

Contexte

Les véhicules émettent un huitième¹ du total des émissions de CO₂ de l'Europe. La quantité des émissions de CO₂ rejetées est directement liée à la quantité de carburant que les véhicules brûlent. Des véhicules peu émetteurs sont donc des véhicules plus efficaces en énergie et plus économes à l'utilisation. L'union européenne fixe des objectifs d'émissions pour les véhicules neufs à 130gCO₂/Km pour 2015 et de 95gCO₂/km pour 2021². Ce briefing constitue la première partie du rapport annuel du rapport de Transport and Environment 'How clean are Europe's cars 2014'. L'analyse est fondée sur les données officielles de l'Agence européenne de l'environnement³ et porte sur les progrès effectués par les constructeurs automobiles en 2013.

Où en sont les constructeurs dans l'ensemble?

En 2013, la moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs (mesurés par les tests officiels) était de 127g/km, soit une réduction de 4% par rapport à 2012. En moyenne, l'objectif de 2015 est atteint avec deux ans d'avance. Ces résultats contredisent les déclarations des industriels selon lesquelles un objectif de 130gCO₂ /km pour les véhicules neufs, comme la Commission européenne le proposait, n'était pas faisable.⁴

Depuis que la réglementation a été adoptée en 2008, le taux de réduction annuel a été de 3,7%, contre 1,4% seulement pendant la période de 2001 à 2008, ne permettant pas alors aux constructeurs de respecter leurs engagements volontaires. Sans l'introduction de cette réglementation, le niveau d'émission de 2013 n'aurait pas été atteint avant 2021⁵.

Où en sont les différents constructeurs automobiles en 2013?

Les performances 2013 des différents constructeurs automobiles figurent sur ce schéma :

1 European Environment Agency, 2011, Transport sector contribution to total GHG emissions, 2009

2 L'objectif de 95gCO₂/km, initialement prévu pour 2020, s'appliquera à 95% des véhicules en 2020 et ne deviendra contraignant pour 100% des véhicules neufs vendus en Union Européenne qu'au 1er janvier 2021.

3 <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-6/monitoring-of-co2-emissions-from-1>

4 <http://www.rac-f.org/Marre-de-vous-faire-enfumer>

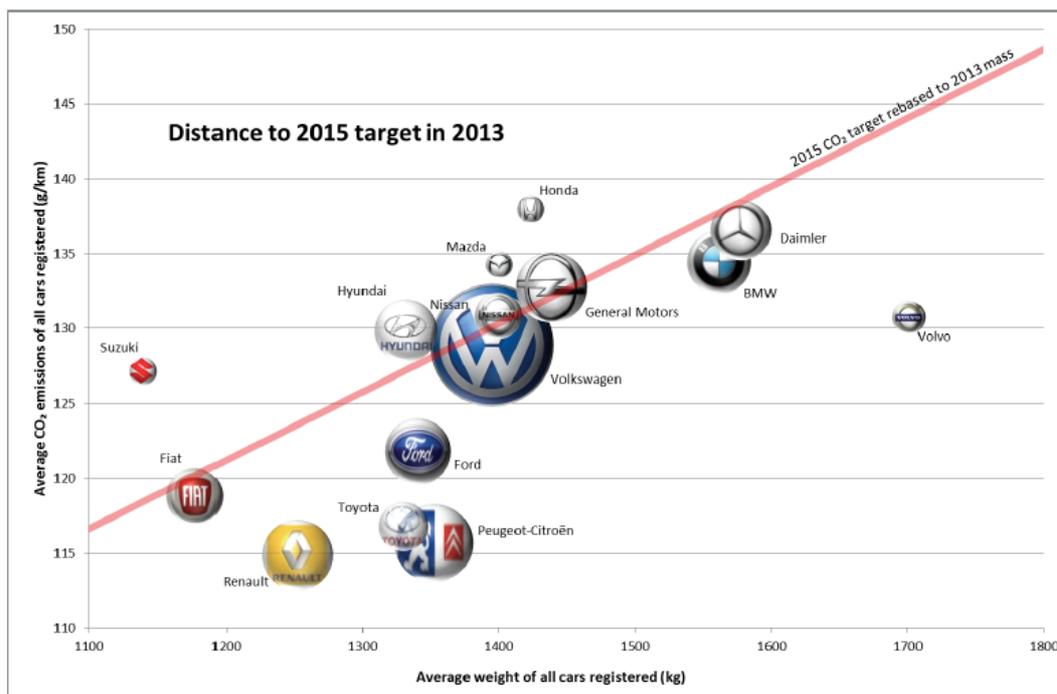
5 On suppose ici que les constructeurs réduiraient leurs émissions de 1,4% par an, comme pendant les Accords volontaires.

	2013 CO ₂ Ranking	Average CO ₂ 2013	Average CO ₂ 2012		Improvement Ranking	2012-13 % change
1	Renault	114.9	124.6	1	Volvo	-8.0%
2	Peugeot-Citroën	115.7	122.0	2	Renault	-7.8%
3	Toyota	116.8	122.0	3	Ford	-5.3%
4	Fiat	118.8	118.2	4	Mazda	-5.3%
5	Ford	121.8	128.7	5	Peugeot-Citroën	-5.2%
6	Suzuki	127.2	130.7	6	Nissan	-4.7%
7	Volkswagen	128.9	134.8	7	Daimler	-4.6%
8	Hyundai	129.8	131.0	8	Volkswagen	-4.4%
9	Volvo	130.8	142.1	9	Toyota	-4.3%
10	Nissan	130.9	137.3	10	Honda	-3.3%
11	General Motors	132.8	134.6	11	BMW	-3.0%
12	Mazda	134.3	141.8	12	Suzuki	-2.7%
13	BMW	134.4	138.6	13	General Motors	-1.3%
14	Daimler	136.6	143.2	14	Hyundai	-0.9%
15	Honda	138.0	142.7	15	Fiat	0.5%
	All Manufacturers	127.0	132.2		All Manufacturers	-4.0%

En 2013, Renault a devancé Fiat pour devenir le producteur des véhicules les plus économes en carburant et les moins émetteurs de CO₂ vendus en Europe en moyenne. Les émissions de Fiat ont augmenté de 0,5% alors que celles de Renault ont diminué de 7,8%. La réduction annuelle la plus importante a été réalisée par Volvo (8%).

Comment les constructeurs se situent-ils par rapport aux objectifs 2015 ?

Toutes les grandes marques se rapprochent de leurs objectifs 2015. Cette progression n'est pas surprenante, l'objectif ayant été fixé à un niveau tout à fait atteignable. L'objectif de chaque constructeur dépend du poids de ses véhicules vendus (voir la courbe des objectifs ci-dessous.) La taille du logo représente le nombre de véhicules vendus en 2013. Les marques situées en-dessous de la ligne ont déjà atteint leurs objectifs 2015. Seules 6 marques ne l'ont pas encore atteint : General Motors, Honda, Hyundai, Mazda, Nissan et Suzuki.

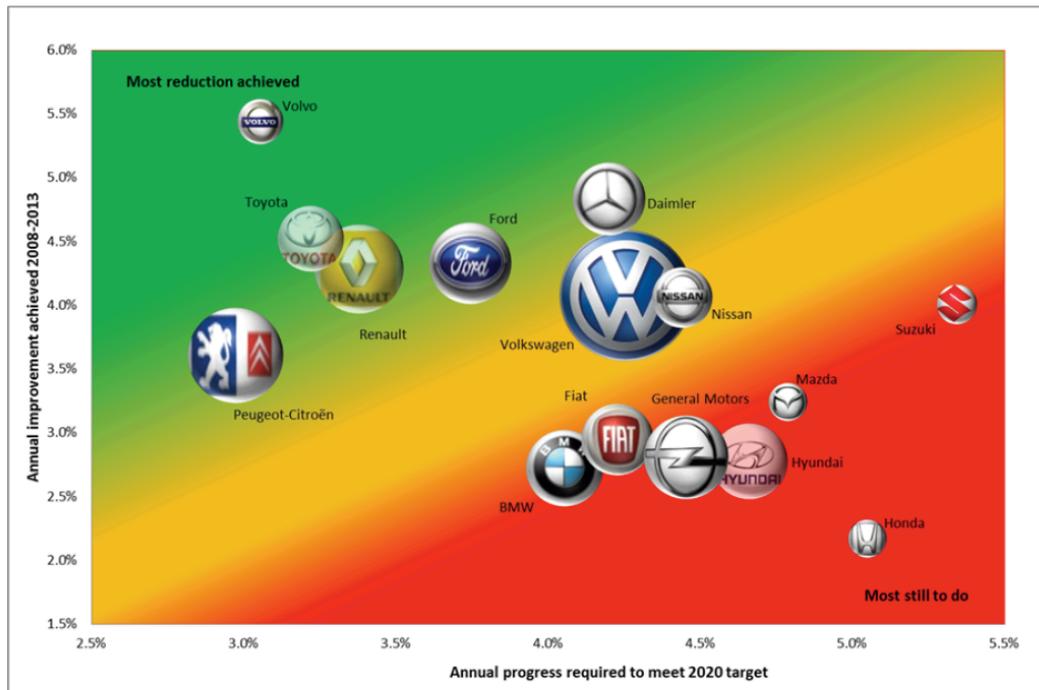


L'objectif 2015 est échelonné dans le temps de sorte que 75% des véhicules doivent d'ores et déjà respecter l'objectif de 130gCO₂/KM en 2013 pour éviter les sanctions. Aucun constructeur majeur n'a raté son objectif.

Comment les constructeurs progressent vers leurs objectifs 2021?

L'objectif de 95gCO₂/km pour 2021 est plus ambitieux pour les constructeurs : le graphique page suivante illustre les efforts restants à parcourir. Il compare également les progrès effectués par chaque constructeur ces 6 dernières années au rythme annuel de progression nécessaire pour atteindre les objectifs de 2021. Les marques situées dans le coin gauche du graphique ont fait le plus de progrès par rapport à l'objectif de 2021 et sont donc en mesure de ralentir leurs efforts tout en atteignant leurs objectifs ; tandis que les marques situées sur la droite doivent redoubler d'efforts pour les atteindre. Ces résultats sont cohérents avec le rapport 2013 de T&E. Considérant les taux annuels de réduction de leurs émissions de ces 6 dernières années, les constructeurs pourraient atteindre leurs objectifs 2021 :

- *En avance*: Volvo, Toyota (2018); Peugeot-Citroën, Renault, Ford and Daimler (2020);
- *À l'heure*: VW and Nissan (2021);
- *En retard*: Fiat (2022); Suzuki (2023); BMW, General Motors (2024); Hyundai, Mazda (2025); Honda (2027).



Cependant, la performance passée ne détermine pas la performance future d'un constructeur et le niveau des amendes est dissuasif (95€ par gramme/km par véhicule) pour les constructeurs. En outre, les constructeurs peuvent se regrouper de façon à cumuler les marques et se faciliter la tâche. Enfin, les chiffres n'incluent pas ici les flexibilités prévues par la réglementation (les super-crédits par exemple) et peuvent donc être considérés comme des « résultats prudents ». L'analyse montre néanmoins que certains constructeurs doivent accélérer significativement leurs taux de réduction par rapport aux progrès effectués afin d'atteindre leurs objectifs.

Les différences entre constructeurs automobiles laissent penser que certaines stratégies sont plus efficaces que d'autres pour atteindre leurs objectifs, quelque soit la taille des véhicules.

Les objectifs par constructeur sont fixés en fonction du poids moyen des véhicules vendus pour ne pas peser davantage sur certaines parts de marché ou certaines marques.

L'analyse révèle quelques situations contrastées :

- Les constructeurs haut-de-gamme sont généralement en bonne voie (Volvo et Daimler) mais BMW est à la traîne,
- Les constructeurs classiques (Renault Ford et PSA) sont en bonne voie également, sauf Honda,
- La plupart des constructeurs européens sont mieux placées que leurs concurrents américains (General Motors) ou japonais (Honda, Mazda, Hyundai).

Alors que l'efficacité énergétique devient un facteur de plus en plus déterminant dans l'achat d'un véhicule, la majorité des constructeurs européens sont en bonne position comparée à leurs concurrents étrangers, à l'exception de Fiat et BMW qui ont effectué peu de progrès depuis la proposition de législation en 2008.

Les données sont-elles fiables et fidèles à la réalité des émissions?

Non. En 2013, un rapport de T&E mettait en exergue l'écart grandissant entre la consommation énergétique mesurée lors des tests d'homologation et les dépenses

énergétiques constatées par les automobilistes sur la route. Mind the Gap !⁶ a recensé un nombre important de preuves montrant que cet écart avait atteint 23% et se creusait au fil des années. Il souligne que les principales raisons sont :

- Le test en vigueur n'est pas rigoureux et alors que la pression s'accroît sur les constructeurs pour qu'ils réduisent leurs émissions, les constructeurs font preuve d'imagination pour exploiter les lacunes du test et ainsi, optimiser leurs résultats
- Certaines nouvelles technologies, comme le système de stop and start donne des résultats très favorables sur le cycle de test actuel, mais ces bénéfices ne se retrouvent pas sur les routes.
- Une panoplie de plus en plus fournie d'équipements électroniques et électriques (le plus connu étant la climatisation) induisent, en puisant dans la batterie du véhicule, une consommation de carburant plus importante, mais celle-ci n'est pas mesurée lors des procédures de test.

En 2013, ICCT a publié des données supplémentaires⁷ montrant qu'en 2001 l'excès de consommation de carburant par rapport aux résultats des tests se situait entre 4 et 10%. Depuis, l'écart s'est creusé pour atteindre en 2011, au moins 15% pour tous les constructeurs et même 25% pour BMW, Daimler et General Motors.

Ces écarts signifient qu'une partie des économies mesurées lors des tests étant exagérée, les acheteurs n'obtiennent pas tous les bénéfices annoncés et les réductions d'émissions de gaz à effet de serre ne sont pas véritablement réalisées.

La Commission doit introduire le nouveau test en 2017. Il est essentiel que les Etats membres soutiennent une introduction rapide de ce test afin de mettre fin aux abus du système actuel et d'offrir des informations fiables aux consommateurs.

Existe-t-il un objectif pour la période post-2020?

Le Parlement européen a soutenu un objectif pour 2025 de 68 à 78gCO₂/km, que la Commission européenne a pour devoir d'étudier. En avril, la Commissaire européenne pour le climat Hedegaard a annoncé au Parlement européen qu'elle lancerait une consultation en mai. Cependant, la consultation n'a pas eu lieu car le président de la commission Barroso craint de se mettre à dos certains pays constructeurs comme l'Allemagne... si les constructeurs automobiles continuent à réduire leurs émissions au même rythme qu'actuellement, leurs émissions atteindront 77gCO₂/km en 2025. La trajectoire *business as usual* suffirait nous amène à l'objectif proposé par le Parlement européen.

Comment T&E a compilé les données?

Les données sont basées sur les ventes et les informations CO₂ proviennent de la base de données de l'Agence européenne de l'environnement utilisée par la commission européenne pour son « mécanisme officiel de monitoring » des émissions de CO₂ des voitures. Les données sont provisoires en attendant d'être vérifiées par les constructeurs. Cependant, en 2012, ces données coïncidaient largement. Les données provisoires sont donc considérées comme très fiables. En revanche, elles ne tiennent pas compte des flexibilités prévues par la réglementation comme les super crédits et les éco-innovations, ni les crédits pour les biocarburants. Les données des constructeurs sont donc plutôt prudentes.

⁶ Mind the Gap! Why official car fuel economy figures don't match up to reality, March 2013

⁷ From laboratory to road: a comparison of official and 'real-world' fuel consumption and CO₂ values for cars in Europe and the United States, ICCT, May 2013

Plus d'informations

Greg Archer, Clean Vehicles Programme Manager; Transport & Environment;

greg@transportenvironment.org

Office +32 2 893 0849

M (BE) +32 490 400447

M (UK) +44 7970371224