

Contexte

Le carburant est un poste de coûts de plus en plus important pour les entreprises. L'utilisation d'une camionnette (ou VUL pour véhicule utilitaire léger) génère en moyenne une facture annuelle de diesel de l'ordre de 2.400 euros¹ – soit environ un tiers du « total cost of ownership² » (TCO). Les VUL constituent, au sein du secteur des transports, l'une des sources de gaz à effet de serre dont la croissance des émissions est la plus rapide : + 26 % entre 1995 et 2010. Ces seuls véhicules rejettent à l'heure actuelle 8 % des émissions du transport routier³. Cette part est amenée à croître encore, notamment en raison d'une législation moins contraignante pour la conduite d'une camionnette que pour celle d'un camion.

Le règlement (UE) N° 510/2011 vise à porter remède à cette situation en fixant aux constructeurs de VUL des objectifs de réduction des émissions de CO₂ (et donc de la consommation de carburant). Le texte finalement adopté, moins ambitieux que la proposition initiale de la Commission européenne, n'impose cependant qu'une réduction de consommation de 0,4 % par an jusqu'en 2017.

La Commission a récemment, dans le cadre du processus de révision du règlement, confirmé l'objectif de 147 g/km en 2020⁴. Ceci en dépit du fait, clairement établi, que les objectifs proposés étaient basés sur des informations erronées qui surestimaient à la fois les coûts associés à la réduction des émissions et les niveaux de référence par rapport auxquels les objectifs d'émissions de CO₂ étaient fixés.

L'objectif de réduction des émissions des VUL devrait être revu pour aligner son niveau d'ambition sur celui assigné aux voitures

¹ Sur base d'une consommation de carburant de 8.28 l/100km (6.9 l/100km selon les tests + 20 % de correction pour les conditions réelles d'utilisation), d'un kilométrage moyen des VUL de 23.500 km et d'un prix moyen du diesel de 1,25 €/litre (hors TVA)

² Le « total cost of ownership » est égal à la somme de tous les coûts associés à la possession et à l'utilisation du véhicule

³ CE Delft: *Are trucks taking their toll*, 2009, page 2

⁴ Commission européenne : *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 510/2011 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs*, 2012

Cinq éléments principaux justifient une réduction des émissions de CO₂ des VUL :

- des véhicules utilitaires légers présentant une bonne efficacité énergétique réduisent les factures de carburant – améliorant de ce fait la compétitivité des entreprises européennes ;
- les chiffres sur lesquels ont été établis les objectifs de réduction du règlement (UE) N° 510/2011 étaient incorrects ;
- des objectifs plus ambitieux élargissent le marché des technologies bas carbone, en réduisent le coût, créent de l'emploi et induisent des opportunités d'exportation ;
- la parité entre les objectifs des voitures et ceux des VUL permet d'éviter les « transferts » qui affaibliraient de facto l'objectif des voitures ;
- la maîtrise des émissions des VUL, dont le marché est en croissance rapide, mettra fin à sept années de législation largement inefficace.

Ce document présente les résultats les plus récents et fait la démonstration de la nécessité de renforcer les objectifs fixés aux VUL. Il est en grande partie basé sur une étude réalisée par le consultant TNO⁵.

Des véhicules utilitaires légers présentant une bonne efficacité énergétique réduisent les factures de carburant

La facture annuelle de carburant pour un VUL de livraison moyen varie entre 1.800 et 3.000 euros en fonction de la taille et de l'utilisation du véhicule⁶. Les utilisateurs professionnels sont plus concernés par le TCO que par le seul prix d'achat. Des frais de carburant réduits peuvent, en peu de temps, compenser un surcoût à l'achat induit par des améliorations techniques visant à diminuer les émissions de CO₂. Le premier propriétaire d'un VUL neuf conserve, en moyenne, le véhicule durant cinq ans environ : un temps de retour sur investissement inférieur à cette durée conduit donc à une diminution du TCO.

L'efficacité énergétique d'un VUL détermine directement ses émissions de CO₂. La Commission européenne estime que l'atteinte de l'objectif actuel de 147 g/km induirait un surcoût de 2,5 %⁷ à l'achat tout en diminuant la consommation de carburant de 20 % par rapport à l'année 2010. Les économies de carburant compensent le surcoût à l'achat en une année et demie, mais des objectifs plus ambitieux permettraient aux entreprises d'épargner des sommes bien plus importantes.

Un objectif de 118 g/km, équivalent à un objectif de 95 g/km pour les voitures⁸, permettrait de multiplier par deux (par rapport à l'objectif de 147 g/km) les économies de carburant, celles-ci atteignant alors environ 500 € par an (aux prix actuels du diesel, hors TVA). La période d'amortissement serait légèrement inférieure à trois ans, permettant au premier propriétaire de réaliser des économies de carburant. Une consommation de carburant réduite est également synonyme de meilleure valeur de revente, ce qui réduit également le TCO. Le **tableau 1** présente les économies associées à des objectifs de réduction des émissions des camionnettes plus ambitieux.

⁵ TNO: Assessment of alternative modalities and targets for LCVs, study for T&E, 2012

⁶ Citroen Berlingo: 133 g/km ou 5,1 l/100km + 20 % de correction = 6,1 l/100km; 23.500 km/an, prix du diesel 1,25 €/l (hors TVA); Mercedes Sprinter 116cdi: 225 g/km ou 8,6 l/100km + 20 % correction = 10,3 l/100km; 23.500 km/an, prix du diesel 1,25 €/l (hors TVA)

⁷ TNO: *Support for the revision of regulation on CO₂ emissions from light commercial vehicles*, 2012, Page 117

⁸ En termes de coût de réduction marginal par gramme de CO₂

	Objectif actuel	Proposition initiale de la Commission	Idem voitures - 95 g/km	Idem voitures - 80 g/km
Emissions de CO ₂ moyennes en 2020	147 g/km	135g/km	118 g/km	110 g/km
Surcoût (absolu)	605 €	1.064 €	2.000 €	2.787 €
Surcoût (relatif)	3 %	5 %	10 %	14 %
Economie annuelle de carburant (hors TVA)	440 €	597 €	825 €	927 €
Période d'amortissement ⁹	1,5 ans	2,0 ans	2,8 ans	3,6 ans
Argent économisé sur la vie du véhicule (13 ans)	3.478 €	4.720 €	6.521 €	7.328 €

Tableau 1 : Bénéfices pour les entreprises (utilisateurs finaux) en fonction des objectifs d'émissions de CO₂ des VUL¹⁰

Les chiffres sur lesquels ont été établis les objectifs de réduction originels étaient incorrects

Au vu des données récentes sur les coûts technologiques¹¹, et compte-tenu des changements intervenus dans le marché des VUL, il est aujourd'hui évident que les surcoûts associés aux objectifs de réduction d'émissions ont été surévalués en 2010. De plus, les émissions moyennes des VUL neufs vendus en 2007, année de référence, ont vraisemblablement été surestimées également.

L'objectif de 147 g/km a été fixé sur base de chiffres erronés et de messages alarmistes délivrés par l'industrie – un objectif plus strict est rentable

L'étude sur laquelle était basée l'étude d'impact de la Commission¹² chiffrait entre 1.100 et 1.700 € le surcoût associé à l'objectif de 175 g/km¹³. Une étude ultérieure¹⁴ chiffrait l'augmentation du prix de vente pour un objectif de 150 g/km en 2020 (proche de celui de 147 g/km finalement retenu) entre 1.961 et 3.045 €. Les courbes de coûts utilisées dans les deux études étaient en partie basées sur des données en matière de coûts et de potentiel technologique issues d'une consultation de l'industrie. Une étude de l'administration allemande de l'Economie¹⁵ estimait que le surcoût serait compris entre 5.000 et 8.800 € ! Les constructeurs de véhicules, par la voix de l'ACEA, qualifiaient la proposition de la Commission de « irréaliste » et « infaisable » et affirmaient que l'atteinte de l'objectif à long terme serait extrêmement coûteuse¹⁶. La fédération automobile allemande (VDA) décrivait l'objectif de 147 g/km comme « très difficile à accepter, disproportionnellement coûteux et

⁹ La valeur actuelle nette des économies de carburant est utilisée pour déterminer la période d'amortissement

¹⁰ TNO: *Assessment of alternative targets and modalities for the CO₂ regulation for light commercial vehicles*, TNO study for T&E, 2012, annexe B

¹¹ TNO: Support for the revision of regulation on CO₂ emissions from light commercial vehicles, 2012, page 37, note de bas de page n° 5

¹² AEA: *Assessment of options for the legislation of CO₂ emissions from light commercial vehicles*, 2009, Table 6.4, pente de 100 %, page 50

¹³ Par rapport à l'année 2007

¹⁴ AEA: *Assessment with respect to long term CO₂ emission targets for passenger cars and vans*, 2009, page 39

¹⁵ IKA-RWTH: *Kurzstudie zum CO₂-Reduzierungspotenzial bei Leichten Nutzfahrzeugen (N1) bis 2020*, 2010 page 12

¹⁶

globalement néfaste pour l'économie »¹⁷. L'étude la plus récente réalisée pour la Commission européenne¹⁸ estime le surcoût à la vente induit par le respect de l'objectif de 147 g/km en 2020 à 605 € seulement en moyenne¹⁹.

Les coûts de fabrication supplémentaires moyens des VUL ont baissé d'un facteur 4 à 17 depuis 2010 !

La moyenne des émissions de CO₂ des VUL est également beaucoup plus basse que l'estimation sur base de laquelle ont été fixés, en 2010, les objectifs du règlement UE N) 510/2011. Les premières études estimaient à 203 g/km les émissions moyennes en 2007 et considéraient comme « improbable que nombre d'améliorations voient le jour en l'absence d'incitants réglementaires pour les constructeurs »²⁰. Cependant, en 2010, les émissions avaient chuté à 181 g/km, soit une réduction de 22 g/km (ou encore 11 %) en trois ans. Plusieurs facteurs expliquent cette importante diminution, dont une base de données incomplète en matière de ventes et d'émissions des VUL en 2007. La distribution des ventes entre les différents segments s'est aussi significativement modifiée entre 2007 et 2010, comme illustré au **tableau 2**. La contribution de ce phénomène peut être estimée à 8 g/km.

		Classe I	Classe II	Classe III	Moyenne
2007	Pourcentage des ventes	18 %	25 %	57 %	-
	Emissions de CO ₂ moyennes	145.4	179.3	231.2	203.05
2010	Pourcentage des ventes	21 %	34 %	45 %	-
	Emissions de CO ₂ moyennes	122.8	161.6	223.2	181.5

Tableau 2 : Distribution des ventes et émissions de CO₂ par classe de VUL en 2007 et 2010²¹

Il est avéré que certains acteurs de l'industrie automobile, de même que le Gouvernement allemand, savaient que les estimations d'émissions dont se servait la Commission pour l'année 2007 étaient trop élevées. L'étude commandée par l'Administration allemande de l'Economie²² et rendue publique en 2010 est basée sur des émissions d'environ 181 g/km.

Une étude récente menée pour le compte de la Commission européenne indique qu'il est fort probable que les constructeurs ont de plus en plus usé des flexibilités existant dans la procédure de test pour en abaisser artificiellement les résultats, fait également observé pour les voitures. Ceci inclut la déclaration de valeurs jusqu'à 4 % inférieures aux résultats des mesures²³. Il est également probable que des réductions réelles ont été obtenues grâce à l'introduction de nouvelles technologies, particulièrement dans le segment des petits VUL de classe I, dérivés de voitures. Au total, cependant, seule une partie des réductions d'émissions enregistrées entre 2007 et 2010 est imputable à une réelle amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules.

17

http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/auto_industry_pushes_hard_to_reduce_co2_emissions_and_needs_supportive_real

¹⁸ TNO: *Support for the revision of regulation on CO₂ emissions from light commercial vehicles*, 2012

¹⁹ Par rapport à l'année 2010, en incluant un ajustement de 11 % par rapport aux surcoûts de fabrication pour tenir compte des frais généraux et bénéfiques des constructeurs

²⁰ Commission européenne: *Commission Impact Assessment accompanying a Regulation for setting emission performance standards for new light commercial vehicles as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles*, 2009, page 18

²¹ TNO: *Assessment of alternative modalities and targets for LCVs*, study for T&E, 2012

²² IKA-RWTH: *Kurzstudie zum CO₂-Reduzierungspotenzial bei Leichten Nutzfahrzeugen (N1) bis 2020*, 2010 page 12

²³ TNO: *Supporting Analysis regarding Test Procedure Flexibilities and Technology Deployment for Review of the Light Duty Vehicle CO₂ Regulations*, 2012, en attente de publication (résumé des resultants, disponible sous forme de présentation)

L'estimation des émissions moyennes de CO₂ des VUL réalisée en 2009 était nettement supérieure à l'estimation actuelle – l'objectif de 147 g/km est dès lors 10 % moins ambitieux que prévu

Des objectifs plus ambitieux élargissent le marché des technologies bas carbone, en réduisent le coût, créent de l'emploi et induisent des opportunités d'exportation

La proposition actuelle pourrait potentiellement transformer le domaine des VUL en « cimetière technologique », les constructeurs réduisant les investissements et ne déployant pas les technologies disponibles. Ceci en dépit du fait que les technologies à utiliser pour améliorer l'efficacité énergétique des VUL sont les mêmes que celles appliquées aux voitures, comme illustré au **tableau 3**. Un objectif de 118 g/km (comparable à celui de 95 g/km pour les voitures) ne nécessiterait pas la vente de véhicules électriques ou hybrides, mais pourrait être atteint avec des technologies telles que le downsizing des moteurs, les matériaux légers, les améliorations aérodynamiques et la diminution des frottements dans la chaîne de motorisation.

	147 g/km			118 g/km			110 g/km		
	Class I	Class II	Class III	Class I	Class II	Class III	Class I	Class II	Class III
Mild downsizing	++	+	++	++	++	++	++	++	++
Medium downsizing	-	-	++	+/-	++	++	++	++	++
Micro hybrid	--	-	+/-	+/-	++	++	++	++	++
Mild hybrid	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Full hybrid	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BIW lightweighting (mild)	--	--	--	-	-	-	+	+	+
BIW lightweighting (medium)	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BIW lightweighting (strong)	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Aerodynamics improvement (minor)	++	+	++	++	++	++	++	++	++
Aerodynamics improvement (major)	++	+	+	++	++	++	++	++	++
Reduced driveline friction (mild)	+/-	++	++	+/-	++	++	++	++	++
Reduced driveline friction (high)	-	+	+	+	++	++	++	++	++

BIW=Body in white

Tableau 3 – Technologies devant probablement être utilisées en fonction de l'ambition de l'objectif de réduction des émissions des VUL à l'horizon 2020²⁴

Un moyen simple et très efficace pour réduire la consommation de carburant des VUL est d'optimiser leur puissance. Après des décennies d'accroissement de la puissance des moteurs, la plupart des VUL sont aujourd'hui sur-motorisés. En résulte un accroissement des performances dynamiques des VUL et de leur vitesse de pointe, mais cela ne contribue que marginalement à l'amélioration de leur utilité (les VUL sont majoritairement utilisés pour la distribution urbaine). Une étude réalisée par TNO en 2010 établissait qu'une optimisation de la puissance des moteurs pourrait conduire à une réduction de carburant comprise entre 6 et 16 %, et ce à des coûts réduits²⁵.

Une autre manière très efficace pour diminuer la consommation de carburant consiste à rendre obligatoire les limiteurs de vitesse. Les VUL sont les seuls véhicules commerciaux dont la vitesse n'est pas limitée. Une étude réalisée en 2010 par CE Delft²⁶ établissait qu'une limitation à 100 km/h de la vitesse des VUL réduirait immédiatement la consommation et les émissions de CO₂ moyennes de 6 à 7 %. Par ailleurs, cela conduirait également à une réduction de 46 % des victimes d'accidents impliquant ces véhicules et de

²⁴ TNO: Assessment of alternative modalities and targets for LCVs, study for T&E, 2012, page 34

²⁵ T&E: *Fuel efficient vans would be cheaper to buy and run*, 2010.

²⁶ CE Delft: *Speed limiters for vans in Europe, Environmental and safety impacts*, 2010

37 % des blessés graves sur autoroutes, ce qui permettrait de sauver 200 vies et d'éviter à des milliers de personnes des blessures graves chaque année.

L'adhésion publique au concept de limitation de la vitesse des VUL est impressionnante. Des sondages réalisés en Italie et en Allemagne ont montré que 80 % des répondants étaient en faveur des limiteurs de vitesse. Aux Pays-Bas et au Royaume-Uni également, la majorité des citoyens souhaiteraient voir limitée la vitesse des VUL²⁷.

En l'absence d'un objectif plus ambitieux pour 2020, le marché des VUL risque de devenir le « cimetière technologique » du secteur automobile

Encourager l'hybridisation et l'électrification des VUL, l'Union européenne devrait établir des objectifs significativement plus ambitieux que 110 g/km. Un objectif sous les 100 g/km devrait être envisagé pour 2025, avec une ambition équivalente aux 60 g/km que T&E propose pour les voitures.

La **figure 1** présente les coûts moyens des adaptations technologiques nécessaires pour atteindre différents objectifs tels que calculés par TNO. La **figure 2** indique la période de retour sur investissement en fonction de l'objectif et du prix du pétrole.

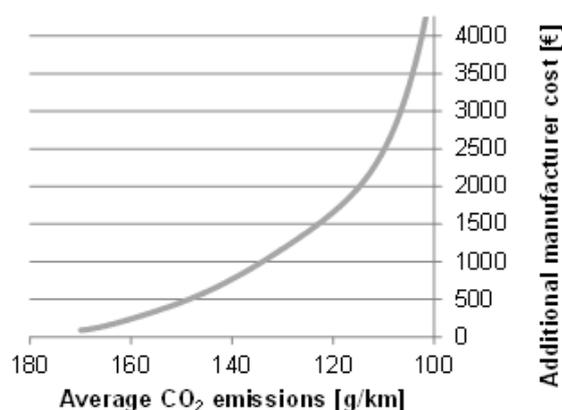


Figure 1 – Coûts de fabrication additionnels en fonction de l'objectif d'émissions

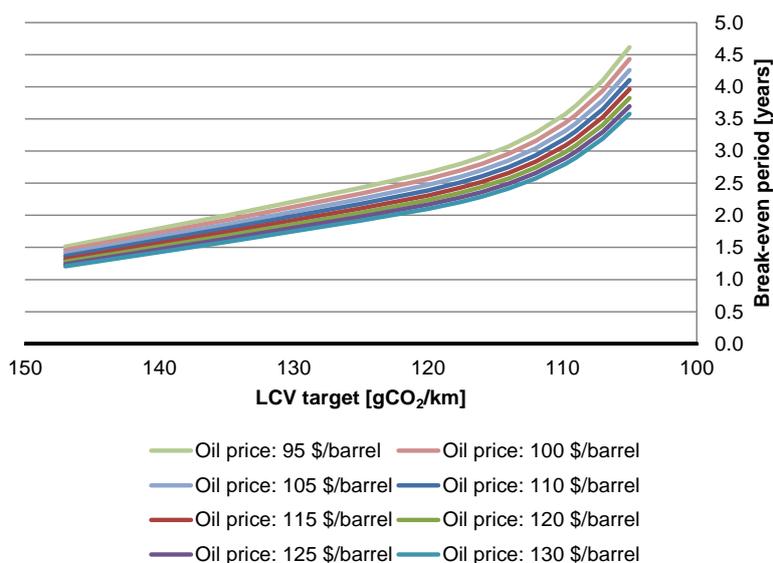


Figure 2 – Temps de retour sur investissements des investissements technologiques en fonction de différents objectifs et prix du pétrole²⁸

²⁷ <http://www.transportenvironment.org/News/2011/5/First-Germans-now-speed-loving-Italians-wantvan-speed-limiters/>

²⁸ TNO: Assessment of alternative modalities and targets for LCVs, study for T&E, 2012, page 20

Les expériences antérieures suggèrent que les coûts technologiques réels seront au moins deux fois plus bas en pratique que ce qui avait été estimé avant l'adoption du règlement. Ceci est explicable du fait que, une fois confrontés aux exigences législatives, les constructeurs identifient des voies d'actions moins coûteuses et plus efficaces que prévu. La figure 2 indique que, même dans l'hypothèse d'un prix du pétrole limité associé à un objectif ambitieux (sous les 110 g/km), le retour sur investissements est atteint durant la période type de possession du premier utilisateur (typiquement cinq ans).

Les équipementiers, qui ont développé des technologies en vue de réduire les émissions de CO₂ des voitures, pourraient accroître les ventes de ces technologies grâce à leur utilisation pour les VUL. Les équipementiers emploient environ quatre fois plus de personnes que les constructeurs automobiles. Accroître le marché des technologies d'amélioration de l'efficacité énergétique aiderait à la fois à réduire les coûts et à créer de l'emploi. Il pourrait aussi y avoir des bénéfices pour les constructeurs de VUL, des véhicules moins consommateurs de carburant créant aussi des opportunités d'exportations.

La parité entre les objectifs des voitures et ceux des VUL permet d'éviter les « transferts » qui affaibliraient de facto l'objectif des voitures

Dans beaucoup de pays européens, il est possible d'immatriculer en tant que voiture passager (M1) un véhicule homologué en tant que VUL (N1). Pour les constructeurs qui produisent les deux types de véhicules, la différence de niveau d'ambition entre les deux règlements pourrait créer une incitation à promouvoir la vente de VUL à utiliser en tant que voitures.

Créer un glissement des ventes de voitures vers les VUL réduirait l'impact global des deux règlements²⁹. La révision de la définition des véhicules N1 qui n'autorise plus les petits véhicules N1 à comporter plus d'une rangée de sièges³⁰ limite le risque sans toutefois l'éliminer. Des estimations de transferts potentiels sont données au **tableau 4** pour quelques véhicules.

Modèle de véhicule 2009	Objectif CO ₂ M1 2020 [g/km]	Objectif CO ₂ N1 2020 [g/km]	Différence M1 - N1 [g/km]
Citroen Berlingo	102,2	133,7	31,5
Peugeot Partner	102,6	134,6	32,0
Renault Kangoo	100,0	129,1	29,1
VW Caddy	108,7	147,3	38,6
Fiat Doblo	96,8	122,3	25,5

Tableau 4 – Différences entre les objectifs spécifiques pour différents véhicules (correspondant à un objectif moyen de 95 g/km pour les M1 et à 147 g/km pour les N1)³¹

Un tel glissement permettrait aux constructeurs de réduire leurs coûts de production. Pour un VUL d'une masse de 1500 kg, le bénéfice total pourrait atteindre 5.100 euros par véhicule³². Les constructeurs pourraient dès lors inciter financièrement les consommateurs à acquérir des véhicules N1 (à utiliser en tant que voitures). Si le bénéfice total était reporté sur le consommateur, le prix de vente pourrait être baissé de 6.300 euros. Pour cet avantage, des consommateurs pourraient être tentés de s'accommoder des inconvénients d'un véhicule N1, dont le fait de n'avoir que deux sièges.

Le tableau 4 montre que des véhicules virtuellement semblables seraient soumis à des règlements et des objectifs différents. Ceci est non seulement logique, mais risque d'affaiblir l'objectif fixé aux voitures. Cela pourrait aisément être évité en assignant des objectifs comparables aux voitures et aux VUL.

²⁹ Règlement (UE) N° 510/2011 (VUL) et règlement (CE) N° 443/2009 (voitures)

³⁰ Commission européenne : Règlement (UE) N° 678/2011 remplaçant l'annexe II et modifiant les annexes IV, IX et XI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)

³¹ TNO: Assessment of alternative modalities and targets for LCVs, study for T&E, 2012, page 22

³² Le calcul prend en compte l'ajustement des objectifs spécifiques induit par la modification des masses moyennes des véhicules N1 et M1

Conclusions et options politiques

Le marché des VUL est en croissance rapide ; leurs émissions ont augmenté de 26 % entre 1995 et 2010 et représentent maintenant 8 % des émissions du transport routier³³. Les flottes de VUL devraient continuer à croître à l'avenir, notamment en raison d'un cadre légal très favorable par rapport aux camions de faible tonnage (> 3,5 tonnes). Il convient de mettre un terme à la croissance des émissions de CO₂ des VUL par le biais d'objectifs d'émissions plus ambitieux et de limiteurs de vitesse qui rendraient peu attrayants les VUL sur-motorisés. Revenir à la proposition d'origine de la Commission de 135 g/km en 2020³⁴ constitue l'option minimale à considérer. Cependant, les dernières analyses montrent qu'il serait économiquement intéressant d'adopter un objectif beaucoup plus ambitieux, comme illustré au **tableau 5**. Un objectif de 118 g/km doublerait les gains en CO₂ et les économies de carburant par rapport à l'objectif de 147 g/km.

The market for vans is growing rapidly and with this emissions grew by 26 % between 1995 and 2010 and now account for 8 % of road transport emissions.¹ The rising emissions need to be offset with stronger fuel efficiency standards. A target of 118 g/km would double the CO₂ savings of 21 tonnes per vehicle per year and produce an aggregate 35 million tonnes of CO₂ savings per year compared to the proposed 147g/km target.

	Objectif 2020	147 g/km	135 g/km	118 g/km	110 g/km
	Commentaire	Objectif actuel	Proposition initiale de la Commission	Equivalent à 95g/km pour les voitures	Equivalent à 80 g/km pour les voitures
Comparé à 175 g/km en 2017	Economie annuelle de carburant	367 €	524 €	752 €	854 €
	Augmentation du prix	506 €	965 €	1.901 €	2.688 €
	Temps de retour sur investissements pour les économies de carburant	1.8 an	2,3 ans	3,1 ans	3,9 ans
Comparé à 147 g/km en 2020	Economie annuelle de carburant	0 €	157 €	385 €	487 €
	Augmentation du prix	0 €	459 €	1.395 €	2.182 €
	Temps de retour sur investissements pour les économies de carburant	0 an	0,5 an	1,3 an	2,1 ans
	Gain CO ₂ (M tonnes)	0 Mt	1,6 Mt	2,7 Mt	3,5 Mt
	Amélioration de la compétitivité des entreprises utilisatrices de VUL	Aucune par rapport à l'objectif actuel	Légère	Importante pour les premiers propriétaires	Très importante sur la durée de vie
	Support aux ventes européennes de véhicules faibles consommation et technologies d'efficacité énergétique	Minimal	Léger	Considérable	Très élevé
	Transferts et l'affaiblissement de l'objectif voitures évités	Non	Non	Oui	Possibilité de transfert des VUL

Tableau 5 – Impact de différents niveaux d'objectifs par rapport aux scénarios de base de 175 g/km et 147 g/km

³³ CE Delft: *Are trucks taking their toll*, 2009, page 2.

³⁴ COM(2009) 593 final, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council setting emission performance standards for new light commercial vehicles as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles

Un objectif de 110 g/km pour les VUL (équivalent à 80 g/km pour les voitures) est rentable ; pour 2025, un objectif sous les 100 g/km est requis

Un objectif situé sous les 100 g/km en 2020 reflèterait un niveau d'ambition comparable à celui de l'objectif de 60 g/km pour les voitures et est nécessaire pour assurer l'introduction de technologies plus avancées et de nouvelles motorisations et pour nous positionner sur la voie d'un transport routier décarboné en 2050.

Un objectif plus ambitieux permettrait également de sortir de sept années d'une législation fort inefficace. L'objectif de 175 g/km en 2017 était déjà presque atteint en 2010 (181 g/km). Nous disposons de suffisamment de temps et de technologies alors que l'inaction transformerait le secteur des VUL en « cimetière technologique » et réduirait la compétitivité de l'industrie européenne par rapport à la concurrence étrangère. Un objectif plus ambitieux que 147 g/km stimulerait les constructeurs à dépasser l'objectif 2017, faible et inefficace.

Pour plus d'informations, contacter : william.todts@transportenvironment.org

00 32 (0)495/79.95.05

www.transportenvironment.org/cars-and-co2
