



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

automobiles

Question écrite n° 112022

Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur le rapport sur les véhicules propres publié par le Centre d'analyse stratégique. Il souhaiterait connaître son avis sur les préconisations présentées et particulièrement sur la proposition de durcissement de la législation sur les émissions de dioxyde de carbone des véhicules.

Texte de la réponse

Depuis de nombreuses années, la réglementation technique applicable aux véhicules automobiles est communautaire et internationale. L'évolution des textes se fait à l'initiative exclusive de la Commission européenne sur la base d'études d'impact qui doivent démontrer l'efficacité des propositions d'évolution. Les règlements (CE) n° 443-2009 du 23 avril 2009 et n° 510-2011 du 11 mai 2011 imposent une réduction des émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières et camionnettes neuves vendues par chaque constructeur sur le marché de l'Union européenne. Ces règlements, qui font suite aux engagements volontaires pris par les constructeurs automobiles en 1998, prévoient une réduction moyenne des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves à 130 g/km réalisée progressivement de 2012 à 2015 (175 g/km de 2014 à 2017 pour les camionnettes). Ces règlements introduisent aussi des bonifications pour les véhicules émettant moins de 50 g de CO₂/km (véhicules électriques aujourd'hui et certains véhicules hybrides demain), un système d'écovolutions pour les technologies non prises en compte lors de la procédure de mesure existante des émissions de CO₂, ainsi que des pénalités financières fixées à 95 euros/g de dépassement de l'objectif fixé. L'objectif visé en 2020 est d'atteindre des émissions moyennes de 95 g de CO₂/km pour les voitures particulières (147 g de CO₂/km pour les camionnettes). Une série de mesures complémentaires (non mesurables sur le cycle d'essais existant) est également prévue, permettant un gain supplémentaire de 10 g de CO₂/km afin d'atteindre l'objectif global de 120 g de CO₂/km dès 2015 pour les voitures particulières (indication permanente de la pression des pneumatiques à bord, réduction de la résistance au roulement des pneumatiques, qualification des systèmes d'air conditionné économes, utilisation de biocarburants, indicateur de passage optimisé des rapports de boîte de vitesses...). Au travers de ces textes, la réglementation européenne incite donc les constructeurs à développer des technologies toujours plus performantes. Par ailleurs, des travaux européens et internationaux en cours devraient permettre prochainement d'améliorer la représentativité des procédures et des cycles d'essais pour la mesure des émissions globales de CO₂ des véhicules et ainsi prendre en compte l'impact de certaines technologies telles que les dispositifs de coupure du moteur à l'arrêt. Sans attendre ces dispositions, et afin d'inciter les constructeurs au développement et à la production de véhicules toujours plus respectueux de l'environnement, il est prévu au niveau national des évolutions du bonus-malus écologique. En effet, depuis sa création fin 2007, le bonus-malus écologique a incité les acheteurs de véhicules neufs à choisir les modèles les plus sobres en terme d'émissions de CO₂/km. En deux ans et demi, la moyenne des émissions de CO₂/km des véhicules neufs est passée de 149 g fin 2007 à 129 g en juillet 2011, soit une baisse de près de 6 g par an alors que la baisse tendancielle annuelle moyenne était de 1 à 2 g avant 2007. Cette avancée concrète s'est également accompagnée d'une baisse significative de la consommation de carburant. Afin de maintenir une

incitation toujours plus forte à la production et à l'achat de véhicules économes, le dispositif s'adapte progressivement aux évolutions des technologies et du marché. Des évolutions du barème de bonus sont donc envisagées pour l'année 2012, qui permettront à la France de rester en tête des pays européens dans la lutte contre la réduction des émissions de CO2 dans le secteur des transports et de stimuler l'innovation technologique des constructeurs.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Morel-A-L'Huissier](#)

Circonscription : Lozère (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 112022

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 juin 2011, page 6754

Réponse publiée le : 13 septembre 2011, page 9849