

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

1998/0202(COD) - 10/11/2010 - Document de suivi

Conformément à la décision n° 1753/2000/CE, la Commission a présenté un rapport sur la surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE (données pour l'année 2009).

Tous les États membres ont communiqué des données concernant les immatriculations de voitures particulières neuves pour l'année 2009. Les données figurant dans le rapport se rapportent à tous les carburants et les chiffres des émissions de CO₂ ne sont pas affectés d'un facteur de correction de 0,7%.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves (2009):

- en 2009, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne étaient de **145,7 g de CO₂/km**, soit une diminution de 5,1% ou de 7,9 g de CO₂/km par rapport à l'année précédente (153,6 g de CO₂/km en 2008) qui représente la plus forte baisse relative des émissions spécifiques depuis le début du programme de surveillance. Cette diminution est peut-être partiellement imputable à la crise économique et financière et aux modalités des programmes de mise à la casse dans plusieurs États membres ;
- certains consommateurs s'orientent désormais vers des **voitures plus petites**, puisque la puissance, la masse et la cylindrée moyennes des véhicules ont légèrement baissé en 2009 ;
- les émissions des véhicules diesel ont diminué de près de 6 grammes, celles des véhicules essence de près de 9 grammes et celles des véhicules AFV (utilisant des carburants de substitution) d'un peu plus de 11 grammes. L'écart entre les véhicules diesel et essence neufs n'est plus que de 2,3 grammes environ alors qu'il dépassait les 17 grammes il y a dix ans ;
- la proportion des voitures essence neuves a été supérieure à celle des voitures diesel neuves, la part des véhicules AFV augmentant quant à elle de manière significative. Cette évolution s'explique essentiellement par l'augmentation du nombre de véhicules essence-GPL immatriculés en Italie, pays qui représente à lui seul 92,8% des voitures particulières essence- GPL neuves immatriculées dans l'UE-27 ;
- l'UE-15 représente la grande majorité des **immatriculations** de voitures particulières neuves (94,6% en 2009). En moyenne, les voitures immatriculées dans l'UE-15 émettent 9 g de CO₂/km de moins que celles qui sont immatriculées dans l'UE-12 (Chypre, République tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Slovaquie, Slovénie, Bulgarie et Roumanie). Au stade actuel, il est difficile de déterminer si cette tendance est imputable à un changement permanent dans le comportement des habitants de l'UE-15, ou plutôt à la crise économique et financière qui a commencé en 2008.

Autres caractéristiques des voitures particulières: puissance, cylindrée et masse :

- la **puissance moyenne** des voitures particulières neuves essence et diesel s'est stabilisée en 2008 et a diminué en 2009. La puissance moyenne des véhicules neufs essence a diminué de 4 kW,

l'augmentation observée au cours des 7 dernières années se trouvant ainsi annulée. La puissance des véhicules diesel n'a diminué que de 2 kW pour revenir aux niveaux de 2006. Les données relatives à la puissance moyenne des véhicules AFV confirment la tendance à la baisse déjà observée les années précédentes, en raison notamment des très nombreux véhicules essence-GPL immatriculés en Italie ;

- **la cylindrée moyenne** des voitures particulières neuves a baissé de manière significative (à savoir de 83 cm³). Ce sont les véhicules essence qui ont enregistré la baisse la plus marquée (5%, soit 77 cm³). La diminution de la cylindrée des véhicules diesel s'est poursuivie en 2009 (2%, soit 37 cm³). L'écart entre les véhicules essence et les véhicules diesel en ce qui concerne la cylindrée avait baissé jusqu'à atteindre 313 cm³ en 2005, après quoi il a recommencé à se creuser. En 2009, il était de 378 cm³ ;
- **la masse moyenne** des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE a diminué de 36 kg en 2009. L'écart entre les véhicules essence et les véhicules diesel, qui se creuse lentement mais constamment depuis 2004 (226 kg), a atteint 292 kg en 2009. Toujours en 2009, la masse moyenne des véhicules diesel a diminué de 10 kg. En revanche, la masse moyenne des véhicules essence neufs a baissé de 22 kg et celle des véhicules AFV de 68 kg. Ces diminutions sont essentiellement dues au fait que les consommateurs s'orientent davantage vers des véhicules appartenant à des segments plus petits (segments A et B).

Surveillance des données par association de constructeurs automobiles : en 2009, les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves ont diminué, pour toutes les associations. Par rapport à 2008, l'ACEA a réduit ses émissions moyennes de 7,3 grammes, la JAMA de 11,2 grammes et la KAMA de 9,7 grammes. En 2009, les émissions moyennes des voitures particulières neuves de la KAMA et de la JAMA ont été inférieures à celles de l'ACEA, alors que c'était l'inverse en 2007.

Si l'on compare les années 2008 et 2009, le nombre d'immatriculations de la KAMA a augmenté de 9,8% alors que, dans le même temps, celui de l'ACEA et de la JAMA a diminué respectivement de 2,2% et 7,4%. L'ACEA reste cependant, et de loin, le principal acteur sur le marché européen, puisque sa part s'est maintenue autour de 81% de l'ensemble des immatriculations réalisées pendant les cinq dernières années.