



DOSSIER DE PRESSE

Mobilité durable : l'ADEME dévoile le classement 2012 des véhicules particuliers les moins émetteurs de CO₂¹

— 05.06.12



SOMMAIRE

Introduction : La ville durable à l'heure de Rio+20

- 1. Privilégier des véhicules moindres émetteurs de CO₂ pour favoriser une mobilité durable**
 - a. La France est en avance sur le reste de l'Europe
 - b. Le palmarès ADEME 2012 des meilleurs véhicules particuliers en matière d'émissions de CO₂

- 2. Déployer un modèle durable de mobilité, une priorité de l'ADEME**
 - a. Mobilité et qualité de l'air : des actions clés pour déployer un nouveau modèle
 - b. La mobilité en pleine mutation

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) 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.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche. www.ademe.fr

¹ Dioxyde de carbone

www.ademe.fr / Twitter : @ademe et @ecocitoyens
Blog Presse ADEME : www.ademe.typepad.fr

Service de presse ADEME / 01 49 09 27 47
ademepresse@fbwa-corporate.com

LA VILLE DURABLE A L'HEURE DE RIO+20

Plus des trois quarts des Français vivent actuellement dans des villes ou à leur périphérie. Les projets de développement de ces zones urbaines ont pendant longtemps prévu un étalement de la ville sans intégrer de dimension environnementale. Aujourd'hui, réduire l'impact environnemental des zones urbaines est un défi majeur pour atteindre les objectifs de réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

La ville est un système complexe : les fonctions et les services qu'elle offre au quotidien - se loger, travailler, se distraire - génèrent des flux de personnes, de marchandises, d'énergies, de déchets, d'eaux et d'informations dont le volume dépend fortement de son organisation et de son aménagement.

La ville durable doit ainsi répondre de façon cohérente à différentes finalités parmi lesquelles on peut citer : la lutte contre l'étalement urbain et la surconsommation des espaces naturels, la recherche de la compacité, la préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources, la lutte contre les nuisances telles que le bruit ou la mauvaise qualité de l'air.

La mobilité, l'une des composantes essentielles de l'émergence de la ville durable, est à la croisée de plusieurs enjeux, à la fois :

- *environnementaux* : le secteur des transports est le premier émetteur de CO₂ en France, avec 34% des émissions nationales ; 60 % pour le dioxyde d'azote et 40% pour les particules primaires en agglomération,
- *économiques* : la prépondérance du pétrole, toujours plus rare et cher, est toujours d'actualité,
- *sociaux* : l'accès à l'emploi et aux services, en tout point du territoire, passe par la mobilité et les nuisances liées aux transports – pollution, congestion, bruit - ont des conséquences sur la santé.

Différents modes d'action afin d'améliorer la mobilité en zone urbaine :

- *maîtriser la demande de transports, ce qui relève à la fois du comportement et de l'organisation* :
 - soit des démarches globales et collectives, par l'aménagement, la localisation des activités pensée de façon à limiter au maximum les transports de particuliers, de voyageurs et de marchandises ou encore par des démarches de type « plan de déplacements » à l'échelle d'une zone d'entreprises, d'une ville,
 - soit par des comportements : télétravail, e-commerce...
- *privilégier l'utilisation des modes de transports dont l'efficacité énergétique et environnementale est plus élevée, ce qui relève plutôt du comportement* :
 - soit les modes actifs, pour les « courtes distances » comme le vélo et la marche à pied,
 - soit les transports publics pour les distances plus longues,
 - soit encore les « nouveaux » services à la mobilité, en fort développement (autopartage, transport à la demande, covoiturage),
 - l'information de l'utilisateur et du consommateur contribue également à cette efficacité énergétique, notamment via le choix du véhicule ; le **Car Labelling** est en la matière l'un des outils d'aide à la décision ;
- *améliorer l'efficacité énergétique de chaque mode de transports* :
 - par l'amélioration de la technologie :
 - l'efficacité des moteurs,
 - les systèmes de dépollution,
 - les nouveaux carburants,
 - les NTIC,
 - les véhicules électriques, etc.
 - par des actions d'exploitation : qualité de l'entretien, écoconduite, etc.
 - par des mesures incitatives ou réglementaires, favorisant les véhicules propres, par exemple les ZAPA.

C'est en travaillant simultanément sur ces composantes technologiques, organisationnelles et comportementales que l'ADEME agit en faveur d'une mobilité durable.

Les Investissements d'Avenir au service de la ville durable

Dans le cadre des Investissements d'Avenir, plusieurs programmes soutiennent des opérations destinées à expérimenter et à préparer une ville plus durable.

En particulier, le programme « Véhicule du Futur » confié à l'ADEME permet de soutenir des démonstrateurs de solutions de mobilité techniques ou organisationnelles novatrices (cf p 12).

Des opérations exemplaires d'aménagement durable de la ville sont également soutenues dans le cadre du programme « Eco-Cité, ville de demain ». Ces projets innovants et volontaristes, notamment en matière de mobilité – services à la mobilité et information voyageurs, voiture en ville, électromobilité, autopartage, stationnement mutualisé – concernent plusieurs villes françaises (Montpellier, Nice, Nantes, Grenoble, Toulouse et Lille).

Ainsi, la voiture particulière n'est pas le seul paramètre à prendre en compte en matière de mobilité durable. Mais sensibiliser aujourd'hui les particuliers comme les professionnels quant aux spécificités de l'offre de véhicules qui leur est proposée est essentiel.

C'est la mission que l'ADEME s'attache à remplir en mettant à leur disposition le classement et son palmarès des véhicules les moins émetteurs de dioxyde de carbone.

PRIVILEGIER DES VEHICULES MOINDRES EMETTEURS DE CO₂ POUR FAVORISER UNE MOBILITE DURABLE

La France est en avance sur le reste de l'Europe

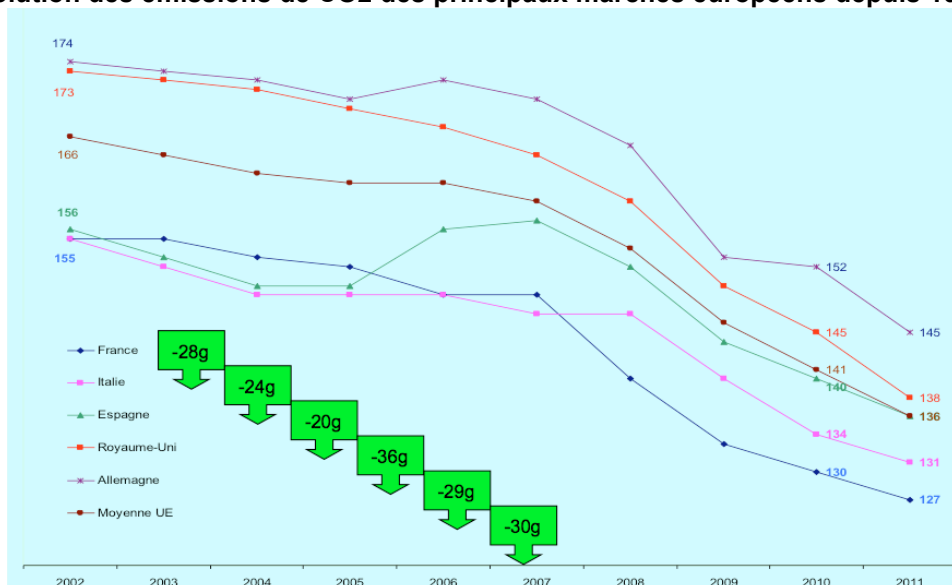
La moyenne européenne des émissions de CO₂ a baissé de 50 grammes de CO₂/km en 16 ans, mais surtout de 30 grammes de CO₂/km sur les 9 dernières années. Rien qu'en 2011, elle a diminué de 5 grammes de CO₂/km, notamment en raison des objectifs réglementaires ambitieux fixés par l'Union Européenne (compromis européen). La France se situe au 3^{ème} rang (ex-aequo avec l'Irlande), derrière le Portugal et le Danemark.

Avec 127 grammes de CO₂/km en 2011², la France a déjà atteint l'objectif 2015 du compromis européen (fixé à 130g de CO₂/km). En 2008, elle était l'un des deux seuls pays européens, avec le Portugal, à atteindre volontairement l'objectif de 140g de CO₂/km. Prochaine étape dans le calendrier du compromis européen : l'objectif de 95 g de CO₂/km d'ici à 2020.

Emissions moyennes de CO₂/km en 2011 en Europe



Evolution des émissions de CO₂ des principaux marchés européens depuis 10 ans



² Il s'agit de la moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France en 2011

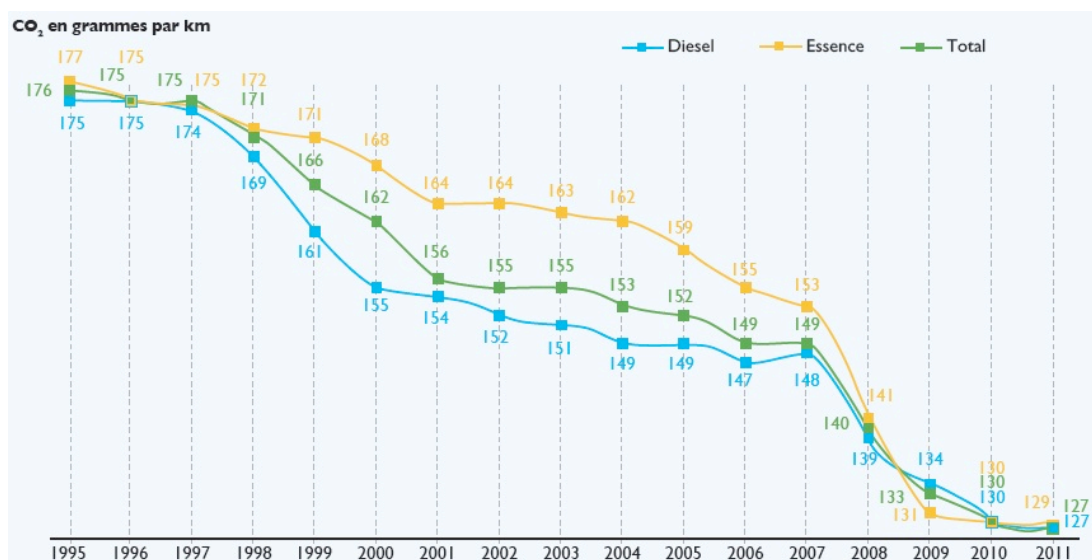
La moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France en 2011 a baissé de 3 grammes de CO₂/km depuis 2010 et de 22 grammes de CO₂/km sur les quatre dernières années.

L'année 2011 a vu d'autres baisses de moyennes remarquables dans d'autres pays européens. Les plus fortes baisses ont eu lieu au Pays-Bas avec une baisse de 11 grammes de CO₂/km et en Grèce avec une baisse de 10 grammes de CO₂/km (soit 23 grammes de CO₂/km de moins en 2 ans).

En France :

- En moyenne, les économies globales de CO₂ sur les véhicules neufs vendus sur les 10 dernières années sont de près d'1 million de tonnes³.
- Les véhicules Diesel ont vu leur moyenne baisser de 3 grammes et les véhicules essence de 1 gramme.
- L'année 2011 a vu les ventes de véhicules hybrides et électriques se multiplier.

Evolution du taux moyen d'émissions de CO₂ en France



- **Baisse des émissions de CO₂, les constructeurs français montent sur le podium**

C'est le groupe italien Fiat qui prend la première place avec des émissions moyennes de CO₂ de 118 grammes, soit une baisse de 4 grammes de CO₂/km en un an.

La deuxième place revient à Ford et Toyota qui atteignent 123 grammes de CO₂/km.

La troisième place est occupée par les deux groupes français PSA et Renault, avec 125 grammes de CO₂/km, soit une baisse de 3 grammes de CO₂/km en un an pour chacun d'eux.

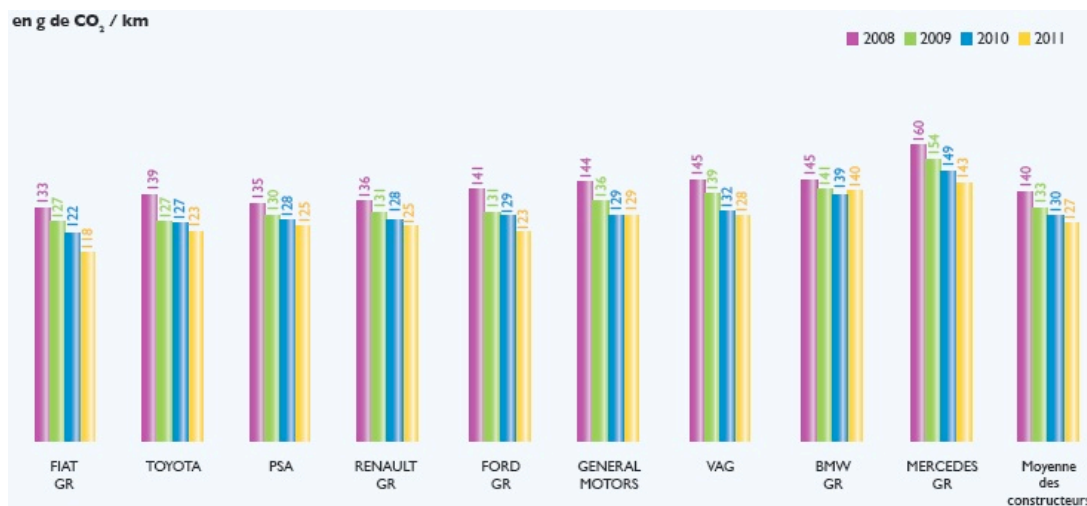
Tous les constructeurs, sauf Mercedes, affichent une moyenne d'émission de CO₂ inférieure à 140 grammes de CO₂/km en 2011 et se rapprochent ainsi de l'objectif de 130 grammes de CO₂/km du compromis européen à l'horizon 2015.

³ 2 204 229 véhicules

www.ademe.fr / Twitter : @ademe et @ecocitoyens
Blog Presse ADEME : www.ademe.typepad.fr

Service de presse ADEME / 01 49 09 27 47
ademepresse@fbwa-corporate.com

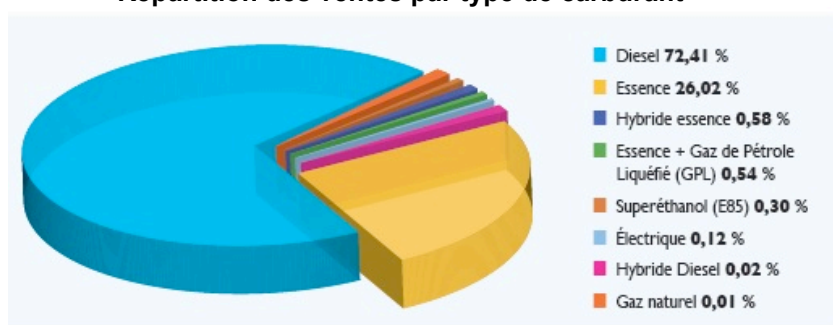
Evolution des émissions moyennes de CO₂ des véhicules vendus en France par groupe de constructeur



- **Une progression significative des ventes de véhicules hybrides et électriques en 2011**

En France, les ventes de **véhicules hybrides** ont connu une **belle progression (+ 38%)** et dépassent aujourd'hui les ventes de véhicules GPL, divisées par 6, notamment en raison de la suppression du bonus de 2000€. Les ventes de **véhicules électriques** ont quant à elles **cru fortement**, ce qui s'explique principalement par le lancement de 11 nouveaux modèles. Le niveau des ventes 2011, quoique modeste, est ainsi le meilleur jamais enregistré.

Répartition des ventes par type de carburant



Source AAA

Rendez-vous sur <http://carlabelling.ademe.fr> pour :

- **Les chiffres clés du marché français**
 - Répartition des ventes par gamme, puissance fiscale, groupe de constructeurs, type de carrosserie.
 - Evolution des ventes en France et en Europe (taux de diésélisation et marché des véhicules propres).

- **L'intégralité des résultats « émissions » et « consommations » des véhicules vendus en 2011**
 - Evolution de la consommation moyenne en France.
 - Evolution de la répartition des ventes par classe CO₂ par type de motorisation.
 - Moyennes des émissions de CO₂ des véhicules vendus par type de carrosserie et par gamme.
 - Comparaison des consommations moyennes urbaines des tout-terrains et des autres types de véhicules vendus en 2011.
 - Répartition des ventes par type de motorisation et par classe CO₂.
 - Dispositif du bonus/malus.
 - Répartition des ventes par classe de bonus/malus en 2011.
 - Le nouveau barème du bonus/malus en 2012.
 - Emissions moyennes de CO₂ des véhicules vendus en France par groupes de constructeurs.
 - Nombre de modèles vendus avec un bonus en 2011 par constructeur.
 - Parts de marché des constructeurs français par classe CO₂.
 - Les 10 meilleures ventes 2011 de véhicules classés en A et B.
 - Comment se sont vendus les véhicules figurant au palmarès de l'ADEME en 2011 ?

Le palmarès ADEME 2012 des meilleurs véhicules particuliers en matière d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂)

Le Car Labelling est un classement incontournable permettant d'inciter et d'aider les utilisateurs à choisir les véhicules les moins émetteurs de CO₂. Sûrs de leur choix, les consommateurs encouragent ainsi les constructeurs à poursuivre cette dynamique industrielle d'amélioration de la performance du parc automobile.

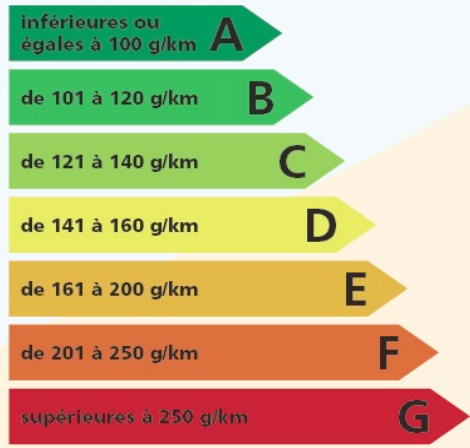
- **Pour la 11^{ème} année consécutive, les véhicules particuliers améliorent leurs performances**

Les lauréats du palmarès 2012 présentent, comme en 2010 et 2011, des émissions inférieures à 90 grammes de CO₂/km. Pour les véhicules Diesel, comme l'année dernière, la Smart Fortwo arrive en tête avec 86 grammes de CO₂/km. Pour les véhicules Essence, les hybrides arrivent toujours en tête, mais la Lexus CT 200h, avec 87 grammes de CO₂/km, détrône les Toyota Auris et Prius (89 grammes de CO₂/km).

- **Pour la première fois, tous les véhicules figurant au palmarès 2012 sont en classe A**

Le développement d'une offre de véhicules performants et l'information des utilisateurs sont essentiels pour la réduction des émissions de CO₂, parallèlement à l'information des utilisateurs. C'est pourquoi une étiquette CO₂ comportant **sept classes** de couleurs différentes a été mise en place. Elle permet à tout acheteur potentiel d'une automobile d'être renseigné et de comparer les émissions de CO₂ des modèles qu'il convoite.

Émissions de CO₂ faibles



Émissions de CO₂ élevées

Des résultats déjà très positifs en 2011

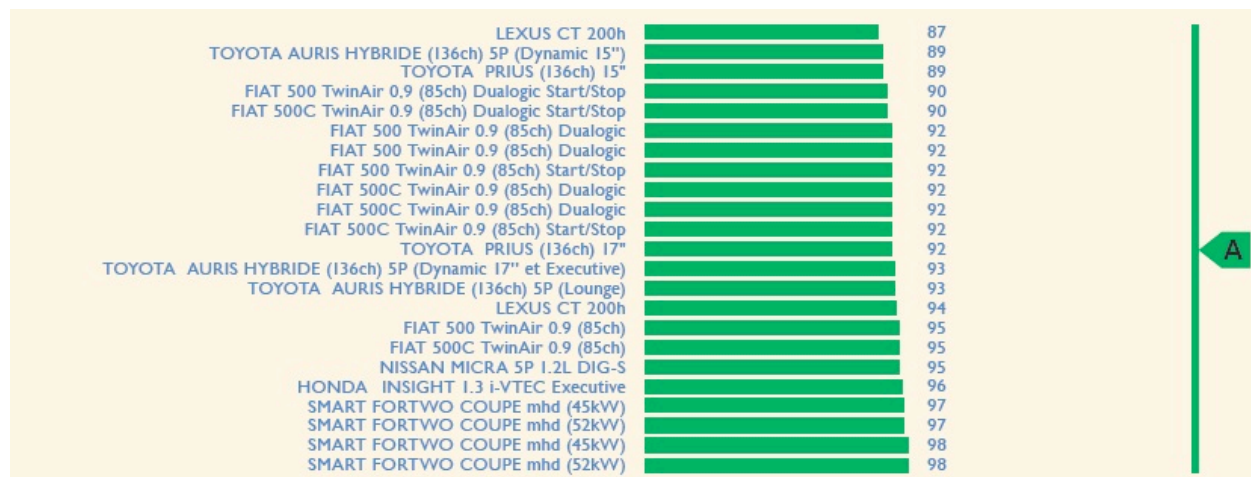
- La **classe A**, avec 101 591 ventes pour 51 modèles (contre 28 en 2010), compte pour **5 %** de parts de marchés et continue de se développer de manière significative.
- La classe **la plus représentée est la classe B** avec 41 % des ventes, alors qu'en 2010 cette même classe couvrait 46 % des ventes, une réduction au profit de la classe A.
- Les **classes vertes A, B et C** représentent **81 %** des ventes totales en 2011 (contre 79% en 2010). Cette proportion a doublé en 6 ans.
- La **classe jaune D** a perdu 50 % de ses parts de marchés en 4 ans pour atteindre **13 %** en 2011, et les **classes rouges E, F et G** se stabilisent en 2011 avec **6 %** des parts de marché.

- 32 véhicules apparaissent au palmarès Diesel contre 23 au palmarès Essence**

En 2012, les 10 premières valeurs d'émissions des **véhicules Diesel** se situent entre 86 et 98 grammes de CO₂/km contre 86 et 103 grammes de CO₂/km en 2011. Sur les 32 véhicules apparaissant au palmarès Diesel 2012, 14 sont produits par les deux groupes français (PSA et Renault). La SMART Fortwo est en tête, suivie par une française, la Renault Clio, à égalité avec la SEAT Nouvelle Ibiza, la Skoda Fabia et la Volkswagen Polo.

SMART FORTWO CABRIO CDI (40kW)	86
SMART FORTWO COUPE CDI (40kW)	86
SMART FORTWO CABRIO CDI (40kW)	87
SMART FORTWO COUPE CDI (40kW)	87
RENAULT CLIO III 5P dCi (90ch) 89g eco2	89
SEAT Nouvelle IBIZA SC/5P 1.2 TDI (75ch) FAP Common Rail E-ECOMOTIVE	89
SEAT Nouvelle IBIZA ST 1.2 TDI (75ch) FAP Common Rail E-ECOMOTIVE	89
SKODA FABIA BERLINE 1.2L TDI CR FAP (75ch) BVM5 GREENLINE	89
SKODA FABIA COMBI 1.2L TDI CR FAP (75ch) BVM5 GREENLINE	89
VOLKSWAGEN POLO 1.2 TDI (75ch) BLUEMOTION	89
ALFA-ROMEO MITO 1.3 JTDm (85ch) S/S	90
RENAULT Nouvelle TWINGO dCi (75ch) eco2	90
RENAULT TWINGO dCi (75ch) eco2	90
RENAULT TWINGO dCi (85ch) eco2	90
CITROEN Nouvelle C3 e-HDi (90ch) AirDREAM BVM5	93
OPEL CORSA 3P 1.3L CDTI (95ch) ecoFLEX Start/Stop BVM5	94
RENAULT CLIO Estate dCi (90ch) 89g eco2	94
ALFA-ROMEO MITO 1.3 JTDm (85ch) S/S	95
CHEVROLET Nouvelle Aveo 1.3 VCDI (95ch) BVM5	95
CITROEN DS3 e-HDi (90ch) AirDREAM	95
CITROEN Nouvelle C3 e-HDi (90ch) AirDREAM BVM5	95
OPEL CORSA 5P 1.3L CDTI (95ch) ecoFLEX Start/Stop BVM5	95
VOLKSWAGEN POLO 1.6 TDI (90ch) BMT	96
CHEVROLET Nouvelle Aveo 4P 1.3 VCDI (75ch) BVM5	97
CITROEN C3 e-HDi (90ch) AirDREAM BVM5	98
CITROEN DS3 e-HDi (90ch) AirDREAM	98
CITROEN Nouvelle C4 e-HDi (110ch) AirDREAM BMP6	98
FORD FIESTA 3P 1.600 TDCi (95ch) FAP ECONetic	98
FORD FIESTA 5P 1.600 TDCi (95ch) FAP ECONetic	98
PEUGEOT 207 1.6 HDi FAP 98 G BVM5 Blue Lion (92ch)	98
PEUGEOT 207 5p 1.6 HDi FAP 98 G BVM5 Blue Lion (92ch)	98
PEUGEOT 308 5P 1.6 HDi FAP BMP6 Blue Lion (112ch)	98

En 2012, les 10 premières valeurs d'émissions des **véhicules essence** se situent entre 87 et 98 g de CO₂ par km, contre 89 et 103 g de CO₂ par km en 2011.



Rendez-vous sur <http://carlabelling.ademe.fr> pour :




- **L'intégralité des classements ADEME des véhicules neufs à la vente en 2012**
 - Les meilleurs véhicules Diesel et Essence en matière d'émissions de CO₂.
 - Les modèles de véhicules commercialisés en 2012 bénéficiant d'un bonus.
 - Les véhicules hybrides commercialisés en France en 2012.
 - Les moins bons véhicules Diesel et Essence en matière d'émissions de CO₂.
 - Les classements par gamme et par carrosserie.
- **Un point sur l'évolution des caractéristiques techniques depuis 2011**
 - Evolution de la part des véhicules Diesel équipés de filtres à particules par classe CO₂.
 - Evolution de la puissance moyenne, etc.

Permettre aux automobilistes et aux décideurs de choisir grâce au nouveau comparateur en ligne de l'ADEME

Avec ce nouvel outil en ligne, l'ADEME informe les automobilistes et les décideurs (gestionnaires de flotte par exemple) pour leur permettre de faire un choix éclairé.

Particuliers et professionnels peuvent maintenant bénéficier d'une interface claire pour comparer les différents véhicules qui les intéressent, et ce, à plusieurs niveaux :

- Comparaison des émissions de CO₂ (g/km, classe CO₂, Bonus/Malus),
- Comparaison des consommations de carburant (urbaines, extra-urbaines, mixtes),
- Information sur les émissions de polluants.

Comparaison des véhicules sélectionnés			
Tableau de comparaison :			
			
Marque	RENAULT	ALFA-ROMEO	CITROEN
Modèle	CLIO III	HITO	C3
Puissance (Admin / Max)	4 CV/55 kW	4 CV/52 kW	4 CV/58 kW
Carburant	GO	GO	GO
Boîte de vitesse	M 5	M 5	M 5
Consommation			
Urbaine	4,20 L/100 km	4,40 L/100 km	4,20 L/100 km
Extra-urbaine	3,00 L/100 km	2,90 L/100 km	3,20 L/100 km
Mixte	3,40 L/100 km	3,50 L/100 km	3,60 L/100 km
Coût carburant (15 000 km/an)	740,00 €	751,00 €	783,00 €
CO ₂ (g/km)	89	90	93
Classe CO ₂	A	A	A
Bonus (-) / Malus (+)	-400 €	-400 €	-300 €
Norme Euro	5	5	5
	voir la fiche P	voir la fiche P	voir la fiche P
	suppr. la fiche X	suppr. la fiche X	suppr. la fiche X
	Supprimer toutes les fiches		

En bleu, les meilleures performances

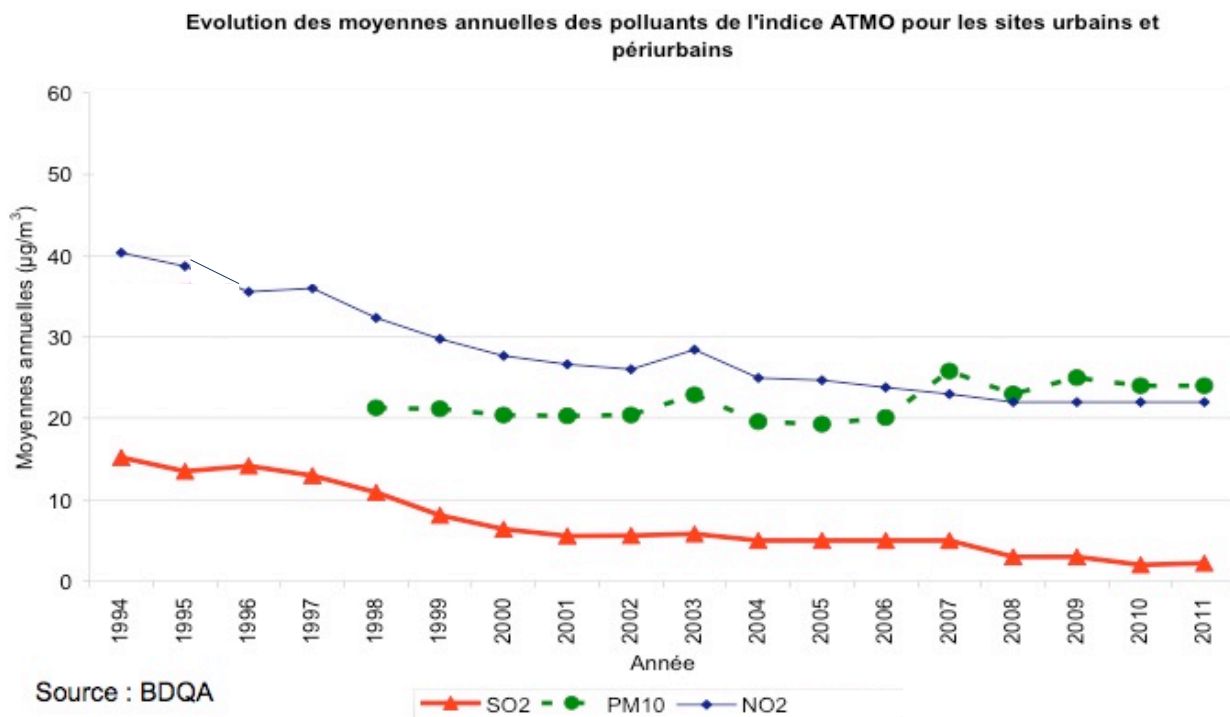
Car. Labels ADEME / Recherche / Fiche véhicule		Recherche par mots clés <input type="text"/>	
RENAULT Nouvelle TWINGO 1.2 LEV 16V (75ch) eco2			
	RENAULT Nouvelle TWINGO 1.2 LEV 16V (75ch) eco2 Type : Berline Taille : Micro citadine		
Puissance admin.	4 CV	Carburant	ES
Puissance max.	55 kW	Consommation	
Boîte de vitesse	M 5	Urbaine	5,90 L/100 km
CNIT	M10RENV009W620	Extra-urbaine	3,70 L/100 km
		Mixte	4,50 L/100 km
Norme euro	EURO5	Coût carburant (15 000 km/an)	1 134,00 €
CO ₂ (g/km)	105	Polluants (g / km)	Norme EURO 5
Classe CO ₂	B	Particules	0 0,005 *
Bonus (-) / Malus (+)	-100,00 €	Oxydes d'azote (NO _x)	0,029 0,06
		Hydrocarbures (HC)	0,045 0,1

*Moteur à injection directe d'essence mélange pauvre seulement

DEPLOYER UN MODELE DURABLE DE MOBILITE, UNE PRIORITE DE L'ADEME

Mobilité et qualité de l'air : des actions clés pour déployer un nouveau modèle

Les véhicules rejettent dans l'air du **CO₂** (polluant responsable du changement climatique) mais également des polluants de l'air ambiant dits « **polluants atmosphériques** » ayant des effets sur l'environnement et la santé. Même si de nombreux progrès ont été faits pour diminuer, voire éliminer les émissions de certains de ces polluants (plomb, monoxyde de carbone, benzène notamment), des efforts restent à faire pour réduire la pollution atmosphérique, principalement en matière de **particules fines** (PM10) et de **dioxyde d'azote** (NO₂).



- L'Union européenne est déjà très mobilisée autour des **Low Emission Zones** (zones à faibles émissions)

Le dispositif des **Low Emission Zones** est mis en œuvre dans plusieurs villes européennes depuis quelques années. La Suède a été le premier pays européen à expérimenter ce schéma en 1996. D'autres pays européens ont ensuite suivi son exemple comme l'Allemagne et le Royaume-Uni depuis 2008. **A ce jour, environ 180 zones à faibles émissions sont recensées à travers neuf pays européens.**

Les impacts sur la qualité de l'air ne sont pas identiques d'une zone à l'autre mais, dans tous les cas, des réductions sont observées sur les concentrations en particules fines et dioxyde d'azote. **Les réductions d'émissions les plus importantes sont celles en particules, jusqu'à 40% en Suède contre 10% pour le dioxyde d'azote.**

Le principe d'une zone à faibles émissions repose sur l'interdiction d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules dont les moteurs ne répondent pas à certaines normes d'émissions ou d'équipement.

En outre, la mise en place de ces zones à faibles émissions encourage le développement de modes de transports multimodaux (transports alternatifs au fret, transports en commun, etc.). Ce dispositif est donc un outil nécessaire, à mettre à disposition des décideurs pour agir dans le sens du développement durable des villes et territoires urbanisés.

Des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air en phase de déploiement en France

Inspirée par le succès de ces Low Emission Zones, **la France a mis en place des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) pour les communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants où une mauvaise qualité de l'air est avérée.**

Inscrites dans le cadre du Plan Particules et du Grenelle Environnement, qui fixe un objectif de réduction de 30% des particules fines dans l'air d'ici 2015, ces ZAPA permettent de limiter la circulation des véhicules qui contribuent le plus à la pollution atmosphérique. Elargies à toutes les sources de pollution atmosphérique, les ZAPA peuvent également permettre de mettre en place des mesures d'amélioration du parc des appareils de chauffage au bois ou d'initier des actions concertées avec les industriels et le secteur agricole.

A ce jour, **l'ADEME accompagne les études de faisabilité de ZAPA de huit collectivités françaises.**

Rendez-vous sur le blog [ADEME Presse](#)

- **Une réglementation toujours plus exigeante pour améliorer la qualité de l'air à l'échelle de l'Union Européenne**

Afin d'améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations, **des évolutions successives de la norme Euro – qui fixe les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants – sont conduites dans le cadre européen.** Tous les 4 à 5 ans, la norme progresse, avec des seuils révisés à la baisse. Le contrôle des émissions s'effectue directement sur banc d'essai, par l'Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle (UTAC). La norme Euro 5 en vigueur depuis fin 2009 qui a conduit à la généralisation des filtres à particules pour les véhicules Diesel, laissera sa place à la norme Euro 6 à partir de janvier 2014. Pour ces mêmes véhicules, Euro 6 se focalisera sur les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), molécules aux impacts sanitaires importants.

Parallèlement, la **qualité de l'air ambiant** fait l'objet d'une surveillance dans le cadre d'une directive européenne qui fixe les seuils de concentration des polluants ayant un impact sanitaire. En cas de dépassement d'un seuil, la directive oblige les États membres à améliorer la situation dans un délai fixé. Ces polluants peuvent provenir des transports mais également de l'Industrie, de l'Agriculture et, en période hivernale, des appareils anciens individuels de chauffage au bois.

Rendez-vous sur le site web [BulDair](#)
pour tout savoir sur la qualité de l'air et sur les actions concrètes pour l'améliorer

La mobilité en pleine mutation

Le changement climatique, l'épuisement des ressources fossiles et la crise économique imposent la **recherche d'un nouveau modèle de développement.** L'évolution de la mobilité (forte dépendance à l'automobile, accroissement des trafics de marchandises) confirme d'autant plus la nécessité de **concevoir de nouveaux schémas d'organisation du transport**, fondés sur des modes de production et de consommation sobres en énergie et limitant les émissions de gaz à effet de serre (GES).

En effet, les **progrès techniques**, conjugués à une **réglementation de plus en plus restrictive**, permettent de rendre les véhicules moins consommateurs et moins polluants, mais la responsabilité du secteur en matière de dégradation de l'environnement n'en reste pas moins importante. Quelles que soient les perspectives en matière technologique, il est donc aussi nécessaire d'**agir sur les trafics urbains, périurbains et interurbains, de voyageurs comme de marchandises, pour réguler leur croissance.**

Les réponses aux enjeux, à la fois énergétiques, environnementaux, économiques et sociaux en matière de mobilité, devront porter non seulement sur les **technologies** et les **règlements**, mais également sur

l'organisation et les comportements (aménagement de l'espace, diminution des trafics, report modal, etc.). Pour ce faire, l'ADEME agit à plusieurs niveaux.

- **L'ADEME soutient l'innovation pour améliorer les performances des véhicules automobiles**

D'importants moyens de recherche ont été mis en place depuis 2008. Deux appels à manifestation d'intérêt (AMI) en 2008 et 2009, dans le cadre du **Fonds Démonstrateur de Recherche** tout d'abord, ont ainsi permis de soutenir 18 projets de constructeurs ou d'équipementiers pour des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Ces projets novateurs concernant tous types de véhicules, particuliers, utilitaires, poids lourds ou encore autobus, ont bénéficié d'une aide globale de **74 millions d'euros**.

La mise en place du programme des **Investissements d'Avenir** en 2010 a amplifié les moyens de l'ADEME afin de renforcer ce soutien. Ainsi, entre début 2011 et début 2012, 11 AMI⁴ ont été lancés au sein du **programme « Véhicule du Futur »** et bénéficient d'une enveloppe de crédits de **950 millions d'euros**. L'ADEME accompagne ainsi les lauréats dans la concrétisation de leur projet d'innovation jusqu'à la phase de pré-industrialisation. Les AMI **« véhicules décarbonés »** et **« expérimentations liées aux infrastructures de recharge VE-VHR⁵ »** ont déjà permis de soutenir 8 projets pour une aide globale de 41,3 millions d'euros.

Ces différents programmes de recherche ont d'ores et déjà eu des impacts positifs sur l'écosystème automobile. Ainsi de petites entreprises se positionnent désormais sur ce marché des véhicules urbains, profitant du levier de croissance qu'est la performance environnementale. D'autre part, équipementiers et constructeurs se rapprochent et ces partenariats permettent de voir se concrétiser plusieurs projets, aujourd'hui prêts à être déployés à échelle industrielle.

Les projets Forewheel (Michelin, CEA, MIA Electric, Orange), VELROUE (Renault, IFP, Michelin), LIM (Boxer Design, Peugeot Scooters, SAFT Batteries), VélV (PSA Peugeot Citroën, Valéo, Leoni, Johnson Control-SAFT, Michelin, Leroy Somer, GKN, IMS-Bordeaux), Quat'ode (Véléance, bureau d'études Car&D), S'PLR (XOR Motors, NAOS M2M, DRIVEMOTION), présentés le 9 mars dernier en sont des illustrations.

Développer un modèle de mobilité durable, c'est possible : L'exemple d'OPTIMOD'LYON

Dans le cadre de son **AMI « mobilité quotidienne et acheminement final des marchandises »** du **programme d'IA « véhicule du futur »**, l'ADEME soutient des projets d'organisation de la mobilité novateurs. **OPTIMOD'LYON**, le projet de la ville de Lyon, va permettre d'atteindre de transformer la mobilité dans la ville :

- Des services de haut niveau au quotidien pour les habitants du Grand Lyon et ceux qui se déplacent dans l'agglomération, avec des services d'information très performants sur les conditions de mobilité.
- Sur le plan environnemental et énergétique, le projet devrait permettre un report de 8% de la voiture vers un autre mode de transport, soit un gain visé de 200 000 tonnes de CO₂ économisées annuellement à l'horizon 2020 sur l'agglomération lyonnaise.
- Sur le plan socio-économique : le report modal attendu participera à l'amélioration de la qualité de l'air, les usagers particuliers et professionnels réduiront le temps passé dans les transports grâce à l'information et l'optimisation de l'exploitation des réseaux.
- Sur le plan du développement économique : à travers les synergies développées au sein du projet, les entreprises partenaires concrétiseront des offres commerciales de haut niveau à l'échelle internationale, transférables sur d'autres métropoles européennes. Ce projet, au budget de 6,93 millions d'euros (dont 2,76 millions d'aides ADEME), générera 83 millions d'euros de chiffre d'affaires d'ici 2020, soit un effet de levier considérable.

⁴ Liste des 11 appels à manifestations d'intérêt consultables sur le site de l'ADEME : « mobilité quotidienne », « expérimentations liées aux infrastructures de recharge VE-VHR », « déploiement des infrastructures de recharge VE-VHR », « chaîne de traction et auxiliaires des véhicules à motorisation thermique », « chaînes de traction électrique », « allègement, aérodynamique et architecture des véhicules », « navires du futur », « transports ferroviaires », « chaînes logistiques et mobilité occasionnelle des personnes », « véhicules lourds routiers », « véhicules routiers à hydrogène »

⁵ Véhicules Electriques – Véhicules Hybrides Rechargeables

www.ademe.fr / Twitter : @ademe et @ecocitoyens

Blog Presse ADEME : www.ademe.typepad.fr

- **L'ADEME aide les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs à réduire leurs émissions de CO₂ grâce à une charte d'engagements volontaires**

Des expérimentations à taille réelle de systèmes de mobilité innovants sont conduites sur le territoire. De nombreux acteurs, institutionnels, industriels, citoyens, s'impliquent sur le thème de la mobilité durable, jusqu'à lancer pour certains des appels à candidature pour des projets de mobilité innovants. L'ADEME, en tant qu'acteur indépendant, cherche à fédérer tous ces acteurs, recenser et évaluer les expérimentations et contribuer à leur reproductibilité.



Cette mise en réseau se traduit notamment par le déploiement en région des **démarches d'engagement volontaire des transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs**. Lancée officiellement en septembre 2011, cette démarche est identifiée par le logo « **Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent** ».

La démarche propose à l'entreprise de **diagnostiquer ses émissions** puis de **s'engager sur trois ans dans un plan d'actions**. Cet engagement lui offre un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu au niveau national, avec un suivi d'indicateurs de réalisation des engagements pris et des gains en matières d'économies de carburant et de réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

Près de 600 transporteurs ont déjà signé la « charte d'engagement volontaire »

La démarche arrive dans une phase de maturité (premiers renouvellements) et parvient progressivement à toucher tous les types de transporteurs (marchandises, voyageurs, grand groupes, PME).

A ce jour, 579 transporteurs de marchandises et 19 transporteurs de voyageurs ont déjà signé la charte.

S'ils réalisent l'intégralité des actions sur lesquelles ils se sont engagés, les transporteurs de marchandises et ceux de voyageurs vont respectivement réduire leurs émissions de CO₂ de 481 737 et 3 506 tonnes par an.

En tout, 79 848 conducteurs de véhicules sont concernés (dont 77 968 « marchandises » et 1 880 « voyageurs »).