

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=CO2road&lang=FR>

Présentation générale - Politique de l'UE en matière d'émissions de gaz à effet de serre provenant de véhicules routiers

D'ici à 2020, l'UE entend réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport aux niveaux de 1990. Les transports routiers contribueront à cette réduction grâce à un certain nombre d'instruments législatifs adoptés par l'UE.

Législation UE en vigueur dans ce domaine

- [Règlement \(CE\) n° 443/2009](#) – exigences obligatoires applicables aux émissions de CO2 pour les voitures neuves (d'ici à 2015)
- [Règlement \(UE\) n° 510/2011](#) – exigences obligatoires applicables aux émissions de CO2 pour les camionnettes neuves (d'ici à 2017)

Ces deux actes fixent également des objectifs pour les émissions de CO2 à l'horizon 2020 (les modalités d'application doivent encore être proposées par la Commission d'ici à fin 2012).

Législation complémentaire

- [Règlement \(CE\) n° 661/2009](#) – indicateurs de changement de vitesse
- [Règlements \(CE\) n° 1222/2009](#) et [\(CE\) n° 661/2009](#) – résistance au roulement des pneumatiques et étiquetage des pneumatiques
- [Directive 1999/94/CE](#) – étiquetage des voitures
- [Directive 2009/33/CE](#) – marchés publics
- [Directive 2009/30/CE](#) – intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants.

La Commission s'emploie également à définir une stratégie visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des [véhicules utilitaires lourds](#).

Contexte

Les transports représentent environ un quart des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE, provenant majoritairement des véhicules routiers. Le [Livre blanc 2011 sur les transports](#) prévoit, d'ici à 2050, une réduction de 60 % des émissions des gaz à effet de serre provenant des transports par rapport aux niveaux de 1990. Le principal gaz à effet de serre émis par les véhicules routiers est actuellement le dioxyde de carbone (CO2), mais on peut également citer le méthane (CH4), le protoxyde d'azote (N2O), le carbone noir ou les particules et les HFC émis par les appareils de climatisation et de réfrigération.

La fixation de normes pour les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules routiers est un aspect important de l'action de l'UE pour réduire ces émissions. (facultative)

Totalement d'accord Partiellement d'accord Neutre Partiellement en désaccord
Totalement en désaccord Sans opinion

Le secteur du transport est un des seuls dont les émissions n'ont (presque) pas diminué depuis 1990.. Au contraire même, les émissions de GHG du secteur du transport ont augmenté de 36% depuis 1990. Il est donc grand temps de prendre des

initiatives efficaces de de réduction. Vu que les accords volontaires n'ont pas donné les résultats attendus, les normes contraignantes sont absolument nécessaires.

Ces normes devraient être compatibles avec les objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre définis dans la feuille de route de l'UE vers une économie à faible intensité de carbone et dans le livre blanc sur les transports. (facultative)

Totalement d'accord Partiellement d'accord Neutre Partiellement en désaccord
Totalement en désaccord Sans opinion

Tous les secteurs doivent participer à une société low carbone. Chacun selon ses possibilités et son importance dans le total des émissions. Dans la roadmap « Low carbon » 2050 le pourcentage de réduction pour le secteur du transport est de 67% en 2050. Dans la stratégie qui est décrite dans le livre blanc transport, la part des évolutions technologiques est importante. Dans ce cas, des normes ambitieuses et contraignantes sont des instruments forts pour encourager ces nouvelles technologies, les normes ne doivent pas uniquement être compatibles mais être de vraies motivations pour les évolutions technologiques.

Les normes d'émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules routiers devraient être établies sur la base des émissions moyennes de ces gaz par les véhicules neufs entrant dans la flotte. (facultative)

Totalement d'accord Partiellement d'accord Neutre **Partiellement en désaccord**
Totalement en désaccord Sans opinion

Il convient de tenir compte des possibilités technologiques mais il faut de l'ambition pour donner une voie à atteindre et garantir au secteur ses investissements. Ces normes doivent être complétées par des normes qui fixent par véhicule une limite absolue d'émissions de gaz à effet de serre. Rappelons que pour respecter la moyenne, un véhicule à fortes émissions implique que d'autre(s) véhicule(s) à faibles émissions soient mis sur le marché, pour compenser. Si le volume de vente est supérieur, les émissions totales seront d'autant plus élevées.

Les normes relatives aux véhicules routiers devraient s'appliquer de manière égale aux différentes technologies de propulsion de ces véhicules. (facultative)

Totalement d'accord **Partiellement d'accord** Neutre Partiellement en désaccord
Totalement en désaccord Sans opinion

Il faut tenir compte de toutes les technologies et de leur potentiel pour déterminer des normes générales mais ambitieuses.

Pour les technologies émergentes, on peut considérer des mesures spécifiques temporaires pour franchir les difficultés liées à l'introduction sur le marché.

Sans contester l'intérêt de la séparation entre les émissions des véhicules et les impacts des carburants, il convient, dans le cadre global des émissions du transport, de prêter attention aux émissions délocalisées. Certaines technologies déplacent les

émissions qu'engendrent les véhicules vers la production de l'énergie ou du carburant. Ces technologies peuvent alors apparaître comme propres alors que le problème n'est que déplacé.

La séparation faite dans le contexte européen entre les émissions des véhicules et les impacts des carburants montre dans ce cas ses limites en termes responsabilisation et de perception du public.

La réglementation UE applicable aux émissions des véhicules routiers encourage l'innovation dans ce secteur et contribue à maintenir la compétitivité de l'industrie automobile européenne. (facultative)

Totalement d'accord Partiellement d'accord Neutre Partiellement en désaccord
Totalement en désaccord Sans opinion

La demande au carburant augmente fortement notamment de la part des pays émergents entraînant une hausse des coûts. L'intérêt pour les véhicules à faibles consommations augmente donc également.

Des normes ambitieuses encouragent le secteur automobile à développer et optimiser les nouvelles technologies. Par ces innovations, l'industrie automobile européenne ne va pas seulement préserver sa compétitivité mais plutôt la renforcer.

Véhicules légers (voitures et camionnettes)

L'approche de l'UE dans ce domaine se fonde essentiellement sur les [règlements \(CE\) n° 443/2009](#) et [\(CE\) n° 510/2011](#), qui fixent des plafonds pour les émissions moyennes de CO2 provenant des voitures particulières neuves (pour 2015) et des camionnettes (pour 2017), et établissent également des objectifs pour 2020.

La Commission examine actuellement les possibilités de mise en œuvre de ces objectifs fixés pour 2020 pour les voitures et les camionnettes, et notamment de quelle façon l'effort de réduction pourrait être réparti sur l'ensemble des modèles de véhicules.

Pensez-vous que la législation actuelle est efficace et donne des résultats positifs tangibles? (facultative)

Oui Non Sans opinion

Les objectifs intermédiaires des accords volontaires n'ont pas été respectés mais l'objectif contraignant sera respecté avec presque 1 an d'avance. Les taux de réductions annuels sont plus élevés depuis la confirmation de la réglementation.

Si l'analyse de la Commission démontre que l'objectif fixé pour 2020 de 147 gCO2/km pour les véhicules utilitaires légers est réalisable du point de vue technique, à un coût raisonnable, faut-il confirmer cet objectif? (facultative)

Oui Non Sans opinion

Il faut confirmer dès que possible l'objectif long terme car il donne à la garantie nécessaire pour réaliser ses investissements.

Véhicules utilitaires lourds

La Commission travaille actuellement à l'élaboration d'une stratégie sur les émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds et a publié une [étude préparatoire](#).

Au total, les véhicules utilitaires lourds représentent environ un quart des émissions de CO2 provenant des véhicules routiers de l'UE et cette part est susceptible d'augmenter. Les principaux secteurs d'utilisation des véhicules utilitaires lourds et leur part dans les émissions sont présentés dans le tableau ci-après:

Secteur d'utilisation de véhicules utilitaires lourds	Pourcentage d'émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules utilitaires lourds
Camions de transport longue distance	37,1 %
Camions de livraison régionale	13,9 %
Services et livraison locale	12,8 %
Construction	12,5 %
Autobus	8,7 %
Autocars	6,3 %
Véhicules spécialisés	5,2 %
Livraison en zone urbaine	3,7 %

Les véhicules utilitaires lourds étant presque tous utilisés à des fins commerciales, les acheteurs sont fortement incités à acquérir des véhicules économes en carburant et à faibles émissions de CO2. Des mesures supplémentaires de réduction des émissions de CO2 restent toutefois nécessaires, en tenant compte des facteurs suivants:

- les besoins d'investissement des constructeurs automobiles
- pour les acheteurs, l'échéance relativement courte pour amortir leur investissement en termes d'économies de carburant
- les coûts externes des émissions de CO2 qui ne sont pas pris en considération par les constructeurs et les opérateurs.

Il convient que l'UE dispose d'une stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules utilitaires lourds. (facultative)

Totalement d'accord Partiellement d'accord Neutre Partiellement en désaccord
Totalement en désaccord Sans opinion

Ils constituent une part importante des émissions et ne sont pas encore l'objet de réglementations (donc leur part relative va vraisemblablement augmenter). Face l'importance du défi climatique, chaque (sous)secteur doit contribuer. Sinon, les objectifs seront inatteignables et le soutien sociétal pour les efforts entrepris dans les autres secteurs diminuera.

Une réglementation supplémentaire (par opposition à des mesures non réglementaires) est nécessaire dans ce but. (facultative)

Totalement d'accord Partiellement d'accord Neutre Partiellement en désaccord
Totalement en désaccord Sans opinion

*Les accords volontaires pour les voitures n'ont pas atteint leur objectif en 15 ans.
L'objectif contraignant sera respecté avec presque 1 an d'avance, permettant presque de respecter l'objectif prévu pour les accords volontaires.*

Si la Commission propose une stratégie relative aux gaz à effet de serre émis par les véhicules utilitaires lourds, quels types de véhicules utilitaires lourds devraient-ils être couverts (dans la mesure du possible)? (facultative)

Uniquement les véhicules utilitaires lourds servant au transport de passagers (autobus et autocars)

Uniquement les véhicules utilitaires lourds servant au transport de marchandises (camions)

Uniquement les véhicules utilitaires lourds servant au transport longue distance

Uniquement les véhicules utilitaires lourds utilisés en zone urbaine

Tous les véhicules utilitaires lourds

Sans opinion

Les transports de marchandise sont constituent le groupe le plus important d'émetteur mais les transports en commun sont amené à se développer, ils doivent donc également limiter leur émissions de CO₂.

Les développements technologiques doivent de plus être valorisés au maximum pour être appliqués aussi largement que possible.

Quel type de mesures devrait être introduit? (3 choix max.) -plusieurs réponses possibles- (facultative)

Mesures relatives à la conception des véhicules utilitaires lourds

Mesures relatives à l'utilisation des véhicules utilitaires lourds

Mesures visant à influencer sur les décisions d'achat des véhicules utilitaires lourds

Mesures visant à influencer sur le type de carburant ou d'énergie utilisé par les véhicules utilitaires lourds

Une combinaison de ces mesures

Sans opinion

Perspectives futures - l'après 2020

Questions soulevées dans le cadre des travaux actuellement menés par la Commission sur les émissions des véhicules:

- Dans le cas des véhicules propulsés par des moteurs à combustion interne, la plupart des émissions de gaz à effet de serre ont lieu lors de l'utilisation du véhicule. Compte tenu de l'utilisation croissante de différentes technologies en matière d'énergie et de propulsion, il se peut que les sources d'émissions changent. Par exemple, lorsque l'hydrogène ou l'électricité sont utilisés, toutes les émissions se produisent en dehors de l'utilisation du véhicule.

- Les règlements relatifs aux voitures et aux camionnettes prévoient des objectifs pour 2020 (sous réserve de confirmation dans les travaux de réexamen en cours), mais rien au-delà de cette date.

À des fins de sécurité de planification, il est souhaitable de fournir aux constructeurs automobiles des informations sur les objectifs à plus long terme. De grandes incertitudes demeurent toutefois quant au coût et à la disponibilité des technologies dans dix ans ou plus. Plus on augmente l'horizon et plus l'incertitude grandit.

Les émissions provenant des véhicules routiers peuvent être réduites grâce à des changements apportés à d'autres politiques, telles que la politique fiscale. Faut-il continuer à fixer des objectifs pour les véhicules routiers sans tenir compte de cette possibilité? (facultative)

Totalement d'accord **Partiellement d'accord** Neutre Partiellement en désaccord Totalement en désaccord Sans opinion

La politique fiscale était un des 3 piliers de la stratégie CO₂ mais le seul à ne pas avoir abouti. Les politiques au sein des états membres ont montré leur efficacité. Un lien avec les politiques fiscales est intéressant mais, vu les difficultés d'accords, il ne faut pas que cette volonté/possibilité de lien soit un frein à l'adoption d'objectifs.

À votre avis, quelles sont les politiques dans lesquelles les changements apportés pourraient influencer sur la fixation des objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules routiers? (facultative) (maximum 1000 caractères)

Incentives
Carbon taxation
Fuel quality and durability
Efficiency of vehicles (energy needed/km)
Public procurement
CO₂/polluants Information

L'approche suivie pour réglementer les émissions des véhicules routiers devrait-elle prendre en considération les émissions provenant du cycle de vie énergétique dans son ensemble? (facultative)

Totalement d'accord **Partiellement d'accord** Neutre Partiellement en désaccord Totalement en désaccord Sans opinion

L'impact de la production des véhicules constitue une part importante du total des impacts qu'ils engendrent. Que ce soit au niveau de la fabrication des véhicules que de la production de carburant (déséquilibre de la production essence/diesel, impacts délocalisés de l'électricité). Néanmoins, des réglementations qui visent spécifiquement ces différents aspects ont montré leur utilité et efficacité

Faudrait-il également mesurer des émissions de gaz à effet de serre provenant de véhicules routiers, autres que le dioxyde de carbone (CO₂)? (facultative)

Oui

Oui, en particulier le méthane (CH₄)

Oui, en particulier les oxydes d'azote (NO_x)

Oui, en particulier le carbone noir
Non
Sans opinion

Serait-il souhaitable de fixer des objectifs indicatifs à plus long terme (au-delà de 2020)? (facultative)

Oui
Non
Sans opinion

Oui, vu la nécessité pour le secteur d'avoir des objectifs long terme pour garantir ses investissements.

Oui, vu la difficulté à arriver à un accord (ambitieux) pour les règlements et les objectifs long terme.

Il s'agit donc d'un sujet sensible mais qu'il faut régler au plus tôt.

La stratégie développée dans le livre blanc transport et l'économie low carbon ont tous deux pour horizon 2050. Ces stratégies méritent d'être traduites en objectifs et mesures concrets, entre autre via la proposition d'objectifs long terme. Il serait approprié de les développer selon les mêmes horizons..

5 ans
10 ans
15 ans
20 ans

La législation en vigueur prévoit des objectifs pour les véhicules jusqu'en 2020. Après 2020, faudrait-il examiner d'autres possibilités que la réglementation des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules? (facultative)

Oui
Pas maintenant, mais à réexaminer plus tard
Non
Sans opinion

Veillez préciser les autres possibilités.

Les normes seront toujours nécessaires, même après 2020. Elles devront cependant être complétée avec d'autres possibilités et initiatives de politique. Le livre blanc transport comporte en annexe une liste de mesure dans lesquelles des « normes révisées pour les émissions de CO₂ des véhicules ».

Remarques complémentaires

Veillez utiliser l'espace ci-dessous pour nous faire part de vos remarques complémentaires éventuelles.

Veillez indiquer vos remarques complémentaires éventuelles (maximum 5 000 caractères) ou charger un document (maximum 1 document en MS Word, pdf ou format RTF si possible). À titre exceptionnel et seulement si le présent questionnaire

vous pose des problèmes, vous pouvez également nous envoyer des documents à l'adresse électronique suivante: CLIMA-CO2-VEHICLES@ec.europa.eu.
(facultative) (maximum 5000 caractères)

Face à la diversification des énergies utilisées dans le transport, il y a un lien important avec efficacité énergétique et contenu/empreinte carbone des carburants. Dans le cadre des émissions globales du transport, il ne faut pas oublier les impacts que certains modes de transport impliquent dans d'autres secteurs (production/distribution d'énergie et de carburant).

A plus long terme, il faut se rappeler que la fonction d'un véhicule est de fournir un service de mobilité. Le futur du transport verra probablement une augmentation de la dématérialisation. D'ici là, il faut inciter les utilisateurs à choisir un véhicule adapté à leur besoin.
