



EMISSIONS DE CO₂ DES VOITURES NEUVES

Délégation pour l'Union européenne

Rapport d'information de Mme Fabienne Keller, sénateur du Bas-Rhin

Rapport n° 361

Présentation

Depuis dix ans, l'Union européenne a multiplié ses engagements en vue de réduire ses émissions de CO₂, soit globalement (protocole de Kyoto), soit de façon plus ciblée (émissions issues des voitures). Ces engagements ne seront pas tenus.

Au cours des derniers mois, l'Union européenne a renforcé son dispositif par une action générale en amont (paquet énergie-climat) et par une action spécifique visant les voitures particulières qui représentent 12 % des émissions totales de CO₂ en Europe. Le mouvement de réduction des émissions émanant des voitures, parfaitement perceptible dans les années 90, s'est, en effet, ralenti au cours des dernières années.

Évolution du taux moyen de CO₂ émis par les voitures neuves en France et en Europe
(g de CO₂ par km)

	1995	1997	2000	2005	2006
France	176	169	162	152	149
UE 15	185	180	169	160	160

La proposition de règlement présentée par la Commission fixe une norme d'émission de CO₂ de 130 g/km. Cette norme s'applique, en moyenne, à l'ensemble des voitures neuves vendues dans l'Union européenne. La norme générale est ensuite déclinée par constructeur en fonction du poids des voitures selon un système dit de « pente de droits d'émission » : la norme est relativement moins contraignante pour les grosses voitures que pour les petites (les constructeurs généralistes se verront appliquer une norme de 125/127 g tandis que les constructeurs de voitures puissantes auront une norme de 140/145 g par km, par exemple).

Le respect de cette norme serait garanti par des pénalités applicables à partir de 2012, calculées sur le dépassement, le prix du gramme de CO₂, et le nombre de voitures vendues.

I. L'apport de la proposition de la Commission européenne

L'engagement de l'Union européenne dans ce domaine doit être soutenu.

Le contrôle des émissions ne peut être atteint que par une action au niveau communautaire.

L'Europe doit s'engager délibérément dans cette lutte contre le changement climatique et le non-respect des engagements de Kyoto est un très mauvais signal politique.

Le principe des pénalités n'est pas en lui-même condamnable, la voie des recommandations et des engagements volontaires ayant montré ses limites.

Si l'objectif est consensuel, en revanche les modalités pratiques envisagées peuvent faire l'objet d'appréciations critiques.

II. Un projet discutable

1. Le regret de ne pas avoir choisi le système du bonus/malus

Le système du bonus/malus adopté notamment par la France à la suite du Grenelle de l'Environnement est un système simple, clair, compris par tout le monde et efficace. Autant de caractéristiques qui ne se retrouvent pas dans la proposition de la Commission

Un bilan, après six mois d'application, a montré un effet accélérateur sur le renouvellement du parc automobile et vertueux, en incitant à l'achat de petits modèles économes en énergie et peu polluants (+10 % de parts de marché pour les voitures à bonus et -10 % pour les véhicules les plus polluants).

2. Un projet discutable dans son principe

La proposition de la Commission s'analyse comme une internalisation des coûts externes environnementaux, mais, en l'espèce, le coût est supporté à l'achat et non en fonction de l'usage de la voiture, alors que le coût environnemental est continu.

3. Un projet discutable dans ses modalités

La proposition prévoit l'exonération des micro-constructeurs (fabriquant moins de 10.000 véhicules par an). Elle rend en outre possible des regroupements artificiels permettant aux constructeurs de s'affranchir des contraintes de normes rigoureuses. Cette possibilité d'alliance ôte toute efficacité au système mis en place.

III. La critique du système de pente

1. Un système trop peu incitatif à l'achat de petits modèles

La Commission a fait le choix d'une réglementation des émissions en fonction du poids des voitures (système de pente). Puisque l'objectif est de lutter contre les émissions de CO₂, le plus efficace aurait été d'inciter les producteurs et les consommateurs à produire/acheter des véhicules économes en énergie et peu polluants. La fixation d'un seuil d'émission est un outil partiel et peu adapté pour atteindre cet objectif.

2. Un système pénalisant pour les constructeurs généralistes européens

Les constructeurs généralistes européens, producteurs de petites voitures, sont pénalisés :

- par un seuil inférieur à la moyenne européenne,
- par des possibilités de répercussion du surcoût induit par la réglementation sur les prix de vente des véhicules d'entrée de gamme beaucoup plus limitées que pour les grosses voitures,
- par des pénalités qui peuvent être considérables puisque l'élément principal de leur calcul est le nombre de véhicules vendus,
- par une distorsion de concurrence face aux constructeurs non-européens puisque ces derniers ne paient des pénalités que sur leurs ventes de

voitures en Europe qui ne représentent qu'une fraction de leur marché mondial, tandis que les constructeurs européens, notamment les constructeurs généralistes, se voient pénalisés sur ce qui représente la plus grande part de leur marché.

IV. Propositions

1. Choisir une pente la plus neutre possible

Il faut sans doute se résigner au système de pente de droits d'émissions, adopté par esprit de conciliation après de nombreuses consultations d'industriels. Cependant, la pente doit être au moins la plus neutre possible. Une pente à 45° assurerait une stricte proportionnalité de la norme d'émissions au poids des voitures. Toute pente supérieure à 45° représente une concession aux constructeurs des gros véhicules puisque une augmentation du poids de la voiture de x % permet de majorer le seuil d'émission autorisé d'un pourcentage supérieur à x. La pente choisie doit se rapprocher le plus possible de cette déclinaison neutre et être fixée entre 45° et 60°.

2. Moduler les pénalités

Dans le système actuel, les pénalités prévues sont extrêmement lourdes et pourraient atteindre plus d'un milliard d'euros par constructeur. Le système a ainsi pour particularité d'entraîner un coût pour l'industrie quel que soit son choix : qu'elle s'adapte ou non, l'industrie se trouve soumise à des coûts supplémentaires. De surcroît, la pénalité par gramme excédentaire est identique quelle que soit l'importance du dépassement. Un système plus juste

3. Un système contre productif

Tandis que le système français du bonus/malus avait été très efficace et vertueux en incitant à l'achat de véhicules peu polluants, le système proposé par la Commission, qui pourrait entraîner un surcoût supérieur à 1000 euros par voiture, va freiner, au moins temporairement, le renouvellement des flottes.

consisterait à moduler les pénalités en fonction du dépassement afin de ne pas pénaliser de façon excessive les dépassements de quelques grammes et de sanctionner plus sévèrement les dépassements massifs de plus de 10 grammes par exemple.

3. Supprimer la possibilité d'ententes de constructeurs

La disposition autorisant les constructeurs à former des groupements de circonstance dans le seul but de s'affranchir des contraintes et des pénalités prévues par la réglementation donne un mauvais signal à l'opinion européenne laissant l'impression détestable d'arrangements industriels « sur le dos » de l'environnement. Cette disposition devrait être supprimée.

4. Inciter à l'achat de véhicules légers et peu polluants

Le contrôle des émissions de CO₂ passera moins par la fixation de normes applicables à tous les véhicules que par l'incitation des consommateurs à se tourner vers le marché des véhicules certes moins puissants mais plus adaptés aux enjeux environnementaux d'aujourd'hui.

5. Inciter la Commission à s'attaquer aux émissions de CO₂ du secteur routier dans son ensemble

Même si la part des voitures particulières dans le total des émissions de CO₂ est majoritaire, les émissions issues des véhicules utilitaires légers (VUL) et des poids lourds sont en progression très sensible (doublement en vingt ans pour les VUL).

Évolution des émissions de CO₂ dans le secteur routier en France

(en millions de tonnes)

Type de véhicule	1975	1985	1995	2000	2005
VP	34,2	47,5	63	68,1	72,6
VUL	4,5	9,6	16	17,8	20,5
PL	20,6	23,5	24,6	27,8	31,7
Deux roues (2 R)	0,5	0,4	0,3	0,3	0,6
Total (arr.)	60	81	104	114	125

Source : Sénat/INRETS

Si la mesure et, par conséquent, la réglementation des émissions des poids lourds se heurtent à de sérieuses difficultés techniques, rien ne justifie l'absence de réglementation des émissions des VUL, à la fois techniquement possible et écologiquement opportune.



Délégation pour l'Union européenne

<http://www.senat.fr/europe/index.html>

Secrétariat de la Délégation
pour l'Union européenne
15, rue de Vaugirard
75291 Paris Cedex 06

Téléphone :
01.42.34.26.28
Télécopie : 01.42.34.32.92

Président

M. Hubert Haenel
Sénateur (UMP) du Haut-Rhin



Rapporteur

Mme Fabienne Keller
Sénateur (UMP) du Bas-Rhin



Le présent document et le rapport n° 361 (2007-2008) sont disponibles sur Internet :

<http://www.senat.fr/noticerap/2007/r07-361-notice.html>

Le rapport peut également être commandé auprès de l'Espace Librairie du Sénat :

Tél : 01.42.34.21.21 - Courriel : espace-librairie@senat.fr - Adresse : 20, rue de Vaugirard - 75291 Paris Cedex 06