

Les émissions polluantes des véhicules neufs vendus en France sont parmi les plus faibles dans l'Union européenne. En 2017, selon l'Agence de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), la moyenne des émissions des VN vendus en France s'élève à 111g. CO₂ / KM. Cela représente une baisse de 38 grammes en dix années d'application du dispositif bonus-malus automobile (entré en vigueur le 1^{er} janvier 2008). En 2007, les émissions s'élevaient en moyenne à 149g CO₂/Km (et à 155 grammes pour les motorisations à essence).

Les émissions moyennes de CO₂ dans l'Union Européenne s'élèvent à 119 grammes. Quatre pays font légèrement mieux que la France : Pays-Bas (108g), Grèce (109g), Danemark (107g) et Portugal (105g), dont les parcs circulants sont beaucoup plus faibles et plus jeunes. L'Allemagne est le pays le plus impacté : 127grammes, comme le Luxembourg (127 g.) ou la Suède (122g.). La structure des parcs circulants et les habitudes d'achats davantage tournées vers le premium expliquent ces différences.

L'Union Européenne fixe un objectif ambitieux à ses Etats membres pour 2021 : limiter à 95 grammes de CO₂ les émissions moyennes des véhicules neufs vendus. En Allemagne, la remise en cause forte du diesel par les Pouvoirs Publics entraîne une difficulté supplémentaire pour atteindre cet objectif contraignant. Le Royaume-Uni devra également fortement influencer les achats automobiles : avec 121 grammes d'émissions moyennes des véhicules neufs vendus, le pas à franchir est important.

La France, de son côté, avait déjà atteint en avance de phase l'objectif précédemment imposé par l'UE : descendre sous les 130 g.CO₂ en 2015, puisque les émissions de CO₂ étaient déjà de 111g en moyenne pour les VN vendus dans l'Hexagone. Après avoir diminué à nouveau ses émissions moyennes de 1 gramme en 2016, la valeur est remontée d'un point pour s'établir à nouveau à 111g en 2017. Le démarrage lent du marché du véhicule électrique, la faiblesse des investissements en infrastructures de recharge, expliquent une partie de ce résultat. Mais ce sont essentiellement les coûts de fabrication des véhicules neufs, renchérissés par l'inclusion de systèmes d'hybridation légère, qui constituent le défi à relever ces prochaines années pour réduire rapidement les niveaux moyens d'émissions polluantes.

L'entrée en vigueur, en septembre 2018, du nouveau protocole de calcul des émissions polluantes des véhicules (WLTP ou Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), représente un nouveau défi supplémentaire à relever pour les constructeurs automobiles dans leurs efforts pour diminuer drastiquement les émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus à l'horizon 2021. L'Union Européenne devra re-calculer le seuil minimum en tenant compte de ce nouveau protocole.