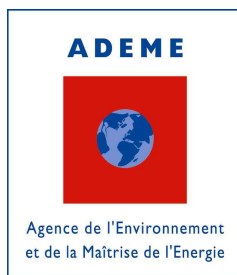


Communiqué de presse

15 mai 2007



Emissions de CO₂ des voitures, les avancées 2007

Pour la première fois, la moyenne des émissions des véhicules vendus passe sous la barre des 150 gCO₂/km ; les constructeurs français restent très performants !

Avec une baisse de 3 grammes de CO₂ par kilomètre en 2006 (soit une moyenne de 149 gCO₂/km) pour l'ensemble des véhicules vendus en France, les résultats continuent de s'améliorer. La France figure ainsi parmi les pays européens les plus exemplaires en termes d'émissions de CO₂ des véhicules vendus.

Parmi l'ensemble des constructeurs vendant des véhicules en France, ce sont de nouveau les français qui obtiennent les meilleurs résultats pour la moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en 2006 : PSA avec 140 gCO₂/km et Renault avec 144 gCO₂/km.

Cette année cependant aucun véhicule neuf n'est en classe A. En effet la mise en place de la norme Euro4 entraîne des modifications de réglages pouvant se traduire par une augmentation des émissions de CO₂.

Le classement des véhicules les moins émetteurs de CO₂

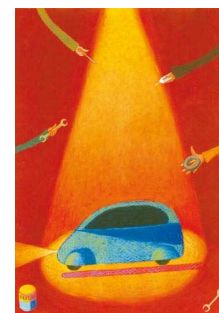
Le classement des véhicules les moins émetteurs de CO₂ n'a guère évolué entre 2005 et 2006. Pour la 3^{ème} année consécutive, le classement 2006 consacre la Toyota Prius hybride dans la catégorie "essence" (104 gCO₂/km) et la Smart For Two (101 gCO₂/km) dans la catégorie "Diesel".

• Catégorie Diesel

Marque	Modèle Version	gCO ₂ /km	Etiquette
Smart	Smart Fortwo	101	B
Volkswagen	Polo bluemotion TDI (80ch) FAP	102	B
Volkswagen	Polo bluemotion TDI (80ch) FAP	108	B
Citroën	C1 1.4hdi	109	B

• Catégorie essence

Marque	Modèle Version	gCO ₂ /km	Etiquette
Toyota	Prius 75 VVT-i	104	B
Citroën	C1 1.0i	109	B
Peugeot	107 5p 1.0e	109	B
Toyota	Aygo 3p 1.0 vvt-i	109	B
Honda	Civic hybrid	109	B

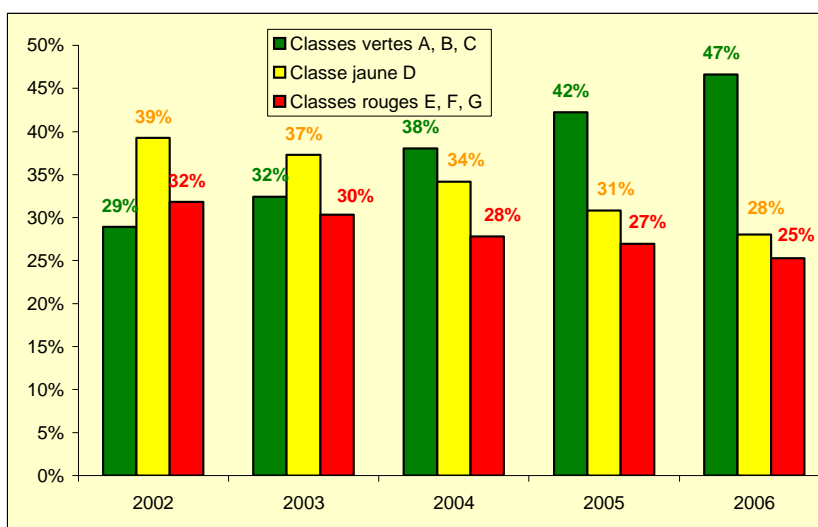


Les voitures vendues en France en 2006 de plus en plus performantes

Avec une baisse de 3 grammes de CO₂ par kilomètre en 2006 (soit une moyenne de 149 gCO₂/km) pour les véhicules vendus en France, les résultats continuent de s'améliorer.

- Ainsi les voitures essences gagnent cette année 4 gCO₂/km (de 159 gCO₂/km en 2005 à 155 gCO₂/km en 2006).
- Quant aux voitures Diesel, elles gagnent 2 gCO₂/km en 2006 et atteignent ainsi 147 gCO₂/km, alors qu'elles ne s'étaient pas améliorées en 2005.

Répartition des ventes des véhicules par classe CO₂ en France en 2002 et 2006



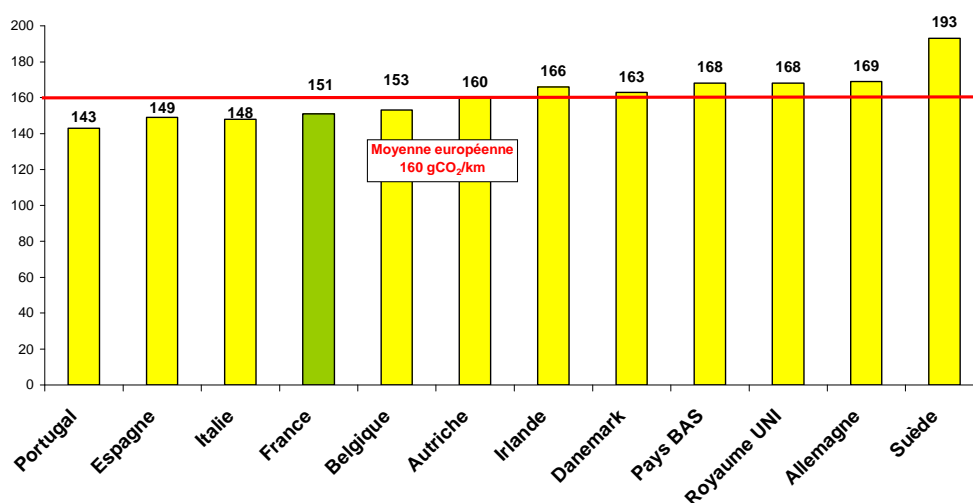
47 % des véhicules vendus en 2006 appartiennent aux classes "vertes" A, B, C (≤ 140 gCO₂/km de l'étiquette énergie (+ 5 points par rapport à 2005 et + 18 points par rapport à 2002)).

- La classe la plus représentée n'est plus la classe D (28 %) mais la classe C avec 28,5 % des ventes.
- Des progrès sont à signaler sur les classes B et C (+3,5 % et +0,9 % de 2005 à 2006), au détriment des classes D et E (-2,8 % et - 0,8 % de 2005 à 2006).
- Les classes rouges E, F, G de l'étiquette énergie représentent 25 % du marché en diminution de 7 points depuis 2002.

Avec ces résultats, la France figure parmi les pays européens les plus exemplaires en termes d'émissions de CO₂ des véhicules vendus.

La moyenne européenne des émissions de CO₂ a baissé de 25 g/km en 10 ans (baisse de 24 gCO₂/km en France sur la même période). Ce sont les pays du sud de l'Europe qui sont les mieux placés. Ce sont aussi des pays où traditionnellement le marché de l'automobile est très porté sur les petits véhicules et possède un fort taux de diésélisation, contrairement aux pays du nord de l'Europe où circulent principalement des gros véhicules essence.

Emissions de CO₂ par pays en 2005



Des constructeurs français performants sur les marchés européens et français



Objectif 2008

Les constructeurs européens ont signé en 1998 avec la Commission européenne un accord volontaire de réduction des émissions de CO₂ de leurs véhicules vendus en Europe au niveau moyen de **140 gCO₂/km en 2008**.

Objectif 2012

La Commission Européenne doit proposer en 2007, et au plus tard d'ici à mi-2008, un cadre législatif afin de réaliser l'objectif de l'Union Européenne **de 120 g de CO₂/km en 2012** selon les modalités suivantes :

- 130 g CO₂/km pour la moyenne du parc des voitures neuves par le biais d'améliorations technologiques sur les moteurs,
- 10 g supplémentaires par le biais d'autres améliorations technologiques (manufacturiers, équipementiers...) et par un usage accru des biocarburants.

Sur le marché européen en 2005, la performance des 3 constructeurs français est remarquable en termes d'émissions de CO₂ : Citroën (144 gCO₂/km), Renault (149 gCO₂/km) et Peugeot (151 gCO₂/km) occupent respectivement les 2, 3 et 4^{ème} rangs après Fiat (139 gCO₂/km). Ces bons résultats sont principalement dus au fait que leur gamme regroupe de petits véhicules Diesel peu émetteurs de CO₂ dont le succès commercial est incontestable (Citroën C1, C2 C3, Peugeot 107,207 et Renault Clio, Modus).

Sur le marché français en 2006, parmi l'ensemble des constructeurs vendant des véhicules, ce sont de nouveau les français qui obtiennent les meilleurs résultats pour la moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en 2006 :

- PSA présente les meilleurs résultats CO₂ au niveau des ventes de véhicules en France avec une moyenne de 140 gCO₂/km (- 5 grammes par rapport à 2005 !), suivi de Renault (144 gCO₂/km).
- **PSA est ainsi le premier constructeur en France à atteindre l'objectif 2008 de 140 gCO₂/km de l'accord volontaire de réduction des émissions de CO₂ des véhicules vendus en Europe signé entre la Commission européenne et les constructeurs européens.**

Impact de la norme Euro4 sur les émissions de CO₂ des véhicules

La recherche d'un bas niveau d'émissions de CO₂ a amené les constructeurs à beaucoup travailler le rendement de leurs moteurs, notamment des motorisations Diesel, la conséquence étant une augmentation des émissions de NOx en sortie moteur.

Le renforcement des exigences en matière d'émissions de polluants induit des réglages moteur pouvant se traduire par une augmentation des émissions de CO₂. Jusqu'à présent des progrès sur les moteurs permettaient de masquer ce phénomène.

Le passage à Euro4 le 1^{er} janvier 2006 a eu pour effet une légère dégradation du rendement moteur des modèles Euro3 préexistants pour satisfaire l'exigence de division par 2 des émissions de NOx. Ceci est plus sensible sur les motorisations Diesel que sur les motorisations essence. Par ailleurs la division également par 2 des émissions de particules dans le cadre de la norme a amené certains constructeurs à équiper également leurs modèles Euro3 Diesel de filtres à particules, ce qui peut également se traduire par une augmentation supplémentaire des émissions de CO₂.

D'autres facteurs, non liés à Euro4, peuvent également influencer le niveau d'émissions de CO₂.

Le futur passage à Euro5 puis Euro6 devrait encore amplifier ce phénomène.

Quelques exemples des effets de la mise aux normes Euro4 de modèles commercialisés en Euro3.

Marque	Modèle Version	Norme	g CO ₂ /km
Citroën	C2 1,4 HDI 50kW BVM	Euro 3	107
		Euro 4	113
Peugeot	206 SW 1,4 HDI	Euro 3	117
		Euro 4	120
Ford	Mondeo 85 kW diesel	Euro 3	148
		Euro 4	154
Smart	For Two 30 kW diesel	Euro 3	90
		Euro 4	101
Dacia	Logan 55kW Essence	Euro 3	164
		Euro 4	166
Peugeot	1007 55 kW Essence boîte robotisée	Euro 3	147
		Euro 4	149
Renault	Scenic 82 kW Essence	Euro 3	172
		Euro 4	173

Evolution du marché 2006 : quelques constats

- Les véhicules Diesel franchissent pour la première fois la barre de 70 % des parts de marché (71,4 %).
- L'équipement des véhicules Diesel en filtres à particules est en hausse sensible (26 % des modèles et 23 % des ventes en 2006 contre respectivement 10 % et 17 % en 2005).
- En 2006, les constructeurs français ont vendu 277838 voitures émettant moins de 120 gCO₂/km (202 339 voitures en 2005).
- Les ventes des véhicules hybrides poursuivent leur progression avec plus de 6400 véhicules vendus en 2006, soit près de 50% de plus qu'en 2005.
- Enfin, pour la première fois depuis 1995, le marché des 4x4 stagne (5,5 % du marché).

En application de la directive européenne n°1999/94/CE et du décret n°2002-1508 du 23 décembre 2002, l'ADEME édite le guide 2006 des consommations conventionnelles et des émissions de gaz carbonique (CO₂) des voitures particulières neuves mises en vente en France.

Les véhicules particuliers en chiffres

Ventes

2006 2 000 549 unités (- 3,3 % par rapport à 2005) dont :

- 1 427 697 véhicules Diesel
- 561 802 véhicules essence
- 6 412 véhicules hybrides
- 4 371 véhicules à bicarburation essence/GPL "première monte"
- 243 véhicules à bicarburation essence/GNV
- 14 véhicules électriques (absence d'offre de ce type de véhicules)

2005 2 067 789 unités dont :

- 1 429 037 véhicules Diesel
- 632 142 véhicules essence
- 2581 véhicules hybrides
- 3 986 véhicules à bicarburation essence/GPL "première monte"
- 28 véhicules à bicarburation essence/GNV
- 6 véhicules électriques

Parc 2006 (source CCFA - mai 2007)

30 400 000 voitures particulières (+ 1,0% par rapport aux données du 1^{er} janvier 2006)
dont 15 260 800 véhicules essence et GPL
15 139 200 Diesel

L'âge moyen des voitures particulières est estimé à 8,1 ans au 1^{er} janvier 2007, en légère hausse par rapport au 1^{er} janvier 2006 (8 ans).

L'ADEME en bref

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public sous la tutelle conjointe des ministères de l'Ecologie et du Développement durable, de l'Industrie et de la Recherche. Elle participe à la mise en oeuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. L'agence met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (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) et à progresser dans leurs démarches de développement durable. www.ademe.fr

Relations presse ADEME - H & B Communication

Nadège Chapelin - Claudia Berthol - 01 58 18 32 45 - n.chapelin@hbcommunication.fr