

Téléchargement 03 10 2018

Normes d'émissions de CO₂ des voitures : «Un enjeu crucial pour le climat et la santé»

Par [Coralie Schaub](#) — 02 10 2018

Alors que les Etats membres de l'UE finalisent leur position sur les normes d'émissions de CO₂ des voitures, qui doivent s'appliquer à partir de 2020, Agathe Bounfour, de l'ONG Réseau Action Climat (RAC)-France, s'inquiète d'un manque d'ambition sur ce sujet majeur.

- Normes d'émissions de CO₂ des voitures : «Un enjeu crucial pour le climat et la santé»

Les futures normes européennes sur les émissions de CO₂ des voitures, qui s'appliqueront à l'industrie automobile pour la période 2020-2030, seront-elles ambitieuses ? Permettront-elles aux Etats membres de respecter l'accord de Paris sur le climat de 2015 ? Tandis que les derniers arbitrages sont finalisés ces jours-ci avant un Conseil des ministres de l'environnement, le 9 octobre, rien n'est acquis, s'inquiète Agathe Bounfour, responsable Transports Europe au Réseau action climat France. Pourtant, l'enjeu est crucial.

En quoi les négociations actuelles sur les futures normes européennes sur les émissions de CO₂ des voitures sont-elles importantes ?

Ces négociations sont cruciales, [car le transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre](#) en Europe. Or 70% de ces émissions sont issues du transport routier. Il s'agit de faire baisser les émissions de CO₂, mais cet enjeu est aussi très lié à d'autres enjeux de santé, relatifs à la pollution atmosphérique, qui reste [la troisième cause de mortalité en France](#). Un récent rapport de la Cour des comptes montre qu'il s'agit du plus grand risque environnemental pour la santé des Européens et que ce risque est largement sous-estimé par les autorités. En fait, les émissions de polluants (particules fines et NOx) et de CO₂ sont très liées, car les véhicules les plus émetteurs de CO₂ et les plus polluants sont généralement les mêmes. Donc toute norme qui aura un impact sur l'évolution des émissions de CO₂ du marché automobile aura aussi un impact sur les polluants.

Par ailleurs, ce texte sur les émissions de CO₂ des voitures, qui doit être adopté avant les élections européennes de mai 2019, est un des textes clés qui permettra de juger si la France et l'Europe vont pouvoir atteindre leurs objectifs climatiques, fixés en 2015 par l'accord de Paris sur le climat. Les principales législations sectorielles vont permettre de voir si on est concrètement sur la bonne route, au-delà des objectifs généraux qu'on se fixe dans quinze, vingt ou trente ans. Et si on n'adopte pas une réglementation forte sur le transport, il faudra faire des efforts drastiques et disproportionnés sur d'autres secteurs comme le bâtiment ou l'agriculture. Sachant qu'en plus de fixer des normes

ambitieuses, il faudra aussi les faire respecter : il existe encore un écart de plus 40% entre les mesures lors des tests d'homologation et en condition réelle de conduite.

Ce qui est proposé aujourd'hui par la Commission européenne, le Parlement et les Etats membres vous semble-t-il suffisant ?

Non, pas du tout. Pour l'instant, les propositions mises sur la table ne respectent absolument pas les objectifs fixés en 2015 à Paris. Ni même ceux qui avaient été fixés par l'Union européenne avant même l'accord de Paris. La Commission a proposé une baisse de 15% des émissions de CO₂ d'ici 2025 et de 30% en 2030. C'est décevant, car pour respecter l'accord de Paris, il faudrait viser une baisse de 30 à 35% des émissions des véhicules légers d'ici 2025 et de 70% d'ici 2030. Sachant que cela ne s'appliquera qu'aux véhicules neufs qui seront mis sur le marché à partir de 2020. Cela veut dire qu'il faut fixer une trajectoire pour vraiment engager la transition du secteur automobile.

Il y a beaucoup de travail à faire sur le design, concevoir des véhicules plus efficaces et surtout plus légers, développer des motorisations alternatives, et surtout fixer un cap pour la sortie des énergies fossiles, diesel et essence, ce que [Nicolas Hulot a tenté de faire](#) au niveau français. Lors du dernier Conseil des ministres de l'environnement, en juin, 19 pays, dont la France, les Pays-Bas, le Danemark, la Finlande ou le Luxembourg, ont appelé à fortement relever l'ambition de cette réglementation proposée par la Commission. L'Allemagne, elle, vient de donner des indications sur sa position. Sans surprise, elle reste sur la ligne très conservatrice de la Commission, car elle a une grosse industrie automobile, qui pèse fortement.

Et la France ?

Elle a un rôle central à jouer dans ces négociations. Si elle décide de soutenir les Etats «progressistes», on pourrait avoir un texte vraiment plus ambitieux. Mais la position finale de la France se fait toujours attendre. Pour l'instant, elle est un peu ambivalente. Nous appelons à ce que cette position ne recule pas par rapport à ce qu'elle était en juin et surtout qu'elle se renforce sur certains aspects. Par exemple, en juin, il restait un flou sur les objectifs de court terme, Nicolas Hulot n'avait pas présenté de chiffres pour 2025. La France a fait inscrire dans le texte qu'il fallait revoir les objectifs après 2030 pour qu'ils soient compatibles avec l'accord de Paris, mais elle a du mal à agir concrètement à court et moyen terme, dès maintenant, à donner un signal.

En juin, l'ancien ministre de la Transition écologique avait soutenu l'idée d'instaurer un test des émissions en conditions réelles de conduite, c'est très important pour résorber cet écart de plus de 40% entre les tests et la réalité. Il avait aussi soutenu l'idée d'un malus. Pour l'instant, les constructeurs qui mettent sur le marché des véhicules électriques ont un bonus sur leurs objectifs de CO₂, ils doivent faire moins d'efforts sur leurs véhicules dits conventionnels, diesel ou essence. Mais il n'existe pas aujourd'hui de volet contraignant. Cela veut dire qu'un constructeur qui ferait moins bien ne serait pas pénalisé. La France portait jusqu'ici la mise en place d'un tel malus. Or, il y a aujourd'hui un gros doute sur le fait que ce malus reste dans la position française. Il faut vraiment qu'elle reste forte.

L'industrie automobile fait-elle pression sur l'exécutif ?

Il est certain que l'industrie a un rôle très important dans la réglementation automobile, c'est un des secteurs les plus représentés en termes de lobbying à Bruxelles. En France et ailleurs, les normes qui sont imposées aux constructeurs sont fixées en fonction de ce qui est acceptable par l'industrie. Nous

constatons que les arbitrages qui filtrent, pour l'instant, sont plutôt favorables à la position un peu conservatrice de l'industrie qu'aux engagements climatiques.

Emmanuel Macron dînait lundi avec les représentants de l'industrie automobile. Cela vous choque ?

Cela symbolise peut-être le fait que les normes sont plus ou moins élaborées de manière conjointe avec l'industrie en fonction de ce qu'elle juge acceptable. Mais le point important, c'est qu'Emmanuel Macron a précisé qu'il invitait les constructeurs pour exposer sa vision du secteur automobile. Donc pour nous, la question est de savoir si le gouvernement a une vision qui puisse s'abstraire des pressions de court terme pour faire baisser les émissions de CO₂, ou une vision de transition de l'industrie qui soit compatible avec nos engagements climatiques. C'est très important. Car l'industrie est porteuse d'une vision très techno-centrée, il y a beaucoup de débats pour savoir si l'électrique va remplacer le diesel, etc. Mais il faut réfléchir à l'ensemble des enjeux, pas seulement technologiques.

Surtout, on ne pourra pas transformer l'ensemble de la flotte actuellement diesel/essence en électrique. Pour atteindre nos objectifs climatiques, il faudra des contraintes en termes de réduction des flottes, de changement des usages automobiles (favoriser les usages partagés, développer des solutions de transports collectifs, réduire la place de la voiture en ville...). Un des gros leviers est de faire drastiquement baisser le poids des véhicules, car il impacte directement les émissions de CO₂. Or la tendance sur le marché est plutôt à l'augmentation du segment «SUV» (4x4), qui a crû de plus de 26% en 2016. Le gouvernement pourra-t-il porter une vision pour le secteur qui ne soit pas totalement techno-centrée et qui tienne compte du fait qu'on ne pourra plus vendre les mêmes voitures dans les mêmes volumes, qu'il faudra changer les usages ? Surtout, saura-t-il la rendre acceptable par l'industrie ? La question est là.

Les différents acteurs du secteur français sont-ils sur la même ligne ou certains font-ils davantage d'efforts que d'autres ? Le PDG de PSA, Carlos Tavares, vient d'annoncer un plan d'électrification-hybridation de toute sa gamme... Cela vous paraît à la hauteur des enjeux ?

Notre rôle n'est pas de distribuer des bons ou des mauvais points entre les constructeurs. Par contre, on peut dire de manière générale qu'il y a un gros décalage entre les annonces qui sont faites et la réalité des évolutions de marché. J'ai rappelé l'énorme croissance du segment SUV. Un des facteurs qui a contribué à ce que les émissions du secteur des transports continuent d'augmenter, c'est que le segment des véhicules de petite taille a perdu des parts de marché alors que ce sont des véhicules moins polluants. Par ailleurs, il y a beaucoup d'annonces sur des plans d'électrification des flottes, mais il faut aussi garder en tête les émissions liées à la fabrication des véhicules, sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Des récents chiffres de l'ONG Transport et Environnement montrent que seul 1,5% du budget marketing des cinq plus gros constructeurs européens est alloué au secteur électrique et hybride. Et la Chine investit sept fois plus que l'Europe dans la production de véhicules électriques. Ceci dit, certains constructeurs sont exemplaires, comme Volvo, qui a fixé une date pour la sortie des motorisations conventionnelles diesel/essence. Si des constructeurs français faisaient des annonces en ce sens, ce serait bienvenu.

[Coralie Schaub](#)