



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

automobiles

Question écrite n° 110737

## Texte de la question

M. Éric Raoult attire l'attention de M. le ministre délégué à l'industrie sur le respect du niveau maximal d'émission de CO<sub>2</sub> par les véhicules automobiles. En effet, selon le bilan d'une étude réalisée par la Fédération européenne Transport et environnement, les constructeurs automobiles sont encore loin de l'objectif fixé par la Commission européenne consistant à atteindre une émission maximale de 140 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre avant 2008. Seuls cinq constructeurs (Fiat, Citroën, Renault, Ford et Peugeot), sur les vingt marques les plus vendues en Europe, font figure de bons élèves. D'après ce rapport, Nissan, Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW ou encore Volkswagen n'ont pas encore « réussi à améliorer leurs économies de carburant au rythme nécessaire ». Il lui demande quelle action volontariste comptent mener les pouvoirs publics en ce domaine.

## Texte de la réponse

Dans le cadre de la lutte contre l'effet de serre et des engagements pris par l'Union européenne dans le cadre du protocole de Kyoto, le gouvernement français veille à la mise en oeuvre de tous les moyens possibles pour faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures au travers du « Plan climat 2004-2012 » récemment actualisé pour répondre aux évolutions d'un contexte énergétique en rapide évolution. Face aux enjeux majeurs du changement climatique, les constructeurs automobiles français font des efforts depuis plusieurs années tout en répondant à des normes d'émissions polluantes et de sécurité toujours plus sévères. Ils se sont ainsi engagés avec les autres constructeurs européens dans le cadre d'un accord volontaire avec la Commission européenne à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de leurs voitures particulières neuves vendues à une moyenne de 140 g CO<sub>2</sub>/km en 2008, les constructeurs coréens et japonais ayant pris des engagements équivalents pour 2009. Ce sont les moteurs Diesel qui ont permis de progresser fortement en Europe, et particulièrement en France qui est 10 g en dessous de la moyenne européenne. En 2005, PSA Peugeot Citroën et Renault sont pour leur part à 148,5 g CO<sub>2</sub>/km, c'est-à-dire significativement en dessous des moyennes française et européenne. Pour réaliser les objectifs attendus, les pouvoirs publics ont mis en place un ensemble d'outils et d'instruments qui seront étendus ou approfondis. En matière d'information, le Gouvernement a élaboré un dispositif d'étiquetage par classe de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves. Ce dispositif, mis en place en mai 2006, vise à informer les consommateurs sur les performances environnementales de leur véhicule. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) édite chaque année le guide des consommations conventionnelles et des émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) des voitures particulières neuves mises en vente en France. Les pouvoirs publics encouragent les constructeurs automobiles à reproduire sur toutes leurs publicités relatives aux véhicules neufs l'étiquette énergie/CO<sub>2</sub>. Ces initiatives seront valorisées chaque année. L'étiquetage sur les lieux de ventes dans les réseaux professionnels des véhicules d'occasion pour lesquels les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont réglementairement disponibles (première mise en circulation après le 1er janvier 2004) sera également mis en oeuvre. Cette mesure devra être étendue pour concerner l'ensemble des transactions, l'étiquette étant fournie lors du premier contrôle technique du véhicule. En matière de fiscalité, plusieurs dispositifs institués ou aménagés par la loi de finances pour 2006 incitent à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par les véhicules automobiles. Depuis le 1er juillet 2006, les véhicules dont les émissions sont

supérieures à 200 g CO<sub>2</sub>/km sont soumis à une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules. Cette taxe additionnelle est calculée en fonction des émissions réelles du véhicule, de 2 EUR/g CO<sub>2</sub>/km pour les véhicules de catégorie F à 4 EUR/g CO<sub>2</sub>/km pour les véhicules de catégorie G. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, la taxe annuelle sur les véhicules de société est calculée de manière progressive en fonction de la seule classe d'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule. Le crédit d'impôt pour les véhicules à énergie alternative a, de plus, été porté de 1 525 EUR à 2 000 EUR, tout en intégrant un critère supplémentaire lié aux émissions de CO<sub>2</sub> afin de ne réserver cette aide qu'aux seuls véhicules réellement économes. L'engagement européen des constructeurs leur imposent des efforts en matière de recherche ; aussi le Gouvernement est amené à soutenir leurs initiatives en faveur du développement de véhicules plus sobres en carbone, notamment par des aides à la recherche et au développement. Il en est ainsi de l'affectation de 100 millions d'euros par l'Agence de l'innovation industrielle (AII) sur un grand projet de développement d'un véhicule français de grande série utilisant le principe de l'hybridation diesel, à un coût abordable pour le client et profitant des avantages cumulés du diesel et de l'hybride en matière de réduction de consommation et donc d'émissions de CO<sub>2</sub>. Les pôles de compétitivité intègrent également les objectifs de réduction de la consommation énergétique des véhicules. Le pôle « mobilité et transports avancés » (MTA) est le lieu privilégié, reconnu sur le plan international, où sont initiés plusieurs projets structurants dans la recherche, le développement et l'expérimentation autour de la thématique des véhicules hybrides et électriques et de celle des biocarburants et matériaux d'origine végétale. Le développement accéléré des carburants propres constitue un enjeu majeur et le plan « climat » entend ainsi produire en 2015 dix fois plus de biocarburants qu'en 2005. Pour cela, 500 à 600 pompes vertes devraient être mises en place en 2007, et trois fois plus en 2008 mettant à disposition des consommateurs des biocarburants « flex-fioul ». Les premiers véhicules Peugeot et Citroën devraient être disponibles dès l'été 2007, Renault prévoyant de convertir la moitié de sa gamme au flex-fioul d'ici à 2009. Ces différentes mesures témoignent de l'attachement du Gouvernement à limiter les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la circulation automobile. Si d'importantes améliorations technologiques ont permis de réduire les émissions moyennes des voitures particulières, les constructeurs automobiles européens rencontrent des difficultés pour atteindre l'objectif de 140 g CO<sub>2</sub>/km en 2008. Dans une perspective à plus long terme, la France est favorable à une réglementation européenne des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, et a ainsi lancé en octobre 2006 une étude des impacts à l'échelle européenne d'instruments réglementaires visant les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières. Souhaitant apporter son concours à l'élaboration d'une réglementation qui devrait prendre le relais des accords volontaires existants à l'échéance de ceux-ci, elle proposera au premier trimestre 2007 un mémorandum sur les initiatives à prendre.

## Données clés

**Auteur :** [M. Éric Raoult](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (12<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 110737

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** industrie

**Ministère attributaire :** industrie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 21 novembre 2006, page 12073

**Réponse publiée le :** 27 février 2007, page 2197