

Evaluation de l'impact des primes vélo et véhicule + propre de Toulouse Métropole sur les émissions - Année 2024

ETU-2025- 001

Edition Septembre 2025

www.atmo-occitanie.org

contact@atmo-occitanie.org

09 69 36 89 53 (Numéro CRISTAL – Appel non surtaxé)



CONDITIONS DE DIFFUSION

Atmo Occitanie est une association de type loi 1901 agréée (décret 98-361 du 6 mai 1998) pour assurer la surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la région Occitanie. Atmo Occitanie est adhérent de la Fédération Atmo France.

Ses missions s'exercent dans le cadre de la loi sur l'air du 30 décembre 1996. La structure agit dans l'esprit de la charte de l'environnement de 2004 adossée à la constitution de l'État français et de l'article L.220-1 du Code de l'environnement. Elle gère un observatoire environnemental relatif à l'air et à la pollution atmosphérique au sens de l'article L.220-2 du Code de l'Environnement.

Atmo Occitanie met à disposition les informations issues de ses différentes études et garantit la transparence de l'information sur le résultat de ses travaux. A ce titre, les rapports d'études sont librement accessibles sur le site :

www.atmo-occitanie.org

Les données contenues dans ce document restent la propriété intellectuelle d'Atmo Occitanie.

Toute utilisation partielle ou totale de données ou d'un document (extrait de texte, graphiques, tableaux, ...) doit obligatoirement faire référence à **Atmo Occitanie**.

Les données ne sont pas systématiquement rediffusées lors d'actualisations ultérieures à la date initiale de diffusion.

Par ailleurs, **Atmo Occitanie** n'est en aucune façon responsable des interprétations et travaux intellectuels, publications diverses résultant de ses travaux et pour lesquels aucun accord préalable n'aurait été donné.

En cas de remarques sur les informations ou leurs conditions d'utilisation, prenez contact avec **Atmo Occitanie** par mail :

contact@atmo-occitanie.org

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	3
INTRODUCTION	4
1. MÉTHODE	4
1.1. ACTIONS EVALUEES	4
1.2. METHODES D'ÉVALUATION	5
1.2.1. Prime « vélo ».....	5
1.2.2. Prime « véhicule + propre ».....	6
2. RÉSULTATS	7
2.1. TOTAL DES DEUX PRIMES	7
2.2. ZOOM SUR LA PRIME VELO.....	9
2.2.1. Gains annuels	9
2.2.2. Gain annuel par bénéficiaire	10
2.3. ZOOM SUR LA PRIME VEHICULE + PROPRE	11
2.3.1. Gain annuel.....	11
2.3.2. Gain annuel par bénéficiaire	12
3. CONCLUSION	13
TABLE DES ANNEXES	14

RÉSUMÉ

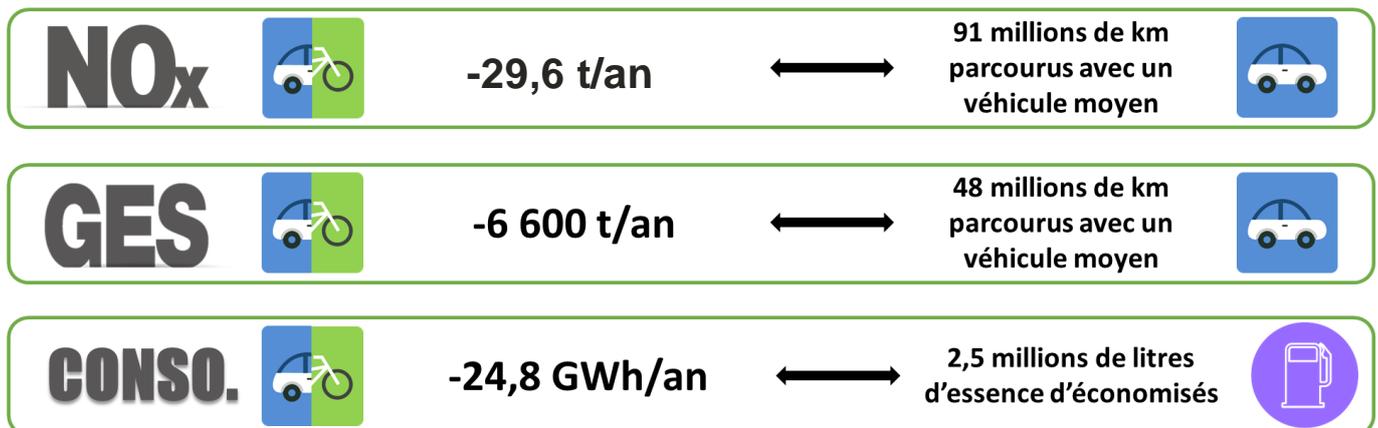
Cette étude actualise, pour l'année 2024, l'évaluation d'actions mises en place par Toulouse Métropole dans un objectif de réduction des émissions de polluants atmosphériques dont les gaz à effets de serre du secteur du transport routier sur le territoire¹. Les actions étudiées sont les suivantes :

- Prime « vélo »
- Prime « véhicule + propre »

Gain des deux primes « vélo » et « véhicule + propre »

Depuis le lancement de ces actions, 14 685 personnes ont bénéficié de la « prime vélo » et 2 189 personnes ont renouvelé leur véhicule grâce à la « prime véhicule + propre ». Au 1^{er} janvier 2025, la mise en place de ces deux primes permettrait d'éviter chaque année jusqu'à :

- **24,8 GWh d'énergie ;**
- **29,6 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;**
- **1,9 tonnes de particules en suspension (PM₁₀) ;**
- **1,5 tonnes de particules fines (PM_{2,5}) ;**
- **6 600 tonnes eq CO₂ de Gaz à effet de serre (GES).**



Éléments de comparaison des gains attribués aux deux primes « vélo » et « véhicule + propre » (gain max.)

Toulouse Métropole ; source INSEE nombre de ménage TM

Les deux primes attribuées en 2024, en comparaison des celles couvrant la période 2020 – 2023, ont permis un gain supplémentaire de :

- 6,2 GWh d'énergie ;
- 9,5 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,5 tonnes de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,4 tonnes de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 1 700 tonnes de GES.

¹ Les résultats concernant l'année 2023 sont présentés dans le rapport Evaluation de l'impact d'actions de Toulouse Métropole sur les émissions du territoire (ETU-2023-167)

INTRODUCTION

En 2022, le trafic routier est responsable de 71% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de 55% des émissions directes de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire de Toulouse Métropole². Dans le cadre de son partenariat avec la métropole, Atmo Occitanie a évalué **pour la deuxième année consécutive**³ l'impact d'actions liées à la mobilité mises en œuvre par la collectivité dans le but de réduire les émissions de polluants atmosphériques dont les GES du secteur du transport routier et ainsi améliorer la qualité de l'air du territoire.

Ce document étudie l'impact, sur les consommations d'énergie et les émissions de polluants, des actions suivantes, sur l'année 2024 et depuis le début de leur mise en œuvre :

- Prime « vélo » : aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et les professionnels

Cette prime s'inscrit dans la volonté de la Métropole de Toulouse de développer la résilience et accélérer la transition énergétique et écologique.

- Prime « véhicule + propre » : aide au renouvellement de véhicules polluants par des véhicules moins émissifs

Ces actions s'inscrivent dans la volonté de la Métropole de Toulouse d'améliorer la qualité de l'air.

1. MÉTHODE

1.1. Actions évaluées

Dans le cadre du Plan de relance adopté en juin 2020, Toulouse Métropole a souhaité développer la résilience et accélérer la transition énergétique et écologique en instituant des mesures d'aides à la mobilité durable. Ces aides ont été adoptées par délibération lors du conseil de la Métropole du 15 octobre 2020. Ainsi, la Métropole propose deux aides : une prime d'aide à l'achat de vélos neufs ou d'occasion, appelée « prime vélo », ainsi qu'une prime d'aide pour le remplacement d'un véhicule motorisé émissif par un véhicule plus propre, appelée « prime véhicule + propre ».

L'obtention de ces primes est conditionnée au remplissage d'une demande en ligne. Les informations recueillies auprès des demandeurs ont été analysées par Atmo Occitanie afin de quantifier l'impact de ces mesures sur les consommations d'énergie et les émissions directes de polluants atmosphériques dont les GES.

² Source : Inventaire des émissions - Atmo Occitanie - ATMO_IRS_V8_2008_2022

³ Rapport concernant la première année : Evaluation de l'impact d'actions de Toulouse Métropole sur les émissions du territoire (ETU-2023-167)

1.2. Méthodes d'évaluation

1.2.1. Prime « vélo »

1.2.1.1. Informations recueillies et hypothèses

Entre le 30 octobre 2020 et le 31 décembre 2024, Toulouse Métropole a versé **14 685 primes pour l'achat d'un vélo** dont 3 237 primes sur l'année 2024.

Les informations recueillies dans la demande en ligne étaient les suivantes :

- Pour quels usages : trajets domicile – travail, loisirs, sport... Pour cette action, **l'évaluation de l'impact a été menée spécifiquement sur les trajets domicile-travail** ;
- La commune du sondé ;
- Le mode de déplacement substitué : véhicule individuel, deux roues motorisés, bus, métro... **L'évaluation de l'impact a été menée sur les sondés déclarant utiliser leur vélo en remplacement d'un véhicule particulier ou d'un deux roues** ;
- Le nombre de kilomètres pour un trajet ;
- La fréquence d'utilisation.

Sur les 14 685 bénéficiaires de la prime entre 2020 et 2024, 9 199 (62,6%) utilisaient un véhicule personnel ou un deux-roues pour se rendre à son lieu de travail. Les gains calculés proviennent ainsi du report modal partiel ou total de ces bénéficiaires.

Sur ces 9 199 primes attribuées pour une utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail, 69% des réponses sont complètes et exploitables en l'état. Elles ont permis d'estimer un **gain minimal d'émissions lié à la mise en place de la prime vélo**.

Atmo Occitanie a également évalué **un gain maximal** en établissant des hypothèses qui ont permis d'étoffer la quantité de données exploitables. Ces hypothèses sont présentées en annexe 1.

1.2.1.2. Méthodologie d'évaluation des consommations d'énergie et des émissions atmosphériques

Afin de quantifier les consommations d'énergie et émissions évitées par **l'utilisation régulière d'un vélo pour les déplacements domicile-travail**, Atmo Occitanie a évalué :

- Les consommations et émissions associées aux véhicules particuliers et aux deux-roues **avant achat du vélo**. Elles ont été calculées en tenant compte :
 - Du mode de transport indiqué comme habituel
 - De la vitesse estimée des véhicules
 - De la distance parcourue
- Les consommations et émissions associées aux véhicules particuliers et aux deux-roues **après achat du vélo**. Elles ont été calculées en prenant en compte le nombre de jours de déplacement à vélo déclaré

par l'utilisateur. Ainsi, un utilisateur qui indique utiliser son vélo 5 fois par semaine pour réaliser ses trajets domicile-travail sera considéré dans l'étude comme non émetteur de polluants atmosphériques.

Dans cette étude, Atmo Occitanie a considéré que l'ensemble des usagers travaillent à temps plein 45 semaines par an.

1.2.2. Prime « véhicule + propre »

1.2.2.1. Informations recueillies et hypothèses

Entre le 10 novembre 2020 et le 31 décembre 2024, Toulouse Métropole a versé **2 189 primes pour le renouvellement d'un véhicule motorisé émissif** dont 868 primes pour l'année 2024.

Les informations recueillies dans la demande en ligne étaient les suivantes :

- La commune du demandeur ;
- Les caractéristiques du véhicule mis au rebut et du nouveau véhicule : véhicule particulier ou véhicule utilitaire léger (VUL), normes crit'Air, carburant ou type d'énergie... ;
- Le nombre de kilomètres estimé réalisés sur une année.

Sur les 2 189 primes attribuées pour le renouvellement d'un véhicule, 87,3% des réponses sont complètes. Elles ont permis d'estimer **un gain minimal d'émissions lié à la mise en place de la prime « véhicule + propre »**.

Atmo Occitanie a également évalué **un gain maximal** en établissant des hypothèses qui ont permis d'étoffer la quantité de données exploitables. Ces hypothèses sont présentées en annexe 2.

1.2.2.2. Méthodologie d'évaluation des consommations d'énergie et des émissions atmosphériques

Afin de quantifier les consommations d'énergie et les émissions évitées par le renouvellement des véhicules motorisés émissifs, Atmo Occitanie a évalué de la même façon les émissions polluantes associées **aux anciens et aux nouveaux véhicules particuliers ou VUL** en tenant compte :

- De l'énergie du véhicule ;
- De la vitesse moyenne estimée des véhicules ;
- De la distance estimée parcourue en une année.

2. RÉSULTATS

2.1. Total des deux primes

Le tableau ci-dessous présente les gains annuels minimaux et maximaux de consommation d'énergie et d'émissions des deux actions additionnées. Pour rappel, le gain minimal correspond aux émissions évitées calculées grâce aux données exploitables en l'état et le gain maximal correspond aux émissions évitées calculées grâce à des hypothèses décrites en annexes du présent rapport.

	Consommation d'énergie	Polluants atmosphériques			
		NOx	PM10	PM2.5	GES
Gains annuels des deux primes	-18,1 à -24,8 GWh/an	-22,8 à -29,6 tonnes/an	-1,3 à 1,9 tonnes/an	-1,1 à 1,5 tonnes/an	-4 900 à -6 600 tonnes eq. CO ₂ /an
Réduction relative par rapport aux anciens moyens de transport	-57%	-84%	-62%	-70%	-69%
Part du gain annuel maximal des primes sur la consommation et les émissions totales liées au trafic routier de TM en 2022	-0,4%	-0,9%	-0,7%	-0,8%	-0,5%

Consommation et émissions annuelles évitées en considérant les deux primes « vélo » et « véhicule + propre » établies à partir des réponses à l'enquête 2020-2024 – Toulouse Métropole

Ainsi, au 1^{er} janvier 2025, ces deux primes permettraient d'éviter annuellement jusqu'à :

- 24,8 GWh d'énergie
- 29,6 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 1,9 tonnes de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 1,5 tonnes de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 6 600 tonnes de GES.

Les deux primes attribuées en 2024 ont permis un gain supplémentaire de :

- 6,2 GWh d'énergie ;
- 9,5 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,5 tonnes de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,4 tonnes de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 1 700 tonnes de GES.

Cependant, ces émissions évitées restent relativement faibles comparées aux émissions totales du transport routier. Ainsi, elles représentent :

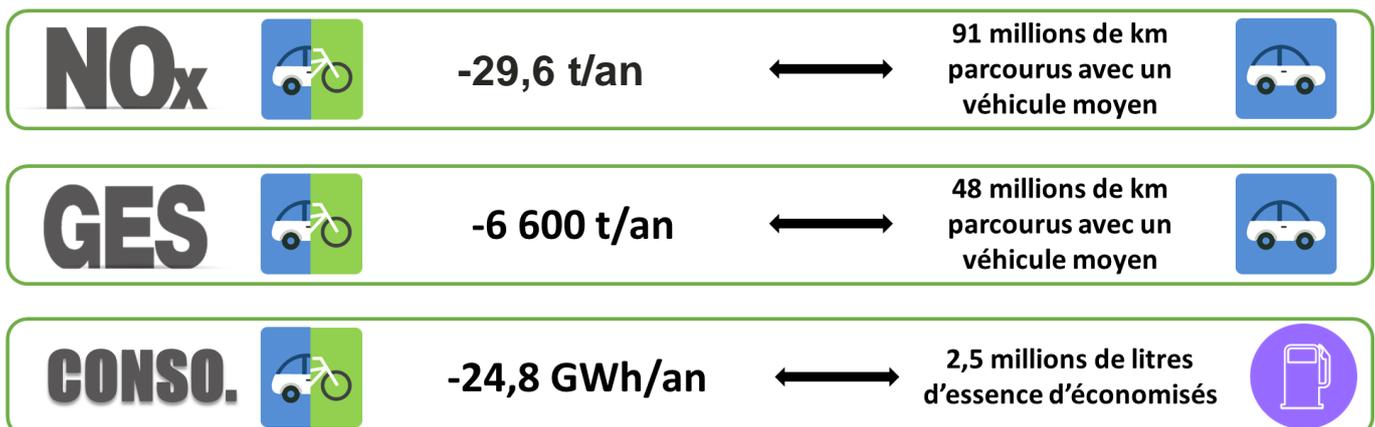
- 0,8% des émissions routières de NO_x
- 0,7% des émissions de PM₁₀ et 0,80% des émissions de PM_{2,5},
- 0,5% des émissions de GES.

De la même manière, le gain des deux actions sur la consommation énergétique représente 0,4% de la consommation totale liée au transport routier dans la métropole.

Afin de mieux appréhender l'impact d'un changement de mobilité, les émissions et la consommation évitées par les actions liées aux deux primes « vélo » et « véhicule + propre » ont été comparées à d'autres indicateurs.

Les quantités de NO_x estimées évitées sur une année grâce aux deux actions représentent l'équivalent des émissions d'un véhicule sur 91 millions de kilomètres, soit près de 2 300 fois le tour de la Terre. De même pour les gaz à effet de serre où les 6 600 tonnes évitées sont comparables aux émissions que ce même type de véhicule engendrerait sur 48 millions de km.

Enfin, les bénéficiaires des primes vont permettre d'économiser jusqu'à près de 25 GWh par an, représentant environ 2,5 millions de litres d'essence.



Note : le calcul comparatif des kilomètres parcourus est ici réalisé pour un véhicule moyen circulant à une vitesse de 50 km/h.

Éléments de comparaison des gains attribués aux deux primes « vélo » et « véhicule + propre » (gain max.)

Toulouse Métropole ; source INSEE nombre de ménage TM

2.2. Zoom sur la prime vélo

2.2.1. Gains annuels

Nous présentons dans le tableau ci-dessous les résultats des émissions évitées annuelles obtenues par la prime vélo.

	Consommation	Polluants atmosphériques			
		NOx	PM10	PM2.5	GES
Gains annuels de la prime vélo	-12,8 à -18,9 GWh/an	-7,7 à -11,4 tonnes/an	-0,7 à -1,0 tonnes/an	-0,4 à -0,6 tonnes/an	-3 100 à -4 600 tonnes eq, CO ₂ /an
Réduction relative associée par rapport aux anciens modes de transport	-69,3%	-69,3%	-69,2%	-69,2%	-69,3%

Consommation et émissions annuelles évitées par la prime « vélo » établies à partir des réponses à l'enquête 2020-2024 – Toulouse Métropole

Au 1^{er} janvier 2025, la mise en œuvre de la prime vélo permettrait d'éviter annuellement jusqu'à :

- 18,9 GWh d'énergie, puisque 26,8 millions de km parcourus seraient réalisés en vélo et non plus en voiture ;
- 11,4 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 1 tonne de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,6 tonnes de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 4 600 tonnes de GES.

Grâce aux primes vélo attribuées pendant l'année 2024, les gains, en comparaison de 2023, ont augmenté de :

- 3,6 GWh d'énergie ;
- 2,2 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,2 tonne de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,1 tonnes de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 900 tonnes de GES.

2.2.2. Gain annuel par bénéficiaire

Chaque bénéficiaire de la prime « vélo » va réduire ses émissions directes. En moyenne, chaque cycliste parcourra 2 900 km par an à l'aide du vélo pour ses trajets domicile-travail. Nous présentons dans le tableau ci-dessous les résultats des émissions évitées annuelles par bénéficiaire de la prime.

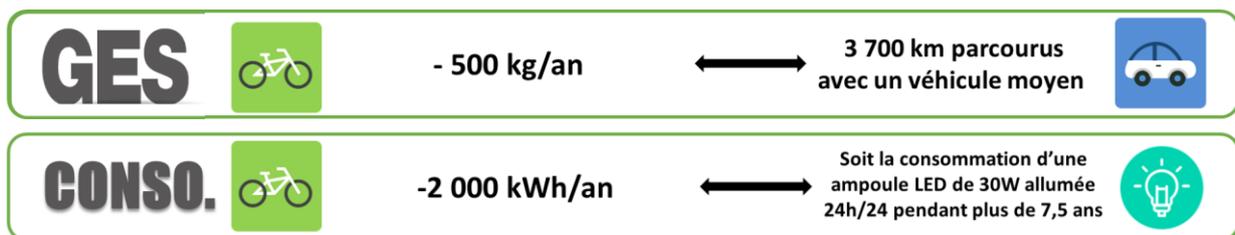
	Consommation	Polluants atmosphériques			
		NOx	PM10	PM2.5	GES
Émissions évitées par an et par bénéficiaire de la prime vélo	-2 MWh/an/utilisateur	-1,2 kg/an/utilisateur	-0,1 kg/an/utilisateur	-0,07 kg/an/utilisateur	-500 kg eq. CO ₂ /an/bénéficiaire

Consommation et émissions évitées annuelles par bénéficiaire de la prime « vélo » ; résultats sur les données avec hypothèses (gain maximal) – Toulouse Métropole

Au 1^{er} janvier 2025, la mise en œuvre de la prime « vélo » devrait permettre, **pour chaque bénéficiaire**, d'éviter annuellement jusqu'à :

- 2 MWh d'énergie ;
- 1,2 kg d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,1 kg de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,07 kg de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 0,5 tonne de GES.

De la même manière que précédemment, les gains de la prime « vélo » par bénéficiaire ont été comparés à d'autres sources de polluants atmosphériques chez les particuliers.



Note : le calcul comparatif des kilomètres parcourus est ici réalisé pour un véhicule moyen circulant à une vitesse de 50 km/h.

Éléments de comparaison des émissions évitées par cycliste (gain max.) – Toulouse Métropole

Ainsi, chaque bénéficiaire de la prime « vélo » éviterait l'émission de 500 kg de GES dans l'atmosphère, représentant les émissions d'un véhicule moyen sur environ 3 700km.

Enfin, chaque cycliste économiserait en moyenne 2 000 kWh par an, soit la consommation d'une ampoule LED de 30W allumée 24h/24 pendant plus de 7,5 ans.

2.3. Zoom sur la prime véhicule + propre

2.3.1. Gain annuel

Nous présentons dans le tableau ci-dessous les résultats des émissions évitées annuelles obtenues par la prime « véhicule + propre »

	Consommation	Polluants atmosphériques			
		NOx	PM10	PM2.5	GES
Gains annuels de la prime « véhicule + propre »	-5,4 à -5,9 GWh/an	-15,1 à -18,2 tonnes/an	-0,7 à -0,9 tonnes/an	-0,7 à -0,9 tonnes/an	-1 800 à -1 900 tonnes eq, CO ₂ /an
Réduction relative associée par rapport aux anciens modes de transport	-37,0%	-96,1%	-56,8%	-71,1%	-49,0%

Consommation et émissions annuelles évitées pour la prime « véhicule + propre » établies à partir des réponses à l'enquête 2020-2024 – Toulouse Métropole

Au 1^{er} janvier 2025, la mise en œuvre de la prime « véhicule + propre » permettrait d'éviter annuellement jusqu'à :

- 5,9 GWh d'énergie ;
- 18,2 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,9 tonnes de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,9 tonnes de particules fines (PM_{2.5}) ;
- 1 900 tonnes de GES.

Au total au 1^{er} janvier 2025, plus de 23 millions de kilomètres sont effectués annuellement en voiture par les bénéficiaires de la prime. Le changement de véhicule permet une économie d'environ 0,3 kWh par kilomètre grâce aux nouveaux véhicules plus efficaces énergétiquement.

Grâce aux primes véhicules plus propres attribuées pendant l'année 2024, les gains, en comparaison de 2023, ont augmenté de :

- 2,6 GWh d'énergie ;
- 7,3 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,3 tonnes de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,3 tonnes de particules fines (PM_{2.5}) ;
- 900 kilogrammes de GES

2.3.2. Gain annuel par bénéficiaire

	Consommation	Polluants atmosphériques			
		NOx	PM10	PM2.5	GES
Émissions évitées par an et par bénéficiaire de la prime véhicule + propre	-2,7 MWh/an/bénéficiaire	-8,3 kg/an/bénéficiaire	-0,4 kg/an/bénéficiaire	-0,4 kg/an/bénéficiaire	-900 kg eq CO2/an/bénéficiaire

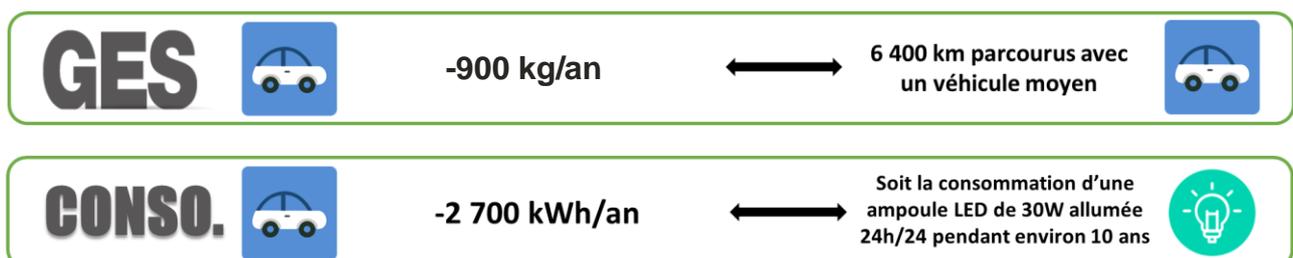
Consommation et émissions évitées annuelles par bénéficiaire de la prime « véhicule + propre » : résultats sur les données avec hypothèses (gain maximal) – Toulouse Métropole

Chaque bénéficiaire de la prime « véhicule + propre » va réduire ses émissions directes. En moyenne, chaque conducteur parcourra 10 000km par an avec le nouveau véhicule. Nous présentons dans le tableau ci-dessous les résultats des émissions évitées annuelles par bénéficiaire de la prime.

Au 1^{er} janvier 2025, la mise en œuvre de la prime « véhicule + propre » permettrait d'éviter annuellement **par bénéficiaire** jusqu'à :

- 2,7 MWh d'énergie ;
- 8,3 kg d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,4 kg de particules en suspension (PM₁₀) et de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 900 kg de GES.

De la même manière que précédemment, les gains de la prime « véhicule + propre » par bénéficiaire ont été comparés à d'autres indicateurs.



Note : le calcul comparatif des kilomètres parcourus est ici réalisé pour un véhicule moyen circulant à une vitesse de 50 km/h.

Éléments de comparaison des émissions évitées par conducteur (gain max.) – Toulouse Métropole

Un gain de 900 kg de GES par bénéficiaire est comparable aux émissions d'un véhicule moyen sur environ 6 400 km. En outre, chaque conducteur économise en moyenne 2 700 kWh par an par rapport au véhicule mis au rebut, soit la consommation d'une ampoule LED de 30 W allumée 24h/24 pendant environ 10 ans.

3. CONCLUSION

La mise en place en 2020 des deux actions prime « vélo » et prime « véhicule + propre », permet une diminution de la consommation énergétique et des émissions de polluants atmosphériques du secteur du transport routier sur le territoire de Toulouse Métropole. Ainsi, nous avons estimé que **ces mesures permettent de réduire d'environ 25 GWh la consommation d'énergie, 30 t les émissions de NOx et de 6600t les émissions de GES par an.**

La poursuite de l'attribution des primes sur l'année 2024 a permis un gain supplémentaire de :

- 6,2 GWh d'énergie ;
- 9,5 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ;
- 0,5 tonnes de particules en suspension (PM₁₀) ;
- 0,4 tonnes de particules fines (PM_{2,5}) ;
- 1 700 tonnes de GES.

La poursuite de ces aides, en 2025, permettra d'augmenter ces gains. Cette étude sera complétée annuellement afin d'évaluer les gains globaux de ces mesures.

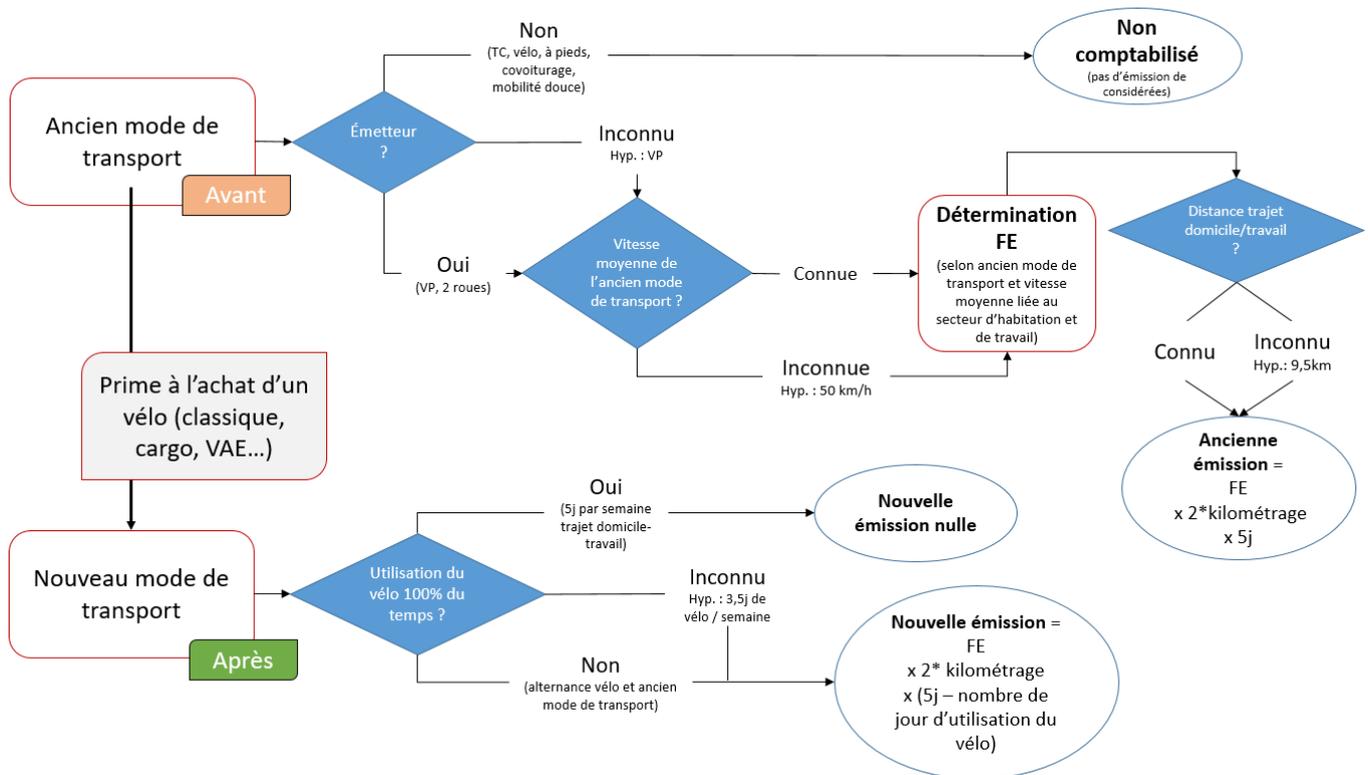
TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Hypothèses et méthodologie d'évaluation des gains d'émissions de la prime « vélo »

ANNEXE 2 : Hypothèses et méthodologie d'évaluation des gains d'émissions de la prime « véhicule + propre »

ANNEXE 1 : Hypothèses et méthodologie d'évaluation des gains d'émissions de la prime « vélo »

Logigramme d'évaluation des émissions



Fe : facteurs d'émissions

Les trajets :

- Le type de trajet

Plus de 80% des sondés ont indiqué qu'ils utiliseront leur vélo à minima pour leur trajets domicile-travail.

- Le secteur

40% des trajets sont effectués uniquement en milieu urbain, le reste correspondant majoritairement à des trajets mêlant urbain et interurbain.

D'après cet échantillon, l'utilisateur moyen de vélo se situe en zone urbaine.

L'usage du vélo :

Le mode de déplacement substitué

Plus de 60% des personnes sondées utilisent leur véhicule personnel pour effectuer leur trajet domicile-travail. Les autres 40% utilisent donc dès à présent un mode de transport peu voire pas émissif (transport en commun, mobilité douce, covoiturage).

D'après cet échantillon, l'utilisateur moyen de vélo effectue son trajet domicile-travail en véhicule personnel.

La fréquence d'utilisation

Les réponses recueillies montrent une volonté d'utiliser le vélo de façon très régulière voire visant à totalement remplacer le mode de transport habituel, notamment sur les trajets domicile-travail.

En effet, 40% des sondés prévoient d'utiliser le vélo 5 fois par semaine pour leur trajet domicile-travail. Jusqu'à 80% du panel l'utiliseront au moins 3 jours pour ce même type de trajet.

D'après cet échantillon, l'utilisateur moyen de vélo l'utilisera 3,5 fois par semaine pour les trajets domicile-travail.

Distance parcourue

Les distances que les sondés prévoient d'effectuer en vélo sont importantes : 14% des sondés réaliseraient plus de 15km pour se rendre au travail à vélo et 40% entre 5 et 10km.

D'après cet échantillon, l'utilisateur moyen de vélo parcourra dans la semaine 95 kilomètres, avec une distance moyenne domicile-travail de 9,5km.

Hypothèses retenues pour évaluer le gain maximal :

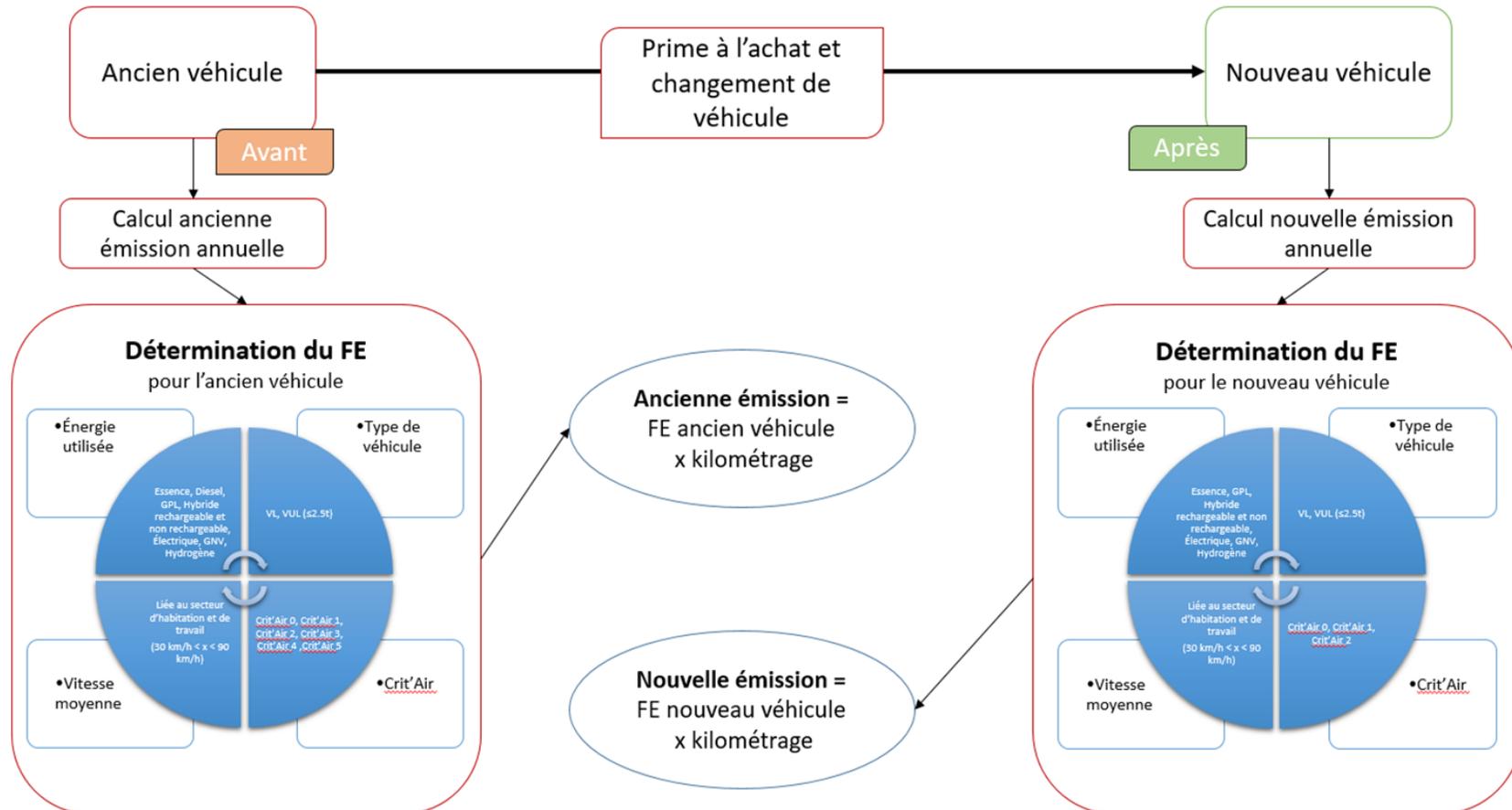
Le tableau ci-dessus énumère les hypothèses retenues, correspondant à la moyenne des données exploitables issues de l'enquête :

	Distance domicile/travail	Moyen de transport principal avant l'utilisation du vélo	Nombre de jours de remplacement du moyen de transport principal par le vélo	Secteur d'habitation et de travail
Part de données inconnues	2,2%	0,9%	1,9%	1,6%
Hypothèses	9,5 km	Véhicule personnel (VP)	3,5	Urbain

Hypothèses retenues pour compléter les données exploitables du questionnaire mobilité de la prime « vélo »

ANNEXE 2 : Hypothèses et méthodologie d'évaluation des gains d'émissions de la prime « véhicule + propre »

Logigramme d'évaluation des émissions



Fe : facteurs d'émissions

Les trajets :

Le type de trajet

Le véhicule est utilisé pour tous les usages de la vie quotidienne (trajet domicile-travail, trajets personnels, vacances, etc.).

Le secteur

40% des trajets sont effectués uniquement en milieu urbain dense, le reste correspondant majoritairement à des trajets interurbains (rocade ou urbain peu dense).

D'après cet échantillon, le bénéficiaire moyen de la prime véhicule + propre se situe en zone urbaine.

Les véhicules

Le type de véhicule

Plus de 95% des personnes sondées ont fait une demande pour remplacer un véhicule particulier par un véhicule particulier ; le reste des sondées a fait une demande pour un véhicule utilitaire léger.

D'après cet échantillon, le bénéficiaire moyen de la prime véhicule + propre utilise un véhicule particulier.

L'énergie du véhicule

Plus de 80% des véhicules mis en rébus utilisait du diesel.

Pour les nouveaux véhicules, cette part tombe à zéro, remplacée par de nouvelles sources d'énergie. Environ 40% des nouveaux véhicules sont électriques, et presque un quart du nouveau parc automobile utilise de l'essence.

Crit'Air du véhicule

Plus de 70% des véhicules remplacés étaient dotés d'une vignette Crit'Air 4 ou 5.

Les Crit'Air des nouveaux véhicules ne sont pas renseignés, mais sont obligatoirement 1, 0 ou classé véhicule vert de par la politique de la prime *véhicule + propre*.

Distance parcourue estimée

Les distances que les sondés prévoient d'effectuer avec leur véhicule sont variées : 25% des sondés réaliseraient plus de 12 000 km en une année et 60% entre 6 000 et 12 000km.

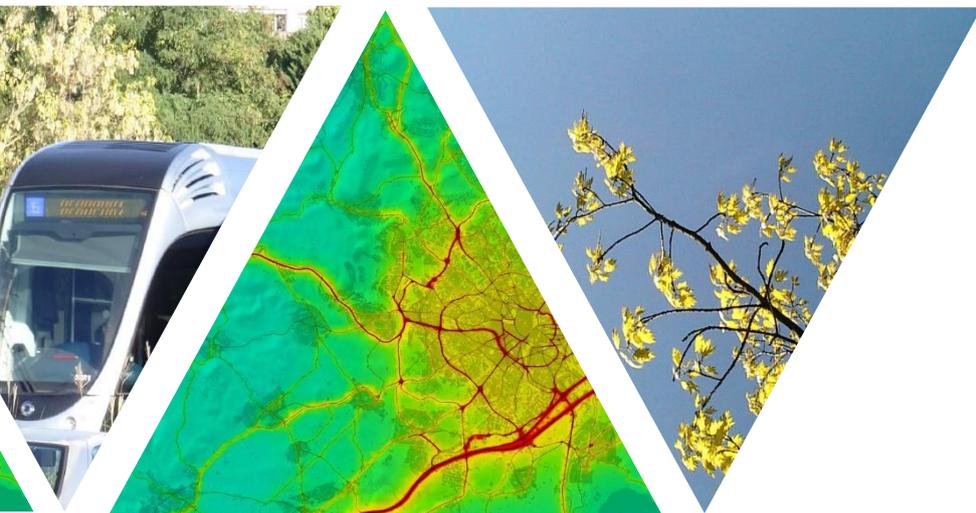
D'après cet échantillon, le bénéficiaire moyen de la prime véhicule + propre effectuerait 10 000 km avec leur véhicule.

Hypothèses retenues pour évaluer le gain maximal :

Le tableau ci-dessous énumèrent les hypothèses retenues, obtenues grâce à la moyenne des données exploitables issues de l'enquête :

	Type de véhicule		Secteur majoritaire d'utilisation du véhicule		Distance estimée parcourue en une année		Energie du véhicule	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
Part de données inconnues	6,1%	6,0%	11,9%		6,7%		6,1%	6,0%
Hypothèse	Véhicule Particulier		Urbain		10 000 km		Diesel	Facteur d'émission moyen

Hypothèses retenues pour compléter les données exploitables du questionnaire mobilité de la prime « véhicule + propre »
– Avant/Après renouvellement du véhicule



L'information sur la qualité de l'air en Occitanie

www.atmo-occitanie.org



Agence de Montpellier
(Siège social)
10 rue Louis Lépine
Parc de la Méditerranée
34470 PEROLS

Agence de Toulouse
10bis chemin des Capelles
31300 TOULOUSE

Tel : 09.69.36.89.53
(Numéro CRISTAL – Appel non surtaxé)

Crédit photo : Atmo Occitanie