

Quelles normes de CO₂ pour les véhicules lourds en Europe pour atteindre la neutralité climatique?

CONTEXTE

En Europe, les poids lourds sont responsables de 25 % des émissions de CO₂ du transport routier, alors qu'ils ne représentent que 2,5 % des véhicules. En 2019, pour faire face aux émissions croissantes du secteur, l'Europe a imposé les toutes premières normes de CO₂ pour les poids lourds: une réduction des émissions pour la plupart des nouveaux camions de 15 % en 2025 et de 30 % en 2030, par rapport à une base de référence 2019-2020. Actuellement, les normes ne sont pas suffisantes pour freiner les émissions du secteur car elles ne couvrent que 65 % des ventes de poids lourds et devraient être largement contrebalancées par la croissance de l'activité de fret.

La révision des normes est prévue fin 2022. Elle offrira l'occasion de renforcer l'objectif pour 2030 et d'introduire des objectifs pour 2035 et 2040. En l'état actuel des choses, les normes sont loin de permettre la réduction des émissions nécessaire pour contribuer équitablement à l'objectif de neutralité climatique fixé pour 2050 par la Loi européenne sur le climat. Un rapport récent de l'ICCT identifie les objectifs à atteindre pour aligner le secteur des poids lourds sur la décarbonation profonde requise pour se conformer à l'objectif de neutralité climatique.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Les émissions totales de CO₂ des poids lourds doivent être réduites de 98 % d'ici 2050 pour contribuer à la neutralité climatique. L'Europe a mis en place un cadre contraignant par le biais de la Loi européenne sur le climat qui impose la neutralité climatique pour 2050. La Commission européenne a annoncé que la contribution du secteur des transports à cet objectif devrait être une réduction des émissions de 90 % par rapport à 1990. Compte tenu des défis posés par la décarbonation des secteurs aérien et maritime, le secteur des poids lourds devra réduire de 98 % ses émissions annuelles de CO₂ d'ici 2050 pour contribuer équitablement à la réalisation de cet objectif.

Les politiques adoptées n'apportent qu'un très faible bénéfice global en termes de CO₂. Selon les normes de CO₂ actuelles, les émissions totales des poids lourds devraient augmenter de 8 % au cours de la période 2019-2050, principalement en raison de l'augmentation des niveaux d'activité.

Les engagements des constructeurs à l'égard des poids lourds zéro-émission

vont bien au-delà des objectifs actuels. Au cours des dernières années, la plupart des constructeurs ont annoncé des objectifs pour le déploiement de poids lourds zéro-émission (voir le tableau 1). En pondérant ces engagements par la part des ventes de chaque constructeur, on obtient un objectif moyen de poids lourds zéro-émission de 38 % en 2030 et de 100 % en 2040. Si les constructeurs respectent ces engagements, les émissions de CO₂ dans le secteur des poids lourds auront diminué de 96 % en 2050 par rapport à aujourd'hui, ce qui est très proche de ce qu'exige la Loi européenne sur le climat.

Tableau 1. Annonces des constructeurs concernant l'introduction progressive des poids lourds (PL) zéro-émission et sans énergies fossiles.

	Constructeur	2025	2030	2039	2040	Part des ventes 2020
Objectifs du parc de véhicules zéro émission	DAF	-	-	-	100 %	18 %
	Iveco	-	-	-	100 %	6 %
	MAN	-	40 % LD 60 % TR	-	100 %	15 %
	Daimler Trucks	-	60 %	100 %	100 %	18 %
	Renault Trucks	10 %	35 %	-	100 %	9 %
	Scania	10 %	50 %	-	100 %	18 %
	Volvo Trucks	7 %	50 %	-	100 %	16 %

Remarques. LD : Longue distance. TR : Transport régional. L'annonce faite par Daimler pour 2030 est formulée comme suit : « jusqu'à 60 % ».

RECOMMANDATIONS

Réviser l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour 2030 en le faisant

passer de 30 % à au moins 60 %. Le déploiement de poids lourds zéro-émission, conformément aux engagements des constructeurs, complété par les améliorations de l'efficacité exigées par les normes actuelles, se traduit par un objectif de réduction de 60 % des émissions de CO₂ en 2030. Cet objectif doit être fixé pour tous les poids lourds, pas seulement pour ceux visés par la norme dans sa forme actuelle.

Introduire des objectifs de réduction des émissions de CO₂ d'au moins 90 % pour 2035 et 100 % pour 2040.

Actuellement, il n'existe pas de normes relatives aux émissions de CO₂ des poids lourds après 2030. La révision des normes en fin d'année offre l'occasion d'introduire des objectifs pour 2035 et 2040. Les principaux constructeurs de poids lourds en Europe se sont tous engagés à éliminer progressivement les véhicules à carburants fossiles. L'adoption d'un objectif de réduction des émissions de 90 % pour 2035 et de 100 % pour 2040 permettrait de concrétiser les engagements à long terme pris par les constructeurs en faveur des véhicules zéro-émission et de réduire pour 2050 les émissions des poids lourds de 96 % par rapport à aujourd'hui.

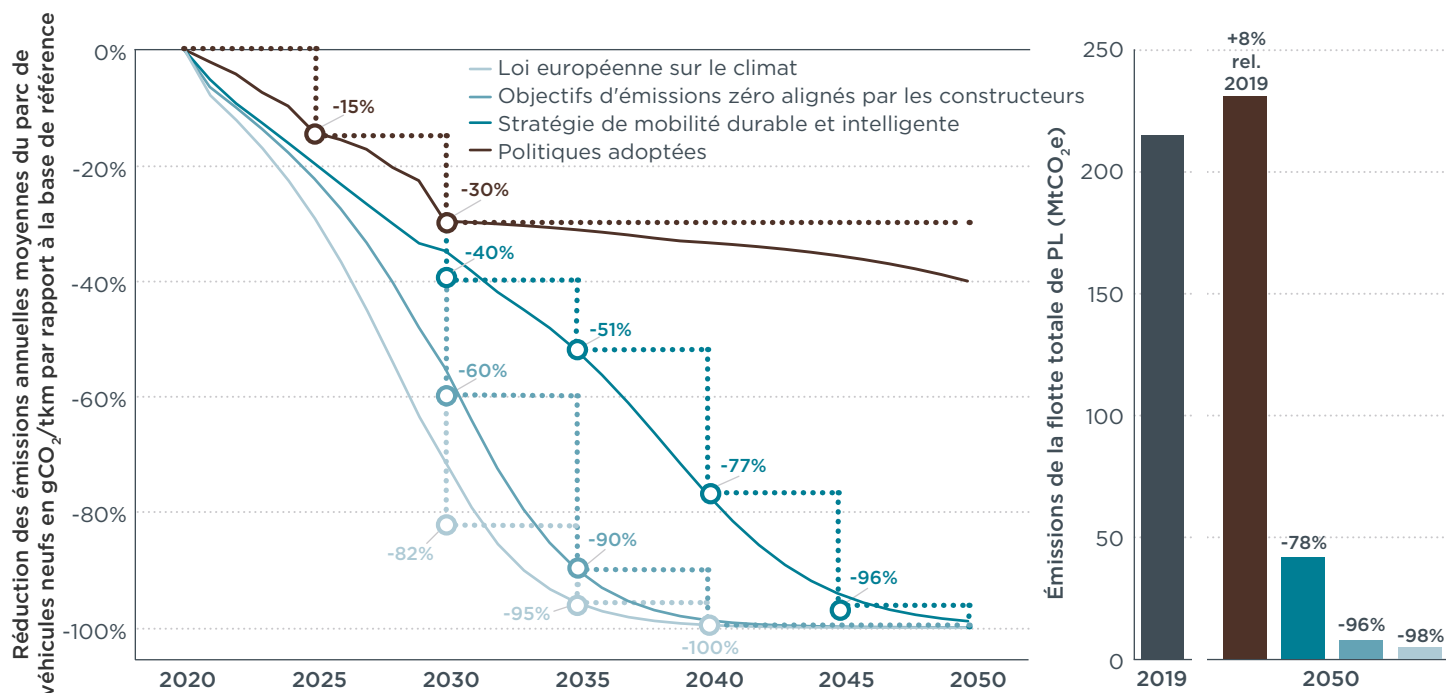


Figure 1. Réduction des émissions annuelles moyennes du parc de véhicules neufs par rapport à 2020 et aux objectifs quinquennaux correspondants. Les barres de droite indiquent la réduction annuelle des émissions des poids lourds en 2019 et d'ici 2050.

Étendre la portée du règlement pour inclure toutes les ventes de poids lourds, dans la mesure du possible.

La portée des normes actuelles est limitée à environ 65 % des ventes annuelles de poids lourds. Dans la mesure du possible, elle devrait être étendue à toutes les ventes de poids lourds. Cela est tout à fait envisageable pour les véhicules qui sont tenus de déclarer leurs émissions de CO₂ en vertu du règlement sur la détermination des émissions de CO₂ : ils couvrent près de 75 % des ventes annuelles de poids lourds mais ne sont pas actuellement visés par les normes sur le CO₂.

Supprimer progressivement les multiplicateurs pour le parc de véhicules à zéro ou à faibles émissions à partir de 2030.

Une tolérance est accordée aux constructeurs qui produisent une certaine proportion de véhicules à zéro et à faibles émissions (Zero Emission Heavy-Duty Vehicles, ZE-HDV) par le biais d'un facteur ZLEV (Zero- and Low Emissions Vehicle) qui réduit l'objectif global de réduction des émissions de CO₂ d'un maximum de 3 %. Les objectifs de déploiement fixés par les constructeurs dépassent déjà largement ce plafond ; le facteur ZLEV ne ferait donc que réduire la rigueur globale des normes relatives aux émissions de CO₂. Le facteur ZLEV devrait être supprimé progressivement à partir de 2030, comme cela a été proposé pour les normes relatives aux véhicules légers.

DÉTAILS DE LA PUBLICATION

Titre : Les normes de CO₂ que doivent respecter les camions et les bus pour que l'Europe atteigne ses objectifs climatiques

Auteurs : Eamonn Mulholland ; Joshua Miller ; Caleb Braun ; Arijit Sen ; Pierre-Louis Ragon ; Felipe Rodriguez

Téléchargement : <https://theicct.org/publication/hdv-co2standards-recs-mar22>

Contact : e.mulholland@theicct.org

www.theicct.org

communications@theicct.org

[twitter @theicct](https://twitter.com/theicct)

