

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 11 juillet 2011

# Une nouvelle étude sur les subventions à l'industrie automobile

Les programmes de renouvellement du parc automobile mis en œuvre aux États-Unis, en France, en Allemagne, n'atteignent pas leurs cibles en matière d'environnement et de sécurité

Selon un nouveau rapport publié par le Forum International des Transports, organisme apparenté à l'OCDE, et la Fondation FIA, les programmes de renouvellement du parc automobile mis en œuvre aux États-Unis, en France et en Allemagne n'ont pas atteint les objectifs visés en matière d'environnement et de sécurité.

Ce rapport de 70 pages analyse trois des plus importants programmes de renouvellement du parc automobile lancés principalement pour stimuler les dépenses de consommation à la suite de la crise économique de 2008.

Le rapport étudie l'impact qu'ont eu sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> les 2.8 millions de transactions d'achat-reprise effectuées dans le cadre des programmes allemand, américain et français. Il évalue l'efficacité de chacun de ces programmes et met en évidence les caractéristiques de conception qui sont essentielles pour répondre aux objectifs en matière d'environnement et de sécurité.

Aux États-Unis, les incitations ciblées sur les économies de carburant ont donné de bons résultats, même si elles n'étaient pas parfaitement adaptées à la consommation de carburant ou aux émissions polluantes. Le programme allemand a quant à lui donné lieu au remplacement d'un plus grand nombre de véhicules légers et de petite taille par des véhicules de taille moyenne, ce qui en a réduit l'efficacité globale. En France, le programme avait l'avantage de fixer pour les voitures neuves un plafond d'émissions de CO<sub>2</sub> par homologation de type et de viser le retrait des vieux véhicules très polluants, mais il s'est traduit par une forte diésélisation du parc automobile, ce qui limite beaucoup les effets bénéfiques du programme sur les émissions de NO<sub>x</sub> dans la durée.

Les trois programmes ont certes contribué à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, mais la valeur monétaire de cet impact a été relativement faible : moins de 5 millions EUR (7 millions USD) aux États-Unis et moins de 10 millions EUR (14 millions USD) en France et en Allemagne. L'impact monétaire sur les émissions de NO<sub>x</sub> semble être sensiblement plus fort, soit 300 millions EUR (430 millions USD) aux États-Unis, près de 300 millions EUR également en Allemagne et environ 100 millions EUR (144 millions USD) en France.

Côté sécurité routière, on estime que les programmes de renouvellement du parc automobile ont permis d'éviter près de 40 morts et 2 800 blessés graves aux États-Unis, 60 morts et 6 100 blessés graves en Allemagne et -- résultat un peu plus faible -- 330 blessés graves, dont une vingtaine auraient succombé à leurs blessures, en France.

Le rapport conclut qu'il est primordial de mûrement réfléchir sur les objectifs de ce type de programme pour en fixer les paramètres (conditions et incitations concernant les véhicules repris et les véhicules neufs) afin d'obtenir les résultats recherchés. Les programmes de mise à la casse peuvent effectivement contribuer à la réalisation d'objectifs tels que la réduction des émissions polluantes, mais ils ne se sont pas révélés à cet égard aussi efficaces qu'on aurait pu s'y attendre, précisément en raison de leurs caractéristiques de conception. Les auteurs du rapport avancent en outre que les dispositions des programmes, du fait qu'elles faisaient passer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> avant les améliorations en matière d'environnement ou de sécurité, ont affaibli le rapport coût-efficacité des programmes et leurs avantages pour l'ensemble de la société.

Selon Jack Short, Secrétaire général du Forum International des Transports, qui s'exprimait à l'occasion du lancement du rapport, « les subventions au renouvellement du parc automobile peuvent être très avantageuses, mais uniquement si elles sont judicieusement conçues ». « Il faut à cet égard s'inspirer des meilleures pratiques. Nous espérons que des études comparatives comme celle-ci aideront les pays à réfléchir sur des programmes analogues pour trouver les solutions adaptées à chacun ».

Le rapport a été rédigé par l'organisme de recherche et de consultation néerlandais TNO, en collaboration avec des spécialistes du Forum International des Transports et de la Direction de l'environnement de l'OCDE. L'analyse d'impact sur la sécurité a été réalisée par l'Institut néerlandais de recherche sur la sécurité routière (SWOV).

Le projet est une initiative du Forum International des Transports, un laboratoire de réflexion sur la politique des transports apparenté à l'OCDE, ainsi que de la Direction de l'environnement de l'OCDE et de la Fondation FIA – un organisme indépendant sans but lucratif –, sous l'égide de la *Global Fuel Economy Initiative* (GFEI). La GFEI s'associe aux pays pour élaborer une stratégie nationale axée sur l'amélioration de la consommation de carburant du parc automobile, en visant une réduction mondiale des émissions routières à l'horizon 2050.

[Cliquez ici pour télécharger votre exemplaire](#)

**Contact :**

**Hans Michael Kloth**

Head of Communications  
International Transport Forum  
T +33 (0)6 27 21 47 41  
E [michael.kloth@oecd.org](mailto:michael.kloth@oecd.org)  
[www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org)

**Avi Silverman**

Head of International and Public Affairs  
FIA Foundation  
T +44 796 7229 374  
E [a.silverman@fiafoundation.org](mailto:a.silverman@fiafoundation.org)  
[www.fiafoundation.org](http://www.fiafoundation.org)