

Normes de CO₂ des voitures et utilitaires

Les députés européens doivent maintenir l'objectif de réduction de 100 % des émissions de CO₂ en 2035 et stimuler l'offre de voitures et d'utilitaires électriques dans les années 2020.

Un an après l'adoption de nouvelles lois sur climat par la Commission européenne dans le cadre du paquet législatif « Fit for 55 », la balle est désormais dans le camp du Parlement européen (PE). Ce briefing examine ce qui est en jeu pour le Pacte vert européen et les ambitions climatiques de l'Europe, alors que le PE vote pour adopter les propositions clés de Fit for 55. Ce bref exposé se penche sur les enjeux de la révision des normes de CO₂ pour les voitures et les utilitaires.

Contexte

Suite à l'entrée en vigueur des normes européennes 2020-2021 en matière de CO₂ pour les voitures (le principal outil de décarbonation des voitures en Europe), les voitures électriques (VE) ont pénétré le marché de masse beaucoup plus rapidement que prévu, atteignant 18 % des nouvelles ventes l'année dernière. L'objectif d'une mobilité 100 % neutre en émissions est désormais à portée de main et, pour que l'Europe puisse atteindre les objectifs du Green Deal, il doit devenir l'objectif ultime de la nouvelle réglementation sur le CO₂ des voitures et des utilitaires.

Une [étude](#) de l'an passé montre également que si la production de voitures et d'utilitaires électriques poursuit sa croissance, par le biais d'objectifs plus élevés au cours des années 2020, les VE devraient être moins chers à l'achat que les modèles à essence équivalents d'ici 2026. En effet, les coûts élevés du métal des batteries retardent cette évolution de quelques années mais ne modifient pas la tendance.

Selon la [proposition](#) de la Commission européenne (CE), les constructeurs automobiles devront réduire les émissions de CO₂ nuisibles au

climat de leurs voitures neuves de 55 % à partir de 2030 (50 % pour les utilitaires), avant d'atteindre les 100 % à compter de 2035.

Malheureusement, la Commission n'a proposé d'augmenter les objectifs qu'à partir de 2030, laissant intact le faible objectif actuel de réduction des émissions de CO₂ de 15 % pour 2025. Ainsi, les constructeurs automobiles peuvent se permettre d'économiser leurs efforts d'ici 2030, ce qui risque de freiner l'élan récent qu'ont connu les VE. On peut donc s'attendre à une hausse des prix de détail des VE, à une installation ralentie des infrastructures de recharge et à un approvisionnement hors de l'Europe si l'offre nationale – étroitement liée aux normes en matière d'émissions de CO₂ des voitures – est insuffisante.

Au Parlement européen, les députés peinent à s'entendre sur les changements qu'il faut apporter à la proposition. Certains d'entre eux ont déposé des amendements visant à accélérer le rythme des réductions de CO₂ par l'établissement d'objectifs plus élevés pour 2025, 2027 et 2030, certains proposant même d'avancer l'objectif de 100 % à 2030. Cependant, d'autres parlementaires se prononcent en faveur d'objectifs moindres – en

deçà même des chiffres de la Commission. Ils vont jusqu'à demander la diminution, voire la suppression de l'objectif de 100 % en 2035. Certains députés ont également proposé de modifier le champ d'application du règlement pour permettre aux constructeurs automobiles de se conformer à leurs objectifs en achetant des crédits pour les carburants synthétiques et biologiques.

Quel est l'enjeu du vote du Parlement européen?

Faire le tri

T&E soutient les amendements déposés par les députés européens qui mènent les négociations pour les groupes Renew Europe (libéral) et S&D (centre-gauche) au sein de la commission principale de l'environnement (ENVI) du Parlement. Les amendements proposés par le rapporteur Jan Huitema (Renew) et par Sara Cerdas (S&D) augmenteraient les objectifs de réduction de CO₂ pour 2025 (à 25 % pour les voitures et à 20 % pour les utilitaires) et 2030 (75 % pour les voitures et 70 % pour les utilitaires), tout en établissant un objectif intermédiaire supplémentaire en 2027 (45 % pour les voitures et 40 % pour les utilitaires).

Ces objectifs renforcés, s'ils sont adoptés, garantiront la poursuite de l'augmentation du nombre de voitures et d'utilitaires neutres en émissions dans les années 2020, ce qui permettra de profiter des avantages en matière de climat et de pollution atmosphérique découlant du remplacement plus rapide des véhicules polluants et de faire en sorte que l'Europe soit sur la bonne voie pour atteindre un taux d'émissions nul en

2035. Des objectifs plus ambitieux dans les années 2020 contribueront également à faire baisser le coût de fabrication d'un VE, de sorte qu'il sera moins cher à l'achat qu'une voiture ou un utilitaire à essence au milieu des années 2020.

T&E soutient également les amendements qui mettraient fin à l'octroi de crédits aux constructeurs automobiles pour la vente de véhicules à émissions nulles ou faibles (selon la norme dite ZLEV) dès 2025. Les constructeurs automobiles doivent commencer par vendre des VE pour atteindre leurs objectifs et, si le système de référence est maintenu, les constructeurs automobiles peuvent utiliser ces crédits pour diluer de 5 % supplémentaires l'objectif déjà faible de 15 % de CO₂.

Cependant, T&E appelle les décideurs politiques à rejeter les amendements qui offriraient une échappatoire aux carburants synthétiques et biologiques. Le système de crédits proposé permettrait aux constructeurs automobiles de se conformer à leurs objectifs en matière de CO₂ en achetant des crédits à l'industrie pétrolière et gazière pour les « e-carburants » synthétiques, qui sont similaires à l'essence et au diesel fossiles en matière de composition chimique, ce qui retarderait la transition vers les véhicules électriques. Comme il n'y a aucun moyen de garantir que ces voitures seront alimentées au carburant électrique, beaucoup plus cher et inefficace, plutôt que de carburant fossile, tout au long de leur vie, ces amendements introduiraient une faille importante dans le règlement.

Comment améliorer les propositions ?

Les propositions de la Commission européenne correspondent à une ambition située sur le long terme, mais elles manquent de vigueur en ce qui concerne la réduction du CO₂ d'ici 2030. Étant donné qu'il est impératif pour l'Europe de réduire sa dépendance au pétrole, les décideurs politiques de l'UE doivent renforcer leurs objectifs de

Fit for 55 : Votes au Parlement Européen

réduction du CO₂ en 2025 et en 2030, et introduire un objectif intermédiaire en 2027. C'est ainsi que l'on pourra économiser plus d'un demi-milliard de

barils de pétrole d'ici 2030, et garantir que [l'Europe atteigne](#) un objectif climatique ambitieux dans l'ensemble de son économie en 2030.

Prochaines étapes pour atteindre les objectifs climatiques européens

La portée du Pacte vert européen sera déterminée au cours des prochaines semaines, lorsque le processus du paquet législatif « Fit for 55 » passera au vote en plénière au Parlement, puis aux négociations tripartites avec le Conseil. À chacune de ces étapes, l'ambition de l'Europe de décarboner les transports pourrait être renforcée ou affaiblie. Il est essentiel que les décideurs politiques maintiennent des niveaux d'ambition élevés et empêchent un affaiblissement du « Fit for 55 ».

En ce qui concerne les normes de CO₂ des voitures et des utilitaires, la prochaine étape est le vote en plénière du Parlement européen au cours de la semaine du 6 juin, et les négociations tripartites devraient commencer peu après la conclusion d'un accord par les gouvernements nationaux lors du Conseil Environnement du 28 juin.

Commentaire de T&E

« Les voitures et les utilitaires sont responsables de 15 % de toutes les émissions européennes à l'origine du réchauffement climatique. Ils sont également la principale source de pollution par le dioxyde d'azote toxique, qui provoque la mort prématurée de plus de 40 000 Européens chaque année. Grâce à la révision des normes européennes en matière d'émissions de CO₂ des voitures et des utilitaires, les décideurs politiques ont le pouvoir de décider quand et à quelle vitesse l'UE parviendra à un transport routier neutre en émissions. »

Les voitures électriques ne consomment pas de pétrole et constituent donc une mesure structurelle essentielle pour défaire l'Europe de sa dépendance au pétrole. Parallèlement à la réduction des trajets en voiture individuelle et à l'établissement d'un système de mobilité plus efficace et partagé, l'électrification est l'une des solutions clés pour parvenir à un transport routier neutre en émissions. »

Alex Keynes, responsable des véhicules propres