



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

automobiles

Question écrite n° 115078

## Texte de la question

M. Patrick Lebreton interroge M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la récente note d'analyse rédigée par le Centre d'analyse stratégique concernant la voiture de demain. Les auteurs de cette note préconisent « d'obliger les constructeurs, dans un délai maximum de trois ans, à doter les véhicules neufs d'un dispositif coupant automatiquement le moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt ». Il souhaite donc qu'il lui indique s'il entend mettre en oeuvre cette recommandation.

## 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. Concernant les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers (voitures particulières et camionnettes), et notamment celles de CO<sub>2</sub>, la mesure officielle de ces émissions selon une procédure européenne et un cycle d'essais harmonisés fait partie des exigences de la réception CE définies notamment par la directive 2007/46/CE et par le règlement n° 715/2007. Cette procédure globale intègre partiellement aujourd'hui l'impact de dispositifs coupant automatiquement le moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt. Par ailleurs, une directive communautaire a imposé dès 1999 la publicité des valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> de façon à promouvoir, auprès des acheteurs de voitures neuves, les véhicules propres et économes en carburant. Plus récemment, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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/km de CO<sub>2</sub> (véhicules électriques aujourd'hui et certains véhicules hybrides demain), un système d'éco-innovations pour les technologies non prises en compte lors de la procédure de mesure existante des émissions de CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>/km pour les voitures particulières (147 g/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 CO<sub>2</sub> afin d'atteindre l'objectif global de 120 g CO<sub>2</sub>/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 optimal des rapports de boîte de vitesse...). Au travers de ces textes, la réglementation européenne incite donc les constructeurs à développer des technologies toujours plus performantes, sans pour autant imposer une technologie par rapport à une autre, ce qui lui permet notamment

de respecter le critère de neutralité technologique. 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 de promouvoir la recherche au niveau national de telles technologies auprès des industriels, l'agence de l'environnement et de la maîtrise d'énergie (ADEME) a lancé un appel à manifestations d'intérêt (AMI) portant sur l'électrification partielle ou complète des véhicules. Cet AMI porte sur les technologies en lien avec la chaîne de traction électrique et hybride (groupe motopropulseur, transmission, auxiliaires, système de stockage d'énergie, hybridation douce ou complète, prolongateur d'autonomie, dispositif coupant automatiquement le moteur à l'arrêt, intégration dans le véhicule...). La date limite de dépôt des dossiers est fixée au 8 décembre 2011. Les expérimentations menées permettront notamment de démontrer l'efficacité de différents dispositifs dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

## Données clés

**Auteur :** [M. Patrick Lebreton](#)

**Circonscription :** Réunion (4<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 115078

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 26 juillet 2011, page 8012

**Réponse publiée le :** 13 septembre 2011, page 9908