

Grenelle de l'Environnement

Les engagements environnementaux de l'automobile française

L'industrie automobile française est fortement impliquée dans les questions environnementales à la fois dans un cadre réglementaire et volontaire. Elle dispose d'un historique de résultats environnementaux très important, tant dans la partie produit que dans la partie industrielle. Dans le cadre du Grenelle, elle soumet en particulier deux mesures liées au CO2 véhicules et aux biocarburants.

Pollution locale en voie de résolution avec les règlements Euro 5 et 6

Depuis les années 1970, date des premiers règlements antipollution en France pour les voitures particulières, les émissions polluantes, nocives pour la qualité de l'air ont été réduites de plusieurs ordres de grandeurs. Il en résulte une amélioration absolue de la qualité de l'air constatée par les organismes officiels de mesure. Le système de règlements "Euro" a prévu les futures étapes Euro 5 pour 2009 et Euro 6 pour 2014 qui apporteront, notamment, pour les particules et les NOx une solution au problème de la qualité de l'air extérieur. L'accélération de l'amélioration de la qualité de l'air nécessite la stimulation du renouvellement du parc automobile, dont l'âge moyen est de l'ordre de 8,1 ans et qui vieillit année après année.

Priorité à la réduction des émissions de gaz à effet de serre CO2

Le problème des émissions de gaz à effet de serre, essentiellement le CO2 pour l'automobile, constitue désormais un enjeu tout à fait prioritaire. Au niveau européen, paradoxalement, les progrès depuis 1995 résultent beaucoup plus des catégories « inférieures et moyennes » que des « hauts de gamme ». Avec moins de 150g en moyenne pour la première fois en 2006, le marché français est beaucoup plus performant que celui de l'Allemagne ou de l'Angleterre.

En effet, contre toute idée reçue, le marché français qui fait l'objet d'un suivi de l'ADEME, est orienté depuis 2000 vers les véhicules très bas CO2. Ainsi, le nombre des ventes inférieures à 120g est passé de la dizaine de milliers en 2000 à près de 400 000 en 2006. Les véhicules inférieurs à 140g occupent près de 50% du marché. **Les marques françaises sont bien positionnées sur le marché des véhicules bas CO2; elles représentent 79% des véhicules à moins de 120g et 61% des véhicules de 120g à 140g.**

Depuis 2006, les acheteurs de véhicules neuf bénéficient d'une information sur la performance CO2 (7 classes de moins de 120gCO2/km à plus de 250 gCO2/km).

Négociations européennes sur le CO2

Dans les réflexions de l'Union Européenne relatives à une réglementation future des émissions de CO2 des voitures particulières, les constructeurs français défendent la prise en compte de l'émission "CO2" en valeur absolue sans correction par un paramètre tel que la masse du véhicule. En effet, cette correction allègerait la contrainte pour les véhicules lourds et puissants et en conséquence pénaliserait les plus petits véhicules très bas CO2, domaine d'excellence des marques françaises. **Il nous paraît important que chaque gramme de CO2 fossile compte avec le même poids**, puisqu'il a le même effet sur le climat qu'il soit émis par

des gros ou des petits véhicules. **C'est bien l'approche défendue par les constructeurs français qui s'avère la plus efficace pour la maîtrise des émissions du CO₂ de l'automobile. C'est également une question d'équité vis-à-vis des consommateurs. En conséquence, ils recommandent que cette position continue d'être soutenue par le gouvernement dans les négociations européennes.**

Orientation du marché des véhicules bas CO₂ – stabilité de la TIPP gazole

En vue d'orienter les clients vers les produits les plus performants, le groupe de travail "Transport" du Grenelle examine en particulier l'intérêt d'un système de bonus malus annuel basé sur l'émission CO₂ des véhicules.

Au-delà de cette réflexion, les constructeurs insistent pour qu'aucun signal négatif, notamment de nature fiscale, ne soit envoyé au marché. Ainsi, ils recommandent que l'équilibre de taxes entre gazole et essence soit maintenu car c'est la motorisation diesel qui permet massivement les meilleures performances "bas CO₂". Un rattrapage de la TIPP gazole sur l'essence constituerait un signal particulièrement négatif pour le marché des véhicules très bas CO₂, majoritairement diesel. Le ratio des taxes gazole/essence en France se situe dans la moyenne européenne et leurs valeurs absolues parmi les plus élevées. Il en résulte même une perte fiscale importante pour la France du fait de l'approvisionnement hors territoire des transports internationaux.

Par ailleurs, les handicaps en matière d'externalité des motorisations diesel (émissions de particules et NO_x) disparaissent précisément avec les réglementations Euro 5 et 6 mais au prix d'un surcoût pénalisant pour les plus petits véhicules, ce qui justifie les propositions sur la stimulation du marché. Ce point est également majeur en termes de compétitivité industrielle.

Chiffrage des gains CO₂ à l'utilisation des véhicules

Le parc actuel français de véhicules particuliers émet de l'ordre de 68 millions de tonnes de CO₂ par an d'origine fossile pour un CO₂ moyen de 176 g/km. La moyenne CO₂ des véhicules neufs immatriculés en France en 2006 a été inférieure à 150 g. Le gain potentiel d'un parc VP à 120 gCO₂/km en moyenne et à kilométrage stable (~ 390 milliards km/an) est de l'ordre de 21 millions de tonnes de CO₂. S'agissant du renouvellement complet du parc, cette mesure et son efficacité s'inscrivent nécessairement dans la durée.

Contribution des carburants bas CO₂

Le recours à des carburants contenant moins ou pas de carbone fossile constitue une approche complémentaire à la technologie automobile pour réduire les émissions de CO₂ d'origine fossile du transport. Pour un effet massif et rapide, les constructeurs privilégient l'approche des carburants liquides alternatifs au pétrole et en particulier les carburants à faible CO₂ issus de la biomasse. Les constructeurs, tout en partageant les analyses avantages /inconvénients des biocarburants actuels de première génération, privilégient l'approche en mélange banalisé dans les essences et les gazoles qui permet immédiatement des gains de CO₂ proportionnels aux taux de mélange. **Les constructeurs s'engagent à consolider les technologies véhicules pour être compatibles dans le futur avec les taux de 10% de biocarburants en mélange.** Leur déploiement est cependant contraint du fait du parc ancien non compatible avec ce taux de biocarburant.

Les constructeurs développent également des technologies pour les filières superéthanol E85. Pour le biodiesel à 30%, son utilisation dans les moteurs standards sera à terme possible sous certaines contraintes de définition d'une norme française (européenne) de

la qualité du mélange B30 et en prévoyant une maintenance adaptée. Par contre ils sont totalement opposés à l'utilisation d'huile végétale pure qui ne peut satisfaire les cahiers des charges performance et environnement. Le gain d'émission apporté par le CO2 non fossile des 10% de biocarburants se chiffre à 13 millions de tonnes.

Conscient des limites de production des biocarburants actuels, et surtout conscient du besoin d'encadrement de ces filières sur des critères de durabilité, **les constructeurs recommandent l'accroissement des efforts de recherche et développement sur les biocarburants de deuxième génération intégrant l'ensemble des contraintes environnementales de production et des caractéristiques permettant de répondre aux exigences des technologies moteurs modernes.**

Recherche et développement sur les technologies alternatives

Les constructeurs sont partie prenante, en partenariat avec les pouvoirs publics, de l'effort de recherche sur les technologies alternatives: motorisations, stockage de l'énergie, efficacité énergétique des composants... qui présentent un intérêt vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre. Le potentiel de progrès des technologies conventionnelles: motorisation essence et diesel, injection directe, nouveaux procédés de combustion propre, downsizing... reste également important.

Ils recommandent le renforcement du soutien public à la recherche du secteur des transports et soutiennent les travaux pour la mise en place du PREDIT 4.