



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

automobiles

Question écrite n° 25132

Texte de la question

M. Étienne Mourrut attire l'attention de Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie sur les émissions de CO₂ du secteur automobile. Lors des vœux de 2008 le président de la République déclarait que pour le 21^e siècle « le premier défi [serait] celui du changement climatique qui menace l'avenir même de notre planète et de l'humanité tout entière ». À l'automne 2008, le Parlement et le Conseil des ministres européens devront légiférer afin d'améliorer l'efficacité énergétique des automobiles. En effet 22 % du total des rejets de CO₂ de l'Union européenne résulte du transport dont les émissions augmentent. En 1995, la Commission européenne fixait officiellement la moyenne des émissions pour les voitures neuves à 120 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2005. En 2006, les émissions moyennes des véhicules s'élevaient à 160 grammes de CO₂ par kilomètre. En effet, les constructeurs sont parvenu à repousser de 2005 à 2012 l'échéance qui avait été fixée en 1995 pour réduire les émissions de CO₂ ; à présent ils demandent un délai supplémentaire de trois ans repoussant la date à 2015. Pourtant il semble qu'aucun obstacle lié à la technologie ou au marché n'empêche d'atteindre les objectifs de réduction de CO₂. Aussi, il lui demande si la France entend défendre une position ferme et responsable face au rejet de CO₂. Une approche « éco-responsable » voudrait que les rejets ne soient pas supérieurs à 120 grammes de CO₂ par kilomètre en 2012 et à 80 grammes en 2020. De plus, il lui demande s'il ne faudrait pas supprimer la clause d'exception en faveur des constructeurs produisant moins de 10 000 véhicules par an et déterminer un plafond de rejet au-delà duquel une voiture ne peut plus être vendue.

Texte de la réponse

En janvier 2008, la Commission a proposé une réglementation visant notamment à réduire les émissions moyennes de CO₂ des véhicules particuliers, l'objectif étant l'atteinte en 2012 d'une valeur limite de 130 g/CO₂/km. Cette proposition se substitue aux accords volontaires qui lient depuis 1998 les constructeurs européens, coréens et japonais à la Commission, accords par lesquels ils s'étaient engagés à réduire leurs émissions à 140 g/CO₂/km en 2008/2009. Malgré une réduction significative des émissions depuis 1998, il apparaît que l'accord volontaire ne pourra pas être respecté. Aussi, la proposition réglementaire rend-elle contraignant l'objectif de 130 g/CO₂/km, à atteindre par des mesures techniques sur les moteurs essentiellement, auquel s'ajoute un objectif de réduction de 10 g/CO₂/km grâce à des mesures complémentaires comme l'utilisation efficace de climatisation. Cette proposition est actuellement en négociation au sein du Conseil et du Parlement européens. Ce dernier, lors de son examen de la stratégie européenne de réduction des émissions de CO₂ des véhicules, s'était exprimé pour un objectif contraignant de 120 g/CO₂/km en 2015, afin de prendre en compte le temps nécessaire au développement de véhicules plus efficaces. La date d'application n'est pas fixée, mais elle devra intégrer au final les positions du Conseil et du Parlement européens. Toutefois, afin de prendre en compte le temps de développement de véhicules performants, il apparaît nécessaire de fixer dès à présent un objectif à long terme ambitieux. Le Parlement européen s'était prononcé en faveur d'un objectif de 95 g/CO₂/km en 2020. Au Conseil, aucun consensus ne se dégage, plusieurs États membres souhaitant que l'objectif à long terme soit déterminé sur la base d'une étude d'impact. Dans un souci de compromis, la présidence française de l'Union européenne pourrait proposer de fixer l'objectif

après 2012, au sein d'une fourchette définie. La clause d'exception prévoit que les constructeurs de moins de 10 000 véhicules ne seront pas soumis à la règle commune de définition des objectifs, mais se voient fixé un objectif ambitieux spécifique prenant en compte leur potentiel. Cette approche vise à assurer le principe d'équité entre les constructeurs commercialisant à la fois des véhicules fortement émetteurs, des petits véhicules et les constructeurs de niche ne construisant que des types particuliers de véhicules qui ne peuvent équilibrer leurs émissions sur une flotte diversifiée. Enfin, la définition d'une valeur limite d'émission des véhicules a été écartée dans la proposition de la Commission, car le raisonnement sur la moyenne d'émission permettra d'atteindre globalement l'objectif.

Données clés

Auteur : [M. Étienne Mourrut](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25132

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie

Ministère attributaire : Écologie

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 17 juin 2008, page 5000

Réponse publiée le : 18 novembre 2008, page 9954