

## Réduction des émissions des véhicules routiers

### 1. Actions sur les véhicules

Toute action sur les véhicules doit d'abord se concevoir dans un cadre européen, ce qui est à la fois une opportunité et une contrainte.

#### ● Réduction des émissions liées à la motorisation

La réduction des émissions de gaz à effet de serre permise par les progrès de la motorisation a fait l'objet d'accords entre l'Union européenne et les constructeurs automobiles, ayant pour objectif de ramener la valeur moyenne des émissions des véhicules particuliers neufs vendus sur le marché européen à 140 gCO<sub>2</sub>/km en 2008-09. La moyenne actuelle se situe pour la France en 2003 à 155 gCO<sub>2</sub>/km, comme en 2002.

La France soutiendra au niveau européen, la fixation d'un nouvel objectif de 120 gCO<sub>2</sub>/km, à l'horizon 2012. Parallèlement la France renforcera ses actions en vue d'obtenir un accord de même nature sur les véhicules utilitaires légers (VUL).

Par ailleurs, dans un double objectif de sécurité routière et de maîtrise des émissions, la France a demandé à la Commission européenne que les limiteurs volontaires de vitesse soient rendus obligatoire au niveau européen pour les véhicules neufs.

En parallèle, le Gouvernement cherche à susciter un engagement volontaire des constructeurs pour le développement des limiteurs volontaires de vitesse.

Enfin, l'utilisation d'huiles à faible viscosité, permettant une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub>, sera recherchée.

**Réductions en 2010 :** 3 MteCO<sub>2</sub>.

#### ● Réduction des émissions liées à la climatisation et autres auxiliaires

L'important développement de la climatisation automobile, à l'origine d'un impact fort à la fois sur les consommations et sur les émissions de gaz fluorés contribuant fortement à l'effet de serre, doit être pris très au sérieux.

*Cf. chapitre Climatisation Durable*

**Réductions en 2010 :** 3,5 MteCO<sub>2</sub>.

### 2. Actions sur les carburants

L'utilisation de biocarburants, en substitution partielle aux carburants fossiles, permet de limiter les émissions, et à plus long terme, de pallier un épuisement à la fin du siècle des réserves de pétrole actuellement recensées. L'utilisation des biocarburants représente pour la France un double atout : accroître son indépendance énergétique et favoriser le développement agricole.

La directive européenne du 8 mai 2003 (2003/30/CE) donne un objectif indicatif de 5,75% en 2010, de carburants liquides provenant de la biomasse.

La France s'engage résolument dans l'application de cette directive, qui a été votée dans le projet de loi d'orientation sur l'énergie. L'augmentation progressive de la teneur en biocarburants représentera près d'un décuplement des capacités par rapport à la situation actuelle, et devrait placer la France au premier rang européen.

**Réductions en 2010 :** 7 MteCO<sub>2</sub>.

#### Exemplarité des flottes publiques

L'Etat, les établissements et exploitants publics, les entreprises nationales ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements seront incités à montrer l'exemple et à acquérir dès à présent des véhicules classiques émettant moins de 140g CO<sub>2</sub>/km, sauf véhicules spécifiques (véhicules d'intervention...). Voir chapitre 7.

### 3. Actions sur le comportement à l'achat des automobilistes

Influer sur les décisions d'achats des automobilistes est une autre façon de diminuer les émissions dues aux véhicules routiers.

#### ● Information sur les consommations

Outre l'obligation européenne de mention des consommations et des émissions de CO<sub>2</sub> dans la publicité écrite, l'acquéreur d'une automobile bénéficiera d'une information claire, fiable et comparative. A l'image de ce qui se fait déjà pour les appareils ménagers électriques (étiquette énergie), il sera proposé un affichage des émissions des véhicules (label CO<sub>2</sub> comportant sept classes).