagne, 72 743 voitures ont été immatriculées en 2023, contre 90 680 en 2019. L'année 2023 enregistre ainsi quasiment 20 % d'immatriculations en moins que l'année d'avant-crise. Ce fort repli est du même ordre de grandeur que celui observé au niveau national. En dehors de l'Île-de-France où la baisse est de loin la plus modérée (elle y a atteint tout de même 8 %), le repli des immatriculations s'échelonne entre - 14 % en Pays de la Loire et - 38 % dans les Hauts-de-France. En Bretagne, le nombre de voitures immatriculées en 2023 est ainsi plus bas que les volumes annuels enregistrés sur la période d'avant-crise 2013-2019 (cf figure 6 ci-après).

2. De moins en moins d'immatriculations de voitures à motorisation thermique, notamment diesel

Parallèlement à ce contexte conjoncturel dégradé, le marché des voitures particulières neuves connaît des mutations importantes ces dernières années, notamment dans les types de véhicules achetés. Ainsi, on observe une diminution très régulière des ventes de voitures thermiques à motorisation diesel.

Figure 5 - Evolution de la part du diesel dans les immatriculations de voiture en Bretagne entre 2016 et 2024 (de 0 à 1)



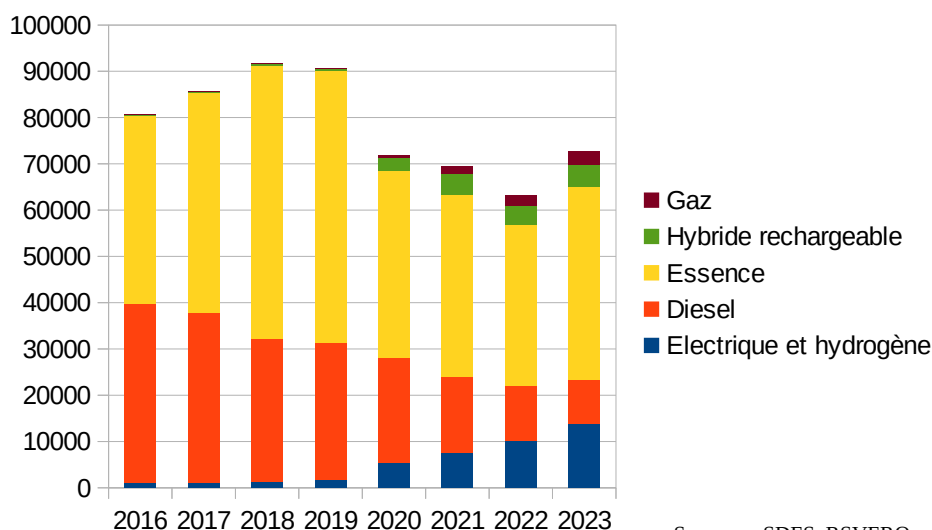
Sources : SDES, RSVERO

En mars 2024, en Bretagne comme en France, le diesel représente moins d'une voiture vendue sur dix alors qu'il en représentait cinq sur dix en janvier 2016.

3. Les voitures électriques de plus en plus vendues

Fin 2019, on constate une accélération sensible des immatriculations (**figure 6**) de voitures dont la motorisation n'est pas intégralement thermique, en Bretagne comme dans l'ensemble des régions françaises⁷.

Figure 6 - Répartition des ventes de voitures en Bretagne par type de motorisation



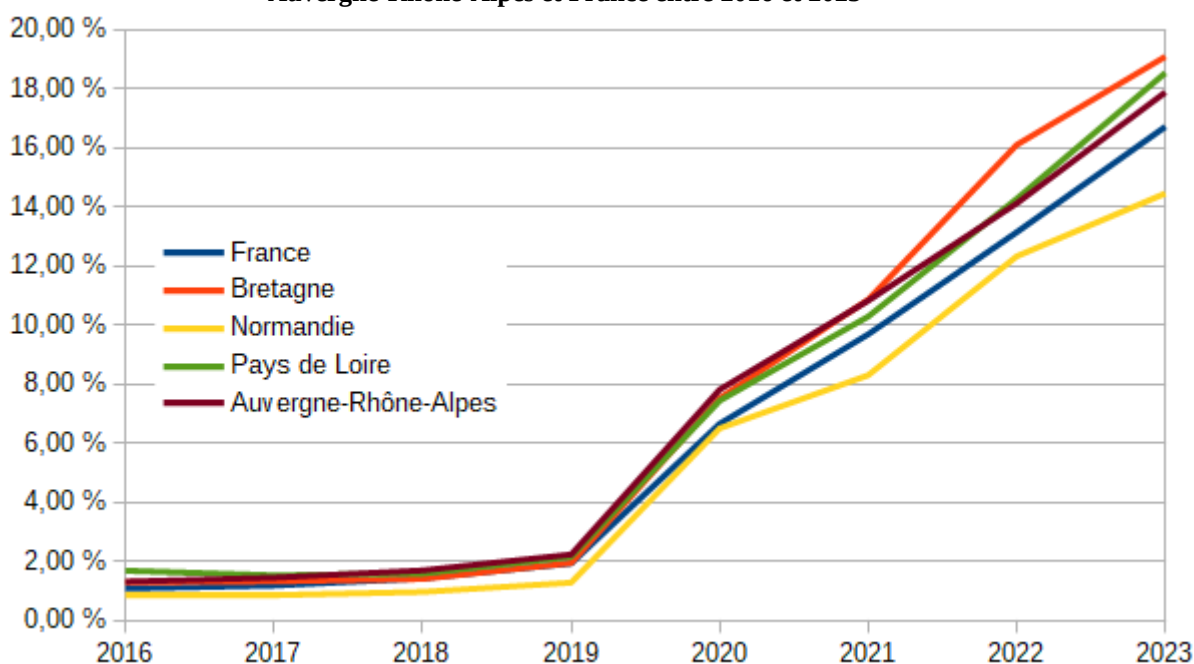
Sources : SDES, RSVERO

⁷ Cette hausse concerne plus généralement l'ensemble des véhicules : en 2016, les motorisations électriques représentaient 1,3 % des immatriculations en Bretagne, et elles atteignent 23,2 % en 2023. C'est 3 points de plus qu'au niveau national où ces proportions sont respectivement de 1,1 % (2016) et 20,2 % (2023).

Les voitures électriques représentent ainsi 19,1 % des voitures immatriculées en Bretagne en 2023, ce qui est davantage qu'au niveau national (16,7 %). Dans les régions métropolitaines, la part de voitures électriques immatriculées s'échelonne en 2023 entre 13,8 % dans les Hauts-de-France et 21,0 % en Provence-Alpes-Côtes d'Azur. La Bretagne est ainsi la 4^e région où cette part est la plus élevée. Elle est dans une dynamique proche de celle observée dans la région Pays de La Loire alors que la part de marché est plus modeste en Normandie (**figure 7**).

En 2016, ces proportions n'étaient que de 1,3 % en Bretagne et 1,1 % au niveau national.

Figure 7 - Part des voitures électriques dans les immatriculations de voitures en Bretagne, Normandie, Pays de Loire, Auvergne-Rhône-Alpes et France entre 2016 et 2023



Sources : SDES, RSVERO

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la hausse des ventes de voitures électriques, notamment l'évolution de la réglementation européenne (CE n° 443/2009), devenue plus contraignante, avec la mise en place de sanctions financières pour les véhicules dépassant des standards d'émission de gaz à effet de serre⁸. Par ailleurs, les pouvoirs publics ont mis en place différentes aides pour inciter à l'acquisition de véhicules moins émetteurs (dont le niveau et les critères d'attribution ont évolué). Conditionné aux ressources du ménage qui le sollicite, le bonus écologique à l'achat d'une voiture électrique⁹ atteint au maximum 4 000 € (pour les ménages à faibles revenus) depuis le 2 décembre 2024. Des dispositifs tels que le leasing « social » (ou crédit-bail, **encadré 1**) visent également à permettre l'acquisition de ces véhicules plus coûteux par les ménages aux revenus les plus modestes. Enfin, certaines collectivités territoriales, notamment des métropoles, ont mis en place des restrictions localisées de circulation au profit de certaines catégories de véhicules (cf. **définition, Source et méthode**, vignettes Crit'Air) au sein de Zones à Faibles Émissions (ZFE).

8 Les transports étant le premier poste émetteur de GES en France (à l'origine de 31 % des émissions intérieures françaises)

9 Dont le poids est inférieur à 2,4 tonnes et le prix de vente à 47 000 € et respectant un score environnemental calculé par l'Ademe

Encadré 1 : Dispositif d'aide à la location longue durée de voitures électriques (leasing)

Afin d'accélérer la transition vers des véhicules électriques, l'État a mis en place un dispositif d'aide permettant à des ménages aux revenus modestes de bénéficier d'un véhicule au travers d'une location longue durée (pour un prix de l'ordre de 100 € à 150 € par mois dans le cadre d'une location d'au moins 3 ans). Ces aides étaient à destination de ménages aux revenus modestes (justifiant d'un revenu fiscal de référence par part inférieur à 15 400 €) allant au travail avec leur véhicule personnel (pour un trajet supérieur à 15 km) et faisant un minimum de 8 000 km /an dans le cadre de l'activité professionnelle.

Le dispositif a été prévu sur 3 vagues s'étalant sur une période de 3 ans (davantage d'informations en **annexe, dispositif de leasing de voitures électriques**). La première s'est ouverte en janvier 2024. 50 000 dossiers ont été enregistrés en 2 mois, soit une sollicitation plus forte que celle prévue sur l'année 2024 (20 000 à 25 000 dossiers envisagés) conduisant à une clôture anticipée du dispositif (en février 2024).

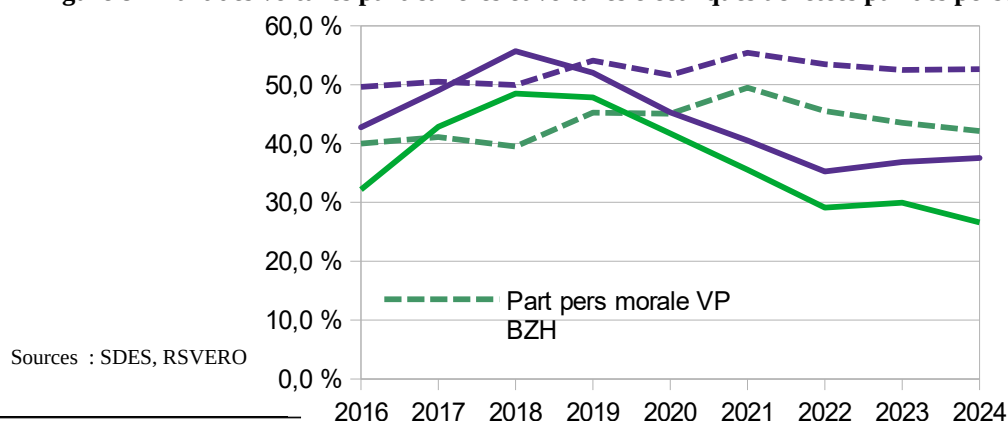
4. Un ralentissement marqué des ventes de voitures électriques en 2024

Si les ventes de voitures électriques sont en forte croissance depuis 2019, on observe toutefois un ralentissement marqué en 2024. La part de voitures électriques immatriculées atteint 19,4 % en 2024 contre 19,1 % en 2023. Bien que la valeur soit légèrement supérieure à celle enregistrée en 2023, le ralentissement est sensible après une forte croissance continue depuis 2019 (figure 7). En 2019, cette proportion n'était que de 1,9 % (comme au niveau national), et elle a atteint 10,9 % en 2021 puis 16,1 % en 2022 (respectivement 9,7 % et 13,1 % en France entière). Ce ralentissement peut s'expliquer notamment par une réduction des aides à l'achat de ces véhicules¹⁰ dans un contexte économique incertain.

Encadré 2 : Trois voitures électriques sur dix sont achetées par des personnes morales, une proportion en baisse

Les personnes morales représentent une proportion importante des acheteurs de véhicules électriques, même si elle tend à diminuer. En 2019, la moitié des voitures électriques étaient achetées par des entreprises, des administrations ou des associations (**figure 8**). Elles ne représentent aujourd'hui que trois achats sur dix. À noter qu'au-delà des achats de voitures à motorisations non thermiques, les personnes morales achètent une proportion significative des voitures particulières mises sur le marché. En Bretagne, elles regroupent 44 % des achats de voitures en 2023 (53 % au niveau national). Ce poids tend à baisser ces dernières années (50 % en Bretagne en 2021, 56 % au niveau national).

Figure 8 – Part des voitures particulières et voitures électriques achetées par des personnes morales depuis 2016

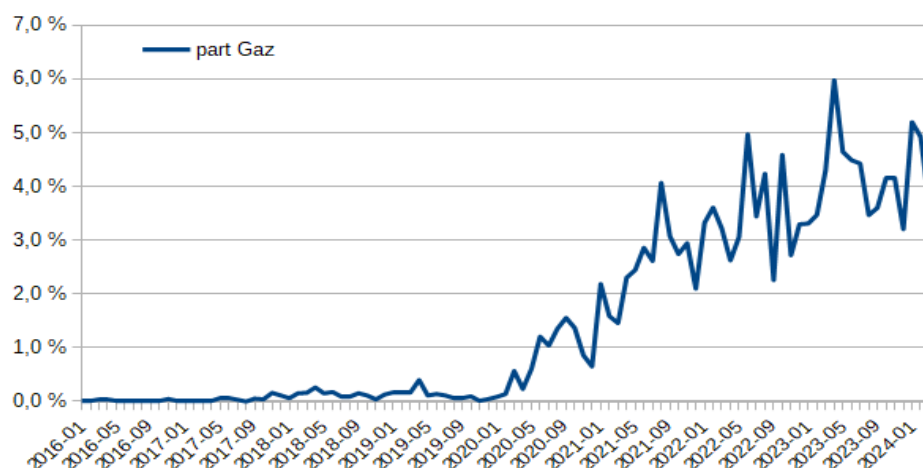


10 <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/bonus-ecologique>

5. Les ventes de voiture au GPL augmentent fortement

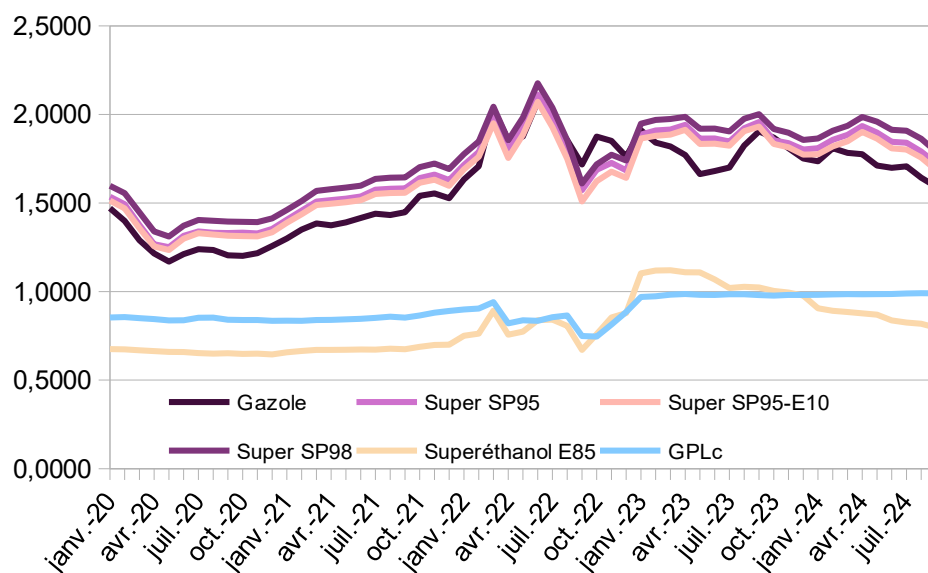
Malgré une part de marché faible, les voitures au gaz (Gaz de Pétrole Liquéfié GPL, Gaz Naturel Comprimé GNC) sont de plus en plus vendues en Bretagne et au niveau national. Elles étaient quasiment absentes des ventes dans les années 2010 (13 voitures immatriculées en Bretagne en 2016 et 509 au niveau national). En 2023, elles représentent 4,1 % des voitures vendues en Bretagne (**figure 8**) et 3,5 % au niveau national contre 0,1 % en 2019. La quasi-totalité des voitures vendues au gaz sont des voitures GPL (99,6 % en Bretagne et 99,8 % en France). Les ventes de ces véhicules, en forte croissance depuis 2019, sont largement favorisées par le prix du carburant GPL beaucoup plus faible que celui des carburants liquides (**figure 9**). En 2023, 63 000 voitures neuves au gaz se sont vendues en France et 3 000 en Bretagne.

Figure 8 – Evolution de la part de voitures au gaz dans les immatriculations de voitures en Bretagne



Sources : SDES, RSVERO

Figure 9 – Evolution des prix moyens mensuels des carburants à la pompe depuis janvier 2020 (en € TTC)



Sources : MTE

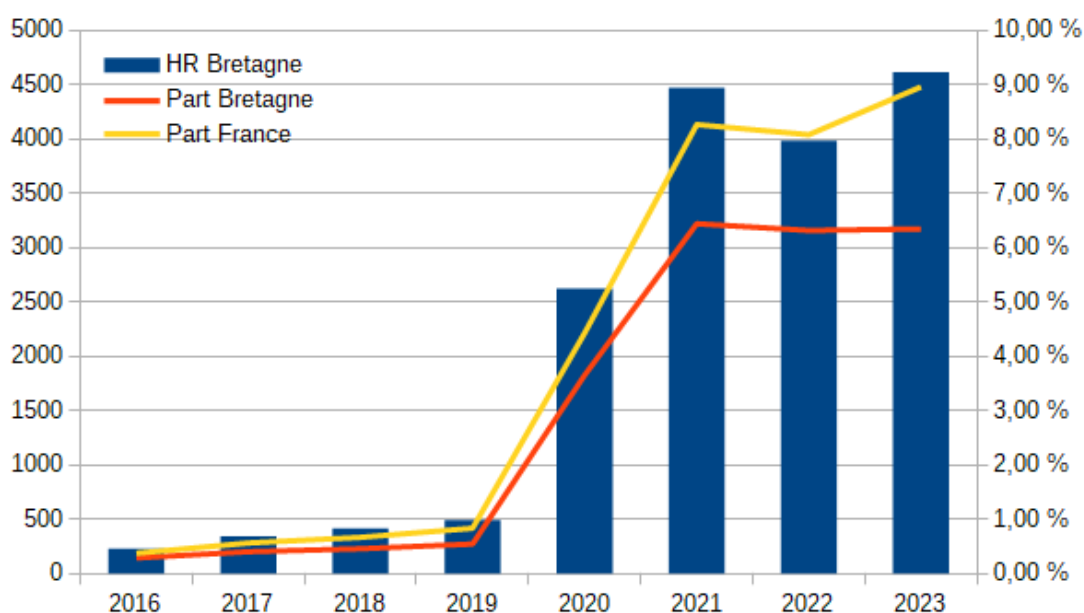
6. De plus en plus vendues, les voitures hybrides rechargeables sont achetées en grande majorité par les personnes morales

Combinant un moteur thermique avec une batterie électrique de capacité importante, les voitures hybrides rechargeables (**définition, Source et méthode**) sont de plus en plus vendues. Elles regroupent ainsi 6,3 % des immatriculations bretonnes de voitures en 2023, soit un peu moins qu'au niveau national (9,0 %). En 2019, elles ne comptaient que pour 0,5 % des voitures immatriculées en Bretagne et 0,8 % au niveau national.

Encadré 3 : Les trois quarts des voitures hybrides rechargeables achetées par des personnes morales

Alors que 30 % des voitures électriques sont achetées par des personnes morales, cette proportion atteint 75 % pour les véhicules hybrides rechargeables. Entreprises et administrations (et dans une moindre mesure associations) privilégient ainsi les motorisations hybrides rechargeables et les véhicules électriques. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ceci, en particulier les dispositifs qui incitent les entreprises à acheter ce type de véhicules (fiscalité avantageuse notamment plafond d'amortissement plus élevé qu'une voiture thermique, TVA déductible sur les frais énergétiques (électricité consommée pour recharger), exonération totale ou partielle de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation...).

Figure 10 - Evolution annuelle des ventes de voitures neuves à motorisations hybrides rechargeables en Bretagne



Sources : SDES, RSVERO

7. Huit voitures particulières sur dix sont achetées d'occasion

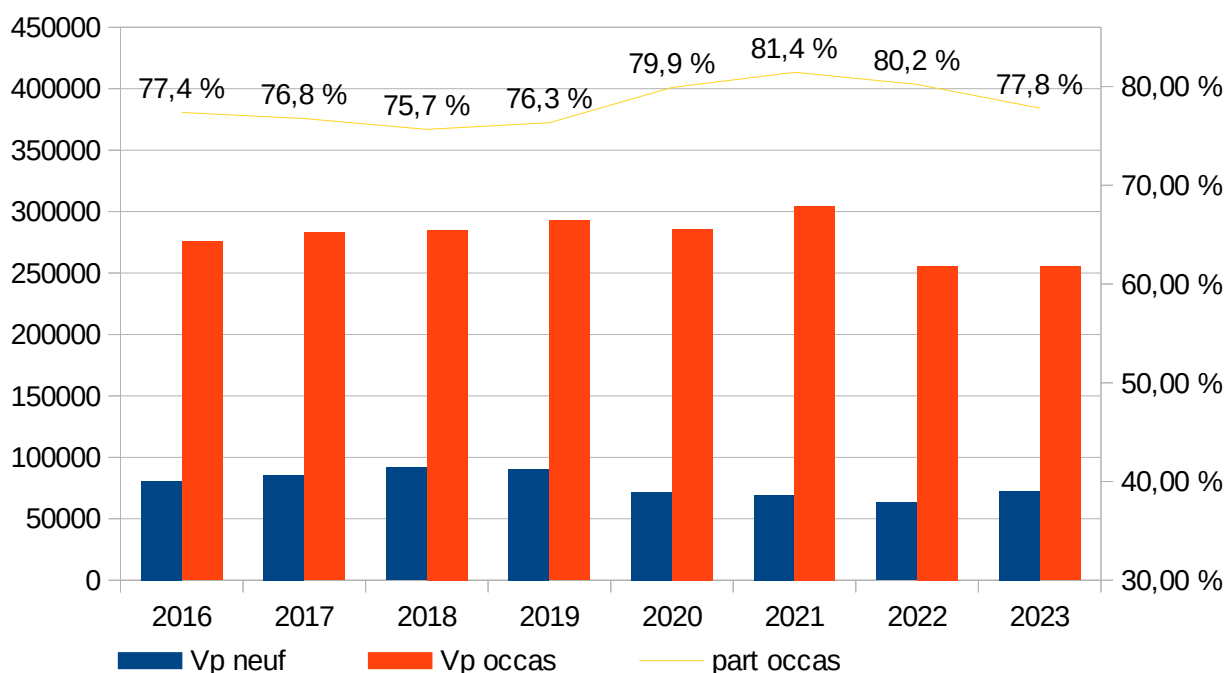
Si l'on enregistre des évolutions marquées ces dernières années dans les achats de voitures neuves, la grande majorité des voitures sont achetées d'occasion. Le marché de l'occasion compte ainsi pour près de huit achats de voitures particulières sur dix, en Bretagne comme au niveau national. Il

enregistre toutefois un fort ralentissement ces derniers mois : les ventes d'occasion au niveau national stagnent (- 0,2 % en 2023 par rapport à l'année précédente, **figure 11**) et sont à leur plus bas niveau depuis plus de 20 ans. Ce repli concerne principalement les véhicules les plus récents. Ainsi, l'âge moyen des véhicules échangés sur le marché de l'occasion augmente en 2023 et dépasse désormais 10,5 ans. Comme dans l'ensemble des régions, le marché de l'occasion a rebondi en 2021 en sortie de crise sanitaire puis s'est effondré en 2022 (- 16 % en Bretagne, - 13,3 % au niveau national) et il reste atone en 2023. En 2023, 5,3 millions de voitures particulières d'occasion ont été vendues en France métropolitaine, soit une quasi-stabilité des ventes après le fort repli de l'année précédente.

Le diesel est encore la motorisation qui domine parmi les transactions (51 % au niveau national, 55 % en Bretagne, 54 % en Pays de La Loire et 53 % en Normandie), suivie par les motorisations à essence (entre 38 et 39 %). On observe cependant une timide entrée des voitures à motorisation alternative au thermique sur le marché de l'occasion. En Bretagne, les voitures électriques représentent en 2022 1,2 % des achats d'occasion soit 4 300 unités, le gaz 0,3 % soit 1 200 unités et l'hybride rechargeable 0,7 % 2 600 unités. La structure des ventes est très similaire dans les deux régions limitrophes à la Bretagne (Normandie et Pays de La Loire).

Sur la période 2016-2023, la Bretagne suit la tendance observée dans l'ensemble des régions avec une baisse de 0,95 % par an du nombre de voitures vendues sur le marché de l'occasion (similaire à celle observée au niveau national, cf. **bibliographie**, SDES, « Immatriculations des voitures particulières en 2023 : rebond dans le neuf mais un marché de l'occasion toujours en berne »).

Figure 11 – Nombre de voitures particulières vendues en Bretagne en 2023 et part de l'occasion



Sources : SDES, RSVERO

Encadré 4 : Les voitures électriques et hybrides rechargeables beaucoup plus fréquemment achetées par des ménages aisés

Une étude récente du SDES souligne des comportements d'achat de voitures très différenciés suivant le niveau de vie des acheteurs (cf. **bibliographie**, SDES, « Achats automobiles en 2022 : moins de motorisations thermiques et des véhicules plus récents pour les ménages les plus aisés »).

Les ménages les plus aisés s'équipent davantage en véhicules récents et/ neufs alors que les voitures d'occasion sont plutôt achetées par des ménages modestes.

Les ménages qui ont acheté un véhicule en 2022 ont un niveau de vie annuel médian de 23 100 euros en 2020. Alors que les acquéreurs d'une voiture d'occasion ont un niveau de vie très proche du niveau de vie médian de l'ensemble des ménages français (22 300 contre 22 100 euros), le niveau de vie des acheteurs d'une voiture neuve est nettement supérieur : la moitié d'entre eux ont un niveau de vie supérieur à 28 600 euros et 10 % à 51 800 euros.

Les types de véhicules achetés sont aussi très différents selon le niveau de vie.

Si la part de marché du diesel est similaire (environ 7 %) dans toutes les tranches de niveaux de vie, les motorisations électriques et hybrides rechargeables sont beaucoup plus achetées par les ménages les plus aisés : les véhicules hybrides rechargeables neufs sont acquis presque quatre fois plus souvent par un particulier parmi les 10 % les plus aisés (44 %) que parmi ceux ayant un niveau de vie inférieur au niveau de vie médian (12 %). Ce segment, ainsi que celui des motorisations diesel hybrides non rechargeables, rassemble de fait les véhicules neufs les plus chers en moyenne.

Sur le marché du neuf, les véhicules électriques et hybrides rechargeables représentent près d'un tiers des acquisitions des ménages les plus aisés contre 17,4 % pour les plus modestes.

Annexe

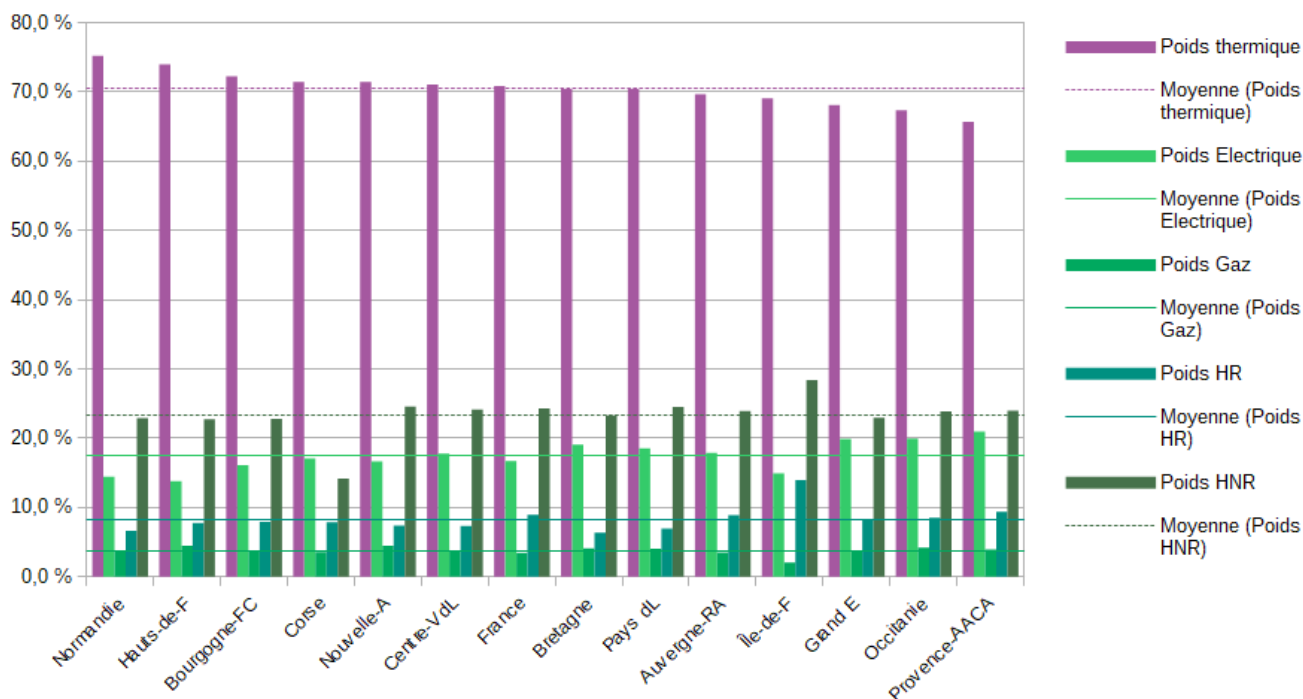
Tableau de synthèse en volume

Nombre de voitures par types de motorisations dans le parc et les immatriculations

Volume des types de motorisation dans les immatriculations et dans le parc	Immatriculations						Parc roulant					
	Bretagne			France Métropolitaine			Bretagne			France Métropolitaine		
	2016	2019	2023	2016	2019	2023	2016	2019	2023	2016	2019	2023
Non thermiques	1 038	1 762	13 888	22 207	43 564	303 589	1 443	4 686	29 489	41 885	106 482	595 820
Électrique	1 038	1 762	13 888	22 207	43 564	303 589	1 443	4 686	29 489	41 885	106 482	595 820
Thermiques	79 335	88 311	51 268	2 029 722	2 193 520	1 287 737	2 011 564	2 070 332	2 097 184	36 909 688	37 900 017	37 711 731
Diesel	38 656	29 640	9 375	1 070 685	772 632	194 840	1 350 689	1 326 113	1 236 506	23 769 141	23 256 120	20 813 057
Essence	40 679	58 671	41 893	959 037	1 420 888	1 092 897	660 875	744 219	860 678	13 140 547	14 643 897	16 898 674
dont hybrides non rechargeables	2 141	4 498	16 916	53 153	109 385	442 103	6 520	16 963	55 533	176 195	380 073	1 290 403
Hybrides rechargeables	229	490	4 616	7 632	18 789	162 835	1 396	2 511	14 634	36 313	67 725	424 067
Gaz *	13	117	2 970	509	2 338	62 879	8 869	8 100	11 981	172 765	152 461	235 344

Sources : SDES, RSVERO

Répartition des types de motorisations en France et dans les régions dans les immatriculations en 2023



Sources : SDES, RSVERO

Sources

1- Les données de population (2011 et 2023) viennent des estimations de population réalisées par l'Insee et actualisées au 8 janvier 2024.

2- Les données d'immatriculations de véhicules neufs proviennent du **répertoire statistique des véhicules routiers (RSVeRo)** géré par le service de la donnée et des études statistiques (SDES) du ministère de la Transition Écologique. Il recense les **véhicules routiers immatriculés en France** à partir des informations issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV) et transmises par le ministère de l'Intérieur (Agence nationale des titres sécurisés).

Avertissement sur la révision récente du RSVERO : En janvier 2023, les séries brutes d'immatriculations neuves ont été légèrement révisées afin de bien refléter les caractéristiques des véhicules lors de leur 1^{ère} immatriculation. En effet, dans les séries diffusées en 2022, les véhicules étaient dénombrés selon leurs caractéristiques actuelles qui peuvent être, dans certains cas, différentes de celles de leur 1^{ère} immatriculation (par exemple, un véhicule utilitaire léger immatriculé en 2015 puis revendu en 2017 comme voiture avait été comptabilisé comme voiture particulière en 2015). Ces véhicules sont désormais reclassés dans leur catégorie initiale. De plus, la localisation du véhicule lors de son immatriculation a été corrigée lorsqu'elle reflétait l'adresse actuelle de l'utilisateur au lieu de l'adresse lors de l'immatriculation.

3- Pour l'étude sur le parc automobile des ménages, les données du répertoire statistique des véhicules routiers (Rsvero) du SDES ont été appariées avec celles du Fichier démographique sur les logements et les individus (Fidéli) de l'Insee.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/achats-automobiles-en-2022-moins-de-motorisations-thermiques-et-des-vehicules-plus-recents-pour-les>

Définition, méthodologie

Forme intermédiaire entre les véhicules intégralement thermiques et les véhicules intégralement électriques, **les véhicules hybrides** fonctionnent avec deux sources d'énergie : une motorisation thermique et une motorisation électrique. On distingue deux types de **véhicules hybrides** : **les véhicules hybrides non rechargeables** qui sont dotés d'une motorisation thermique permettant de recharger en électricité une batterie de faible capacité. Les **véhicules hybrides rechargeables** associent également les deux motorisations sur un véhicule bénéficiant d'une batterie de plus forte capacité. D'après le site [Carbone4](#) (cf. Pour en savoir plus), un véhicule hybride rechargeable ne permet qu'un gain carbone de l'ordre de « 15-20% (contre 60-70% pour un véhicule 100% électrique) ». En 2022, les véhicules hybrides rechargeables, qui bénéficiaient autrefois du bonus écologique, ont été exclus du dispositif.

Comme les véhicules hybrides, une **voiture GPL** (Gaz de pétrole liquéfié) associe une motorisation thermique essence (réservoir, moteur, etc.) et un système au GPL.

L'électrification du parc de véhicules a des dynamiques fortement différenciées, notamment à l'échelle européenne. À la faveur d'une politique fiscale très incitative, la Norvège est ainsi le pays européen où les véhicules électriques sont les plus représentés : 82 % des voitures neuves norvégiennes vendues en 2023 étaient électriques. La part de véhicules électriques dans le parc roulant norvégien atteint ainsi 23 % au premier semestre 2023. Le pays comptait en septembre 2024 davantage de voitures électriques dans son parc roulant que de voitures à essence, les voitures diesel restant les plus nombreuses.

Le répertoire statistique des véhicules routiers RSVERO :

Les fichiers annuels du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) contiennent des données détaillant chaque année les véhicules en circulation, leurs caractéristiques et leur utilisation. Le RSVERO résulte du rapprochement de deux sources administratives :

- le Système d'immatriculation des véhicules (SIV), géré par l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), contient les caractéristiques techniques du véhicule, des informations sur son utilisateur et permet de suivre les différents événements en cours d'utilisation (immatriculations, changements de main, d'adresse, destruction, etc.) ;
- les résultats des contrôles techniques, collectés par l'Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (Utac), contiennent notamment les relevés kilométriques effectués à chaque visite. La comparaison des relevés de deux visites successives permet de déterminer l'utilisation des véhicules pendant la période qui les sépare. Ces données permettent également de s'assurer que les véhicules sont toujours en circulation, le passage régulier d'une visite constituant un « signe de vie ».

Ces deux sources principales sont complétées par le répertoire Sirene de l'Insee, permettant d'identifier les entreprises possédant ou louant les véhicules.

Une voiture (**voiture particulière**) est définie comme un véhicule routier automobile, autre qu'un deux-roues à moteur ou une voiturette, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises égal au maximum à neuf (y compris celle du conducteur). Cette catégorie comprend à la fois les véhicules des particuliers et ceux des professionnels.

Parc en circulation

Un véhicule est considéré dans le parc en circulation d'un territoire donné (on parle aussi de parc « roulant » dans cette étude), s'il vérifie les conditions suivantes :

- 1- le véhicule a été immatriculé dans ce territoire 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 avant le 1er janvier de l'année à l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), chargée de la mise en œuvre du SIV (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 : compte tenu du fait qu'un grand nombre de véhicules passent leur contrôle technique en retard, un véhicule qui n'est pas à jour de son contrôle technique au 31 décembre de l'année N, mais qui finalement passe son contrôle technique avec un retard acceptable (dont la durée dépend du genre du véhicule), sera considéré dans le parc au 31 décembre. Pour l'année 2024, concernant les véhicules en retard de leur contrôle technique au 31 décembre 2023, on applique une probabilité que le véhicule passe un contrôle technique avec un retard acceptable.

Immatriculations

Les données proviennent du répertoire statistique des véhicules routiers géré par le service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outremer compris) à partir des informations issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV) et transmises par le ministère de l'Intérieur (Agence nationale des titres sécurisés). Les véhicules immatriculés sont donc des véhicules « entrant » dans le parc roulant.

À compter des résultats de janvier 2022, les regroupements de motorisations ont été revus pour une meilleure adéquation avec les politiques publiques d'aide à la conversion du parc automobile. Ainsi, compte tenu de leur classement dans le système Crit'Air, les hybrides non rechargeables sont dorénavant ventilées entre essence et diesel, et regroupées avec leur carburant associée. Les motorisations essence ou diesel sont ainsi présentées y compris hybrides non rechargeables. Au sein de chaque catégorie, essence ou diesel, sont détaillées les parts respectives des véhicules thermiques et hybrides non rechargeables, ainsi que leurs évolutions.

Dispositif de leasing de voiture électrique

Ce dispositif a été déployé à destination des ménages à revenus modestes pour favoriser l'achat de véhicules moins polluants. Le leasing vise à permettre à ces ménages de disposer d'un véhicule sans devoir en faire l'acquisition, en payant des loyers mensuels. Au terme du contrat, le ménage restitue le véhicule ou décide de l'acheter à sa valeur résiduelle. La durée du contrat de location couvre une période d'au moins 3 ans. Les loyers sont en général de l'ordre de 100 € ou moins, mais peuvent aller jusqu'à 150 € sur certains modèles familiaux.

- Il faut être **majeur** et **justifier d'un domicile en France**.
- Avoir un foyer fiscal disposant d'un **revenu fiscal** de référence (RFR) par part inférieur à **15 400 euros**.
- Habiter à plus de **15 kilomètres** du lieu de travail et **utiliser sa voiture personnelle** pour s'y rendre. L'employeur doit fournir au salarié une attestation justifiant de la distance. Pour les non-salariés fournir une attestation sur l'honneur ainsi qu'une preuve de l'affiliation à un régime de sécurité sociale pour l'année en cours.
- Le **kilométrage annuel réalisé** en voiture dans le cadre de l'activité professionnelle doit être au moins de 8 000 km.
- La location doit durer au moins 3 ans **renouvelable** (avec ou sans option d'achat)
- Le coût prévisionnel des loyers : les loyers sont en général de **100 €/mois ou moins, jusqu'à 150 €/mois pour les plus gros modèles hors prestations optionnelles (entretien, assurance automobile...)**
- Une possibilité de **résilier le contrat sans frais au-delà de 14 jours** de retard tant que le véhicule n'est pas livré
- Une possibilité de **résiliation sans frais (hors éventuels frais de remise en état) en cas de décès, d'invalidité ou de perte d'emploi**

D'autres informations sur le leasing sont consultables sur le site :

Sources : <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>

Évolutions annuelles des poids moyens par motorisation

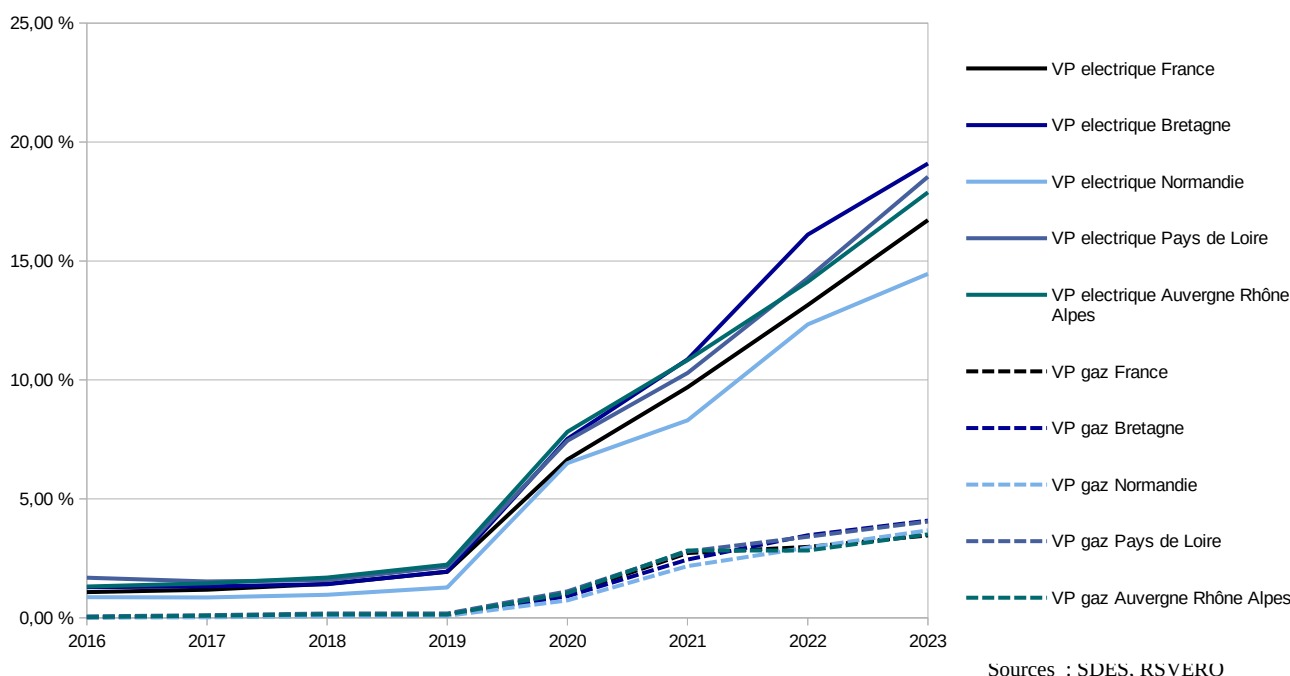
	Poids moyen (en kg)	Évolutions annuelles (en %)	
	2024	2024/2023	Évolution moyenne annuelle 2024/2014
Motorisation			
Diesel hybride rechargeable	2 247	1,3	2,4
Essence hybride rechargeable	1 823	0,8	2,0
Diesel hybride non rechargeable	1 682	0,5	0,0
Electrique et hydrogène	1 549	2,0	2,1
Diesel thermique	1 359	0,1	0,2
Essence hybride non rechargeable	1 318	0,9	-0,2
Gaz	1 183	0,4	-0,1
Essence thermique	1 097	0,4	0,7

Sources : SDES, RSVERO

Classification des voitures suivant leur vignette Crit'air et motorisations

Classe	voitures	voitures
Classe E	électriques et hydrogènes	
Classe 1	gaz et hybrides rechargeables	essence Euro 5 et 6 – 2011
Classe 2	diesel Euro 5 et 6 - 2011	essence Euro 4 – 2006-2010
Classe 3	diesel Euro 4 - 2006-2010	essence Euro 2 et 3 – 1997-2005
Classe 4	diesel Euro 3 - 2001-2005	
Classe 5	diesel Euro 2 – 1997-2000	
Date initiale : au 1 ^{er} janvier du millésime (2006-2010)		
Date finale : au 31 décembre du millésime (2006-2010)		

Evolution comparée des ventes de voitures électriques et au gaz en Bretagne, en France et dans les régions voisines depuis 2016



Points de recharge électrique

La France comptait au 31 juillet 2022, 66 960 points de recharge ouverts au public, soit une évolution de 49 % de leur nombre en un an. L'objectif national de créer 100 000 bornes a été atteint en mai 2023, avec quelques mois de retard seulement. Au 1^{er} janvier 2024, la France comptait 118 009 points de recharge ouverts au public, dont 20 570 en Île-de-France.

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/ladoption-de-la-voiture-electrique-entre-dans-une-nouvelle-phase/>

Pour en savoir plus

Au niveau national

Sur le parc de véhicules

[Territoires ZFE et parc au 1er janvier 2024 - SDES 24 septembre 2024](#)

[Parc automobile français au 1er janvier 2024 - SDES 24 septembre 2024](#)

[Parc de VUL \(65 Millions\) en France au 1er janvier 2024 - SDES 24 septembre 2024](#)

[Parc autobus et autocars en France au 1er janvier 2024 - SDES 24 septembre 2024](#)

[Parc Poids lourds \(625 000\) en France au 1er janvier 2024 - SDES 24 septembre 2024](#)

[Parc automobile des ménages en France en 2023 - SDES 24 septembre 2024](#)

[Dispositif d'aide acquisition de véhicules propres en France - SDES 24 septembre 2024](#)

Sur les immatriculations de véhicules

[Immatriculations des Véhicules légers en août 2024 et émissions de CO2 - SDES septembre 2024](#)

[Immatriculations des voitures neuves en France en août 2024 - SDES 4 septembre 2024](#)

<https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/t3-2024-immatriculations-de-vehicules-neufs-a5879.html>

Méthodologie des résultats mensuels

[Méthodologie des résultats mensuels - SDES janvier 2022](#)

Au niveau régional

Sur le parc de véhicules

[Parc breton de véhicules au 1er janvier 2023 - Dreal Bretagne 7 février 2025](#)

[Parc breton de véhicules au 1er janvier 2022 - Dreal Bretagne 23 juin 2023](#)

Sur les immatriculations

[Immatriculations des véhicules neufs en Bretagne au 4e trimestre 2024 - Dreal 20 février 2025](#)

[Immatriculations des véhicules neufs en Bretagne au 3e trimestre 2024 - Dreal 7 novembre 2024](#)

[Immatriculations des véhicules neufs en Bretagne au 2e trimestre 2024 - Dreal Bretagne juillet 2024](#)

[Immatriculations des véhicules neufs en Bretagne au 1er trimestre 2024 - Dreal Bretagne juillet 2024](#)

Sur les déplacements domicile-travail des actifs bretons

[Région à dominante rurale, la Bretagne se caractérise par un fort usage de la voiture](#)