

Résolution du Parlement européen en matière d'émissions de CO₂ des voitures neuves

Les priorités d'Inter-Environnement Wallonie

22 octobre 2007

Résumé exécutif

Réduire la consommation des voitures neuves – et donc leurs émissions de CO₂ - est la mesure politique la plus porteuse, la plus « rentable » que l'Union européenne peut prendre pour à la fois combattre les changements climatiques, réduire la dépendance au pétrole et accélérer les investissements dans les technologies bas carbone en Europe – et, par effet d'entraînement, dans le reste du monde.

Les revendications d'Inter-Environnement Wallonie, fédération régionale des associations d'environnement, portent sur :

- le soutien à un objectif de 120 gCO₂/km en 2012 applicable aux véhicules seuls ;
- le soutien aux objectifs à long terme de 80 g/km en 2020 et 60 g/km en 2025 ;
- le soutien au principe de pénalités rigoureuses ;
- l'opposition à un système de catégories basé sur le poids des véhicules ;
- l'opposition à des incitants spécifiques pour les véhicules "flexfuel".

Table des matières

Résumé exécutif	2
1. Un objectif de 120 gCO ₂ /km en 2012 applicable aux véhicules seuls	4
2. Des objectifs à long terme de 80 g/km en 2020 et 60 g/km en 2025.....	4
3. Des pénalités rigoureuses	5
4. Opposition à un système de catégories basé sur le poids des véhicules.....	5
5. Opposition à des incitants spécifiques pour les véhicules “flexfuel”	5
6. En guise de conclusion	6

1. Un objectif de 120 gCO₂/km en 2012 applicable aux véhicules seuls

L'objectif de 120 g/km en 2012 devrait être atteint **uniquement via l'amélioration de l'efficacité énergétique** des véhicules, sans prendre en compte les mesures additionnelles. Celles-ci (rendement énergétique des systèmes de climatisation, systèmes de surveillance de pression des pneus, indicateurs de changement de vitesse, ...) doivent être considérées comme autant d'améliorations supplémentaires, permettant de dépasser les résultats atteints au niveau des véhicules.

L'objectif de 120 gCO₂/km a été proposé pour la première fois au Conseil européen des Ministres des Transports en 1994. Il a été avalisé par la Commission, le Conseil et le Parlement en 1995 et 1996, avec un horizon de temps initial fixé à 2005. Cet objectif a toujours été entendu comme devant être réalisée par l'industrie automobile seule, à travers des innovations ou des adaptations techniques appliquées aux véhicules. L'horizon de temps a déjà été reporté deux fois, d'abord en 2010 puis en 2012. Un autre report serait politiquement irresponsable.

La valeur actuelle de 160 g/km peut réalistement être ramenée à 120 g/km en 2012. Pour la plupart des véhicules, un nombre restreint d'adaptations technologiques simples suffit pour réaliser des réductions d'émissions de l'ordre de 20 à 30% - et ceci tout en conservant les autres spécifications, telles la vitesse maximale et l'accélération. La recherche récente montre que si tous les véhicules du marché intégraient les meilleures technologies actuelles (celles des versions les plus efficaces pour un segment donné), les émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs baisseraient de 20 à 25%. Ceci sans même diminuer la taille des moteurs (downsizing), sans introduire de motorisations hybrides ou d'autres sauts technologiques¹.

En matière de lutte contre les changements climatiques, l'objectif « 120 » est l'un des plus anciens, des plus médiatisés, des plus aisés à atteindre. Sa réalisation serait bénéfique à quasi toutes les parties prenantes. Accepter un troisième report, après avoir déjà accordé 18 années à l'industrie automobile, serait politiquement inexplicable.

2. Des objectifs à long terme de 80 g/km en 2020 et 60 g/km en 2025

¹ Voir à ce propos la King Review of low-carbon cars – Part I: the potential for CO₂ reductions - http://www.hm-treasury.gov.uk/media/9/5/pbr_csr07_king840.pdf

L'innovation en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique des voitures ne doit pas s'arrêter en 2012. Des objectifs à plus long terme pour 2020 et 2025 sont indispensables pour envoyer aux constructeurs automobiles un signal clair sur le long terme.

Les objectifs de 80 g/km en 2020 et de 60 g/km en 2025 sont en cohérence avec les scénarios européens de réduction des émissions de CO₂ de 30% en 2020 et de 60 à 80 % en 2050. La poursuite de tels objectifs est de nature à permettre des percées technologiques en matière de systèmes de propulsion alternatifs au moteur à combustion interne.

3. Des pénalités rigoureuses

Afin d'assurer le respect des objectifs, il est nécessaire de mettre en place un système de pénalités fortement dissuasif en cas de non-respect. Les pénalités devraient être suffisamment élevées pour que les constructeurs automobiles s'attachent réellement à atteindre les objectifs au lieu de se contenter de payer des « dédommagements » pour leur non respect. Elles devraient pour ce faire être fixées à un niveau par gramme de dépassement qui soit supérieur aux estimations les plus hautes de coûts de réduction. Des pénalités de l'ordre de 150 euros par g/km de dépassement et par voiture vendue devraient être suffisantes pour éviter le biais d'un « engagement par paiement de pénalités ».

4. Opposition à un système de catégories basé sur le poids des véhicules

L'objectif européen devrait se traduire par une moyenne standard pour toutes les voitures neuves vendues une année donnée, sans distinction entre différentes classes de véhicules. Si cependant un système de différenciation devait être mis en place pour prendre en compte l'usage des véhicules, il devrait l'être sur base de leur « empreinte » (surface définie par les points de contact des quatre roues, soit voie multipliée par empattement), et non sur base de leur poids.

L'utilisation du poids comme paramètre de classification dissuaderait l'industrie de développer des véhicules plus petits, ce qui constitue pourtant une voie peu coûteuse et efficace de réduction des émissions de CO₂ (et, par ailleurs, de diminution du nombre et de la gravité des accidents de la circulation). Définir des standards CO₂ sur base de l'empreinte de la voiture constitue la meilleure alternative, c'est du reste l'option retenue dans le cas des standards de consommation pour les utilitaires légers aux USA.

5. Opposition à des incitants spécifiques pour les véhicules "flexfuel"

Les véhicules « flexfuels » (qui peuvent rouler aux agrocarburants) ne sont pas par nature plus respectueux de l'environnement. Ils ne devraient donc pas recevoir de soutien spécifique. Ceci risquerait d'entraîner certains constructeurs sur la voie de la production de voitures qui roulent aux biocarburants comme alternative à la voie des innovations technologiques pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules.

6. En guise de conclusion

Au printemps de cette année, le Parlement européen a demandé un renforcement de l'objectif européen à 30% de gaz à effet de serre en moins. En supportant la demande ci-haut, la position du Parlement aiderait à envoyer un signal fort à la fois à la Commission et aux négociateurs qui siégeront à la conférence de Bali.