PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France**

Décembre 2021

Utilisation de la Prime à la conversion et du Bonus écologique en Ile-de-France

Présentation du contenu

Exploitation des données relatives à la Prime à la conversion et au Bonus écologique en Ile-de-France.

Source des données

Ministère de la transition écologique / Direction générale de l'énergie et du climat / Bureau du verdissement des véhicules et de l'immatriculation

La **Prime à la conversion** est un dispositif de l'État qui permet d'obtenir une aide financière pour l'achat d'un véhicule récent en contrepartie de la mise au rebut d'un véhicule ancien.

Son objectif principal est d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques (NOx et particules fines notamment).

Les conditions d'attribution, les véhicules concernés et les montants des aides évoluent régulièrement pour adapter l'efficacité du dispositif.

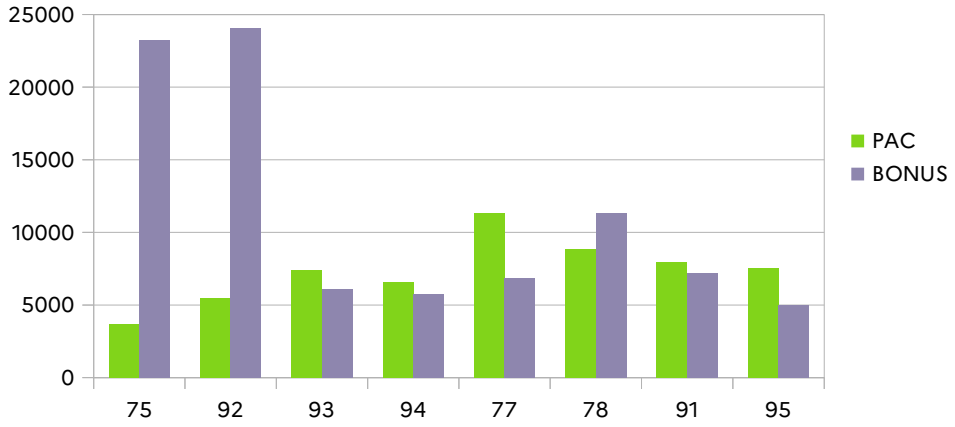
Le **Bonus écologique** est aussi un dispositif de l'État qui attribue une aide financière pour favoriser l'achat des véhicules les moins émetteurs de polluants.

L'objectif principal de cette aide est de réduire les émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules.

Les conditions d'attribution et les montants du bonus sont régulièrement adaptées à l'évolution des motorisations des véhicules neufs.

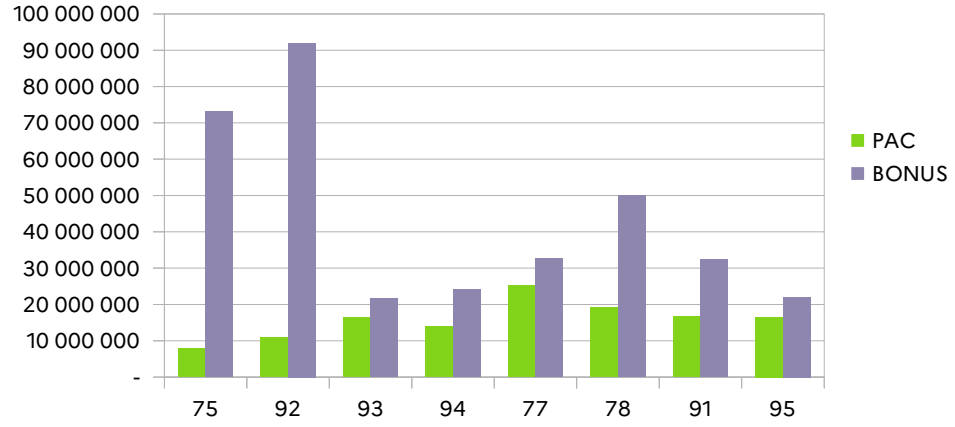
Nombre de Primes à la conversion et Bonus écologiques en IdF *

du 1.1.2018 au 1.9.2021



Montants de Primes à la conversion et Bonus écologiques en IdF *

du 1.1.2018 au 1.7.2021



** Point de vigilance : Dans les Hauts-de-Seine et à Paris se trouvent plusieurs gros concessionnaires ou constructeurs ayant reçu directement les primes pour les déduire du prix de vente des véhicules, une partie (non déterminée à ce stade) des primes de ces départements ont ainsi bénéficié à des acheteurs domiciliés dans d'autres départements.*

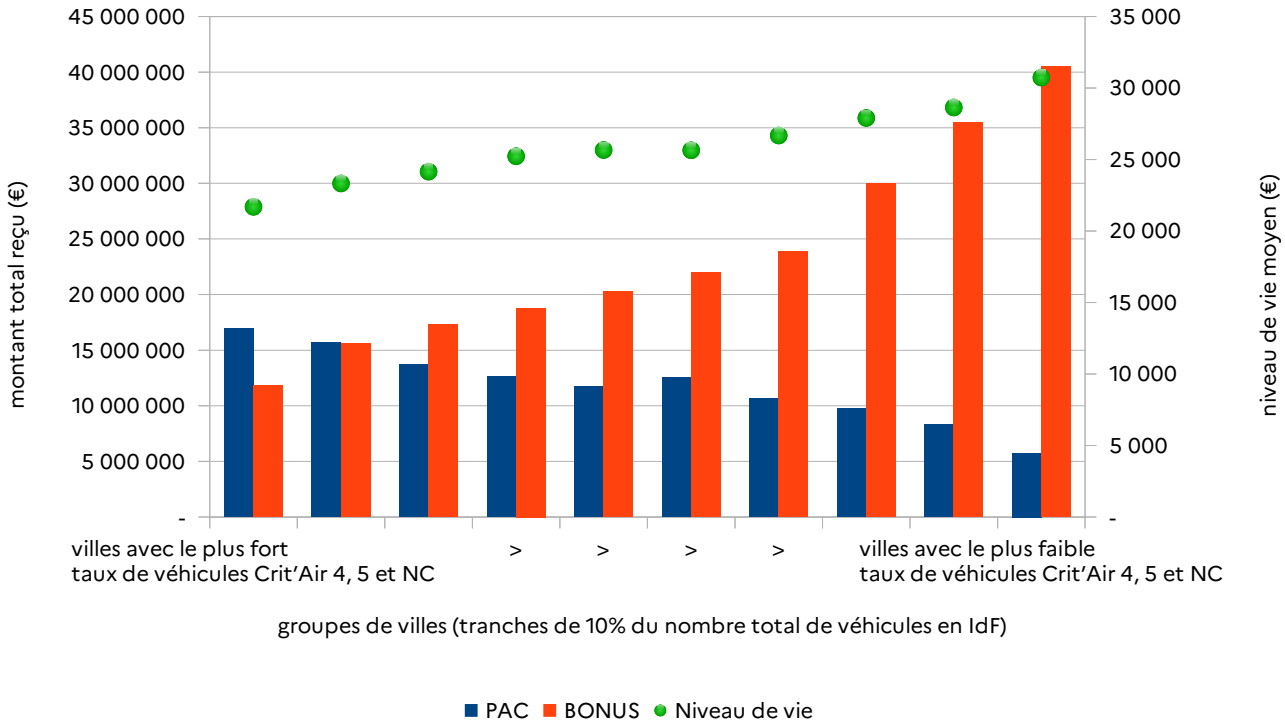
Le graphique ci-dessous montre que le Bonus écologique (contrairement à la Prime à la conversion) a été davantage utilisé dans les communes dont le taux de véhicules anciens était faible.

Les villes avec le plus faible taux de véhicules Crit'Air 4, 5 et non classé ont ainsi bénéficié de presque 4 fois plus de primes que celles avec le taux le plus fort.

On retrouve également sur ce graphique une corrélation entre le niveau de vie dans la commune et le nombre de Bonus écologiques reçus.

Soutien aux véhicules à faibles émissions en Ile-de-France (hors Paris)
Montants de Primes à la conversion (PAC) et BONUS reçus, par groupes de villes
entre 2018 et mi-2021 *

Chaque groupe de villes représentant 10% du total des véhicules de la région
Les villes sont classés de façon décroissante selon le % de véhicules Crit'Air 4, 5 et NC dans la commune



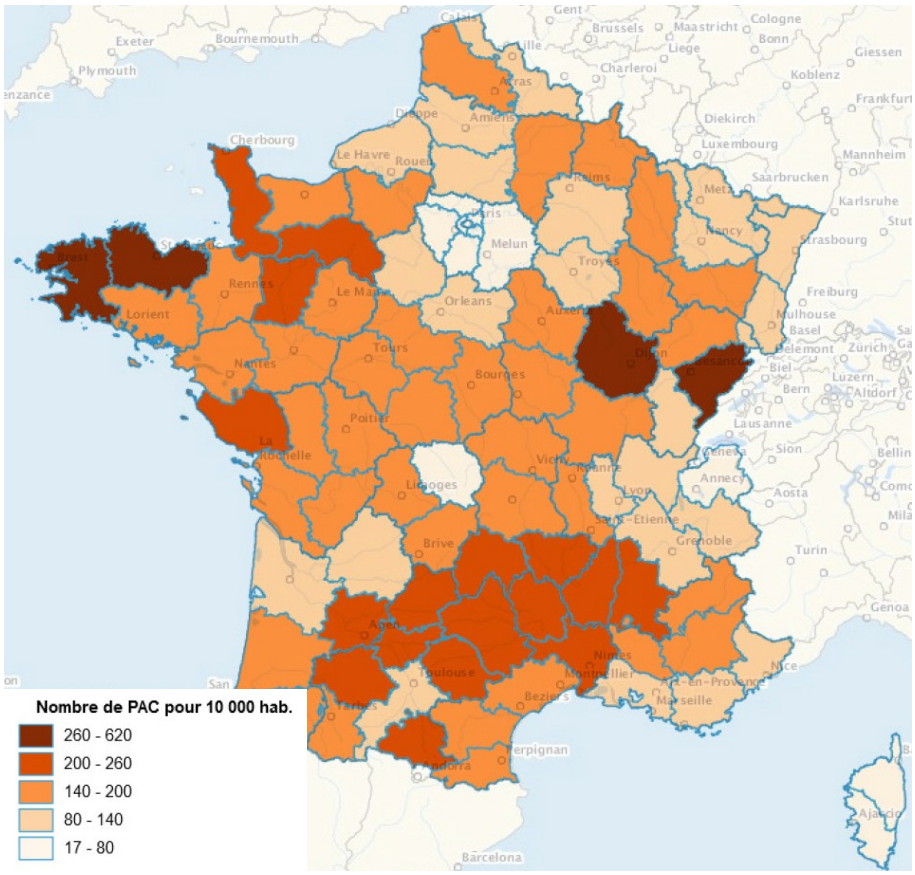
** Point de vigilance : Afin d'éviter un biais dans le graphique, deux communes des Hauts-de-Seine ont été retirées des statistiques relatives au bonus écologique. Ces communes hébergent en effet le siège social de constructeurs ayant reçu directement les bonus pour les déduire du prix de vente des véhicules. Le montant de bonus retiré est d'environ 39 M€.*

VOLET « PRIME A LA CONVERSION »

À l'échelle de la France métropolitaine, on constate que la Prime à la conversion a été moins utilisée dans les départements à dominante urbaine que dans les départements ruraux.

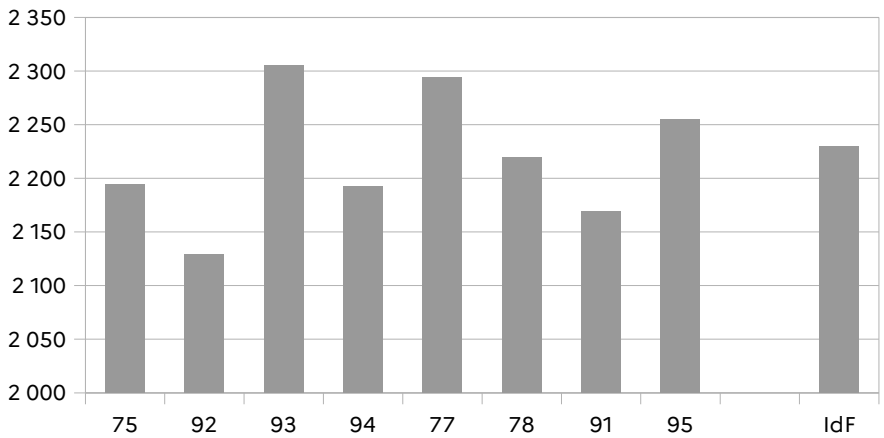
En Ile-de-France, le nombre de primes pour 10 000 habitants, versées entre le 1.1.2018 et le 1.9.2021, varie de 17 à Paris à 79 en Seine-et-Marne, alors qu'on atteint 620 dans les Côtes d'Armor. La moyenne de la région est de 50, soit **70 % de moins que la moyenne nationale**.

Nombre de Primes à la conversion pour 10 000 habitants, par département, entre le 1.1.2018 et le 1.9.2021



Le montant moyen de la Prime à la conversion est de 2 230 € et varie peu selon les départements.

Montant moyen de la Prime à la conversion en Ile-de-France (€)

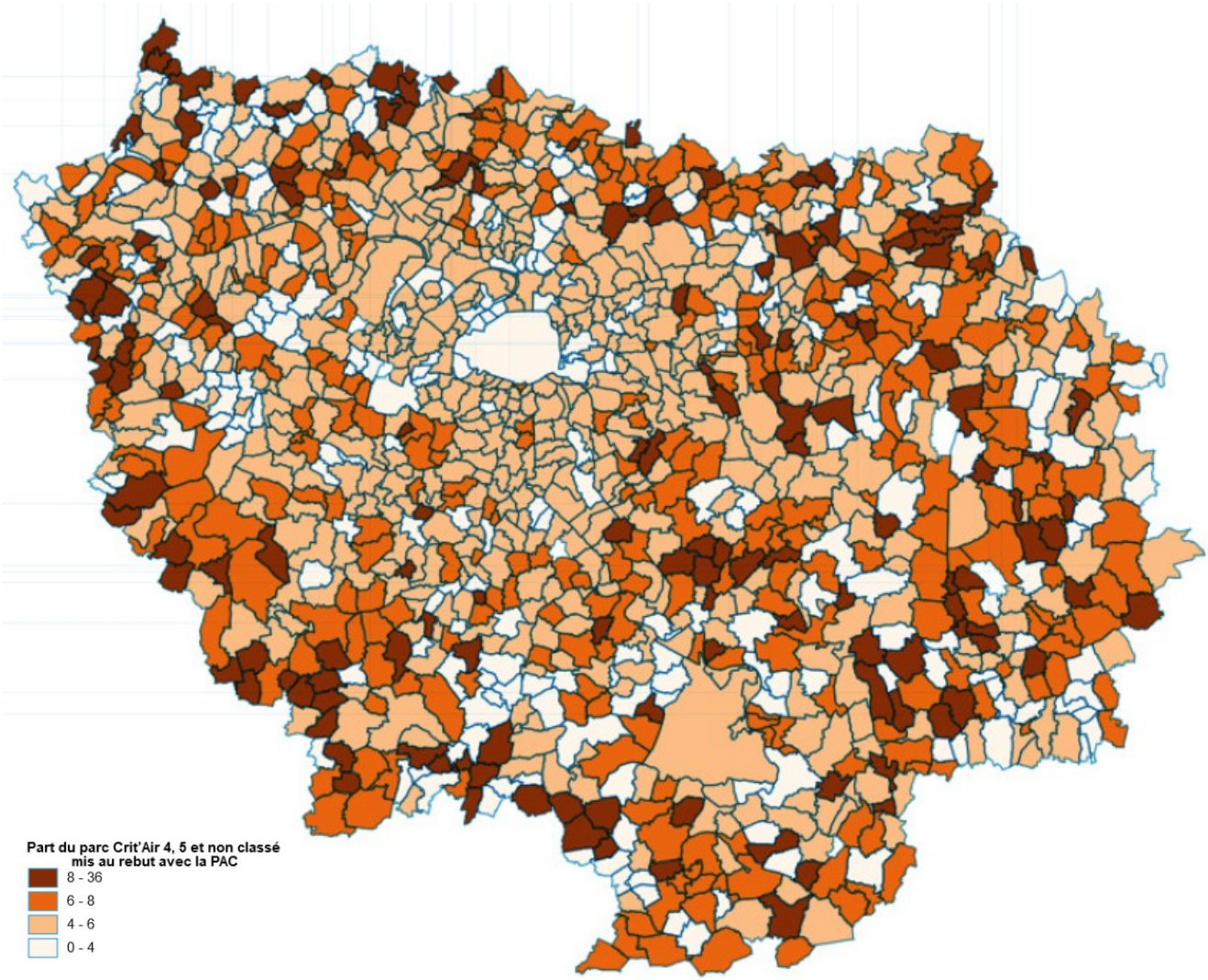


À l'échelle de l'Ile-de-France, la Prime à la conversion a davantage été utilisée dans des zones éloignées du cœur de l'agglomération.

Part du parc Crit'Air 4, 5 et non classé mis au rebut avec la PAC (du 1.1.2018 au 1.9.2021)							
Paris	Petite couronne			Grande couronne			
75	92	93	94	77	78	91	95
3,54 %	4,95 %	4,45 %	5,36 %	5,69 %	5,54 %	5,28 %	5,26 %

La carte ci-dessous montre le taux communal de mise au rebut du parc (au 1.1.2018) Crit'Air 4, 5 et non classé ayant bénéficié de la prime entre le 1.1.2018 et le 1.9.2021. A Paris, ce taux est de seulement 3,5 %, alors qu'il dépasse 10 % dans une cinquantaine de communes de la Grande couronne.

Taux de mise au rebut du parc Crit'Air 4, 5 et non classé avec Prime à la conversion, par commune, entre le 1.1.2018 et le 1.9.2021



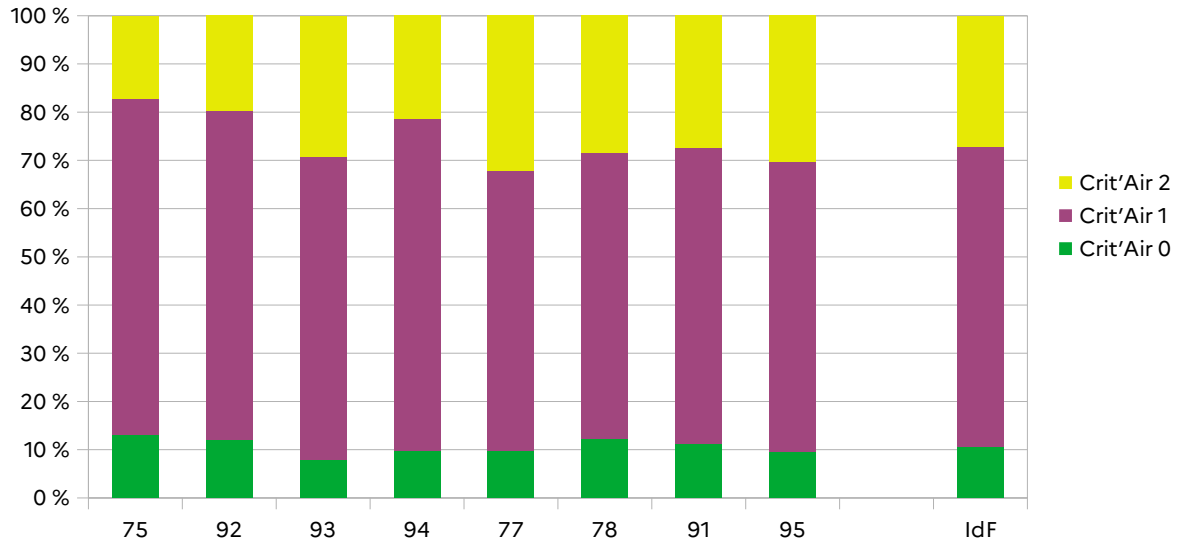
Entre le 1er janvier 2018 et le 1er juillet 2021, 56 852 Primes à la conversion ont été accordées en Ile-de-France.

61 % des Primes à la conversion ont été perçues en Grande couronne, et 6 % à Paris.

62 % des véhicules achetés sont classés Crit'Air 1, et 27 % sont classés Crit'Air 2. Seulement 10 % sont des véhicules électriques.

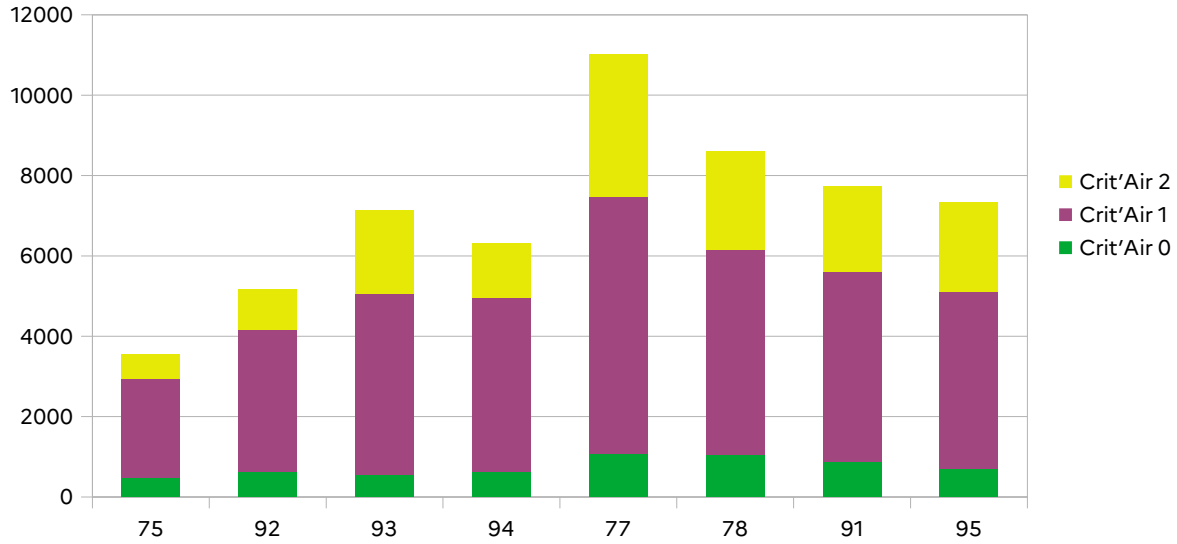
Prime à la conversion : répartition des véhicules achetés par niveau Crit'Air

Ile-de-France du 1.1.2018 au 1.7.2021



Prime à la conversion : quantité de véhicules achetés par niveau Crit'Air

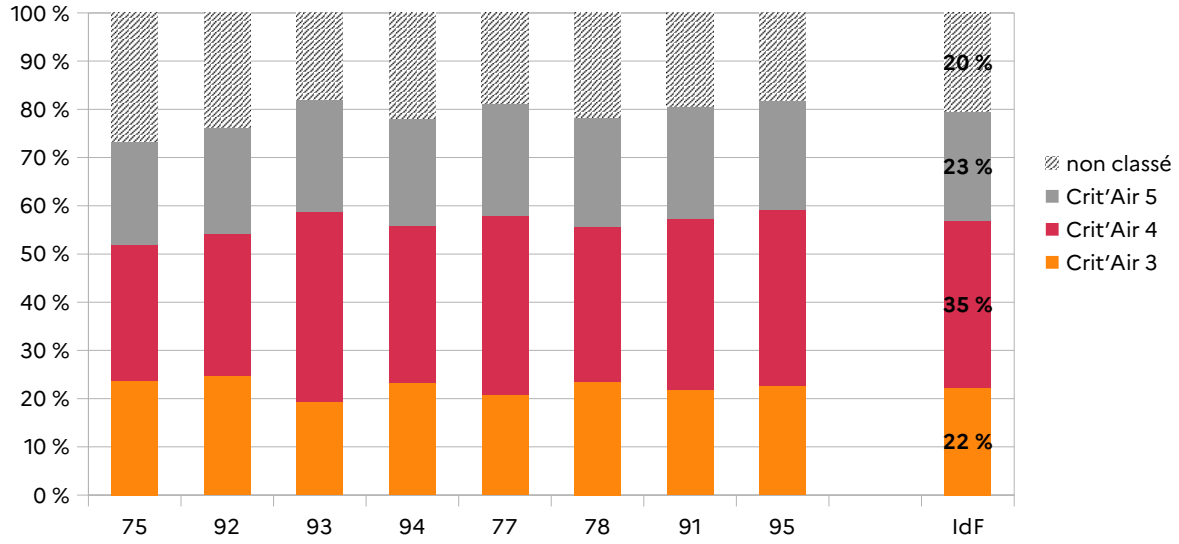
Ile-de-France du 1.1.2018 au 1.7.2021



En ce qui concerne les véhicules (VP+VUL) mis au rebut, il s'agit majoritairement, à 78 %, de véhicules non classés ou classés Crit'Air 4 ou 5 (véhicules interdits par la ZFEm métropolitaine).

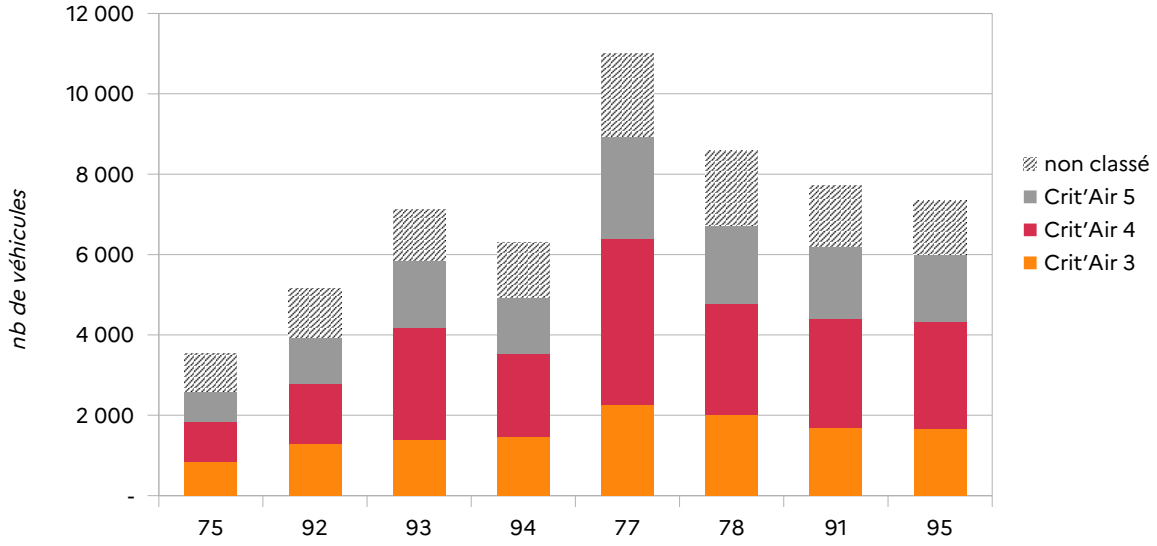
Prime à la conversion : répartition des véhicules mis au rebut par niveau Crit'Air

Ile-de-France du 1.1.2018 au 1.7.2021



Prime à la conversion : quantité de véhicules mis au rebut par niveau Crit'Air

Ile-de-France du 1.1.2018 au 1.7.2021

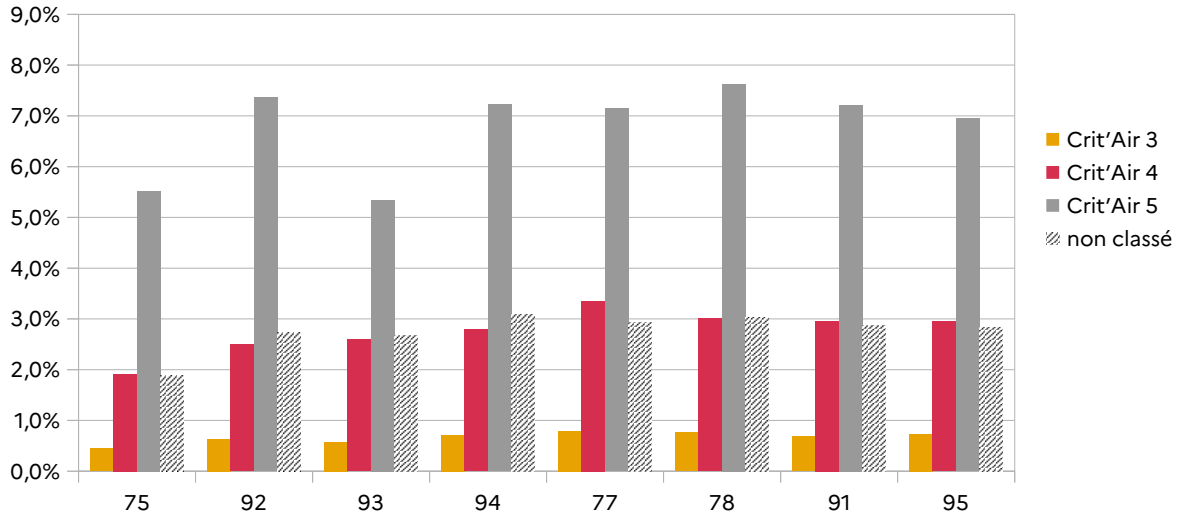


La Prime à la conversion a permis de renouveler 7,9 % du parc de véhicules Crit'Air 5 recensé au 1.1.2018, et un peu plus de 3 % du parc non classé et Crit'Air 4. Le parc Crit'Air 3 n'est presque pas concerné.

Globalement, le parc Crit'Air 5 a diminué de 47,9 % entre le 1.1.2018 et le 1.1.2021. La Prime à la conversion a donc contribué à plus de 16 % de la baisse globale pour cette catégorie. L'effet de la Prime à la conversion est moins sensible pour les autres catégories, environ 10 % pour les Crit'Air 4, 6 % pour les « non classés » et seulement 3 % pour les Crit'Air 3.

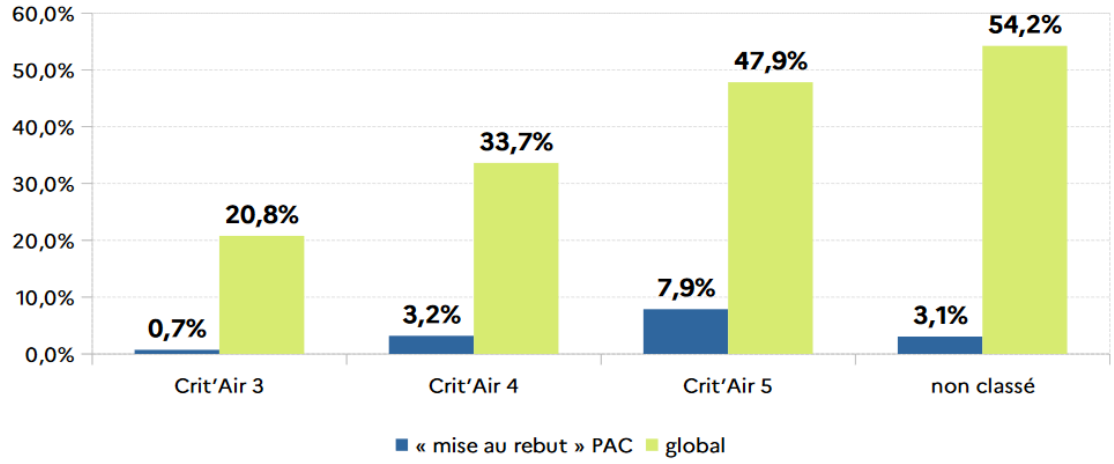
% des parcs de véhicules 2018 Crit'Air 3, 4, 5 et non classés mis au rebut avec prime à la conversion

Ile-de-France du 1.1.2018 au 1.7.2021



Diminution des parcs Crit'Air 3, 4, 5 et non classé depuis le 1.1.2018 (baisse avec PAC et baisse globale)

rebut PAC : 1.1.2018 à 1.7.20121
global : 1.1.2018 à 1.1.20121
Ile-de-France

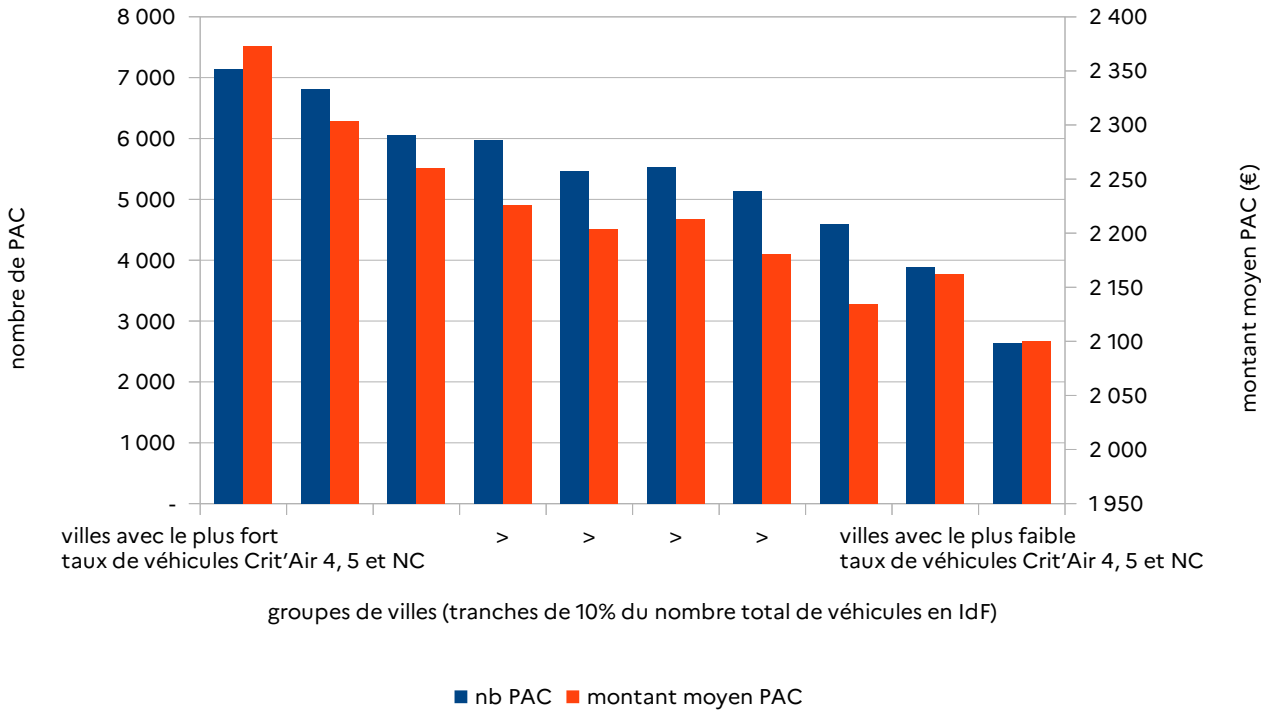


Le graphique ci-dessous montre que la Prime à la conversion s'est relativement bien répartie en fonction du taux de véhicules anciens présents dans les différentes communes d'Ile-de-France.

Les villes avec le plus fort taux de véhicules Crit'Air 4, 5 et non classé ont bénéficié de presque 3 fois plus de primes que celles avec le taux le plus faible.

Soutien aux véhicules à faibles émissions en Ile-de-France (hors Paris)
Nombre et montant moyen de Primes à la conversion (PAC), par groupes de villes
entre 2018 et mi-2021

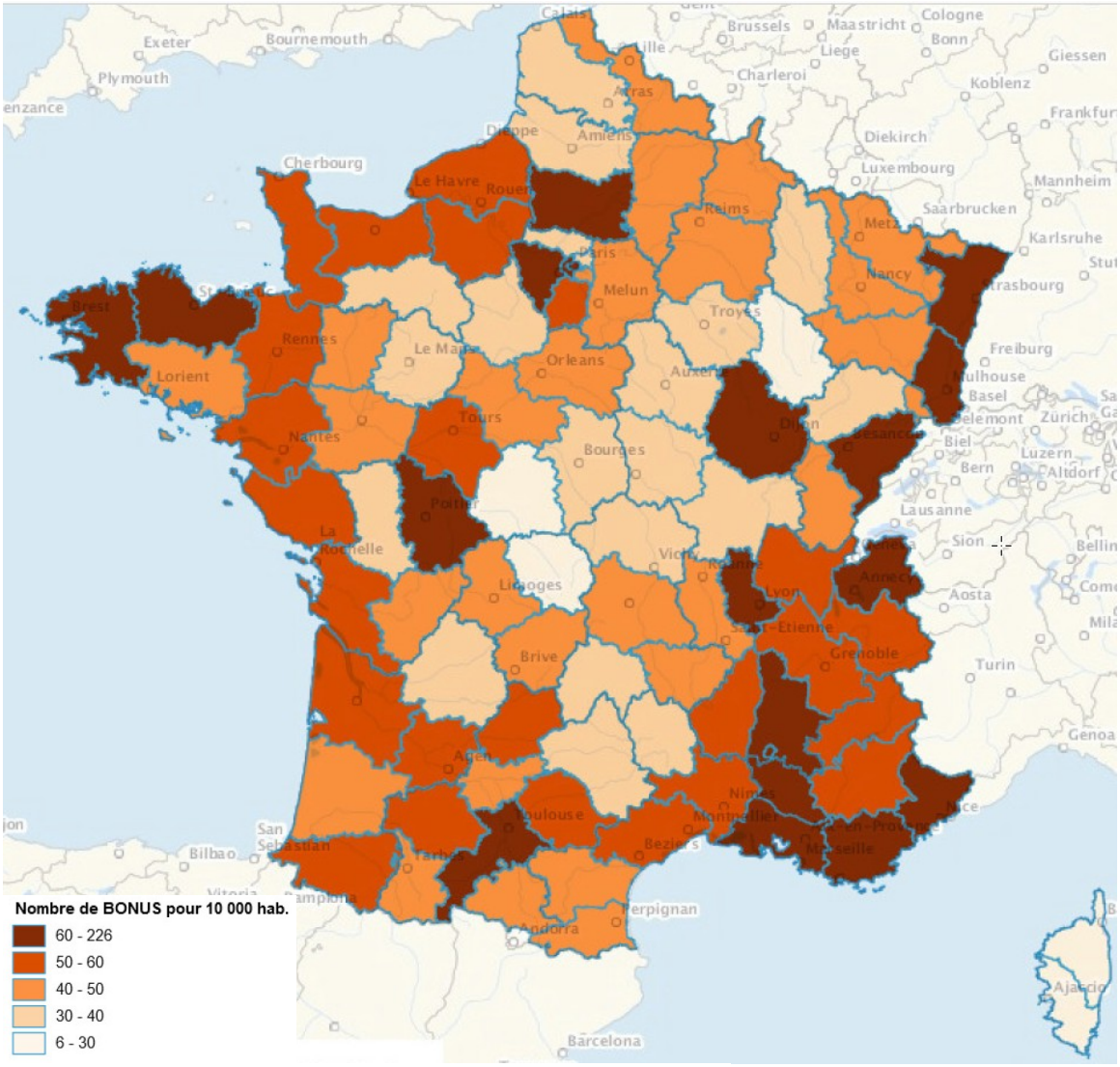
Chaque groupe de villes représentant 10% du total des véhicules de la région
Les villes sont classés de façon décroissante selon le % de véhicules Crit'Air 4, 5 et NC dans la commune

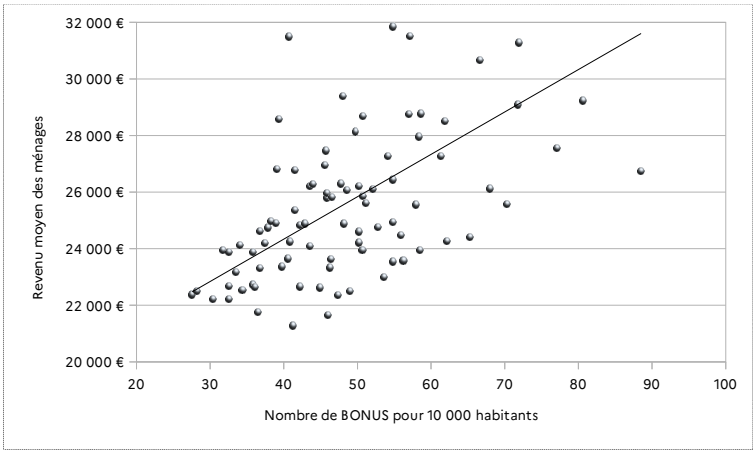


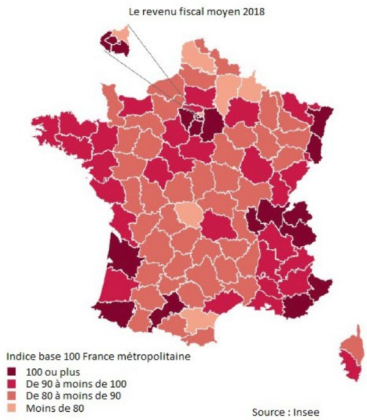
VOLET « BONUS ECOLOGIQUE »

À l'échelle de la France métropolitaine, on constate que le BONUS se répartit très différemment de la Prime à la conversion. Globalement, le BONUS a tendance à être davantage utilisé dans les départements où le revenu moyen des ménages est plus élevé.

En Ile-de-France, le nombre de BONUS pour 10 000 habitants est en moyenne de 69, soit **30 % de plus que la moyenne nationale**.



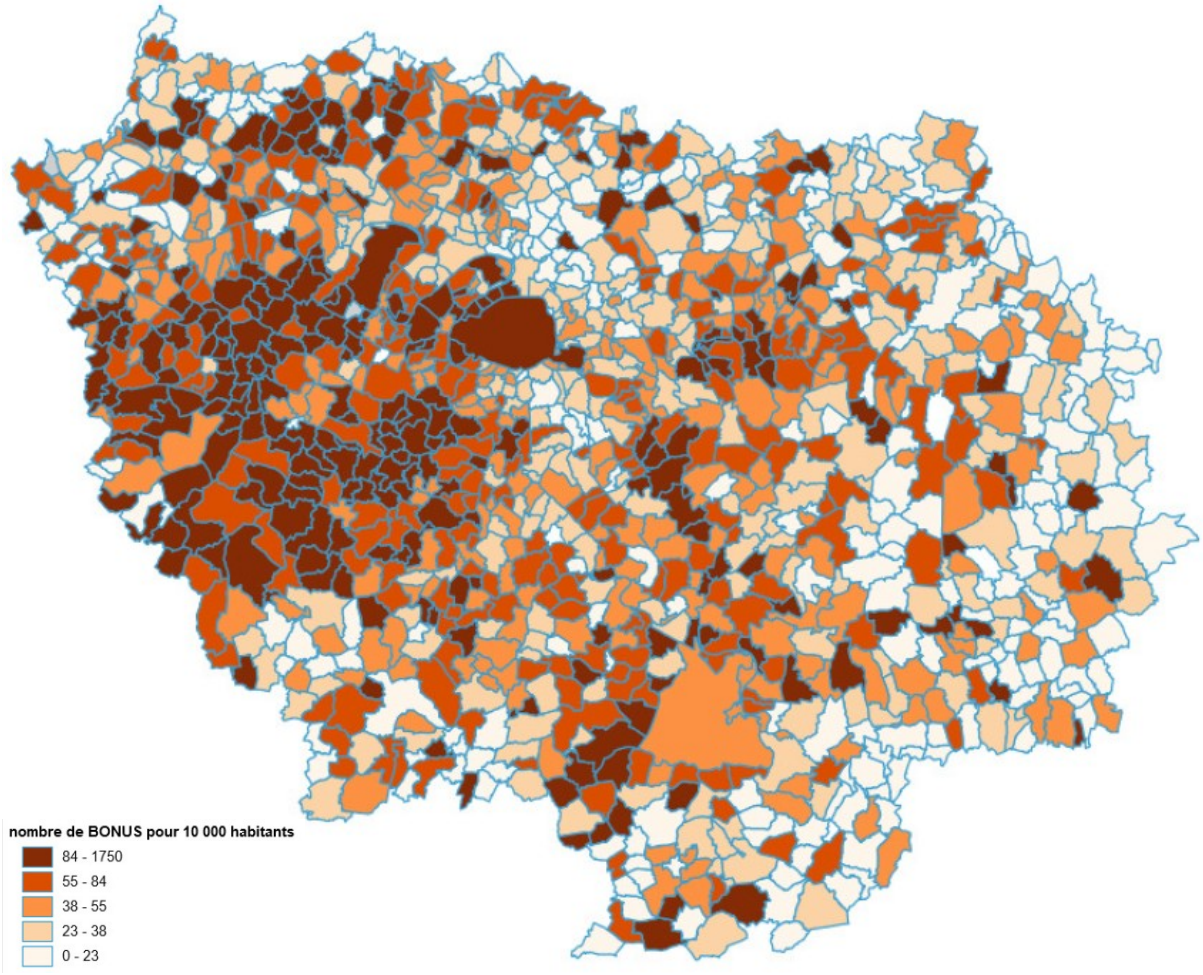




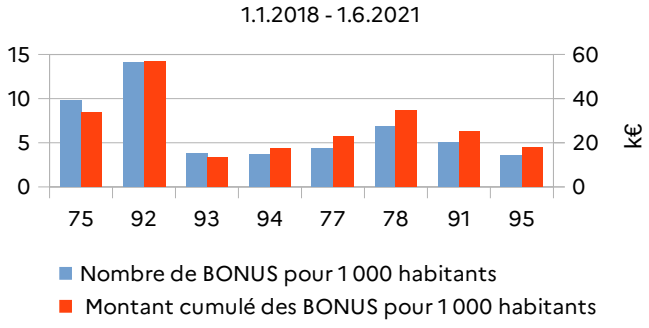
En Ile-de-France, on constate le même phénomène qu'au niveau national puisque le nombre de BONUS par habitant augmente avec le revenu moyen du département.

Rapporté au nombre d'habitants du département, les plus fort taux d'utilisation[1] du BONUS se trouvent dans les Hauts-de-Seine, à Paris et dans les Yvelines. Les autres départements en ont sensiblement moins bénéficié.

Nombre de BONUS pour 10 000 habitants (Ile-de-France - 2018-2020)



Quantité et montant des BONUS en Ile-de-France *



1 Point de vigilance : Dans les Hauts-de-Seine et à Paris se trouvent plusieurs gros concessionnaires ou constructeurs ayant reçu directement les primes pour les déduire du prix de vente des véhicules, une partie (non déterminée à ce stade) des primes de ces départements ont ainsi bénéficié à des acheteurs domiciliés dans d'autres départements.

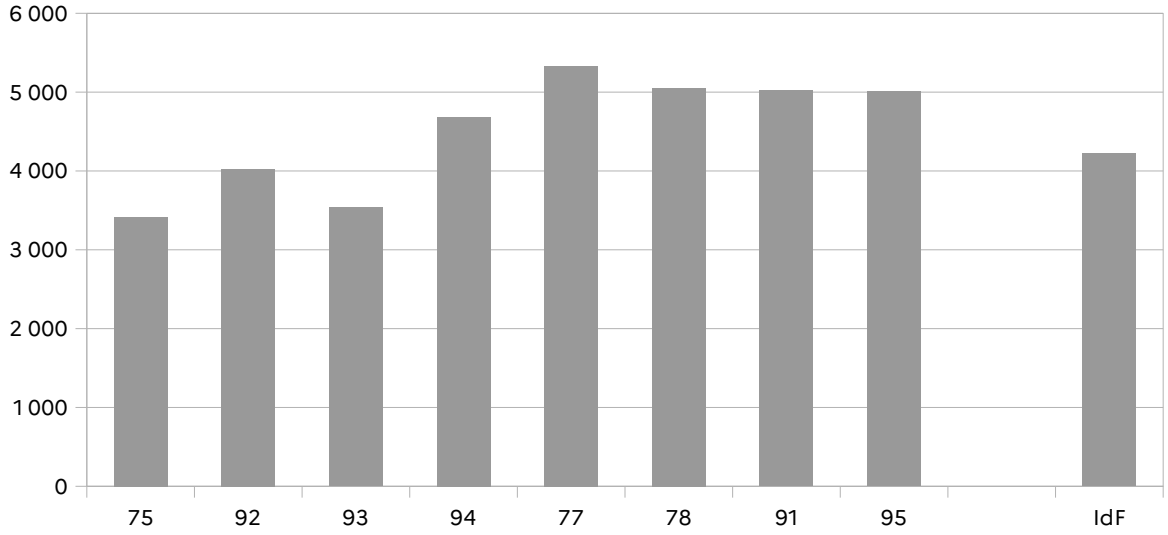
Le montant moyen du BONUS en Ile-de-France est de 4 220 €.

Il est plus élevé en Grande couronne aux alentours de 5 000 €, alors qu'à Paris et en Seine-Saint-Denis, il est inférieur à 3 500 €.

Cette différence s'explique en grande partie par une analyse des types de véhicules achetés. En effet, A Paris et en Seine-Saint-Denis, et dans une moindre mesure dans les Hauts-de-Seine, le taux de 2/3 roues et quadricycles à moteur est nettement plus élevé (>35 %) que dans les autres départements (<10 % en Grande couronne).

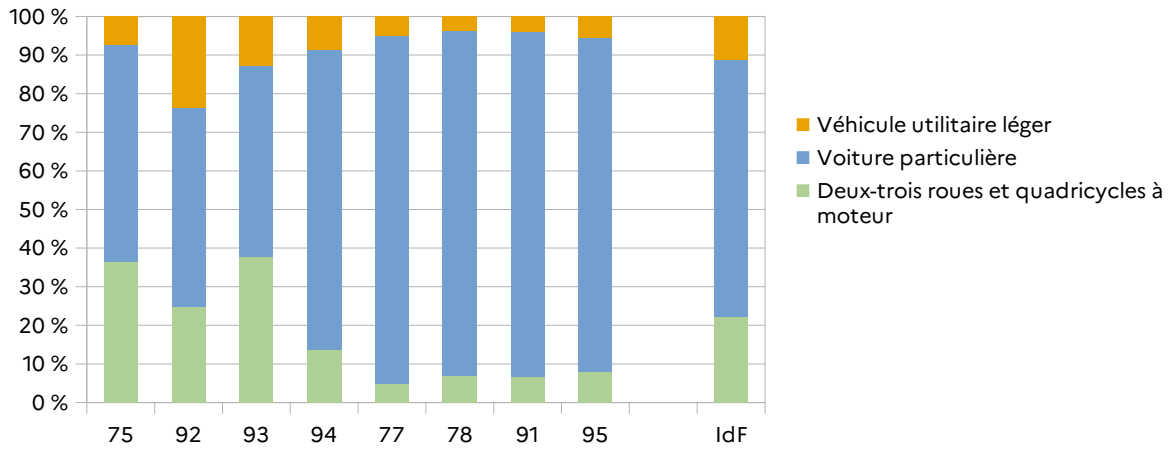
Montant moyen du BONUS en Ile-de-France (€)

1.1.2018 - 1.7.2021



Répartition des BONUS en Ile-de-France en fonction du type de véhicule acheté

1.1.2018 - 1.7.2021



PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement,
de l'aménagement et des transports d'Île-de-France
21/23 rue Miollis
75732 Paris cedex 15
Tél. 01 40 61 80 80

www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr
www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Dépôt légal : décembre 2021
ISBN : 978-2-11-167240-6