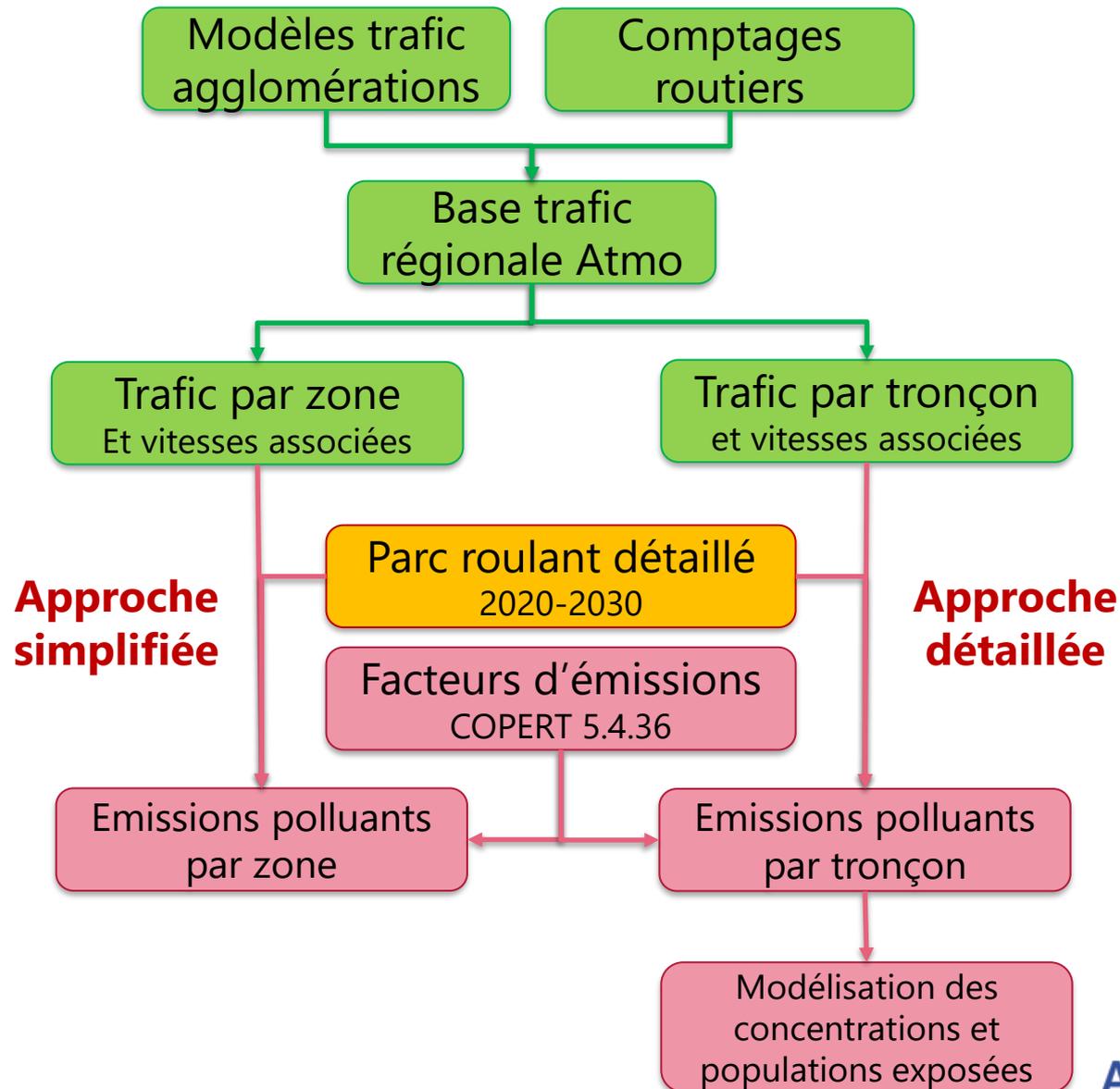


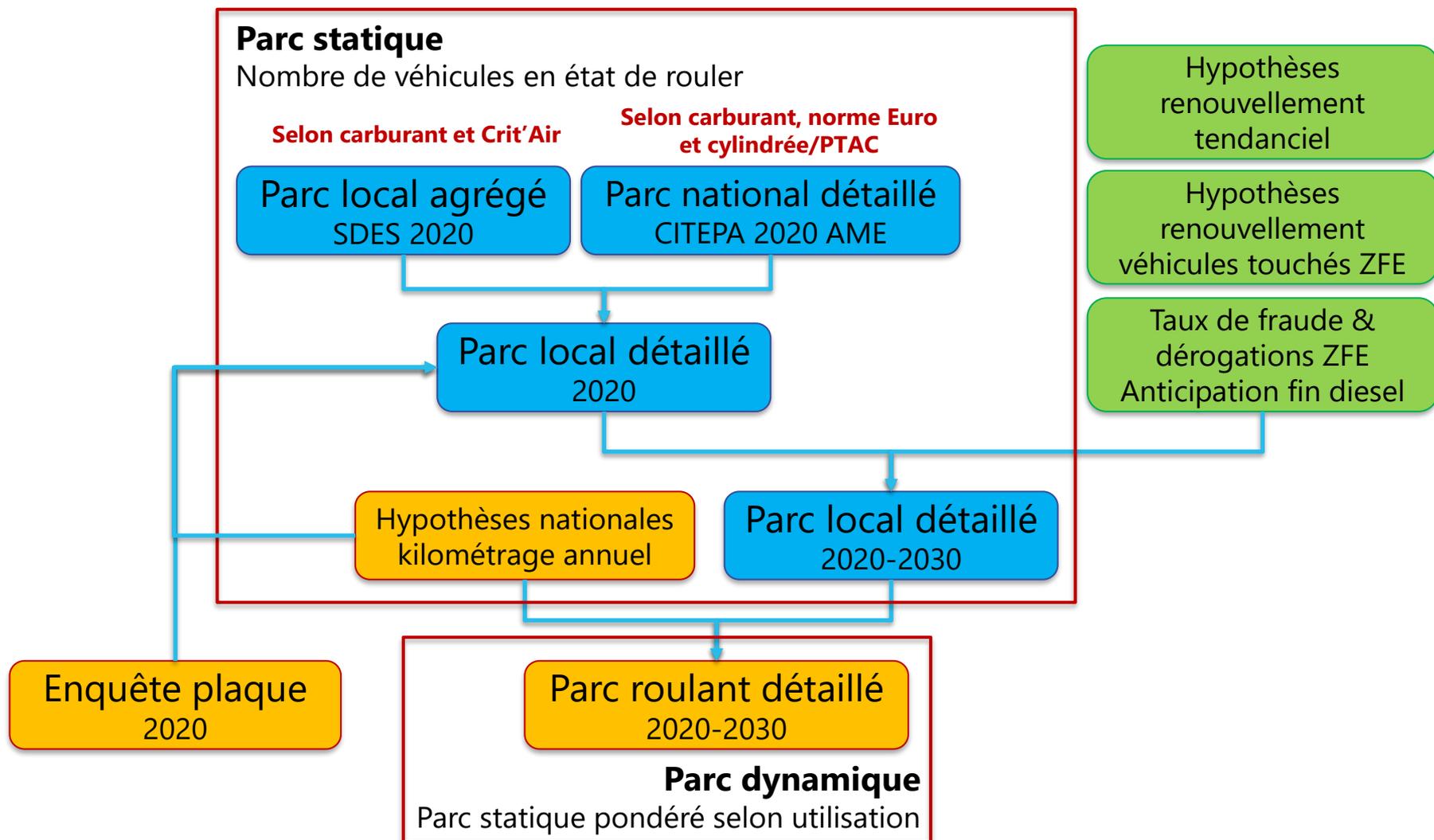


Présentation de l'outil MOCAT Parc et émissions

Principe général de fonctionnement



Projection d'un parc statique et dynamique de véhicules



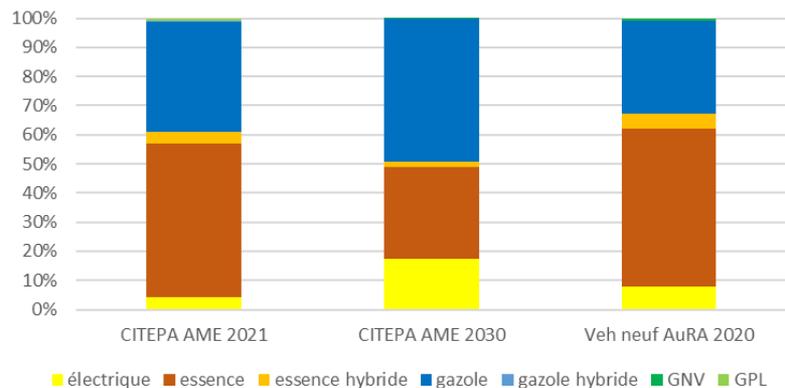
Spécificités de l'outil

Hypothèses de renouvellement

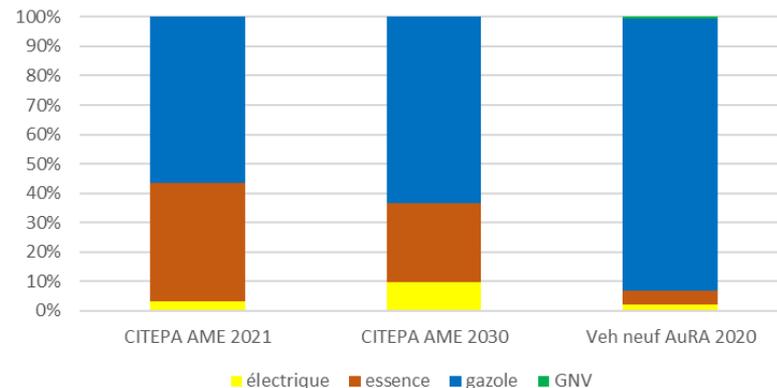
Renouvellement tendanciel :

- Par défaut selon hypothèses nationales CITEPA AME
- Possibilité de tenir compte des ventes régionales

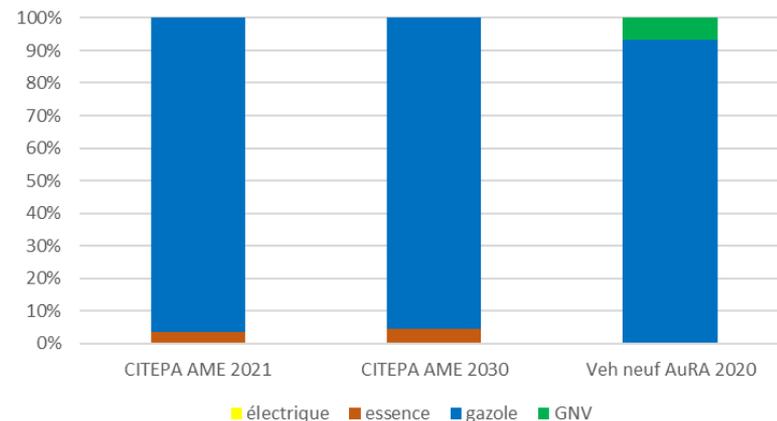
Répartition des VP neufs



Répartition des VUL neufs



Répartition des PL neufs



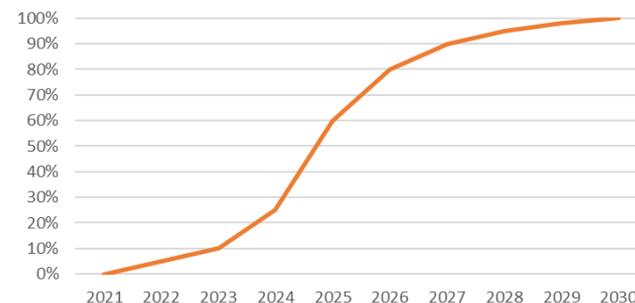
Renouvellement des véhicules touchés par la ZFE qui anticipent une future interdiction locale.



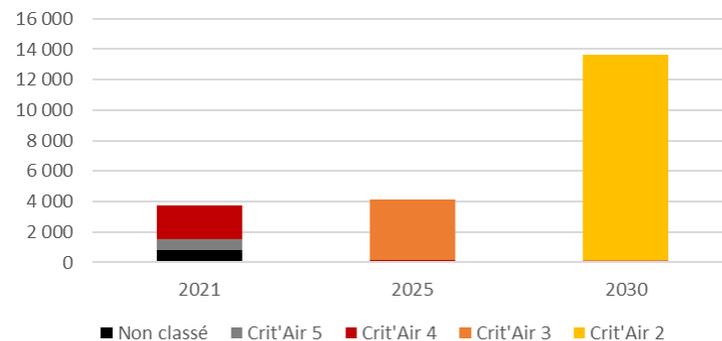
Spécificités de l'outil

- Modéliser les comportements d'anticipation permet d'aboutir à un nombre de véhicules touchés par une restriction ZFE Crit'Air 2+ plus plausible avec la réalité.
- La modélisation du nombre de véhicules touchés par une restriction ZFE permet de dimensionner un éventuel fonds d'aide, ainsi que les mesures d'accompagnement.
- Tests de sensibilité sur la définition des classes Crit'Air.

Part des véhicules qui auraient tendanciellement opté pour un diesel et qui se renouvellent vers d'autres énergies compatibles avec les restrictions

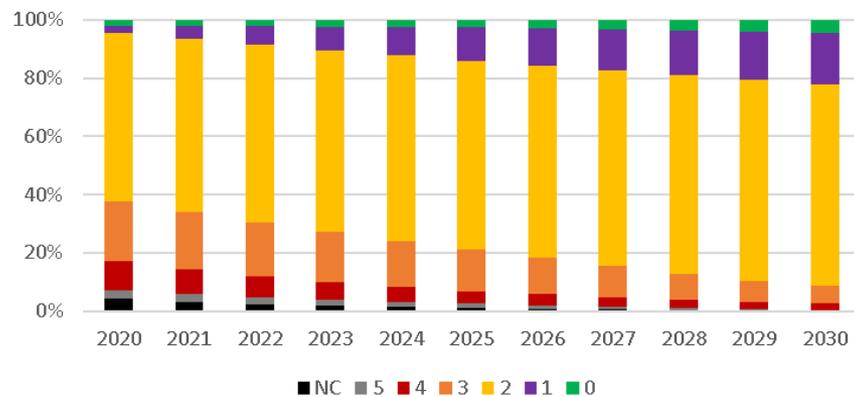


Répartition par CQA du nombre de véhicules touchés par une restriction ZFE

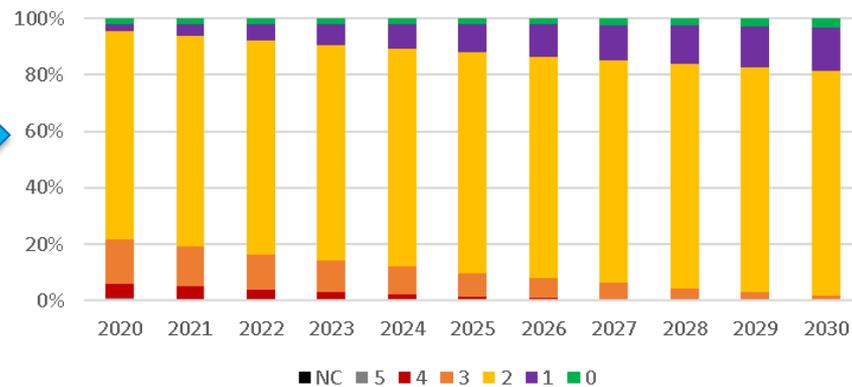


Exemple de projection d'un parc de véhicules

Parc statique VUL - tendanciel sans ZFE
Source SDES/Atmo

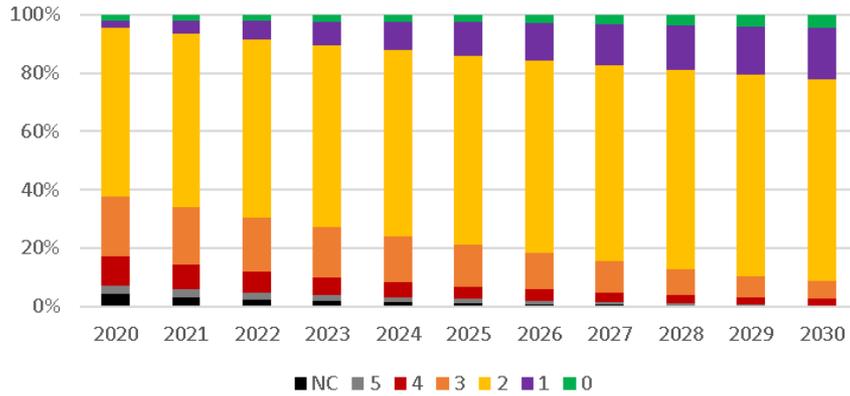


Parc dynamique VUL - tendanciel sans ZFE
Source SDES/Atmo

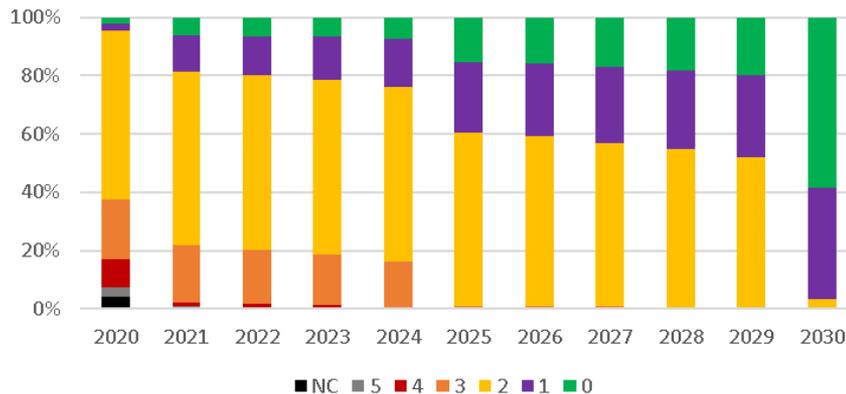


Exemple de projection d'un parc de véhicules

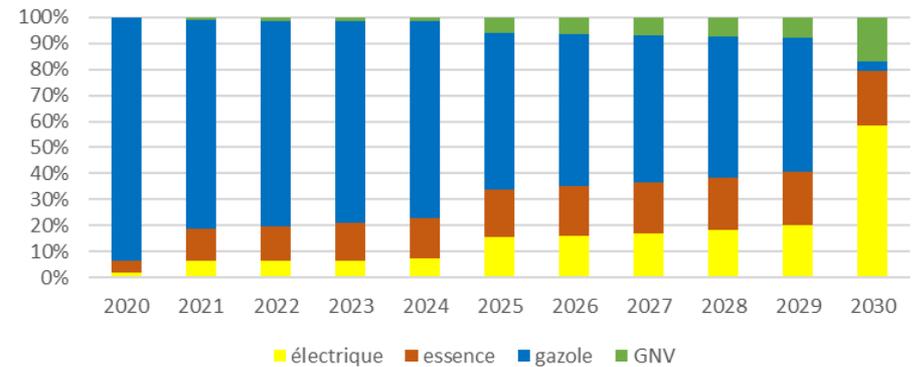
Parc statique VUL - tendanciel sans ZFE
Source SDES/Atmo



Parc statique VUL - sortie diesel 2030
Source SDES/Atmo AuRA

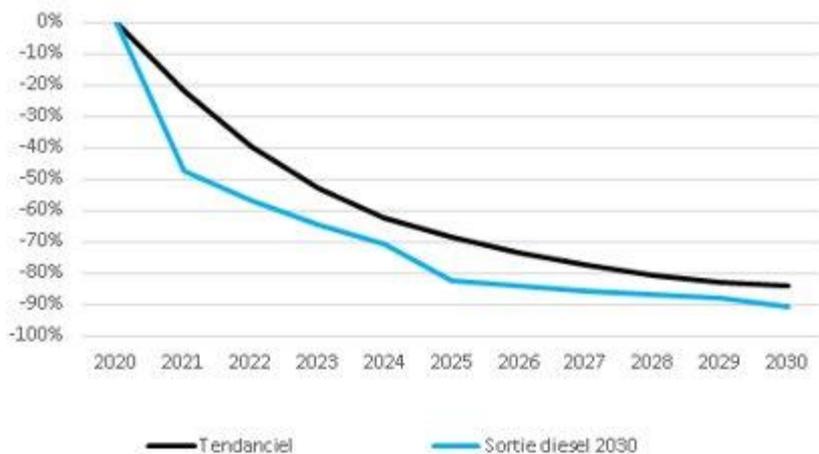


Parc statique VUL - sortie diesel 2030
Source SDES/Atmo

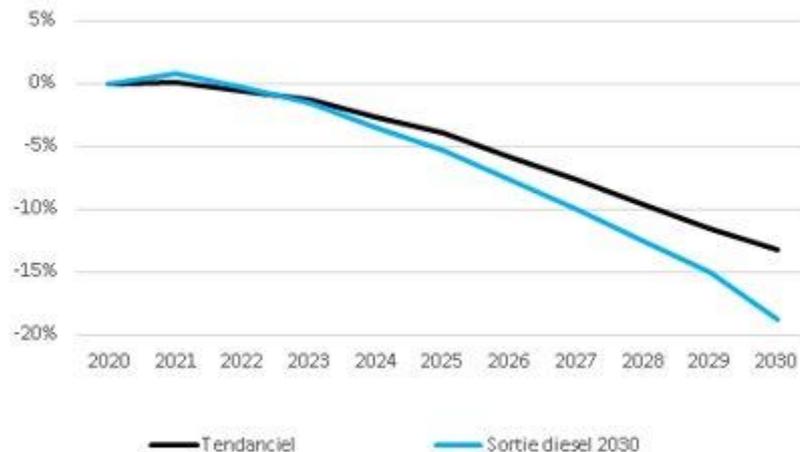


Impact de différents scenarii sur les émissions Air et GES

ZFE PL - NOx



ZFE PL - 3 GES



ZFE PL - PM10

