

Pollution de l'air: surveillance des émissions de dioxyde de carbone CO₂ des véhicules particuliers neufs

1998/0202(COD) - 12/01/2010 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur la surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE, conformément à la décision n° 1753/2000/CE. Les données concernant l'année 2008.

Comparativement aux rapports des années précédentes, les données se rapportent à **tous les carburants** et les chiffres des émissions de CO₂ ne sont pas affectés du facteur de correction de 0,7% qui avait été appliqué aux fins de l'évaluation des progrès réalisés par les associations de constructeurs ACEA, JAMA et KAMA, afin de compenser la modification de la procédure d'essai qui était intervenue alors que lesdites associations avaient déjà contracté leurs engagements volontaires. Ces engagements ont été annulés par le règlement (CE) n° 443/2009.

Des données relatives aux véhicules utilisant des **carburants de substitution** figurent pour la première fois dans le rapport de surveillance étant donné la part de marché croissante de ces véhicules et la meilleure qualité des données s'y rapportant. Il s'agit notamment des catégories de carburants suivantes: Gaz de pétrole liquéfié (GPL), Gaz naturel (GN), Électricité, Hydrogène, Carburant mixte, Essence-bioéthanol, Essence-gaz naturel et Autres.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves : en 2008, les émissions moyennes spécifiques de CO₂ se sont élevées à **153,5g CO₂/km**, soit une diminution de 3,3% ou de 5,2 grammes par kilomètre par rapport à l'année précédente (158,7g CO₂/km en 2007) qui représente la plus forte baisse relative des émissions spécifiques depuis le début du programme de surveillance. Bien que cette baisse soit peut-être en partie imputable à l'arrivée de la crise économique, les données indiquent qu'il n'y a pas eu de net recentrage du parc automobile autour des petites cylindrées, puisque la puissance moyenne des véhicules est restée la même et que la masse a très peu diminué, retrouvant le niveau de 2006.

Tant les véhicules à essence que les véhicules diesel ont amélioré leurs performances en matière d'émissions de plus de 5 grammes par kilomètre par rapport à l'année 2007. Depuis l'année 2000, l'amélioration a été de 11% dans le cas des véhicules à essence contre 6% seulement dans celui des véhicules diesel. Quant aux véhicules à carburant de substitution (VCS), ils ont enregistré une amélioration de 34% par rapport à l'année 2000. En 2008, le pourcentage de VCS a pratiquement doublé par rapport à l'année précédente, et ces véhicules représentent à présent 1,3% des immatriculations de voitures particulières neuves.

En 2008, les États membres de l'UE 15 ont été à l'origine de la grande majorité des immatriculations de voitures particulières neuves. L'écart entre les émissions de CO₂ des véhicules à essence de l'UE 15 et celles de l'UE 10 s'est réduit, passant de 10 grammes par kilomètre en 2005 à moins de 1 gramme par kilomètre en 2008, les voitures neuves de l'UE 10 émettant moins de CO₂ au kilomètre. Toutefois, les émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières diesel neuves vendues dans l'UE 15 sont inférieures à celles de la flotte des voitures diesel neuves vendues dans l'UE 10. Alors qu'en 2005-2006, les voitures

particulières diesel neuves de l'UE 15 émettaient en moyenne 1 ou 2 grammes de CO₂ au kilomètre de plus que celles de l'UE 10, en 2008, elles ont émis en moyenne plus de 4 grammes de CO₂ au kilomètre de moins que les véhicules neufs de l'UE 10.

Au total, les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE 15 en 2008 sont inférieures à celles des voitures particulières neuves de l'UE 10 pour la première fois depuis le début de la surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves.

Puissance du moteur, cylindrée et masse : alors que la puissance moyenne du moteur des voitures particulières neuves était en augmentation les années précédentes, elle est restée constante entre 2007 et 2008. **La puissance moyenne des véhicules à essence semble augmenter beaucoup plus lentement que celles des véhicules diesel.** En ce qui concerne la puissance moyenne des VCS, les données de 2008 confirment la tendance à la baisse observée les années précédentes.

Après avoir constamment augmenté les années précédentes, la masse moyenne des voitures particulières neuves a diminué pour la première fois, revenant au niveau de 2006. La masse des véhicules à essence et des véhicules diesel n'a que très légèrement diminué. En revanche, les VCS se sont allégés en moyenne de 34 kg et leur masse moyenne est aujourd'hui très proche de celle des véhicules à essence.

Données de surveillance, par association de constructeurs : en 2008, les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves ont diminué, pour toutes les associations. Par rapport à 2007, l'ACEA a réduit ses émissions moyennes de 4,7 grammes, la JAMA de 5,8 grammes et la KAMA de 10,5 grammes. Alors que la masse moyenne des voitures particulières neuves produites par l'ACEA en 2008 est restée constante par rapport à l'année 2007, les véhicules neufs produits par la JAMA et par la KAMA se sont allégés respectivement de 20 et de 52 kg.

Les effets de la crise financière et de la récession économique sont attestés par la diminution du nombre des immatriculations de voitures particulières neuves de chaque association en 2008. La diminution est de 8% par rapport à l'année 2007. Le niveau des immatriculations de voitures particulières neuves correspond à peu près à celui qui était observé il y a quatre à cinq ans.