



COMMUNIQUE DE PRESSE

— 08.06.11



CAR LABELLING 2011

L'ADEME publie son classement annuel des véhicules particuliers les moins émetteurs de CO₂. La réduction des émissions de dioxyde de carbone dans les transports reste le principal enjeu de ce palmarès

L'Agence Internationale de l'Energie (AIE) annonçait au début du mois le chiffre record de 30.6 gigatonnes de dioxyde de carbone (CO₂) émis en 2010, un bond de 5% par rapport à 2008, précédente année record. Principal responsable de l'effet de serre, le dioxyde de carbone (CO₂) est émis lors de la combustion des énergies fossiles (pétrole, gaz et charbon). L'impact atmosphérique des transports routiers demeure donc un enjeu majeur.

Pour la 10^{ème} année consécutive, l'ADEME répond à sa mission de sensibilisation des particuliers comme des professionnels en mettant à leur disposition le classement et son palmarès des véhicules les moins émetteurs de dioxyde de carbone (CO₂).

Cette année encore, la France reste dans le peloton de tête des pays les moins émetteurs avec une moyenne de 130g de CO₂ émis au kilomètre, précédée du Portugal (129g de CO₂/km).

Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des véhicules toujours en baisse

Les lauréats du palmarès des véhicules les moins émetteurs de CO₂ présentent comme en 2010 des émissions inférieures à 90g CO₂/km.

Pour les véhicules Diesel, la Smart Fortwo arrive en tête avec 86g CO₂/km. Pour les véhicules « essence », ce sont les véhicules hybrides de Toyota Auris et Toyota Prius qui sont aux premières places avec 89g CO₂/km.

A l'occasion de cette 10^{ème} édition de son Car Labelling, l'ADEME réalise un rapide bilan des progrès accomplis.

Pour les modèles « essence » :

- En 2002, le véhicule le plus performant émettait 118g CO₂/km.
- En 2010, les émissions sont de 89g CO₂/km, une baisse que l'on doit en partie à l'arrivée sur le marché des véhicules hybrides.

Pour les modèles Diesel :

- En 2002, un véhicule de 81g CO₂/km figurait au palmarès.
- En 2010, à 86g CO₂/km, cette performance n'a toujours pas été égalée et témoigne de la marge de progrès possible.

En 2010, six constructeurs (trois en 2009) ont d'ores et déjà atteint l'objectif de la réglementation européenne - soit une émission inférieure ou égale à 130g CO₂/km - initialement prévu pour 2015 : FIAT avec 122g, suivis de Toyota avec 127g. Renault et PSA arrivent en troisième position avec 129g.

La moyenne européenne des émissions de CO₂ a baissé de 45g en 15 ans mais surtout de 20 g en 5 ans, et de 3 g en 2010. La France se situe au 2^{ème} rang avec 130g CO₂/km derrière le Portugal.

En France, le dispositif du bonus/malus, première mesure du Grenelle de l'Environnement a eu un fort impact sur l'évolution du marché et sur les bons résultats de la France en matière d'émission moyenne de dioxyde de carbone (CO₂) des véhicules particuliers. La prime à la casse ou « super bonus » dont le dispositif s'est arrêté fin 2010 a également été particulièrement bénéfique sur les résultats des ventes.

Près de 80% des ventes de véhicules en classes vertes

Cette année, l'offre de véhicules émettant moins de 100g CO₂/km (classe A de l'étiquette énergie/CO₂) a très nettement progressé ; 56 modèles sont à ce jour proposés contre 20 en 2010. 80% des véhicules achetés en 2010 appartiennent aux classes vertes A, B et C (jusqu'à 140g CO₂/km). En 2007, ils ne représentaient que 50% des ventes.

Les ventes de GPL ont fait un bond en 2010 et représentent 3,4% des véhicules neufs immatriculés

Entre 2009 et 2010, les ventes de GPL ont triplé ; 75 600 véhicules ont été vendus en 2010. La part de marché du GPL atteint ainsi 3,4% des véhicules neufs immatriculés. Ce rebond s'explique notamment par le bonus de 2000 € accordé lors de l'achat de ce type de véhicule et un prix du carburant attractif. Plus de la moitié des ventes (54%) concerne le modèle Dacia Sandero. L'arrêt du Bonus en 2011 va cependant freiner ce développement.

Les ventes de Diesel sont en légère hausse

Malgré un net recul constaté en 2009 (-7%), **les ventes de Diesel remontent légèrement en 2010 (+0.4%)**, dû à l'augmentation constante du prix du baril de pétrole et de la recherche d'un carburant moins cher.

Particules fines, Oxydes d'azote, Hydrocarbures imbrûlés, Dioxyde de carbone (CO₂) ont un impact environnemental et sanitaire « coûteux »

A l'échelle planétaire, **le dioxyde de carbone (CO₂)** - gaz à effet de serre dont la durée de vie, longue de 150 ans - joue un rôle important dans le changement climatique. A l'échelle locale, régionale, **les particules fines, les oxydes d'azotes, les hydrocarbures** - polluants atmosphériques dont la durée de vie est courte de quelques heures à quelques jours - ont un impact environnemental et sanitaire aujourd'hui scientifiquement démontré ; les conclusions des travaux les plus récents sur les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique en Europe montrent notamment que diminuer davantage les niveaux de particules fines dans l'air des villes européennes entraînerait un bénéfice non négligeable en termes d'augmentation de l'espérance de vie et de réduction des coûts pour la santé (APHEKOM - mars 2011).

La directive européenne 2009/33/CE monétise les impacts énergétiques, environnementaux et sanitaires liés à la gestion des véhicules durant toute leur durée de vie. Ces coûts externes sont estimés à :

- 87 € le kilogramme de particules,
- 4,4 € le kilogramme d'Oxyde d'azote,
- 1 € le kilogramme d'hydrocarbures imbrûlés,
- 0,03 € le kilogramme de CO₂.

En connaissant les émissions émises à l'échappement, on peut calculer le coût externe de ces dernières (CO₂ + polluants) sur la durée de vie du véhicule soit 200 000 kms.

L'évaluation effectuée par l'ADEME selon cette méthodologie sur la base des données¹ disponibles sur le site européen *cleanvehicle.eu* montre que le coût externe des véhicules neufs est aujourd'hui largement imputable aux seules émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

La sévèrisation des normes européennes a en effet permis une réduction drastique des émissions de polluants locaux et des coûts externes des véhicules, en particulier Diesel : un facteur 3,5 entre Euro 2 (1997) et Euro 5 (2011).

Ce communiqué de presse se rapporte aux documents suivants disponibles sur simple demande auprès du service de presse de l'ADEME :

- Guide officiel 2011 – Véhicules particuliers vendus en France – Consommations conventionnelles de carburant et émissions de CO₂
- Brochure – Véhicules particuliers vendus en France / Evolutions du marché, caractéristiques environnementales et techniques
- Complément « brochure » / Palmarès véhicules propres « CO₂ et polluants réglementés »
- Le guide grand public « incitations financières : véhicules 2011 »
- La fiche « Les Zones Zero Emission à travers l'Europe : retours d'expérience, évaluation d'impact et efficacité du système »
- L'Etude Primequal Predit : Pollution atmosphérique et santé, le rôle de la perception ?
- Etude Apekom – Improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public sous la triple tutelle du ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et du ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

¹Valeurs mesurées à l'homologation et destinées à satisfaire les seuils exigés par la norme Euro.

www.ademe.fr

Retrouvez ces informations sur Twitter pour suivre le fil @ademe : <http://twitter.com/ademe>