



**Mind  
the  
GAP**

**2015**

# Mind the Gap 2015

Émissions de CO<sub>2</sub> en conditions de laboratoire ou en conditions réelles : un fossé à combler

Septembre 2015

## Résumé

Le système de tests visant à mesurer l'économie de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules est totalement discrédité. Le décalage entre les résultats des tests et les performances obtenues en situation réelle est devenu un véritable gouffre, passant de 8 % en 2001 à 31 % en 2012 et à 40 % en 2014. En l'absence de mesures, l'écart atteindra près de 50 % à l'horizon 2020. En moyenne, à peine un tiers des améliorations revendiquées dans le cadre des essais sur les émissions ont été constatées sur la route depuis l'introduction des règlements en 2008. Les constructeurs automobiles affirment déployer des efforts sans commune mesure avec ceux des autres secteurs pour réduire leurs émissions, mais ce n'est que pure fiction. En effet, depuis 2012, les émissions moyennes des nouveaux véhicules ont légèrement augmenté.

Les responsables ne sont pas les conducteurs, mais bien les constructeurs, qui manipulent des résultats officiels obsolètes. L'exploitation des failles qui entachent les procédures de tests représentait un écart de 5 points seulement entre les résultats des essais et les performances en situation réelle en 2002. Ce décalage est passé à 15 points en 2010 et à 24 points en 2014. Les dispositifs technologiques, qui réduisent davantage les émissions lors des tests que sur la route, creusent l'écart d'environ 3 points supplémentaires ; la non-activation des équipements auxiliaires durant les tests ajoute encore 8 points environ.

Les véhicules de marque Mercedes affichent en moyenne le plus grand décalage entre les essais et les performances en situation réelle, avec une consommation de carburant en situation réelle dépassant de près de moitié les résultats obtenus aux essais. Aucune des améliorations mesurées au niveau des émissions dans le cadre des tests réalisés sur les voitures Opel/Vauxhall depuis 2008 ne s'est concrétisée sur la route ; au contraire, leur économie de carburant en situation réelle empire. À peine un cinquième des apparentes améliorations des émissions obtenues avec le lancement de la VW Golf Mark 7 (la voiture la plus vendue d'Europe) se sont concrétisées sur la route.

Les résultats de tests faussés trompent les conducteurs, qui économisent bien moins de carburant que promis sur le papier glacé des prospectus publicitaires. L'automobiliste lambda doit ainsi déboursier chaque année 450 euros<sup>2</sup> supplémentaires pour son carburant, par rapport à ce que les résultats officiels des tests laissent entendre. Or, plus les automobilistes dépensent en carburant, moins il leur reste pour acheter d'autres biens et services, ce qui fait baisser la croissance et l'emploi. D'ici à 2030, l'écart grandissant sera tel que les automobilistes devront dépenser collectivement 1 billion d'euros de plus pour payer leur carburant, et l'UE importer 6 milliards de barils de pétrole supplémentaires, au détriment de la sécurité énergétique et de la balance des paiements de l'UE. Les résultats faussés sapent en outre les règlements de l'UE destinés à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. En effet, 1,5 milliard de tonnes de CO<sub>2</sub> de plus seront injectés dans l'atmosphère à l'horizon 2030 en raison du gouffre grandissant, ce qui assombrit encore les perspectives d'un changement climatique dangereux et incontrôlable. Ces résultats réduisent également les recettes fiscales issues du secteur automobile, en faussant les ventes en faveur des constructeurs les plus à même de manipuler les tests plutôt qu'en faveur de ceux qui produisent les véhicules les plus efficaces.

<sup>1</sup> ICCT, 2015, *From Laboratory to Road*

<sup>2</sup> 1,35 EUR/l, 20 000 km par an, écart de 31 g/km en 2013

En moyenne, deux tiers des avancées proclamées depuis 2008, année de l'introduction des règlements applicables au secteur automobile, ont été obtenues en manipulant les tests : les progrès réellement constatés sur les routes s'élèveraient à seulement 13,3 g/km, les 22,2 g/km restants étant purement du vent. Sans exploiter les flexibilités offertes par les tests, seule l'entreprise Toyota aurait atteint son objectif de 2015, alors que tous les grands constructeurs ont facilement respecté leurs valeurs limites sur papier<sup>3</sup>. En manipulant les tests, l'industrie automobile a probablement réduit d'au moins 7 milliards d'euros les coûts de la mise en conformité avec les règlements. Pour les automobilistes, la note à payer en termes de carburant supplémentaire sera cinq fois plus élevée : environ 35 milliards d'euros<sup>4</sup>.

Les tests T&E et l'analyse de l'ICCT indiquent que, pour les transmissions non hybrides, il est possible d'expliquer jusqu'à 40-45 % des écarts avec les facteurs connus actuellement, y compris les flexibilités des tests connues. Les Mercedes affichent un décalage moyen de 48 % entre les résultats des tests et les performances en situation réelle, tandis que les nouveaux modèles classes A, C et E produisent un écart de plus de 50 %. La BMW série 5 et la Peugeot 308 frôlent les 50 %. Ces différences ne prouvent certes pas le recours à des « dispositifs d'invalidation » par l'un ou l'autre constructeur, mais il est toutefois impératif d'étendre la portée des investigations sur l'utilisation de cette technologie illégale de manière à couvrir les tests sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

La solution proposée consiste à introduire un nouveau test d'envergure mondiale, la WLTP5, dès 2017, mais il ne s'agira que d'une solution partielle. L'écart avec les résultats des tests WLTP sera toujours de 23 % en 2020 (contre 49 % pour le test NEDC, d'après les estimations). Il se creusera jusqu'à atteindre 31 % à l'horizon 2025 à mesure que les constructeurs parviendront à exploiter les flexibilités offertes par le nouveau test et que les ventes des véhicules hybrides rechargeables augmenteront. L'introduction de la WLTP impliquera également de revoir l'objectif de 95 g/km d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2020/2021 en vue de maintenir une rigueur équivalente avec le système actuel, qui utilise le test NEDC. Néanmoins, la méthodologie proposée par la Commission européenne implique des flexibilités injustes qui accroissent de 10 g/km la corrélation moyenne entre les mesures faites lors du test WLTP en comparaison avec le NEDC, ce qui affaiblit le règlement. En fait, la Commission remplace un objectif consistant (95 g/km) et un test faible (NEDC) par un objectif faible (c120g/km) et un test solide (WLTP). La Commission, les États membres et le Parlement européen doivent adopter une position forte quant à ce qu'il faut entendre par « flexibilités légitimes » aux fins de l'évaluation d'une « rigueur équivalente ».

La mise en œuvre cohérente de la procédure WLTP doit être assortie de mesures visant à endiguer les graves insuffisances du système européen d'essais sur les voitures :

- mettre sur pied une autorité européenne d'homologation pour garantir la réalisation cohérente et indépendante des essais, en ne permettant pas aux constructeurs de sélectionner leurs examinateurs ;
- tester sur route les émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voitures de série, de manière similaire aux nouveaux tests introduits en matière de pollution atmosphérique.

Ces changements permettraient d'aligner le système de test de l'UE sur celui des États-Unis, qui parvient de manière beaucoup plus efficace à repérer et à résoudre les abus lors des essais.

Pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en situation réelle, la Commission devrait également proposer un objectif relatif aux émissions de CO<sub>2</sub> produites par les véhicules à l'horizon 2025 en prenant appui sur le test WLTP. Le niveau de cet objectif devrait garantir la réalisation de l'objectif de 95 g/km pour 2020/2021 (en moyenne) sur route à l'horizon 2025. D'ici à 2021, les émissions sur route tourneront toujours aux alentours de 150 g/km, soit une réduction d'à peine 2 g/km par an, contre les 4,5 g/km par an envisagés dans le règlement. Cela signifie que la technologie traditionnelle offre toujours une large marge d'amélioration.

<sup>3</sup> T&E 2015, *How Clean are Europe's cars?*

<sup>4</sup> Avec des ventes estimées à 13 millions d'unités par an

<sup>5</sup> Procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules légers (WLTP, de l'anglais *Worldwide Harmonised Light vehicles Test Procedure*)

La Commission doit également formuler des propositions afin que les consommateurs reçoivent des informations plus étayées sur l'économie de carburant et les émissions de CO2 sur la route, car ils ne peuvent pas choisir de véhicules efficaces sur la base de données faussées.

Ce rapport montre incontestablement que les systèmes actuels de réalisation des essais destinés à établir l'économie de carburant et les émissions de CO2 des véhicules ne fonctionnent pas correctement et que l'introduction du nouveau test WLTP proposé risque de ne produire que des améliorations limitées et temporaires. Il convient d'apporter des modifications systématiques à la manière dont les véhicules sont testés, réglementés et taxés, pour garantir leur décarbonisation sur la route et pas uniquement en laboratoire. Les technologies permettant de réduire les émissions sont déjà disponibles, il ne manque plus qu'un cadre politique solide qui garantisse leur mise en œuvre.