

## Contexte

En 2009, l'UE a instauré des normes contraignantes pour la performance des véhicules particuliers neufs: 130 grammes de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) par kilomètre (g/km) d'ici à 2015 et 95 g/km d'ici à 2020<sup>1</sup>. La proposition récente de la Commission établit les modalités de la réalisation de l'objectif de 2020<sup>2</sup>. Cette proposition de réglementation a confirmé l'objectif de 95 g/km mais a réintroduit les super crédits (récompenses pour les ventes de véhicules à très faibles émissions de carbone), qui affaiblissent l'objectif. Ce document souligne pourquoi et comment le marché des voitures à très faibles émissions de carbone devrait être soutenu sans qu'il faille pour autant sacrifier la recherche sur l'amélioration des voitures conventionnelles.

## Que dit la réglementation et comment va-t-elle changer ?

L'article 5 du règlement original stipule que toute nouvelle voiture particulière avec des émissions de CO<sub>2</sub> inférieures à 50 g/km pourra être comptabilisée comme 3,5 voitures en 2012, 3,5 voitures en 2013, 2,5 voitures en 2014 et 1,5 voiture en 2015. Ce système de super crédits devait être abandonné à partir de 2015 mais la nouvelle proposition de la Commission va le réintroduire. Les véhicules dont les émissions sont inférieures à 35g de CO<sub>2</sub>/km devraient compter comme 1,3 voiture de 2020 à 2023. La Commission propose de plafonner le nombre total de crédits alloués au total de 20 000 nouvelles voitures par constructeur.

## Est-il nécessaire de vendre des voitures à très faibles émissions de carbone pour atteindre l'objectif des 95 g ?

Non. Pour atteindre l'objectif d'émission moyenne de 95 g/km sur l'ensemble du parc en 2020, les constructeurs peuvent simplement améliorer l'efficacité des véhicules conventionnels qui consomment des carburants fossiles dans des moteurs à combustion interne. Certains constructeurs de gros véhicules utiliseront la technologie hybride, qui récupère l'énergie pour réutiliser dans le freinage.

## Il n'est pas nécessaire de vendre des voitures électriques ou des voitures à très faibles émissions de carbone pour atteindre l'objectif de 95 g/km.

Atteindre des objectifs plus ambitieux, tel que 60 g/km en 2025, nécessiterait de vendre des véhicules à très faibles émissions de carbone et atteindre les objectifs climatiques à long terme nécessiterait un basculement vers ces technologies. En effet, il y aura des limites à l'amélioration de l'efficacité des véhicules conventionnels actuels.

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009...

<sup>2</sup> Action climat 2012 de la Commission européenne, COM/2012/393 Proposition de règlement en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves.

## T&E soutient-il le passage aux véhicules électriques et/ou à hydrogène ?

T&E ne promeut aucune technologie aux dépens d'une autre. Nous soutenons le passage aux voitures à très faibles émissions de carbone car nécessaire pour atteindre les réductions d'émissions attendues du transport routier et c'est pourquoi il est essentiel de commencer à développer le marché au profit de plusieurs alternatives à très faibles émissions.

Néanmoins, la façon dont le marché de ces véhicules se développe affectera profondément le degré de durabilité de la solution choisie, comme l'illustre la figure 1.

L'e-mobilité pourrait contribuer grandement à la mobilité durable – mais son impact dépendra de la **façon** dont le marché se développe

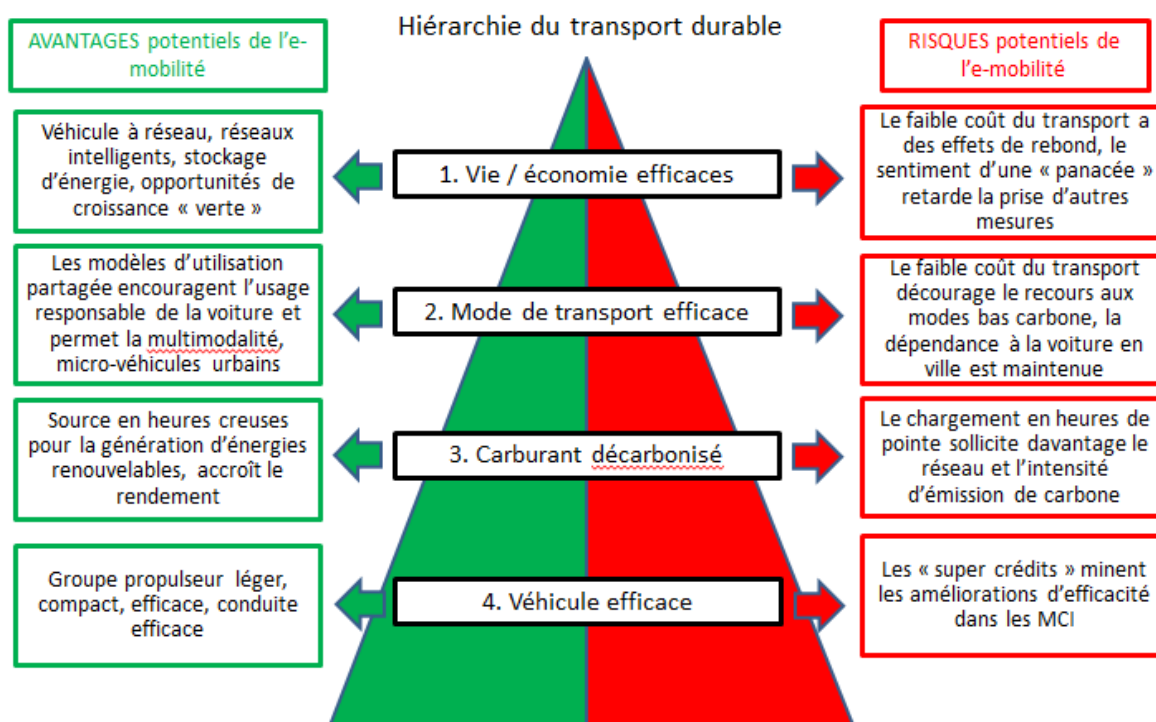


Figure 1: Opportunités et risques de l'e-mobilité

Où et comment les véhicules à très faible émission sont conduits, comment le "carburant" est produit ou distribué et quand le véhicule est chargé, tout cela va profondément influencer la perception de l'e-mobilité en tant que solution de transport durable. L'e-mobilité pourrait être une contribution notable à une mobilité plus durable mais elle n'est pas la panacée. Nous soutenons la réduction des taxes à l'achat et à la circulation pour les véhicules à faibles émissions mais nous pensons pas qu'il faille utiliser les fonds publics pour subventionner leur achat par des aides financières.

## Super crédits : une mauvaise façon d'encourager les véhicules à très faibles émissions de carbone

### Les super crédits, qu'est-ce que c'est ?

Le règlement stipule que les voitures vendues en 2020 doivent atteindre un niveau moyen d'émissions de 95 g/km et fixe pour les constructeurs un objectif individuel fondé sur la taille moyenne (en masse) des voitures vendues. Le système des super crédits consiste à récompenser les constructeurs avec des crédits d'émissions pour chaque véhicule à très

faibles émissions de carbone vendu (moins de 35 g/km). Dans les faits, les super crédits nuisent à l'objectif moyen de toute la flotte d'un constructeur donné, de sorte qu'ils constituent pour lui un "permis" de continuer à vendre des voitures très polluantes, tout en lui permettant d'atteindre son objectif.

La figure 2 montre qu'en vendant un véhicule électrique (0 g/km), le constructeur peut vendre en parallèle 1 véhicule très polluant (190 g/km), tout en atteignant l'objectif des 95 g/km. Les véhicules à batterie électrique sont considérés comme des véhicules à zéro émission (0 g/km) parce qu'ils ne rejettent rien par leur tuyau d'échappement. C'est une récompense indue car elle ne tient pas compte des émissions liées à la production de l'électricité en amont. Ces émissions peuvent être élevées, bien que généralement inférieures à celles de voitures similaires équipées de moteurs à combustion interne<sup>3</sup>.

Les super crédits sont conçus pour aider les constructeurs à fournir des véhicules à très faibles émissions de carbone en leur permettant de davantage de véhicules polluants, plus rentables d'un point de vue financier, et en abaissant leur objectif pour qu'ils ne soient plus obligés de dépenser autant d'argent dans les technologies non polluantes. Résultat, les fonds non dépensés dans l'amélioration des véhicules conventionnels servent à soutenir les ventes de véhicules à très faibles émissions. Néanmoins, car ils réduisent la nécessité d'améliorer la performance des véhicules conventionnels, les super crédits ont un effet négatif sur l'ambition générale du règlement et sur ses bénéfices en termes d'emploi, d'économie, pour les automobilistes, la sécurité énergétique et pour l'environnement.

## Les super crédits créent "de l'air chaud" qui affaiblit l'objectif



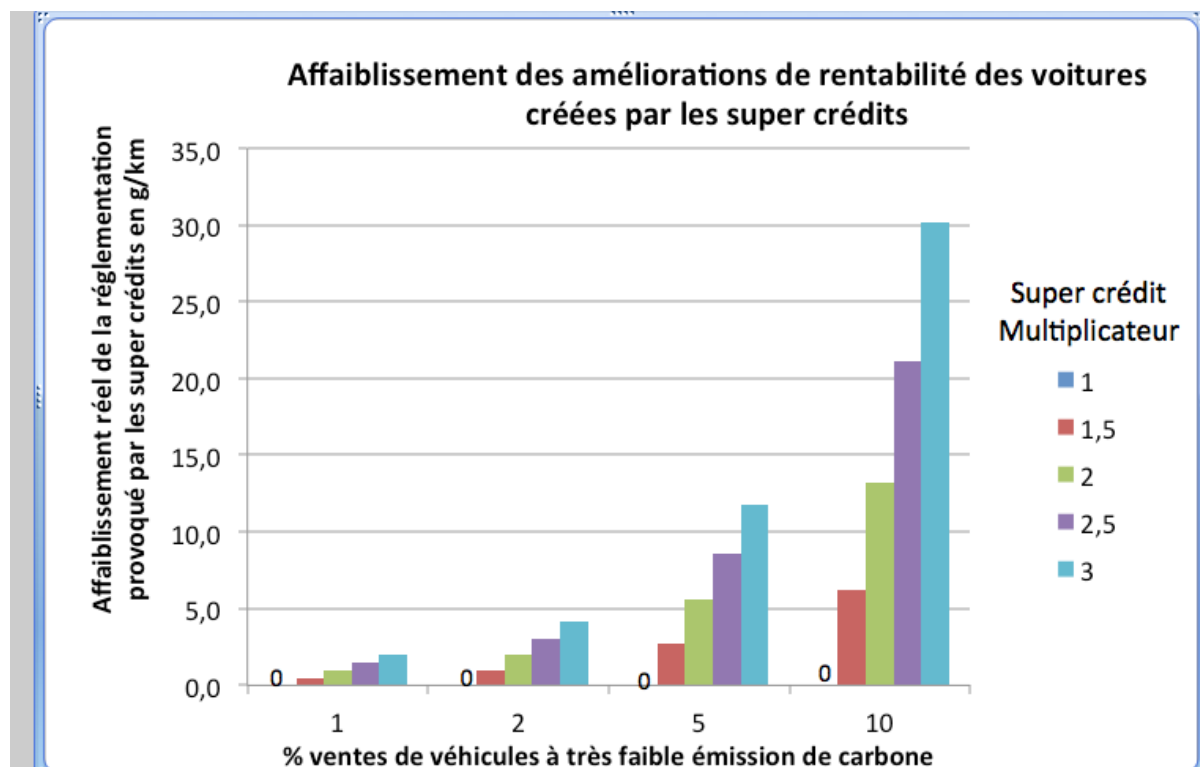
**Figure 2: Comment les super crédits fonctionnent**

### Dans quelle mesure les super crédits affaiblissent-ils l'objectif des 95g ?

Les super crédits sont un moyen supplémentaire de récompenser la vente d'une voiture électrique en appliquant un multiplicateur qui, en réalité, crée une vente supplémentaire, imaginaire, de véhicules à très faible émission de carbone. Dans la figure 2, un multiplicateur de super crédit de 2 signifie que pour chaque voiture électrique réellement vendue, le règlement suppose une seconde voiture vendue, ce qui permet au constructeur de vendre deux véhicules polluants tout en respectant l'objectif des 95 g/km. Les super crédits affaiblissent l'objectif fixé aux constructeurs en leur permettant de vendre plus de

<sup>3</sup> ICCT 2012, Calculating electric drive vehicle GHG emissions

véhicules polluants et chers, tout en réduisant leurs coûts et en respectant les dispositions légales. L'ampleur de ces effets pervers est bien visible à la figure 3. Elle montre le degré d'affaiblissement de l'objectif de 95 g/km, en fonction du nombre de véhicules vendus (ou concernées), et du facteur multiplicateur utilisé.

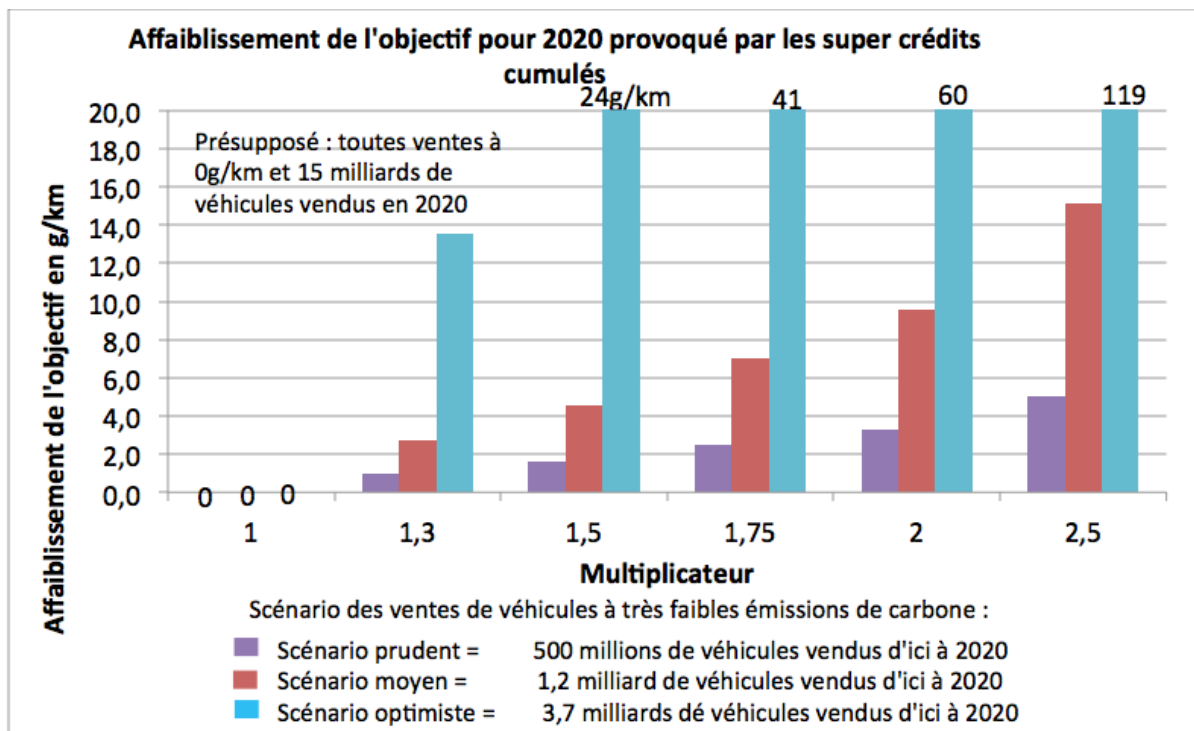


**Figure 3: Affaiblissement de l'objectif général par les multiplicateurs de super crédit**

La figure 3 montre que 10% des ventes de véhicules à très faibles émissions de carbone, assortis d'un facteur multiplicateur de 2, conduisent à un relèvement de l'objectif de 13g CO<sub>2</sub>/km, de sorte que les 95 g/km représentent en réalité 108 g/km. La figure 3 montre aussi que plus les ventes de véhicules à très faible émission sont élevées et plus le facteur multiplicateur est élevé, plus l'objectif est dilué.

### Que sont les super crédits cumulés ?

Certains constructeurs souhaitent développer encore davantage le système des super crédits, en prenant en compte les ventes des années précédentes dans le calcul de l'objectif de 2020. Par exemple, toutes les ventes de voitures éligibles vendues entre 2015 à 2020 pourraient être additionnées et leur somme soumise à un multiplicateur, puis utilisée plus tard pour atteindre l'objectif de 2020. Les permis d'émissions supplémentaires obtenus via les super crédits au cours d'une année donnée sont transférés à 2020, ce qui affaiblit l'objectif. Cette "spéculation" a simplement pour but d'augmenter le nombre de véhicules éligibles aux super crédits et d'affaiblir encore l'objectif des 95 g/km. La figure 4 illustre l'impact des super crédits cumulés.



**Figure 4: Effet des super crédits cumulés**

La figure 4 illustre 3 scénarios de vente de véhicules éligibles aux super crédits avec différents facteurs multiplicateurs. Avec un multiplicateur 2 dans le scénario moyen (soient 1,2 million de véhicules électriques vendues cumulées), l'objectif est affaibli de 9 g/km. Dans la réalité, l'objectif de 95 g/km s'élève donc à 104 g/km. Ce graphique illustre très clairement que pour tout système de super crédits, il faut plafonner le nombre total de véhicules éligibles et maintenir le facteur multiplicateur le plus bas possible (1.3) pour éviter de trop affaiblir l'objectif.

### Pourquoi certains constructeurs automobiles veulent-ils augmenter le seuil à parti duquel les véhicules bénéficient de super crédits?

Certains constructeurs veulent élargir le nombre de véhicules éligibles au mécanisme de super crédits. Ils proposent de relever le seuil fixé par la Commission de 35 g CO<sub>2</sub>/km à 50 g CO<sub>2</sub>/km. Leur but est simplement d'augmenter le nombre de véhicules éligibles aux super crédits et affaiblir l'objectif un peu plus encore.

Les systèmes actuels de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules sont loin d'être parfaits. Il y a une grande différence entre les résultats des tests et les performances des véhicules en situation réelle. Les procédures de test actuelles sont inadéquates pour calculer les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures conventionnelles à moteur et sont même inutilisables s'agissant des véhicules hybrides ou électriques à grande autonomie. Cela est dû au fait que les émissions dépendent de la conduite et de la distance, du fonctionnement ou non du chauffage et de la climatisation, etc. La procédure de test actuelle sur-estime clairement les performances réelles des véhicules hybrides et électriques à autonomie prolongée<sup>4</sup>. En relevant le seuil des super crédits à 50 g/km, on risque de faire bénéficier ces voitures de super crédits même si leur performance réelle est égale ou inférieure à celles des véhicules conventionnels. Le risque que les super crédits affaiblissent considérablement l'objectif augmente également.

<sup>4</sup> VTT 2012. Emissions de CO<sub>2</sub> de 10 voitures. Tekniikan Maaailma 15/2012

## En quoi consiste le quota souple?

T&E a conscience de la nécessité d'encourager le lancement d'un marché des voitures à très faibles émissions mais estime que les super crédits ne sont pas le meilleur moyen d'y arriver, car au contraire, ils réduisent les bénéfices de la réglementation. Comme solution, nous proposons un quota souple. Ce mécanisme oblige tous les constructeurs à fournir des véhicules à très faibles émissions, ce qui va potentiellement élargir le choix des marques et modèles disponibles. Il récompense également les constructeurs les plus méritants (en augmentant leur objectif moyen pour toute la flotte d'ici à 2020). A l'inverse, les constructeurs qui choisissent de ne pas fournir de véhicules à très faibles émissions devront atteindre des objectifs d'amélioration du rendement des technologies conventionnels beaucoup plus stricts. La figure 6 résume le fonctionnement d'un seuil souple.

Les super crédits devraient être remplacés par un mandat souple de 2,5% pour les véhicules à très faible émission de carbone.

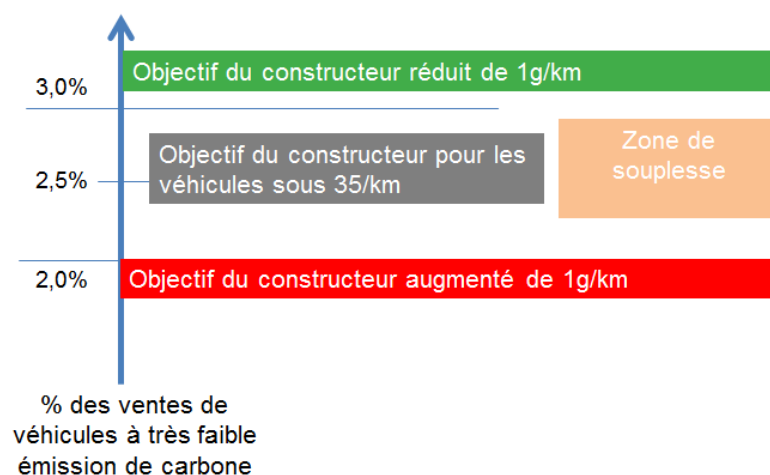


Figure 6: Seuil souple

T&E estime que chaque constructeur devrait être obligé de fournir 2,5% de véhicules sous le seuil des 35g/km d'ici à 2020. Cela forcera le marché à évoluer et contraindra les constructeurs à investir dans les voitures à faibles émissions de carbone. Une certaine souplesse est garantie:

- Ceux qui atteignent >3% de ventes en 2020 sont récompensés par une diminution de leur objectif de 1g
- Ceux qui atteignent <2% de ventes en 2020 sont pénalisés par une augmentation de leur objectif de 1g
- Ceux qui atteignent 2-3% de ventes en 2020 ne sont pas affectés : leur objectif reste inchangé, les véhicules à très faible émission de carbone sont pris en compte dans le calcul mais sans multiplicateur.

En résumé, un quota souple ainsi conçu est un encouragement analogue aux super crédits mais sans l'air chaud (affaiblissement de la réglementation) que ceux-ci génèrent.

**Un quota souple : la bonne façon d'encourager les véhicules à très faibles émissions de carbone**



## Comment encourager encore les véhicules à très faibles émissions de carbone ?

Le moyen le plus efficace de stimuler les investissements dans les technologies à très faibles émissions de CO2 reste les normes contraignantes, car leur respect requiert le développement de ces technologies. Un objectif de 80g/km en 2020 et, plus important encore, de 60g/km en 2025 enverrait un signal fort aux constructeurs. L'UE devrait également encourager le passage aux véhicules à très faibles émissions en facilitant les investissements dans les infrastructures de rechargement. Des incitations fiscales (et non des subventions/ primes à l'achat) pour les véhicules à très faibles émissions de carbone pourraient encourager certains à franchir le pas, tout comme les taxes à l'achat pour les véhicules à fortes émissions carbone.

[www.transportenvironment.org/cars-and-co2](http://www.transportenvironment.org/cars-and-co2)

Pour plus d'informations : Greg Archer  
[greg@transportenvironment.org](mailto:greg@transportenvironment.org)  
+32 (0) 490 400447