



CANOPEA

DOSSIER

VOITURES ET CO₂ : UNE DÉFAITE EUROPÉENNE

PIERRE COURBE



OCTOBRE 2024

VOITURES ET CO₂ : UNE DÉFAITE EUROPÉENNE

PIERRE COURBE



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
1 - LE PÉCHÉ ORIGINEL DES ENGAGEMENTS VOLONTAIRES	9
2 - 2007 À 2014 : L'ÉPOQUE DES RENONCEMENTS	13
2.1 UN PREMIER OBJECTIF CONTRAIGNANT.....	14
2.2 DES FAIBLESSES CONFIRMÉES.....	20
3 - 2015 À 2019 : LES ANNÉES D'ÉGAREMENT	25
3.1 CHANGEMENT DE CYCLE.....	26
3.2 LE RÈGLEMENT (UE) 2019/631: MISE EN BOUCHE.....	30
3.3 LE PLAT DE RÉSISTANCE DU RÈGLEMENT.....	31
3.4 PETIT COUP D'ŒIL DANS LE RÉTROVISEUR.....	33
4 - 2020 À 2023 : UNE PÉRIODE D'ÉVITEMENTS	37
4.1 LES LIGNES DE FORCE (OU DE FAIBLESSE) DE LA PROPOSITION.....	39
4.2 IN FINE, LES SUJETS QUI FÂCHENT (L'INDUSTRIE) SONT ÉVITÉS.....	42
5 - SYNTHÈSE DES QUATRE VERSIONS DU RÈGLEMENT CO₂	45
5.1 LES DISPOSITIONS AFFAIBLISSANT L'EFFICACITÉ DES RÈGLEMENTS.....	46
5.2 OBJECTIFS, ÉCHÉANCES ET DISPOSITIONS DES QUATRE VERSIONS.....	48
6 - 2024, L'ANNÉE DE L'ENTERREMENT	51
6.1 COLLECTE DES ÉMISSIONS EN CONDITIONS RÉELLES.....	52
6.2 UN GAP À REFERMER.....	52
6.3 SUR LA ROUTE, RIEN N'A CHANGÉ - LA PALME AUX PHEVS.....	54
6.4 UN PROBLÈME DE POIDS.....	57
6.5 LA COMMISSION À PLAT VENTRE.....	58
CONCLUSIONS	61



INTRODUCTION



Le 12 décembre 1995, dans une communication dédiée à sa stratégie de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières¹, la Commission européenne suggérait un objectif de 120 gCO₂/km pour la moyenne des émissions des voitures neuves vendues en 2005. Partant d'une valeur de 186,4 gCO₂/km en 1995², l'objectif proposé par la Commission pouvait être qualifié d'ambitieux – voire très ambitieux.

La communication de la Commission s'inscrivait en quelque sorte dans une logique de continuité par rapport à la résolution sur la puissance et la vitesse des véhicules adoptée en 1991 par la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT). Conscients du fait que « *cet accroissement de la puissance a des effets néfastes sur la sécurité, sur la pollution atmosphérique, sur le niveau sonore, sur la consommation de carburant et sur le respect des limites de vitesse en vigueur* », les Ministres des Transports estimaient « *inacceptable*

une augmentation ininterrompue de la puissance et de la vitesse ». Par ailleurs, « *L'Audition des constructeurs automobiles a mis en lumière que ceux-ci n'étaient pas en mesure de résister aux impératifs de la concurrence et aux pressions du marché en ce domaine et qu'un appui des pouvoirs publics s'avérait par conséquent indispensable.* »³

Depuis lors, tout le monde ou presque adhère à l'objectif de réduire les émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe. En paroles du moins. Domine, chez les constructeurs d'automobiles, le sentiment qu'il est suffisant – et surtout (financièrement) nécessaire ! – de se contenter d'atteindre l'objectif sur papier. En attestent les luttes qu'ils ont menées pour façonner la législation européenne en un sens qui leur soit le moins dommageable possible. Luttés souvent couronnées de succès. C'est l'histoire de ces luttes – et de leurs incidences très concrètes – que nous avons tenté de synthétiser dans ce rapport.

Si l'adoption d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe est souvent présentée comme une « success story », elle est aussi – et peut-être surtout – l'histoire d'une

succession de reculades des autorités (Commission, Parlement et Conseil européens) devant le lobby automobile, l'histoire d'une défaite européenne.

¹ Commission européenne. 1995. *Communication au Conseil et au Parlement européen - Une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant.*

² Commission européenne. 04/10/2000. *Communication de la Commission au Parlement et au Conseil européen - Mise en œuvre de la stratégie communautaire en vue de réduire les émissions de CO₂ des voitures - Premier rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie.*

³ CEMT. 1992. *38^e Rapport Annuel - 1991. Activité de la Conférence. Résolutions du Conseil des Ministres des Transports et Rapports approuvés en 1991.* Paris : OECD Publishing.



1.
**LE PÉCHÉ ORIGINEL
DES ENGAGEMENTS VOLONTAIRES**

L'objectif de 120 gCO₂/km pour la moyenne des émissions des voitures neuves vendues en Europe en 2005 mentionné par la Commission européenne en 1995 fut très froidement accueilli par les constructeurs. À propos de ces derniers, la CEMT évoquait en 1991 leur difficulté à « résister aux impératifs de la concurrence et aux pressions du marché ». Le constat était bien timidement formulé, ce qu'allaient démontrer lesdits constructeurs en mettant tout en œuvre pour maintenir et renforcer le marché, lui confiant la lourde tâche d'induire les réductions d'émissions souhaitées par la Commission. Laquelle se révéla – tout comme le Conseil européen et, dans une moindre mesure, le Parlement – bien incapable de résister aux pressions ... des constructeurs.

Le 05 février 1999, la Commission adoptait sa « *Recommandation concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières* »⁴. Dans les considérants était asséné un premier coup de boutoir contre l'objectif des 120 g en 2005, la Commission postposant l'échéance de cinq ans sans avoir l'air d'y toucher. Elle évoquait en effet une stratégie visant à : « *atteindre un niveau d'émissions de*

CO₂ de 120 g/km en moyenne pour les voitures particulières nouvellement immatriculées d'ici à 2005 et au plus tard en 2010 » (c'est nous qui soulignons).

Le deuxième coup de boutoir était porté dès le premier paragraphe de l'article premier :

« *Les membres de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) devraient s'efforcer, essentiellement grâce à l'introduction de nouvelles technologies et aux changements du marché liés à ces développements, d'atteindre collectivement l'objectif d'un niveau d'émissions de CO₂ de 140 g de CO₂/km [...] d'ici à 2008.* »

Le second paragraphe du même article enfonçait le clou : « *L'ACEA devrait évaluer en 2003 les possibilités de nouvelles réductions de la consommation de carburant, en vue de se rapprocher de l'objectif de 120 g de CO₂/km d'ici à 2012* ». Pour le dire clairement, **l'objectif de 120 g était donc reporté de 7 ans voire au-delà** : il était juste demandé à l'ACEA de « se rapprocher » de l'objectif – sans préciser à quelle distance ...

Cette recommandation de la Commission à l'ACEA scellait en fait un « **engagement volontaire** » des constructeurs à réduire leurs

émissions « tous seuls comme des grands », sans qu'aucune contrainte légale ne vienne entraver la bonne marche du marché. Deux autres recommandations allaient suivre : la 2000/303/CE ciblant les constructeurs coréens (KAMA)⁵ et la 2000/304/CE ciblant les constructeurs japonais (JAMA)⁶ et leur demandant gentiment de bien vouloir tenter d'atteindre 140 gCO₂/km en 2009 (contre 2008 pour l'ACEA).

Notons qu'un doute semblait tout de même exister quant à la parfaite motivation des constructeurs, incitant la Commission à insérer un considérant-issue de secours dans les trois recommandations. Ainsi, pour l'ACEA, la Commission prévoyait de « *présenter une proposition de législation concernant les émissions de CO₂ des voitures particulières au cas où l'ACEA n'atteindrait pas l'objectif du niveau d'émissions de CO₂ prévu pour 2008 dans son engagement ou ne se rapprocherait pas suffisamment de cet objectif (notamment par rapport à la fourchette estimée pour 2003 dans l'engagement) et où la Commission n'aurait pas acquis la certitude que*

l'ACEA ne peut en être tenue responsable. »

⁴ Commission européenne. *Recommandation 1999/125/CE de la Commission du 05 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières.*

⁵ Commission européenne. *Recommandation 2000/303/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (KAMA).*

⁶ Commission européenne. *Recommandation 2000/304/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (JAMA).*



2.

**2007 À 2014 :
L'ÉPOQUE DES RENONCEMENTS**

L'étonnant dans cette affaire est qu'il y eut des personnes pour... s'étonner une fois qu'il fut clair que les objectifs ne seraient pas atteints. La ligne de défense des constructeurs était toute prête : « c'est pas nous, c'est eux ». « Eux » désignait en l'occurrence les consommateurs, présentés comme notoirement avides de voitures fortement émettrices. Vision quelque peu tronquée : le désir compulsif de voitures lourdes, puissantes, suréquipées – donc plus chères (et

accessoirement polluantes) – est, faut-il le préciser, savamment suscitée par le secteur lui-même. C'est effectivement sur ces véhicules que les marges bénéficiaires sont les plus confortables. À l'aire de la neuroscience des consommateurs, les commerciaux du secteur automobile sont passés maîtres dans l'art de chasser la rationalité de l'esprit de leurs clients dont les comportements d'achats doivent être guidés par l'émotion⁷.

2.1 - UN PREMIER OBJECTIF CONTRAIGNANT

L'étonnement passé, soucieuse de garantir le respect de ses engagements climatiques, la Commission publia, en 2007, une proposition de législation contraignante. Laquelle ne plut pas – mais alors là pas du tout – aux constructeurs. Lesquels s'engagèrent dans l'une des guerres de lobby les plus sanglantes de l'histoire européenne, pourtant riche en la matière.

Le règlement européen fut finalement adopté en 2009⁸ après passage au Parlement et au Conseil européen et discussions en « trilogie » (négociations entre la Commission, le Parlement et le Conseil⁹). Tout au long du processus législatif, le texte fut littéralement truffé de dispositions et de mesures qui en limitaient l'efficacité et dont les conséquences sont encore percep-

⁷ Voir à ce sujet <https://www.canopea.be/automobile-une-taxe-a-lachat-est-indispensable/> et <https://www.iew.be/mythologie-automobile/>

⁸ Commission européenne. Règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

⁹ Pour une présentation de ces procédures, voir <https://www.europarl.europa.eu/olp/fr/interinstitutional-negotiations>

tibles 15 ans plus tard. Une présentation des principales originalités de ce règlement 443/2009 s'impose donc (on trouvera au chapitre 5 une synthèse de ces dispositions et de celles des règlements modificatifs ultérieurs).

- Si les normes Euro relatives aux émissions de polluants locaux (particules fines, oxydes d'azote ...) fixent des valeurs limites d'émissions que chaque voiture neuve mise en vente doit impérativement respecter, rien de pareil ici : l'objectif fixé par le règlement s'applique à la moyenne des émissions de toutes les voitures neuves vendues en Europe. Il est autorisé de fabriquer et mettre en vente des voitures dont les émissions sont très largement supérieures à l'objectif fixé. Donc des voitures lourdes et puissantes. Ainsi, avec cette approche, la Commission renonçait à combattre la tendance à « l'autobésité » déjà dénoncée par la CEMT en 1991. Un renoncement des autorités européennes – une victoire éclatante des constructeurs.
- Dans sa proposition de législation publiée en 2007, la Commission suggérait d'atteindre l'objectif contraignant de **130 gCO₂/km en 2012** (alors que les engagements

volontaires évoquaient 120 g/km en 2012). Cet objectif fut **assorti d'un « phase-in »** de 4 ans : 65% des voitures (les moins émettrices, cela va sans dire) étaient concernées par l'objectif en 2012, 75% en 2013, 80% en 2014 et 100% en 2015. Soit un report de première classe qui ne disait pas son nom.

- Nonobstant ce phase-in, **nulle trajectoire ne fut déterminée** : les constructeurs devaient répondre à l'objectif en 2015 (et aux objectifs partiels de 2012 à 2014) mais pouvaient, les années précédentes, s'abstenir de tout effort. Et donc vendre des voitures dont la moyenne des émissions demeurait hors contrôle. Sachant que les voitures ont, en moyenne européenne, une durée de vie supérieure à dix ans, cet aspect du règlement était particulièrement dommageable pour le bilan climatique du secteur des transports à moyen terme.
- Les émissions de CO₂ sont corrélées à certaines caractéristiques de base des voitures (masse, volume, puissance du moteur, ...). Tous les constructeurs reçurent un objectif spécifique fonction d'un « **paramètre d'utilité** » (soit une de ces caractéristiques de base) afin de les aider à at-

teindre l'objectif sans remaniement trop conséquent de leur offre. La masse (ou le poids en langage courant) fut retenue comme paramètre d'utilité plutôt que l'empreinte au sol (footprint en anglais, soit la surface déterminée par les points de contact des quatre roues). Dès lors, **les constructeurs dont les véhicules avaient une masse supérieure à la masse moyenne se virent octroyer un objectif au-dessus de 130 g/km** et inversement. Cette disposition eut pour effet de **dissuader les constructeurs d'alléger les véhicules**, ce qui constitue pourtant

une manière très efficace – et même la manière la plus évidente – d'en abaisser la consommation d'énergie et donc les émissions de CO₂. Cet effet négatif du choix de la masse comme paramètre d'utilité avait pourtant été identifié dans l'étude d'impact de la Commission publiée en 2007¹⁰ ...

- Si la Commission proposait initialement de limiter l'effet du paramètre d'utilité masse via un facteur de proportionnalité (dit « pente » ou « slope » en anglais) modeste (0,0296), le facteur finalement retenu (0,0457) avantageait fortement les constructeurs de voitures lourdes (**FIGURE 1**).

La formule utilisée pour calculer les objectifs spécifiques des constructeurs en 2015 était : $\text{Objectif CO}_2 = 130 + a * (M - M_0)$

a : pente (0,0457)

M : masse moyenne de référence (ici : 1372 kg)

M₀ : masse moyenne des voitures vendues par le constructeur

Si M₀ vaut 1600 kg,

- avec une pente de 0,0296, l'objectif spécifique vaut 136,7 gCO₂/km ;

- avec une pente de 0,0457, l'objectif passe à 140,4 gCO₂/km et est donc plus facile à atteindre.

¹⁰ European Commission. 19/12-2007. *Commission staff working document - Accompanying document to the proposal from the Commission to the European Parliament and Council for a regulation to reduce CO₂ emissions from passenger cars - Impact assessment.*

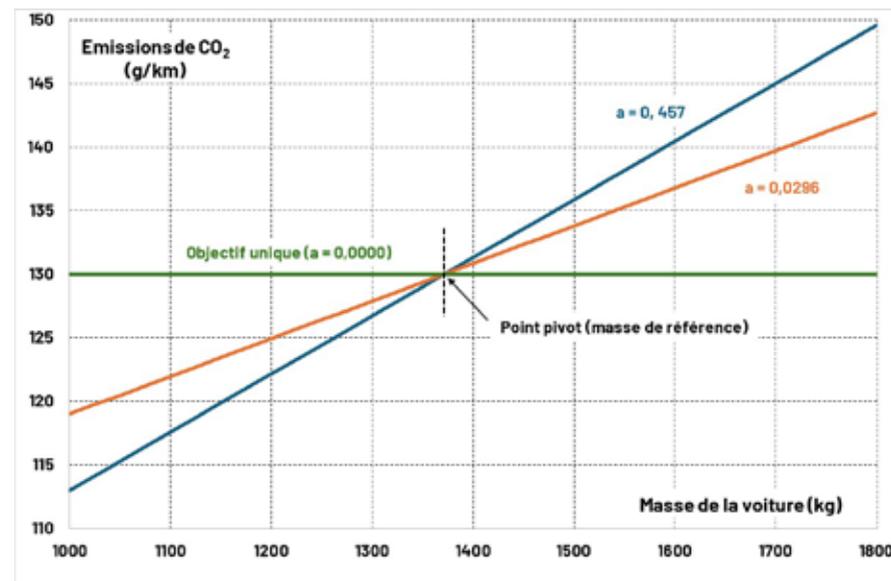


FIGURE 1 : Influence de la pente (a) sur les objectifs d'émissions de CO₂ déclinés en fonction de la masse de la voiture : plus a est élevé, plus les objectifs seront élevés (faciles à atteindre) pour les constructeurs de voitures lourdes

- Pour offrir encore plus de latitude aux constructeurs, ils furent autorisés à constituer des « **groupements** » pour une durée maximale de cinq ans. Le groupement devait être « *accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables* ». L'objectif assigné au groupement était calculé en prenant en compte l'ensemble des véhicules vendus par les différents constructeurs qui en faisaient partie.

le système de « **bonifications** » (ou « *supercredits* » en anglais) : les voitures émettant moins de 50 gCO₂/km étaient comptées plusieurs fois dans le calcul des émissions moyennes (facteur 3,5 en 2012 et 2013, 2,5 en 2014 et 1,5 en 2015). Prenons un exemple simple (**FIGURE 2**) : le constructeur X vend 10 voitures : l'une, électrique, émet officiellement 0 g/km (abstraction faite des émissions liées à l'électricité consommée), 2 émettent 130 g/km, 2 autres émettent 140 g/km, 2 autres 150 g/km et 3 autres 160 g/km.

- La vente de voitures à très faibles émissions fut encouragée par

- o La moyenne est égale à $(1 \times 0 + 2 \times 130 + 2 \times 140 + 2 \times 150 + 3 \times 160) / 10 = 132 \text{ g/km}$
- o En 2012 et 2013, le véhicule « zéro émission » comptait pour 3,5 véhicules au lieu de un, il fallait donc diviser non par 10 mais par 12,5 et la moyenne devenait ... 105,6 g/km!
- o En 2015, le véhicule « zéro émission » ne comptait plus « que » pour 1,5 véhicule, il fallait alors diviser par 10,5 et la moyenne était égale à 125,7 g/km, encore bien en dessous des 132 g/km de la moyenne réelle.

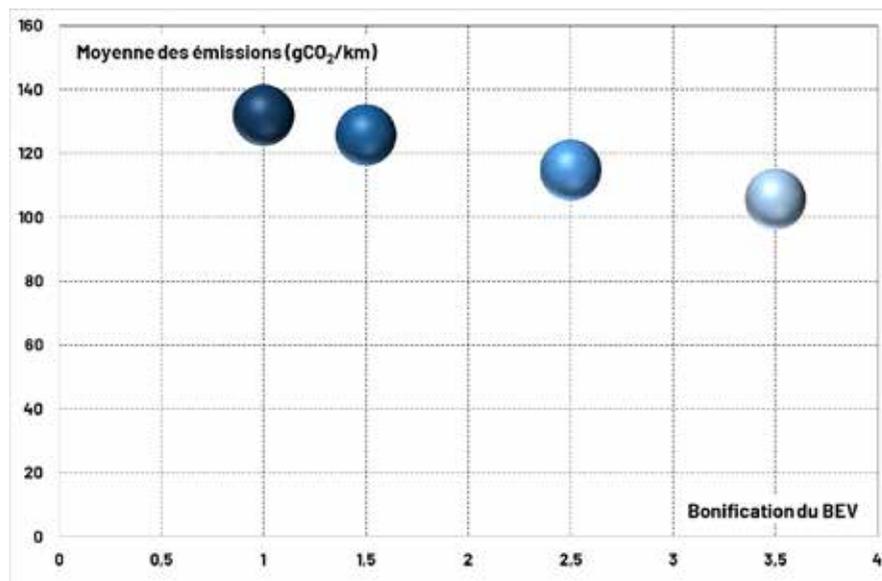


FIGURE 2 : Calcul de la moyenne des émissions de CO₂ d'un échantillon de 10 voitures (dont 1 BEV) dont la somme des émissions vaut 1320 gCO₂/km en fonction de la bonification appliquée au BEV

Prodigieux petit tour de passe-passe, les bonifications - qui avaient pour objectif officiel d'inciter les constructeurs à vendre des voitures « zéro émission » - leur permettaient aussi, hélas, d'en vendre de très

émettrices tout en respectant l'objectif fixé par le règlement.

- Le dispositif des « **éco-innovations** » est particulièrement savoureux. Il s'agit de technologies innovantes permettant

de limiter les émissions de CO₂ du véhicule mais non prises en compte dans les procédures de test. Ainsi, **alors que les émissions des systèmes d'air conditionné n'étaient pas prises en compte dans les procédures de test** (quand bien même elles augmentent les émissions en conditions réelles), **toute diminution de ces émissions induite par une « éco-innovation » pouvait être déduite des émissions mesurées** selon ces procédures. Oui, il s'est trouvé une majorité de député.e.s européen.ne.s pour voter en faveur de cette disposition... Les effets cumulés des éco-innovations pouvaient, selon le règlement 443/2009, être comptabilisés à hauteur de 7 gCO₂/km.

- Des dérogations pouvaient être négociées par les constructeurs produisant moins de 10 000 véhicules par an. L'objectif retenu pour ceux produisant entre 10 000 et 300 000 véhicules/an était fixé à 25% de réduction des émissions par rapport à l'année de référence 2007.
- Les aficionados des agrocarburants ne furent pas oubliés. Ainsi, les véhicules dits « flex fuels »,

soit ceux pouvant fonctionner à l'E85 (essence contenant 85% de bioéthanol), voyaient leurs émissions diminuées de 5%, et ce jusqu'au 31/12/2015.

- Enfin, les amendes (curieusement appelées « primes » - premium en anglais) infligées aux constructeurs en cas de non-respect des objectifs furent introduites en deux temps : (1) montants réduits à partir de 2018 et (2) application pleine et entière à partir de 2019. Rien donc concernant le non-respect éventuel de l'objectif fixé pour 2015. Le montant pour un constructeur en défaut était obtenu en multipliant les émissions excédentaires (par rapport à son objectif spécifique) par 95 euros et par le nombre de véhicules vendus.

Pour apprécier la faiblesse des objectifs susmentionnés, il est utile de relever que, **en 2005, une étude réalisée pour la Commission concluait à la possibilité d'atteindre l'objectif de 120 g/km en 2012 par des mesures technologiques, et ce en engendrant des bénéfices sociaux.**¹¹

¹¹ IEEP, TNO and CAIR. June 2005. *Service contract to carry out economic analysis and business impact assessment of CO₂ emissions reduction measures in the automotive sector - Final report.*

Un autre processus législatif, dédié au contrôle des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers (ou camionnettes), fort similaire dans son approche et ses dispositions au

règlement « voitures », se clôtura en 2011 avec l'adoption du règlement (UE) N° 510/2011. Ce texte présentait des faiblesses similaires au règlement « voitures ».

2.2 - DES FAIBLESSES CONFIRMÉES

C'est en 2012 que la Commission européenne initia le processus de révision du règlement (CE) N° 443/2009. S'engagea dès lors une nouvelle campagne de lobby qui, si elle n'atteignit pas la violence de la précédente, n'en fut pas moins très intense. Au terme de celle-ci fut adopté, en 2014, le règlement 333/2014¹² qui s'inscrivait en droite ligne du texte qu'il modifiait, en conservant toutes les faiblesses (il en fut de même pour le règlement « camionnettes » 334/2014). Six points méritent notre attention.

- **Un nouvel objectif de 95 gCO₂/km fut fixé pour l'année 2021**, avec un phase-in de durée réduite : l'objectif concernait 95% des voitures neuves vendues en 2020 et 100% en 2021. Aucune obligation, donc, pour les années 2016 à 2019 incluses, si ce n'est celle

de ne pas dépasser l'objectif fixé pour l'année 2015.

- La masse fut conservée en tant que paramètre d'utilité, ce qui constituait une belle victoire pour les constructeurs de « grosses voitures », et un revers pour ceux produisant des véhicules plus modestes (sur ce point précis, l'unité de façade des constructeurs cachait mal de sérieuses divergences).
- Le facteur de proportionnalité (la pente) utilisé pour calculer les objectifs spécifiques des constructeurs sur base du paramètre d'utilité fut réduit : de 0,0457, il passa à 0,0333, soit nettement plus encore que la valeur proposée en 2007 par la Commission (0,0296).

- La possibilité de former des groupements fut conservée.
- Le régime de « bonifications » fut maintenu pour les voitures émettant moins de 50 gCO₂/km qui se virent attribuer un facteur 2 en 2020, 1,67 en 2021 et 1,33 en 2022, avec cette fois un plafond de 7,5 gCO₂/km au cours de cette période.
- Le dispositif d'éco-innovations fut maintenu, ainsi que son plafond de 7 gCO₂/km.
- Une dérogation de « super niche » fut introduite, exemptant de tout objectif les constructeurs vendant moins de 1000 voitures par an.
- les objectifs contraignants adoptés par les autorités européennes en 2009 (objectif 2015) et en 2014 (objectif 2021);
- la valeur moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe et mesurées selon les procédures officielles (« émissions en laboratoire » sur le graphique), procédures qui permettaient (et permettent toujours, voir paragraphe 3.1) de sous-estimer en toute légalité les émissions des véhicules testés¹³;
- la valeur moyenne des émissions sur route, recalculée en utilisant les consommations réelles des véhicules recueillies dans des bases de données groupant plusieurs centaines de milliers de voitures et analysées par le conseil international pour les transports propres (International Council on Clean Transportation – ICCT)¹⁴.

Pour mieux appréhender les différentes évolutions présentées ci-dessus, on a représenté à la **FIGURE 3** :

- l'objectif proposé par la Commission en 1995 ;
- l'engagement volontaire des constructeurs européens (ACEA) conclu en 1999 ;

¹³ Voir à ce sujet <https://www.canopea.be/automobiles-arnaque-a-la-consommation/> et <https://www.canopea.be/get-real-voitures-mensonges-et-co2/>

¹⁴ Tietge U. et al. November 2016. *From laboratory to road. A 2016 update of official and « real-world » fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe.* <https://theicct.org/publication/from-laboratory-to-road-a-2016-update/>

¹² Commission européenne. *Règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2014 modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves*

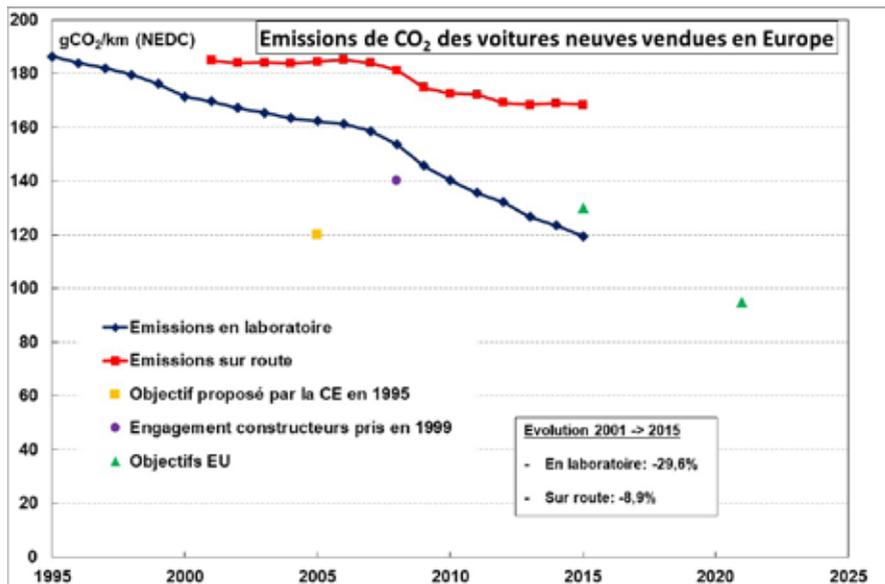


FIGURE 3 : Evolution des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe entre 1995 et 2015

Saute directement aux yeux, à la lecture de ce graphique, la conséquence d'une autre grande faiblesse de la législation européenne. L'exploitation de plus en plus performante, par les constructeurs, des failles présentes dans les procédures de test permet à ceux-ci de diminuer les émissions de leurs voitures sur papier – et nettement moins en conditions réelles d'utilisation. De 9% en 2001, le gap entre émissions sur route et en laboratoire grandit au fil des années, pour atteindre la valeur ahurissante de 41% en 2015.

En résumé, le terme de renoncement ne semble pas trop fort pour qualifier une approche politique qui :

- visait, en 1995, une diminution de 35,5% des émissions sur la période 1995-2005
- a réalisé officiellement une diminution de 29,6% sur la période 2001-2015
- s'est, dans les faits, traduite par une diminution de 8,9% des émissions sur cette dernière période (de 185 à 168,5 gCO₂/km en conditions réelles d'utilisation). Bien loin des ambitions affichées. Bien loin des objectifs officiels. Bien loin des résultats officiellement atteints. Bien loin de ce qui était nécessaire pour enrayer les bouleversements climatiques ...



3.
2015 À 2019 :
LES ANNÉES D'ÉGAREMENT

Ayant adopté en 2014 un règlement fixant un objectif de 95 gCO₂/km en 2021, les autorités européennes devaient, avant cette échéance, fixer de nouvelles balises pour la suite. C'est en 2017 que la Commission publia sa proposition qui devint le règlement (UE) 2019/631¹⁵. Origina-

lité : celui-ci fusionnait le règlement relatif aux voitures et celui relatif aux véhicules utilitaires légers (ou camionnettes). Pour des raisons de lisibilité, nous continuerons à ne nous intéresser ici qu'aux dispositions du règlement (UE) 2019/631 relatives aux voitures.

3.1 - CHANGEMENT DE CYCLE

Avant d'analyser le nouveau règlement, il est indispensable d'ouvrir une (longue) parenthèse pour présenter une modification importante introduite parallèlement à la révision du règlement : la manière de mesurer officiellement les émissions (CO₂ et polluants atmosphériques) en Europe a été revue en profondeur.

Sur le plan du principe, les choses se passent toujours de la même manière. Les mesures sont réalisées en laboratoire, en collectant les gaz d'échappement de la voiture, placée sur un banc à rouleaux sur lesquels elle « roule » en respectant un cycle de conduite standardisé, selon des procédures codifiées. Les rouleaux opposent une force représentative

de la résistance à l'avancement du véhicule testé, résistance déterminée préalablement lors de mesures réalisées sur une piste d'essai.

Sur le plan pratique, par contre, beaucoup de choses ont changé. Au cours de la période 2017-2021, le cycle de test NEDC (pour « new european driving cycle ») et les procédures associées ont été progressivement remplacés par un cycle et des procédures harmonisés au niveau mondial (WLTP pour « Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure »). Les deux cycles sont représentés à la **FIGURE 4** ; leurs principales caractéristiques sont résumées au **TABLEAU 1**.

¹⁵ Commission européenne. Règlement (UE) N° 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011

Le profil de vitesse du cycle NEDC (vitesses basses, beaucoup de temps d'arrêt et faibles accélérations) explique en partie que les tests menés conformément à celui-ci permettaient aux constructeurs d'annoncer des émissions de CO₂ inférieures de 40% aux émissions réelles mesurées sur route. En partie seulement : l'autre source

de sous-estimation des émissions résidait dans les procédures de test, lesquelles contenaient, selon le centre de recherches conjoint de la Commission européenne (Joint Research Center ou JRC), de grandes tolérances et quelques erreurs techniques qui permettaient aux constructeurs « d'interpréter » le prescrit légal à leur avantage¹⁶.

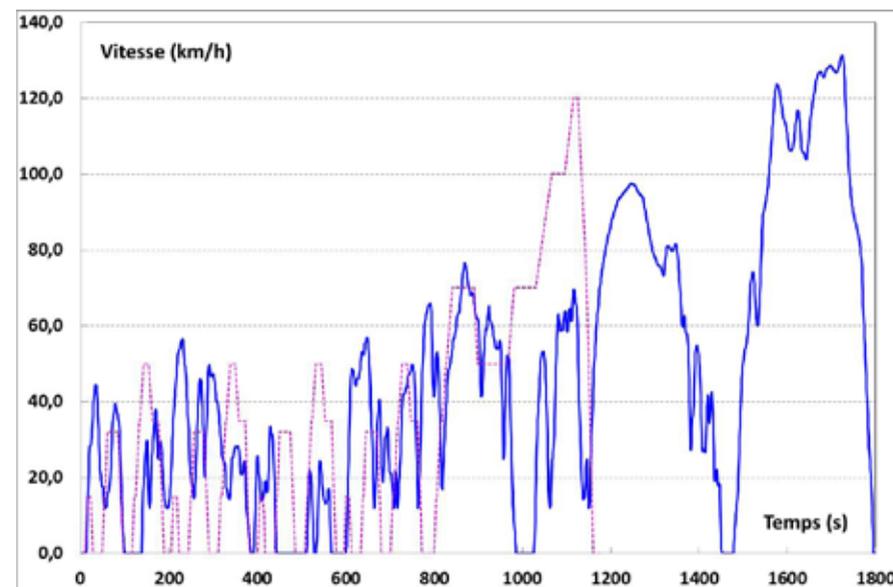


FIGURE 4 : Profils de vitesse des cycles WLTP (traits pleins) et NEDC (traits pointillés)

¹⁶ Pavlovic J. et al. 2018. How much difference in type-approval CO₂ emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)? *Transportation Research Part A*, 111(2018), p. 136-147

TABEAU 1 : Caractéristiques des cycles de test NEDC et WLTP

PARAMÈTRE	NEDC	WLTP
Durée (s)	1 180	1 800
Distance (km)	11,03	23,27
Vitesse moyenne (km/h)	33,6	46,5
Vitesse maximale (km/h)	120	131,3
Temps à l'arrêt (%)	23,7 %	12,6 %
Temps à vitesse constante (%)	40,3 %	3,7 %
Temps en accélération (%)	20,9 %	43,8 %
Temps en décélération (%)	15,1 %	39,9 %
Accélération maximale (m/s ²)	1,04	1,67

Les procédures ont été renforcées à quatre niveaux (**FIGURE 5**) :

- la détermination de la résistance à l'avancement sur piste d'essai. Les corrections apportées concernent notamment la masse du véhicule (prise en compte des équipements optionnels et de la charge admissible) et les pneus utilisés pour les tests (pression de gonflage et état d'usure plus représentatifs d'une utilisation normale). Ces corrections mènent à un accroissement d'environ 10% des émissions de CO₂ mesurées ;
- les tests en laboratoire. Les modifications portent, entre

autres, sur les rapports de vitesse utilisés, le cycle de test, la température du laboratoire (plus faible pour le WLTP que pour le NEDC) et l'inertie des masses en rotation. Elles se traduisent par une augmentation des émissions de l'ordre de 8%, l'influence du cycle de test se chiffrant à 6% ;

- le post-traitement des résultats. La procédure NEDC permettait de ne pas recharger la batterie en cours de test ; dans la procédure WLTP, l'état de charge de la batterie fait l'objet d'une correction *a posteriori*. L'exploitation des tolérances sur les profils de vitesse du cycle NEDC pouvait conduire à un cycle moins exigeant (vitesse

et accélération abaissées); ceci fait l'objet de corrections dans la procédure WLTP. Ces changements conduisent à des émissions environ 4,5% plus élevées ;

- la déclaration des émissions. 4% de moins que la plus faible

valeur mesurée : telle était la valeur d'émissions de CO₂ qu'un constructeur pouvait déclarer avec la procédure NEDC. La déclaration de valeurs conformes aux résultats se traduit par une augmentation moyenne d'environ 5% des émissions.

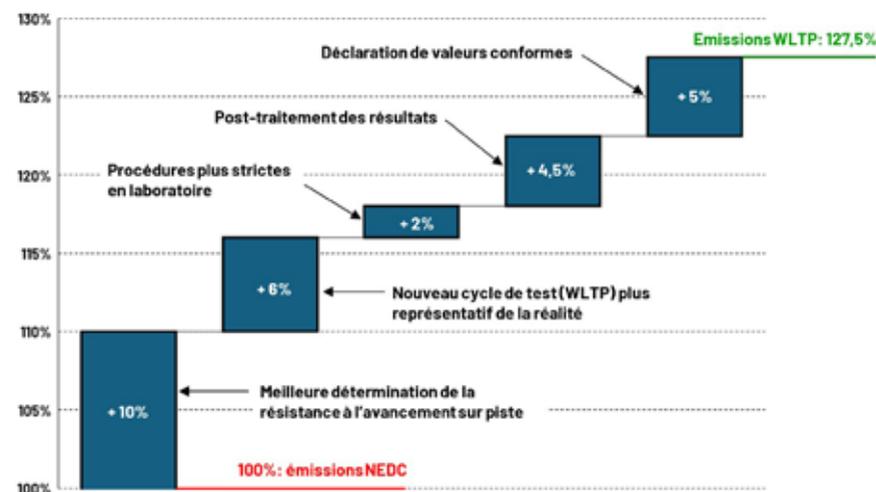


FIGURE 5 : Contributions des différentes améliorations des procédures de test à l'augmentations des émissions de CO₂ officielles

Au total, c'est donc à une augmentation de l'ordre de 25% que conduit le passage NEDC -> WLTP. Le fossé de 40% entre les émissions officielles et les réelles (mesurées sur route) n'est donc pas complètement comblé. Et, **contrairement à l'histoire racontée par les constructeurs, le nouveau cycle** plus représentatif des conditions réelles d'utilisation

n'explique qu'un quart environ de la hausse des émissions réelles (6% sur 27,5%). Les trois autres quarts s'expliquent par le renfort des procédures, diminuant la possibilité de « tricher en toute légalité »¹⁷.

Refermons ici la parenthèse pour revenir au règlement CO₂.

¹⁷ Voir à ce sujet : <https://www.canopea.be/consommation-des-voitures-comment-trichent-les-constructeurs/>

3.2 LE RÈGLEMENT (UE) 2019/631 : MISE EN BOUCHE

Avant de « disséquer » les articles d'un texte législatif, il est toujours instructif d'en lire attentivement les considérants. Le septième considérant du règlement (UE) 2019/631 insiste sur la nécessité de reprendre en main un secteur à la dérive : « *Si les émissions du transport routier augmentent encore, cette augmentation contribuera à neutraliser les réductions d'émissions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre les changements climatiques.* » Le dixième considérant, s'il commence sur une note optimiste (les règlements précédents ont « *généré d'importantes économies d'émissions* ») mentionne clairement « *l'écart croissant entre les émissions de CO₂ mesurées [...] et celles relevées en conditions d'utilisation réelles* ».

Mais les considérants, même les plus lucides, n'immunisent pas contre les « détails qui tuent » dans lesquels s'égare le règlement... Car tout comme les règlements (CE) N° 443/2009 et (UE) N° 333/2014, celui-ci recevait son lot de surprises. Parfois bonnes et parfois ... comment dire ? Surprenantes, déstabilisantes, ahurissantes, voire révoltantes. Symptomatiques, bien souvent,

d'un égarement dans le chef du législateur européen. Commençons notre analyse en douceur.

En raison du changement de test et des procédures associées d'une part, et de la difficulté à présumer des facteurs de conversion pour « traduire » les objectifs NEDC en objectifs WLTP d'autre part, le législateur choisit très sagement d'exprimer ceux-ci en pourcentage de réduction :

- en 2025, la moyenne des émissions des voitures neuves vendues en Europe devrait être 15% plus faible que celle des objectifs 2021 (pour rappel, 95 g/km en NEDC);
- en 2030, la réduction devrait être de 37,5%.

Des objectifs furent également fixés pour la vente de véhicules « à émissions nulles et à faibles émissions » (ou ZLEV pour zero and low emission vehicles), les émissions officielles à l'utilisation de ces derniers étant inférieures ou égales à 50 gCO₂/km : les ZLEV devraient représenter 15% des parts de marché en 2025 et 35% en 2030.

On a observé un jeu troublant de la part des constructeurs. Alors que les émissions mesurées selon le cycle NEDC étaient fortement sous-estimées en tirant parti au maximum des faiblesses des procédures de test, les constructeurs ont semblé adopter une stratégie inverse avec le cycle WLTP. Ils n'ont profité d'aucune des possibilités que leur offraient les procédures de sous-estimer les émissions. Au contraire : ils ont tenté de les surestimer¹⁸. Pour pouvoir, semble-t-il, mieux exploiter par la suite les latitudes qu'offrent encore les procédures de « tricher en toute légalité » et, de ce fait, respecter plus aisément (sur papier ...) les objectifs de réduction qui leur sont assignés. Afin d'éviter que l'écart officiel-réel

ne se creuse, le règlement prévoit un monitoring de cet écart. Un bon point ! Le mauvais ne se fait pas attendre : le monitoring s'étendra sur la période 2021-2026, la Commission devant juste, en 2027, évaluer la faisabilité d'un mécanisme d'adaptation à introduire en... 2030 !

La possibilité de former des groupements fut confirmée.

Enfin, le régime des éco-innovations fut maintenu ; pour rappel, il s'agit de la possibilité offerte aux constructeurs de comptabiliser les diminutions d'émissions sur des équipements (air conditionné par exemple) dont les émissions ne sont pas comptabilisées dans les procédures de test.

3.3 LE PLAT DE RÉSISTANCE DU RÈGLEMENT

Laissons de côté ces mises en bouche pour nous attaquer au plat de résistance du règlement (UE) 2019/631. À tout seigneur tout honneur : la masse y fut maintenue en tant que « paramètre d'utilité ». Ceci alors même que l'étude d'évaluation des impacts des règlements précédents concluait que « *certaines éléments (modalités) des règlements*

sont susceptibles d'avoir eu un impact sur l'efficacité de ceux-ci. En particulier, l'utilisation de la masse comme paramètre d'utilité pénalise la réduction de masse comme option de réduction des émissions. [...] avoir la « masse » comme paramètre d'utilité pourrait présenter une efficacité deux fois plus faible que celle qu'aurait eue « l'empreinte » [pour

¹⁸ European Commission. 2018. *Non-paper. CO₂ Regulations for cars/vans. Risk of inflated starting point for calculating the 2025 and 2030 targets*

rappel : la surface délimitée par les points de contact des 4 roues]»¹⁹.

Le régime des bonifications (pour rappel : surpondération des ZLEV dans le calcul de la moyenne de chaque constructeur) fut confirmé pour les années 2020 à 2022, mais pas reconduit. Ce qui constituait une très bonne nouvelle. Assortie, bien sûr, de l'inévitable mauvaise nouvelle : une autre disposition (qui s'en étonnera?) fut imaginée. En effet, les objectifs d'émissions fixés à chaque constructeur seraient multipliés par un facteur (compris entre 1,00 et 1,05) dépendant du pourcentage de ZLEV vendus. Si un constructeur devait dépasser les objectifs européens (15% pour les années 2025 à 2029 et 37,5% en 2030), le facteur multiplicatif serait supérieur à 1 (un objectif d'émissions plus élevé est plus facile à atteindre), et d'autant plus que le pourcentage de ZLEV serait élevé. Cette disposition pose question à (au moins) deux titres. D'abord, s'il est reconnu que le renforcement positif produit des effets bénéfiques, il est également établi que, pour faire respecter un prescrit

légal, un régime de sanctions est parfois (et même souvent) indispensable. Ce principe élémentaire est superbement ignoré ici. Ensuite, dès lors qu'un constructeur vend un grand pourcentage de ZLEV, la moyenne de ses émissions sera faible ; or, ce constructeur se verra assigner des objectifs d'émissions plus élevés (plus faciles à atteindre). Conséquence prévisible : ce constructeur pourra se permettre de vendre plus de véhicules thermiques avec des émissions très élevées ...

Par ailleurs, le maintien de la masse comme paramètre d'utilité amplifiait le phénomène : les constructeurs étaient incités à vendre des véhicules lourds pour être au-dessus de la moyenne européenne. Car dans ce cas, l'objectif spécifique qui leur serait assigné serait plus élevé (donc plus facile à atteindre) que l'objectif moyen à respecter pour l'ensemble des véhicules neufs vendus en Europe. Ainsi le règlement (UE) 2019/631 incite-t-il à la vente de véhicules lourds, que ceux-ci soient à motorisation thermique, électrique ou hybride.

¹⁹ Gibson G. et al. 2015. *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on CO₂ emissions from light-duty vehicles - Final Report*. European Commission

3.4 PETIT COUP D'ŒIL DANS LE RÉTROVISEUR

La **FIGURE 6** prolonge le diagramme de la **FIGURE 3** (évolution des émissions de CO₂ des voitures neuves) jusqu'en 2020. On peut y observer que :

- l'écart entre émissions sur route et émissions officielles a tendance à se refermer (introduction progressive du nouveau cycle et des nouvelles procédures de test) ;
- les émissions officielles augmentent en 2017, 2018 et 2019 (accroissement très marqué des parts de marché des SUV) ;
- les émissions officielles plongent littéralement en 2020, du fait de l'explosion des parts de marché des véhicules électriques et hybrides (voir **TABLEAU 2**). Explosion qui ne résulte bien évidemment pas du hasard : la production de millions de véhicules (en 2020, on a vendu 2 138 623 véhicules à motorisation électrique ou hybride en Europe) se planifie. Et elle a été planifiée pour atteindre les objectifs européens dans les temps... mais surtout

pas avant (pour des raisons de rentabilité, les constructeurs veulent exploiter la motorisation thermique aussi longtemps que possible). Nouvelle preuve s'il en était besoin que les constructeurs pilotent le marché à leur guise et que, dès lors, l'utilisation de l'outil fiscal est indispensable pour « faire contrepoids » et orienter le marché dans une direction plus durable que celle qu'ils veulent lui faire prendre.²⁰

La plongée des émissions induite par l'explosion des ventes de voitures électriques et hybrides se comprend aisément dès lors que l'on se souvient que :

- les émissions des voitures électriques sont considérées comme nulles ;
- celles des voitures hybrides (principalement les rechargeables) sont notoirement sous-estimées lors des tests officiels. Ainsi, une estimation des émissions de CO₂ des véhicules hybrides rechargeables réalisée par

²⁰ Voir à ce sujet : <https://www.canopea.be/automobile-une-taxe-a-lachat-est-indispensable/>

l'ICCT en 2020 sur base des données relatives à 100 000 véhicules²¹ faisait état d'un facteur 2 à 4 par rapport aux émissions officielles ;

- le passage aux tests et procédures WLTP n'a pas fondamentalement changé la donne²² ;
- le dispositif de bonifications a amplifié le phénomène.

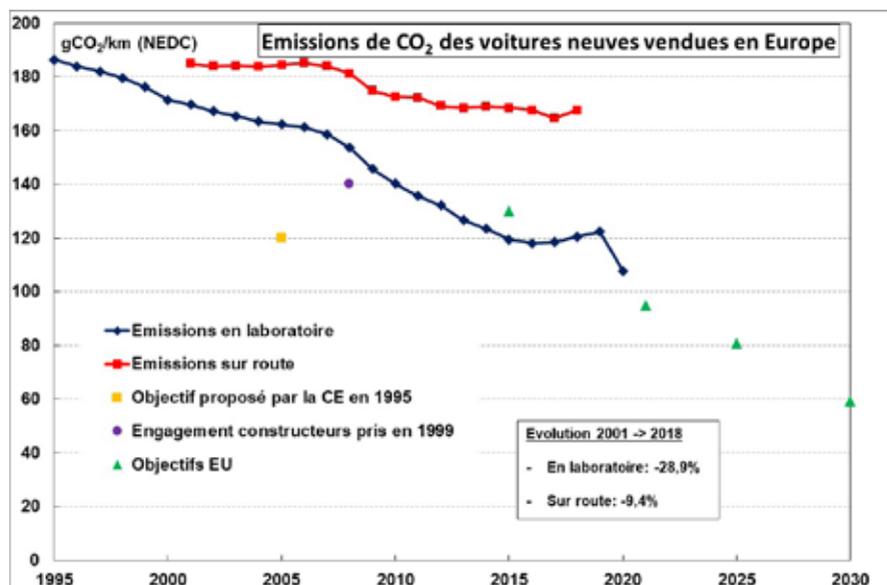


FIGURE 6 : Emissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe et objectifs européens (le tout exprimé en NEDC)

TABEAU 2 : Parts de marché (en %) des véhicules électriques purs (BEV pour battery electric vehicle), hybrides rechargeables et hybrides non rechargeables en Europe en 2018, 2019 et en 2020. Source : ACEA

	BEV (ÉLECTRIQUE PUR)	PHEV (HYBRIDE RECHARGEABLE)	HEV (HYBRIDE NON RECHARGEABLE)
2018	1,0 %	0,9 %	4,0 %
2019	1,9 %	1,1 %	5,7 %
2020	5,4 %	5,1 %	11,9 %

²¹ Plötz P. et al. 2020. *Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles – Fuel consumption, electric driving and CO₂ emissions*

²² Tsiakmakis S. et al. 2017. *From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles*



4.
2020 À 2023 :
UNE PÉRIODE D'ÉVITEMENTS

En septembre 2020, la Commission européenne initiait la révision du règlement (UE) 2019/631. Ce processus de révision mérite que l'on s'y attarde. L'analyse révèle en effet à quel point cette quatrième mouture du règlement CO₂ fut une quatrième occasion manquée, d'autant plus inexcusable dans un contexte d'urgence climatique grandissante. Mentionnons à ce sujet que, le 02 décembre 2019, lors de la séance d'ouverture de la COP25, Antonio Guterres, Secrétaire général des Nations-Unies, déclarait « *Si les tendances actuelles se maintiennent, le réchauffement de la planète devrait se situer entre 3,4 et 3,9 degrés Celsius d'ici à la fin du siècle.* »²³

Une analyse d'impact initiale, publiée le 29 octobre 2020, était soumise à consultation publique jusqu'au 26 novembre (129 avis furent remis, dont celui de Canopea) alors qu'en parallèle une consultation publique sur les lignes de force de la révision était organisée du 13 novembre 2020 au 05 février 2021 (1 057 réponses reçues, preuve d'un bel intérêt pour le sujet). C'est sur

cette base que la Commission prépara une proposition de révision du règlement.

Le 14 juillet 2021, la Commission européenne publiait son paquet législatif intitulé « fit for 55 » (littéralement : adapté aux 55). Ceci en référence à l'objectif de 55% de réduction des émissions de gaz à effet de serre en Europe entre 1990 et 2030. Parmi les nombreuses propositions législatives de ce « paquet » figurait en bonne place la proposition de révision du règlement (UE) 2019/631²⁴.

Dans ce texte, comme dans les précédents en la matière, la Commission réalisait un périlleux exercice d'équilibrisme. Ainsi, l'exposé du contexte soulignait deux faits importants. D'une part, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier représentaient presque 20% du total des émissions de l'Union européenne et connaissaient une tendance haussière depuis 1990. D'autre part, l'industrie automobile était un secteur clé pour l'UE et représentait plus de 7% de son PIB. Les autorités

européennes tentaient d'accorder une importance égale à ces deux faits, tournant ainsi autour du pot des mesures à visées climatiques qui pourraient fâcher l'industrie. Ce que la Commission reconnaissait entre les lignes en précisant que sa proposition poursuivait trois objectifs spécifiques :

1. contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques 2030 et 2050 ;
2. produire des effets bénéfiques pour les consommateurs et les citoyens (déploiement des véhicules « zéro émission ») ;

3. stimuler l'innovation et renforcer le leadership technologique de la chaîne de valeur automobile.

En cohérence avec cette stratégie d'évitement des sujets qui fâchent, la voie royale pour faire entrer en décroissance les émissions de CO₂ des voitures neuves (à savoir la réduction de leur taille, de leur masse et de leur puissance - approche LISA Car, voir le paragraphe 4.2) n'était pas même mentionnée dans les considérants du texte.

4.1 – LES LIGNES DE FORCE (OU DE FAIBLESSE) DE LA PROPOSITION

La révision du règlement (UE) 2019/631 proposée par la Commission consistait en une série de petits ajustements ne remettant nullement en cause les principes de base du règlement. Les lignes de force de la proposition (pour une analyse plus détaillée, on se référera utilement à l'évaluation réalisée par l'ICCT²⁵) consistaient en :

- la confirmation du principe consistant à fixer des objectifs spécifiques aux différents

constructeurs en fonction de la masse moyenne des véhicules vendus (système du « paramètre d'utilité masse ») ;

- le maintien de la possibilité de former des groupements de constructeurs ;
- le maintien de l'objectif de réduction de 15% des émissions de CO₂ en 2025 (par rapport à 2021) ;

²³ Le discours de Monsieur Guterres est consultable ici : <https://www.un.org/sg/en/content/sg/speeches/2019-12-02/remarks-opening-ceremony-of-cop25>

²⁴ Dans la logique des chapitres précédents, l'analyse présentée ci-dessous sera limitée aux seules voitures pour des raisons de lisibilité ; l'approche adoptée dans le règlement est la même pour les utilitaires légers (ou camionnettes), et les dispositions qui leur sont spécifiques sont fort similaires à celles qui concernent les voitures.

²⁵ Dornoff D. et al. 2021. *Fit for 55: A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO₂ targets for new cars and vans*

- un renforcement de l'objectif 2030, passant de 37,5% à 55% de réduction (toujours par rapport à 2021);
- la proposition d'un objectif de 100% de réduction des émissions de CO₂ pour 2035;
- la confirmation de l'approche « par paliers » (l'objectif 2025 s'appliquant aussi aux années 2026 à 2029 incluses);
- le maintien de l'objectif de 15% de « ZLEV » (véhicules zéro ou faibles émissions, soit ceux émettant moins de 50 gCO₂/km pour les années 2025 à 2029);
- la suppression de l'objectif de 35% de ZLEV en 2030 (les niveaux de réduction des émissions envisagés impliquant de facto un pourcentage élevé de ZLEV);
- le maintien du dispositif allégeant l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour les constructeurs vendant plus de ZLEV que l'objectif de 15% sur la période 2025-2029, de même que la surpondération accordée aux véhicules « à faibles émissions » (pour le calcul de l'allègement de l'objectif, les émissions des ZLEV seraient multipliées par 0,7, à l'avantage des hybrides rechargeables); ce dispositif serait toutefois supprimé à partir de 2030, en cohérence avec le point précédent;
- le maintien du système des éco-innovations;
- la suppression, à partir de 2030, du régime dérogatoire applicable aux constructeurs vendant moins de 10 000 voitures par an;
- la publication tous les deux ans, à partir de 2025, d'un rapport d'avancement « *sur les progrès accomplis vers une mobilité routière à émission nulle* »;
- le maintien du montant des amendes (« primes ») pour non-respect de l'objectif (95 euros par véhicule vendu et par gCO₂/km de dépassement de l'objectif assigné).

LES LIGNES DE FORCE D'UNE PROPOSITION « FIT FOR CLIMATE »

En mars 2021 – en amont de la publication de la proposition de la Commission – l'association allemande DUH publiait un excellent document de recommandations présentant sept leviers « pour booster une mobilité sans émission »²⁶. Leviers très éloignés de ceux promus par l'industrie automobile allemande – et par la Commission. Présentons-les succinctement :

1. introduire une **limite d'émissions de 120 gCO₂/km** applicable à **toutes** les voitures neuves vendues en Europe dès 2023 et la renforcer annuellement ; ceci pour mettre fin à l'une des faiblesses principales de la législation européenne ; en effet, avec un objectif concernant la moyenne des émissions des véhicules vendus, les constructeurs peuvent vendre de gros SUV thermiques émettant beaucoup de CO₂ pour peu qu'ils « compensent » en vendant suffisamment de voitures officiellement peu émettrices (dont les voitures électriques et hybrides) ;
2. fixer un objectif de 0 (zéro) gCO₂/km pour 2030, soit interdire la vente de toute voiture équipée d'un moteur thermique à partir de cette date ; ceci sur base du constat que la durée de vie des voitures est de 10 à 15 ans et que les effets de la législation se font donc sentir avec un temps de retard non compatible avec l'urgence climatique ; DUH proposait également que les Etats membres puissent anticiper et interdire les moteurs thermiques avant 2030 ;
3. traiter avec plus de sérieux que le règlement le problème fondamental de l'écart entre les émissions officielles de CO₂ et celles en conditions réelles ; le règlement (UE) 2019/631 prévoyait, sur la période 2021-2026, un monitoring pouvant déboucher sur l'introduction d'un mécanisme d'adaptation en ... 2030 ; DUH suggérait de mesurer les émissions de CO₂ des voitures en conditions réelles (RDE : real driving emissions) comme cela se pratique déjà pour certains polluants atmosphériques ;
4. supprimer toute disposition privilégiant les véhicules hybrides rechargeables dont les émissions officielles sont notoirement sous-évaluées ; DUH suggérait de supprimer le dispositif allégeant l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour les constructeurs vendant beaucoup de ZLEV ;
5. tout aussi fondamental que le premier point et complémentaire à celui-ci : abolir l'utilisation du paramètre d'utilité masse ; avec l'électrification, ce paramètre d'utilité deviendrait encore plus dommageable : un constructeur vendant de gros SUVs électriques verrait son objectif CO₂ allégé par rapport à un concurrent vendant de petites voitures électriques légères ;

²⁶ Büchler J. et al. 2021. *Revision of the EU car CO₂ standards - Seven levers to boost emission-free mobility*

6. une recommandation suivie par la Commission : ne pas adopter de dispositions avantageant les « carburants alternatifs » ; ceci pour trois raisons : (1) le faible rendement énergétique des filières de production, (2) la nécessité de réserver ces carburants pour les applications où l'électrification est plus difficile et (3) le fait que vendre un véhicule pouvant utiliser un carburant de synthèse ne garantit nullement que ses propriétaires n'utiliseront pas des carburants fossiles ;
7. adopter des normes d'efficacité énergétique pour les véhicules électriques de même qu'une limite maximale de consommation énergétique, en cohérence avec le premier point ; pour illustrer le fait qu'électrification ne rime pas avec sobriété énergétique, DUH citait la Audi e-tron S Sportback pesant 2,6 tonnes et consommant 27,5 kWh/100 km.

4.2 - IN FINE, LES SUJETS QUI FÂCHENT (L'INDUSTRIE) SONT ÉVITÉS

La Commission a depuis longtemps développé un art consommé de l'évitement – évitement des sujets qui fâchent l'industrie automobile. Le plus « crispant » de ces sujets est sans conteste la limitation de certaines caractéristiques de base des véhicules automobiles qui en détériorent l'empreinte écologique durant toute leur durée de vie. Quelle que soit sa motorisation, une voiture plus lourde, plus puissante, plus rapide, avec une face avant « carrée » consommera plus d'énergie qu'une voiture plus raisonnable au profil plus « fluide » ; elle représentera aussi un plus grand danger sur la route. Par ailleurs, une telle voiture permet aux constructeurs de dégager de bien meilleures marges bénéficiaires. Ce qui explique leur excellence

à trouver les arguments pour convaincre la Commission de ne surtout prendre aucune initiative législative qui pourrait nuire à leur liberté de vendre des véhicules totalement surdimensionnés (dans tous les sens du terme) par rapport aux besoins de mobilité qu'ils sont censés satisfaire.

Dans ses manœuvres d'évitement de ces sujets, la Commission allait jusqu'à écrire, dans les considérants de sa proposition de 2020, qu'il était « *approprié de maintenir ce mécanisme* » (l'utilisation de la masse en tant que paramètre d'utilité). Mais **à force d'éviter les sujets qui fâchent, la Commission évite aussi, malheureusement, de s'engager sur la voie des mesures indispensables pour répondre au**

défi climatique, la voie des LISA Car (light and safe car : voiture légère et sûre) promue par Canopea et l'asbl Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR)²⁷.

Finalement, après examen par le Parlement et le Conseil européen et négociations en trilogue, le règlement²⁸ est demeuré fort proche de la proposition initiale de la Commission. Par rapport à cette dernière, le texte adopté :

- relève à 25% l'objectif proposé de 15% de « ZLEV » (véhicules zéro ou faibles émissions, soit ceux émettant moins de 50 gCO₂/km) dès 2025 ;
- confie à la Commission la tâche de proposer une méthode pour « *l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie* » ;
- maintient jusqu'en 2035 le régime des dérogations pour les constructeurs vendant moins de 10 000 voitures par an ;
- limite à 2028 la possibilité de dérogation pour les constructeurs vendant 10 000 à 300 000 voitures par an ;
- maintient les éco-innovations mais en introduisant un « phase-out » partiel : la contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur peut atteindre un maximum de :
 - 7 g de CO₂/km jusqu'à 2024 ;
 - 6 g de CO₂/km de 2025 à 2029 ;
 - 4 g de CO₂/km de 2030 à 2034 inclus ;
- introduit un léger renforcement du contrôle de la divergence entre les émissions officielles et les émissions en conditions réelles ;
- renforce l'ambition des rapports d'avancement, en listant les facteurs à prendre en compte – dont notamment une analyse du marché des véhicules d'occasion.

²⁷ Une présentation complète du projet est disponible sur le site dédié, ainsi qu'un abondant matériel de communication : <https://www.lisacar.eu/>

²⁸ Commission européenne. Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs



**5.
SYNTHÈSE DES QUATRE VERSIONS
DU RÈGLEMENT CO₂**



Les deux tableaux ci-dessous synthétisent d'une part la nature des dispositions présentes dans les règlements et qui en affaiblissent l'efficacité (**TABLEAU 3**) et d'autre part

les objectifs, échéances et dispositions propres à chacune des quatre versions successives du règlement relatif aux émissions de CO₂ des voitures neuves (**TABLEAU 4**).

5.1 - LES DISPOSITIONS AFFAIBLISSANT L'EFFICACITÉ DES RÈGLEMENTS

TABLEAU 3 : Présentation des différentes dispositions dommageables (directement ou indirectement) à la bonne efficacité des règlements relatifs aux émissions de CO₂ de voitures neuves vendues en Europe

DISPOSITION	EXPLICATION
PARAMÈTRE D'UTILITÉ	Le paramètre d'utilité est la variable sur base de laquelle sont calculés les objectifs spécifiques assignés à chaque constructeur. Entre différentes variables possibles, la masse a été retenue. Ainsi, plus un constructeur produit des voitures lourdes, plus son objectif CO ₂ sera supérieur à l'objectif européen – et donc plus il sera facile à atteindre.
PENTE	La pente (« slope » en anglais) est le coefficient de proportionnalité qui lie l'objectif spécifique d'un constructeur (exprimé en gCO ₂ /km) à la masse des véhicules qu'il vend (exprimée en kg) – voir FIGURE 1 .
GROUPEMENT	Un groupement de constructeurs peut être mis en place pour une durée de 5 ans reconductible. L'objectif CO ₂ assigné au groupement est calculé en prenant en compte l'ensemble des véhicules vendus par les différents constructeurs qui en font partie. Dès lors, au sein du groupement, certains constructeurs peuvent ne pas atteindre leurs objectifs spécifiques si cela est compensé par d'autres constructeurs qui dépassent les leurs.

BONIFICATIONS	Le dispositif de bonifications est celui par lequel les voitures « ZLEV » (voir ci-dessous) sont comptées plusieurs fois dans le calcul des émissions spécifiques moyennes des constructeurs (voir FIGURE 2). Ce qui « récompense » en quelque sorte les constructeurs qui vendent beaucoup de véhicules à faibles émissions – mais leur permet aussi de continuer à en vendre de très émetteurs tout en rencontrant leurs objectifs – sur papier...
ZLEV	ZLEV est l'acronyme anglophone de Zero and low emission vehicle : véhicule à émission nulle et à faibles émissions, soit un véhicule dont les émissions sont inférieures à 50 gCO ₂ /km.
ÉCO-INNOVATIONS	Les éco-innovations sont des technologies innovantes permettant de limiter les émissions de CO ₂ du véhicule mais qui ne sont pas prises en compte dans les procédures de test. Ainsi, même si les émissions des systèmes d'air conditionné ne sont pas prises en compte dans les procédures de test, toute diminution de ces émissions induite par une « éco-innovation » peut être déduite des émissions mesurées selon ces mêmes procédures.
PHASE-IN	Le phase-in désigne l'entrée en vigueur progressive d'un objectif. Ainsi, l'objectif de 130 gCO ₂ /km annoncé pour 2012 ne concernait que 65% des voitures neuves vendues en 2012, 75% en 2013, 80% en 2014. Ce n'est qu'en 2015 qu'il s'appliquait à l'ensemble (100%) des voitures neuves.
DÉROGATIONS	Le dispositif de dérogations concerne deux catégories de constructeurs : ceux produisant moins de 10 000 voitures par an et ceux en produisant entre 10 000 et 300 000. Les constructeurs concernés peuvent, sur demande, se voir attribuer des objectifs moins ambitieux que ceux des autres constructeurs.
PRIMES	Afin de sanctionner les constructeurs qui n'atteindraient pas leurs objectifs, des amendes, curieusement appelées « primes », furent prévues dans la première version du règlement. Elles ne furent jamais modifiées ni indexées depuis. L'introduction s'est faite en deux temps : (1) montants réduits à partir de 2018 et (2) application pleine et entière à partir de 2019. Le montant pour un constructeur en défaut est obtenu en multipliant les émissions excédentaires (par rapport à son objectif spécifique) par 95 euros et par le nombre de véhicules vendus.

OBJECTIFS ZLEV	L'objectif ZLEV est un objectif de parts de marché pour les véhicules à émissions nulles et à faibles émissions à respecter par tous les constructeurs.
FACTEUR ZLEV	Le facteur ZLEV a, en quelque sorte, remplacé le régime des bonifications et est associé aux objectifs ZLEV. Le principe est simple : les objectifs d'émissions fixés à chaque constructeur sont multipliés par un facteur ZLEV (compris entre 1,00 et 1,05) dépendant du pourcentage de ZLEV vendus. Si un constructeur dépasse l'objectif ZLEV, le facteur multiplicatif est supérieur à 1 (un objectif d'émissions plus élevé est plus facile à atteindre), et d'autant plus que le pourcentage de ZLEV est élevé.

5.2 - OBJECTIFS, ÉCHÉANCES ET DISPOSITIONS DES QUATRE VERSIONS

TABLEAU 4 : objectifs, échéances et dispositions spécifiques des 4 versions successives du règlement relatif aux émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe

	443/2009	333/2014	2019/631	2023/851
OBJECTIFS CO₂	120 g/km en 2015, phase-in 2012-2015	95 g/km en 2021, phase-in 2020-2021	Par rapport à 2021 : -15% en 2025 -37,5% en 2030	Par rapport à 2021 : -55% en 2030 -100% en 2035
FACTEUR D'UTILITÉ MASSE	Oui, pente : 0,0457	Oui, pente : 0.0333	Oui, pente calculée sur base des données du marché	Oui, pente calculée sur base des données du marché
PHASE-IN	Objectif 2015 introduit sur 2012-2015 : 65% en 2012 75% en 2013 80% en 2014 100% en 2015	Objectif 2021 introduit sur 2020-2021 : 95% en 2020 100% en 2021	Idem 333/2014	/

BONIFICATIONS ZLEV	Facteur : 3,5 en 2012 et 2013 2,5 en 2014 1,5 en 2015	Facteur : 2 en 2020 1,65 en 2021 1,33 en 2022 Plafond annuel de 7,5 gCO ₂ /km	/	/
ECO-INNOVATIONS	Oui, plafond de 7 gCO ₂ /km	Oui, plafond de 7 gCO ₂ /km	Oui, plafond de 7 gCO ₂ /km	Oui, plafond de : 7 gCO ₂ /km en 2024 6 gCO ₂ /km de 2025 à 2029 4 gCO ₂ /km de 2030 à 2034
OBJECTIFS ZLEV	/	/	Parts de marché : 15% en 2025 35% en 2030	Parts de marché : 25% en 2025
FACTEUR ZLEV	/	/	Oui, compris entre 1,0 et 1,05	Oui, compris entre 1,0 et 1,05
DÉROGATIONS	Négociables sous 10 000 véhicules/an Entre 10 000 et 300 000 : objectif de -25% par rapport à 2007 applicable en 2015		Négociables sous 10 000 véhicules/an Entre 10 000 et 300 000 : objectif de -45% par rapport à 2007 applicable de 2021 à 2024 Objectif réduit de 15% pour 2025-2028	Idem 2019/631 mais limitation à l'année 2028 pour les constructeurs vendant entre 10 000 et 300 000 voitures par an



6.
2024, L'ANNÉE DE L'ENTERREMENT

Le 18 mars 2024, la Commission européenne publiait son rapport²⁹ sur les émissions de CO₂ des voitures et utilitaires légers en conditions réelles. Le bilan est accablant : en dépit de l'introduction d'un nouveau cycle de test et de nouvelles procédures d'essai, les émissions annoncées par les constructeurs sont toujours beaucoup plus basses que les émissions en conditions réelles d'utilisation. Pire : dans la vraie vie, les émissions moyennes des voitures neuves ont baissé de ... 13,5% en 20 ans au lieu des

44% qui auraient dû être réalisés selon la législation européenne...

Ce rapport de la Commission³⁰ constitue hélas, en quelque sorte, un enterrement. Enterrement de tout espoir de voir un jour les autorités européennes redresser l'échine face aux constructeurs d'automobiles et mettre en place les outils normatifs indispensables pour maîtriser les émissions de CO₂ des voitures dans les délais qu'impose le défi climatique.

6.1 - COLLECTE DES ÉMISSIONS EN CONDITIONS RÉELLES

Le suivi des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe en conditions réelles fait partie de ces mesures intégrées depuis quelques années dans la législation européenne pour tenter de limiter

les abus des constructeurs. La manière de procéder à la collecte et à la publication des données est décrite dans le règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission³¹. Les obligations des constructeurs³²,

²⁹ European Commission. 2024. *Commission report under Article 12(3) of Regulation (EU) 2019/631 on the evolution of the real-world CO₂ emissions gap for passenger cars and light commercial vehicles and containing the anonymised and aggregated real-world datasets referred to in Article 12 of Commission Implementing Regulation (EU) 2021/392*

³⁰ Une version plus détaillée est également disponible : Staff Working Document SWD(2024) 59 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52024SC0059>

³¹ Commission européenne. 2023. *Règlement d'exécution (UE) 2021/392 concernant a surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers*

³² Toutes les voitures doivent être équipées d'un OBFM (on board fuel consumption monitoring device ; équipement embarqué de mesure de la consommation de carburant). Certains sont connectés (les constructeurs recueillent les données par transfert direct) ; dans le cas contraire, les constructeurs doivent s'adresser aux concessionnaires ou réparateurs agréés.

décrites à l'article 9, ne sont pas assorties de sanctions en cas de non-respect. Ce qui explique sans doute en grande partie que la Commission a seulement reçu, pour la première année d'application (2021), les données de consommations de 10,6% des voitures neuves

immatriculées en Europe. 37% des données reçues ayant dû être écartées en raison de leur manque de fiabilité, ce sont finalement les données relatives à 617 194 voitures (7,2% des immatriculations) qui ont été analysées par les services de la Commission.

6.2 - UN GAP À REFORMER

185 gCO₂/km : telles étaient approximativement, les émissions, en conditions réelles, des voitures neuves vendues en 2001. Ceci sur base :

- des données officielles (émissions mesurées en laboratoire) publiées par l'Agence européenne de l'Environnement (EEA), soit 169,7 gCO₂/km pour l'année 2001 ;
- du gap entre émissions réelles et émissions en laboratoire (9% à l'époque) selon les calculs de l'ICCT réalisés à partir de plusieurs bases de données regroupant quelques dizaines de milliers de véhicules³³.

Comme illustré à la **FIGURE 3**, le gap n'a cessé de croître au cours des années

pour culminer à 42% en 2016. Cette impressionnante « performance » des constructeurs est explicable par leur habileté à profiter des faiblesses des procédures de test dites « NEDC », lesquelles ont depuis été remplacées par les procédures dites WLTP. Pour rappel, ces dernières étaient censées « limiter la casse » en réduisant le nombre et l'ampleur des failles de la législation dans lesquelles les constructeurs aiment à s'engouffrer. Ceux-ci sont en effet passés maîtres dans l'art de respecter le prescrit légal à la lettre (avec une interprétation parfois assez particulière ...) tout en en méprisant et pervertissant complètement l'esprit. Le passage de NEDC à WLTP devait se traduire par une augmentation des émissions officielles, et donc une réduction du gap.

³³ Mock P. et al. 2013. *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. https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/ICCT_LabToRoad_20130527.pdf

6.3 - SUR LA ROUTE, RIEN N'A CHANGÉ - LA PALME AUX PHEVS

Selon l'analyse menée par la Commission sur base des données relatives à l'année 2021, le gap s'est effectivement refermé. Il a en fait diminué de moitié, avec une valeur moyenne (pour les voitures essence et diesel) de 21,2%. Ce qui est une bonne chose : les émissions officiellement annoncées sont un peu moins fantaisistes qu'avant. Mais qu'en est-il dans la vraie vie ? Les émissions ont-elles baissé ? Et si oui, de combien ? Car ce qui compte pour les automobilistes, c'est l'énergie que leur voiture consomme en conditions réelles. Et ce qui compte pour le climat, ce sont les émissions de CO₂ réelles - et pas celles mesurées en laboratoire. Malheureusement, sur la route, les choses ont peu évolué ...

Le rapport de la Commission européenne nous apprend que les émissions moyennes pour les voitures essence et diesel s'élevaient à

180,3 gCO₂/km en conditions réelles en 2021. Comme mentionné ci-dessus, la moyenne pour l'ensemble des voitures neuves vendues en Europe en 2001 (presque exclusivement essence et diesel) était de l'ordre de 185 gCO₂/km. Pour les motorisations thermiques, les émissions ont donc baissé de 4,7 gCO₂/km, soit une diminution de ... 2,5%.

Ceci étant, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ s'appliquent à l'ensemble des voitures neuves vendues en Europe. Pas seulement celles fonctionnant à l'essence et au diesel, donc, mais aussi les voitures électriques (BEV), les hybrides non rechargeables (HEV) et les hybrides rechargeables (PHEV). Pour juger des performances du secteur, il convient donc d'établir la moyenne des émissions pour tous les véhicules neufs vendus en Europe. Canopea en a réalisé une estimation (TABLEAU 5 et FIGURE 7).

CALCUL DE LA MOYENNE DES ÉMISSIONS EN CONDITIONS RÉELLES DES VOITURES NEUVES VENDUES EN EUROPE EN 2021. HYPOTHÈSES ADOPTÉES

- les émissions des véhicules PHEV sont celles du rapport de la Commission ;
- les véhicules HEV sont confondus, dans le rapport de la Commission, avec les véhicules thermiques et leurs émissions ne sont donc pas « identifiables ». Ainsi, dans la catégorie « essence » sont repris les véhicules essence ne disposant que d'un moteur thermique et ceux associant un moteur thermique et un moteur électrique sans possibilité de recharge sur le réseau. Idem pour le diesel ;
- les émissions des voitures électriques (BEV) sont nulles ;
- les pourcentages de parts de marché sont ceux donnés par l'ACEA
- le rapport de la Commission fusionnant les catégories « tout thermique » et HEV, les pourcentages de ventes de voitures HEV (essence d'une part et diesel d'autre part) publiées par l'ACEA ont été fusionnés avec ceux des ventes de voitures thermiques essence et diesel au prorata des parts de marché essence et diesel ;
- les chiffres ont été corrigés pour tenir compte des 2,8% « d'autres motorisations » des chiffres ACEA.

TABLEAU 5 : Calcul approximatif de la moyenne des émissions réelles des voitures neuves vendues en Europe en 2021

	PARTS DE MARCHÉ 2021		ÉMISSIONS DE CO ₂ SUR ROUTE	
	CHIFFRES ACEA (A)	HEV INTÉGRÉS AUX THERMIQUES (B)	CHIFFRES CE (C)	PONDÉRÉES (B MULTIPLIÉ PAR C)
ESSENCE	39,9%	53,2%	179,8	95,6
DIESEL	19,6%	26,1%	181,0	47,3
BEV	9,1%	9,1%	0	0
HEV	19,8%	0,0%	?	/
PHEV	8,9%	8,9%	139,4	12,4
AUTRES	2,8%	2,8%	/	/
TOTAL	100,1%	100,1%		159,8

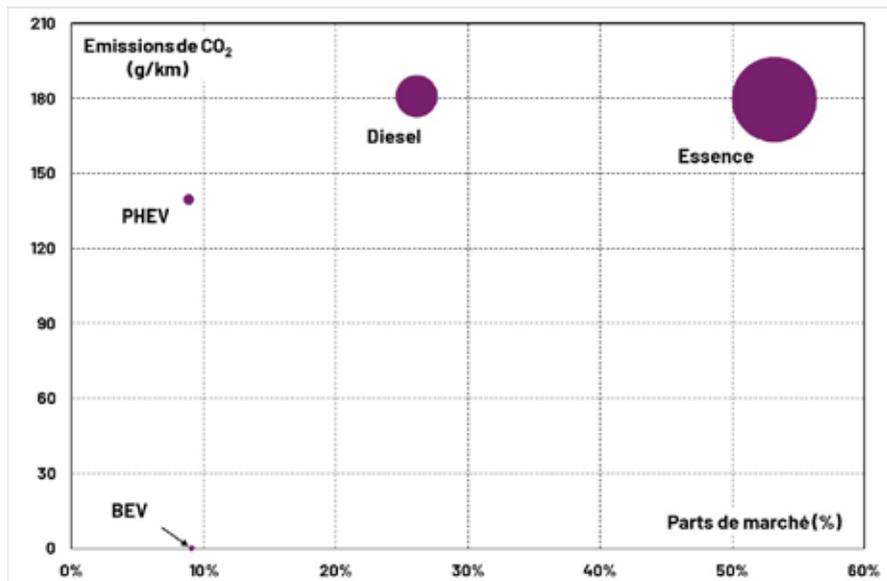


FIGURE 7 : Émissions de CO₂ en conditions réelles des voitures neuves vendues en Europe en 2021. La taille des cercles est proportionnelle à la part des différentes motorisations dans le calcul de la moyenne européenne (se référer à l'encadré et au **TABLEAU 5** pour le détail des calculs).

Sous ces hypothèses, les émissions moyennes en conditions réelles étaient égales à 159,8 gCO₂/km en 2021, soit une diminution de 25,2 g/km - ou 13,6% - en 20 ans. Performance très modeste alors que la législation européenne imposait, pour les émissions officielles mesurées en NEDC, de passer de 169,7 gCO₂/km en 2001 à 95 gCO₂/km en 2021, soit une diminution de 44%. Les constructeurs d'automobiles n'en ont pas moins atteint - officiellement s'entend - leurs objectifs de réduction d'émissions. Ceci tout en continuant à vendre des monstres

rouliers surconsommateurs d'énergie. La faiblesse notoire de la législation n'y est bien évidemment pas étrangère.

Dans la catégorie « émissions explosées en conditions réelles », la palme revient aux PHEV. Le rapport de la Commission nous apprend que les voitures hybrides rechargeables vendues en Europe en 2021 émettaient officiellement 39,6 gCO₂/km contre ... 139,4 gCO₂/km sur route, soit 3,5 fois plus. Ou, pour le dire autrement, il existe un gap de 252% entre les émissions réelles et les émissions déclarées

(**FIGURE 8**). Ce qui est principalement imputable à un « facteur d'utilité » (pourcentage attendu du kilométrage parcouru en mode électrique) tout à fait fantaisiste.

Ainsi donc, les voitures hybrides rechargeables (qui pesaient 8,9% des ventes en Europe en 2021) émettent seulement 23% de moins que les essence et diesel (139,5 contre 180,3 gCO₂/km).

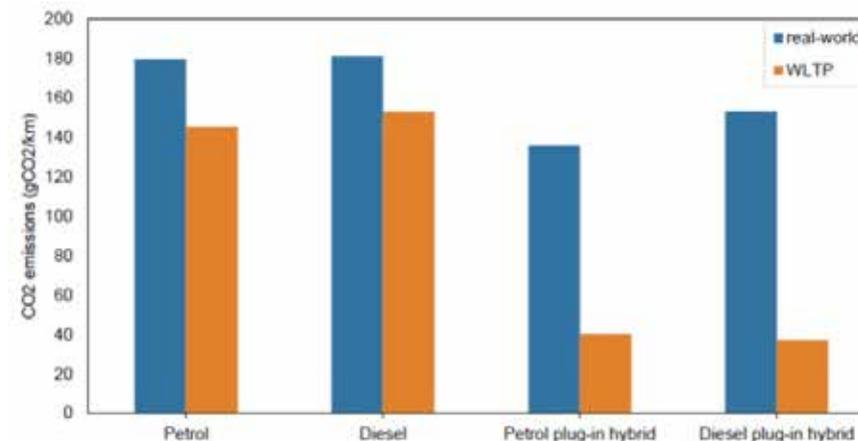


FIGURE 8 : Moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves en Europe en 2021 en conditions réelles (real-world) et mesures officielles (WLTP) - Source : Commission européenne, 2024

Cette incroyable sous-estimation des émissions des PHEV a grandement aidé les constructeurs à « respecter »

(sur papier) l'objectif de 95 gCO₂/km (NEDC) calculé sur l'ensemble des véhicules neufs vendus en 2021.

6.4 - UN PROBLÈME DE POIDS

Le gap entre les émissions réelles (real-world sur la **FIGURE 9**) et officielles (WLTP), qui oscille entre 20 et 40 gCO₂/km en moyenne pour les voitures essence et diesel, est 1,5 à 2,5 fois plus élevé pour les véhicules les plus lourds (SUV et voitures « haut de gamme » - luxury cars

selon la terminologie de la Commission). Argument supplémentaire, si besoin était, justifiant le plaidoyer LISA Car pour l'introduction de normes limitant la masse des voitures ainsi que leur puissance, leur vitesse de pointe et l'agressivité de leur face avant.

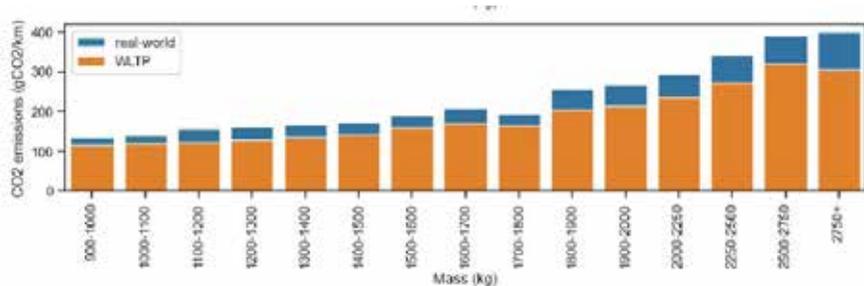


FIGURE 9 : Émissions de CO₂ des voitures neuves à motorisation essence (tout thermique et HEV) en fonction de leur masse – Source : CE, 2024

6.5 - LA COMMISSION À PLAT VENTRE

Face à cette avalanche de données toutes plus affligeantes les unes que les autres, les constructeurs ne manquent pas d'affirmer, dans une attitude de victimisation qui a fait les preuves de son efficacité, que « c'est la faute » :

- aux réglementations, occultant le fait qu'ils participent activement au processus législatif et, par leur lobby très efficace, détériorent l'efficacité desdites réglementations ;
- aux équipements de sécurité dont on exige qu'ils équipent leurs voitures, négligeant de mentionner qu'ils sont capables de construire des voitures légères et peu puissantes qui satisfont aux exigences en matière de sécurité (il y en a encore quelques-unes sur le marché

malgré une politique industrielle de désinvestissement des segments « inférieurs ») ;

- aux automobilistes dont il est bien connu qu'ils réclament à cor et à cri des modèles surdimensionnés qui leur coûteront plus cher à l'achat et à l'utilisation ...

C'est surtout, hélas, « la faute à » leurs appétits financiers insatiables qui – en parfaite cohérence avec l'injonction de « toujours plus » inhérente à notre économie de croissance – les entraînent dans une logique d'inflation continue des caractéristiques techniques et dynamiques des objets qu'ils nous vendent sous l'appellation de « voitures automobiles » et qui n'ont qu'un lien de plus en plus ténu avec les besoins objectifs de mobilité auxquels ils sont censés répondre.

Dans son rapport, la Commission rappelle que le but du monitoring est de s'assurer que le gap ne croisse pas au cours du temps (ce qui s'était passé pour le cycle NEDC, subterfuge par lequel les constructeurs avaient respecté le prescrit légal sur papier – et sur papier uniquement). Mais le fait qu'il y ait un gap ne semble pas l'émouvoir. Très diplomatiquement, elle soutient même que l'existence du gap est normale, les procédures de test ne pouvant pas prendre en compte certains aspects influant sur la consommation d'énergie des véhicules. Loin d'elle l'idée de s'alarmer du fait que ces aspects jouent systématiquement dans le même sens (un accroissement des consommations d'énergie et d'émissions de CO₂ en conditions réelles). Loin d'elle aussi l'idée d'informer proactivement les automobilistes de l'existence de ce gap et de la diversité des gaps propres aux différents constructeurs (diversité pourtant mise en relief par la Commission).

Dans son rapport, la Commission bombe (un tout petit peu ...) le torse et agite un gros doigt grondeur : « *les constructeurs seront tenus de fournir de solides raisons pour toute donnée manquante dans leur rapportage pour les années à venir* ». Vu le manque de

pénalités à la clé, il est à craindre que ces menaces ne soient pas vraiment de nature à empêcher lesdits constructeurs de dormir...

Enfin, alors que la Commission reconnaît l'impact négatif de l'accroissement de la taille et de la masse des véhicules sur leur efficacité énergétique, elle se garde bien de faire état de sa très (très) lourde responsabilité en la matière. Elle a, faute gravissime, ignoré les conclusions de ses propres études d'impact et décliné les objectifs CO₂ assignés aux différents constructeurs sur base de la masse des véhicules qu'ils vendaient. Ceci sous la pression plus qu'insistante des constructeurs – allemands en tête, eux qui se sont spécialisés dans le « haut de gamme ». La Commission se garde aussi, bien sûr, d'envisager de corriger le tir...

C'est donc bel et bien à un enterrement que, avec la publication de son rapport sur les émissions en conditions réelles, la Commission nous convie. Enterrement de tout espoir de la voir un jour insuffler les mutations du secteur de l'automobile (synthétisées dans la charte LISA Car³⁴) indispensables à la maîtrise de ses émissions de CO₂.

³⁴ Téléchargeable ici en 4 langues (DE, EN, FR et NL) : <https://www.lisacar.eu/charte-lisa-car/>



CONCLUSIONS

En 1995, alors que les émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe étaient estimées à 186 gCO₂/km, la Commission européenne ambitionnait d'atteindre une moyenne de 120 gCO₂/km en 2005.

Ayant d'abord tenté la voie de la collaboration constructive avec l'industrie par le biais d'accords volontaires (qui affaiblissaient déjà l'ambition manifestée en 1995), la Commission dut se rendre à l'évidence : il était nécessaire de légiférer.

Las ! Le règlement européen adopté en 2009 à l'issue d'un processus législatif douloureux fut littéralement truffé de dispositions et mesures qui en limitaient l'efficacité et dont les conséquences sont encore perceptibles 15 ans plus tard. Les révisions successives du règlement (adoptées en 2014, 2019 et 2023), qui constituèrent pourtant autant d'occasions de corriger le tir, confirmèrent les principales faiblesses de la législation. Dont celle, centrale, qui consiste à décliner les objectifs fixés aux différents constructeurs sur base de la masse des véhicules qu'ils vendent.

Le constat est simplement affligeant : en 2021, la moyenne des émissions des voitures neuves vendues en Europe s'élevait à environ 160 gCO₂/km en conditions réelles.

Soit une diminution de 26 gCO₂/km par rapport à 1995. **14% de réduction. Tel est le triste bilan de 25 années d'égarements, évitements et renoncements face au plaidoyer agressif de l'industrie automobile.**

La liberté de vendre des voitures toujours plus lourdes, puissantes, rapides, agressives (et offrant des marges bénéficiaires plus confortables) a donc prévalu sur l'impérieuse nécessité de limiter l'autobésité pour répondre au défi climatique. Il n'est, hélas, pas exagéré d'affirmer que **l'Europe a définitivement renoncé à limiter ces caractéristiques constructives de base des voitures** qui, lorsqu'elles croissent, accroissent aussi la consommation d'énergie des transports, la consommation de matières premières, la pollution et l'insécurité routière.

Faute d'outil normatif agissant sur l'offre, **il reste donc aux États membres européens et aux pouvoirs locaux à mobiliser les outils fiscaux (telle la taxe de mise en circulation) et réglementaires (telles les zones à faible danger) pour agir sur la demande et réorienter le parc automobile vers des véhicules plus modestes, plus respectueux de l'environnement et de toutes les personnes utilisatrices de l'espace public.**

En 1995, alors que les émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe étaient estimées à 186 gCO₂/km, la Commission européenne ambitionnait d'atteindre une moyenne de 120 gCO₂/km en 2005.

En 2021, cette moyenne s'élevait, en conditions réelles, à 160 gCO₂/km environ. Soit une diminution de 14% en 26 ans ... Que s'est-il donc passé durant cette période ? Comment expliquer une telle contre-performance ?

Ce sont les principaux éléments de réponses à ces questions que Canopea vous propose de découvrir dans ce dossier.

L'adoption d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en Europe est souvent présentée comme une « success story ».

C'est aussi – et peut-être surtout – l'histoire d'une succession d'égarements, évitements et renoncements des autorités (Commission, Parlement et Conseil européens) devant le lobby automobile, l'histoire d'une défaite européenne.



CANOPEA

BOULEVARD ERNEST MÉLOT 5 - 5000 NAMUR

T. 081 390 750 / WWW.CANOPEA.BE

