

# NORMES D'ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LES VOITURES ET LES CAMIONNETTES NEUVES

AVRIL 2022

## Les normes d'émissions de CO<sub>2</sub> comme moyen de réduire la dépendance de l'UE à l'égard des importations de pétrole

L'Union européenne (UE) dépend des importations pour 97 % de sa demande de pétrole. Un quart de ces importations provient de Russie, soit plus que de tout autre pays. La Commission européenne devrait annoncer en mai un plan visant à éliminer progressivement les importations de pétrole, de gaz et de charbon russes de l'UE d'ici 2027. Sans augmentation de la production domestique et en l'absence d'autres sources d'importation, **éliminer la dépendance de l'UE à l'égard du pétrole russe nécessite de réduire la demande de pétrole de l'UE d'au moins un quart d'ici 2027** par rapport aux niveaux actuels.

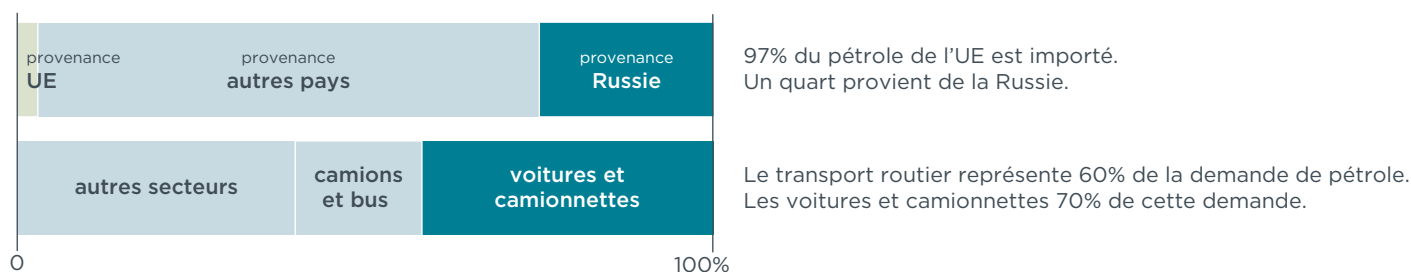
Le transport routier est le plus gros consommateur de produits pétroliers dans l'UE, représentant environ 60 % de la demande totale. Les voitures et les camionnettes représentent plus de 70 % de la consommation de pétrole pour le transport routier, ce qui en fait le plus gros consommateur dans l'UE. Pourtant, **selon les politiques actuellement mises en place, la demande annuelle de pétrole pour les voitures et les camionnettes ne devrait diminuer que de 13 % entre 2021 et 2027**. Pour les véhicules à essence et diesel, les émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement et la consommation de pétrole sont directement liées. À la mi-2021, la Commission européenne a proposé des normes de CO<sub>2</sub> plus ambitieuses pour les voitures et camionnettes neuves. Toutefois, sans modifications, la proposition réglementaire de la Commission européenne n'aura que peu d'impact sur la demande de pétrole avant 2030, car elle ne modifie pas les objectifs de 2025 actuellement en vigueur et n'inclut pas d'objectifs intermédiaires entre 2025 et 2030.

Au cours des prochains mois, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont la possibilité de renforcer les normes de CO<sub>2</sub> proposées par la Commission européenne, afin d'obtenir des réductions beaucoup plus importantes des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de pétrole d'ici 2030. Les mesures à prendre à cet effet comprennent :

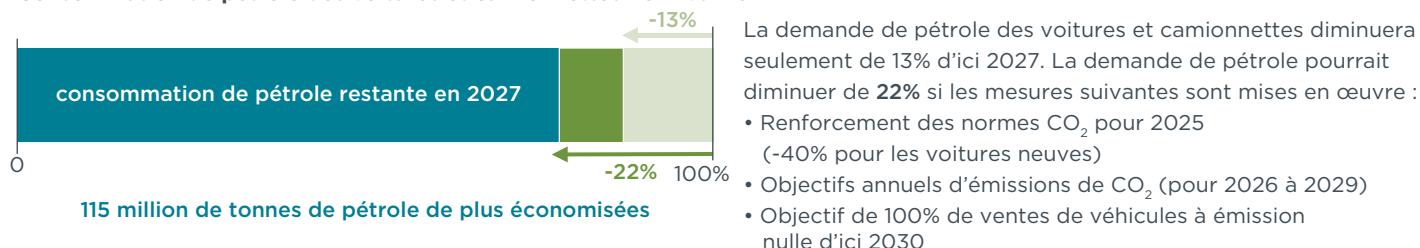
- » **Le renforcement des objectifs de 2025** pour atteindre une réduction de CO<sub>2</sub> de 40 % pour les voitures neuves et de 35 % pour les camionnettes neuves (contre -15 % dans le cadre de la norme et de la proposition actuelles) ;
- » **l'ajout d'objectifs annuels en matière de CO<sub>2</sub>** à partir de 2026, afin de garantir des réductions régulières des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et camionnettes neuves entre 2025 et 2030 ; et
- » **l'avancement de l'objectif de 100 % de ventes de voitures et de camionnettes** à émission nulle de 2035 (comme proposé actuellement) à 2030.

La mise en œuvre de toutes ces mesures **permettrait de réduire la consommation annuelle de pétrole des voitures et camionnettes de 22 % entre 2021 et 2027**. Cumulativement, d'ici à 2030, **l'UE économiserait 115 millions de tonnes d'équivalent pétrole** par rapport aux normes actuellement proposées. Cela correspond à environ la moitié de la consommation annuelle totale de pétrole de tous les véhicules en circulation dans l'UE aujourd'hui.

#### Consommation de pétrole de l'UE par provenance et par consommateur



#### Consommation de pétrole des voitures et camionnettes 2021 vs. 2027



## RENFORCER LES OBJECTIFS POUR 2025 – GARANTIR DES ÉCONOMIES DE PÉTROLE À COURT TERME

Une réduction de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement des voitures neuves en 2025 peut être obtenue en portant la part de marché des véhicules électriques à batterie à environ un quart des ventes. Parallèlement, la consommation de carburant des voitures thermiques neuves doit diminuer d'environ 3 % par an d'ici 2025. À titre de comparaison, sous l'influence des normes de CO<sub>2</sub> de 2021, la part de marché des voitures électriques à batterie est passée de 6 % en 2020 à 10 % en 2021, tandis que la consommation de carburant moyenne des voitures thermiques neuves a diminuée de 7 % en un an.

Les améliorations nécessaires sont techniquement réalisables, comme le montrent l'utilisation de la technologie hybride légère pour les voitures thermiques et l'augmentation rapide de la variété des véhicules électriques à batterie dans tous les segments. Toutefois, sans renforcement de l'objectif de CO<sub>2</sub> pour 2025, le marché des voitures électriques à batterie devrait se développer beaucoup plus lentement et les émissions des voitures thermiques neuves devraient augmenter d'environ 2 % par an d'ici 2025.

## AJOUTER DES OBJECTIFS ANNUELS D'ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> – ASSURER UNE TRANSITION EN DOUCEUR

Les normes d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs dans l'UE sont en passe d'être renforcées tous les cinq ans à partir de 2025. L'expérience montre que les constructeurs profitent de ces objectifs progressifs pour vendre les technologies obsolètes et maximiser leurs profits avant d'introduire rapidement de nouvelles technologies juste avant l'entrée en vigueur des normes. Entre 2015 et 2019, les niveaux moyens d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves n'ont diminué que d'environ 1 % par an, avant de chuter soudainement de 11 % entre 2019 et 2020. Un schéma similaire de retardement dans le déploiement des technologies est à prévoir pour les années 2026 à 2029, à moins que des objectifs intermédiaires annuels ne soient introduits.

Cela aurait des conséquences négatives pour les fournisseurs et les consommateurs et aurait également un effet néfaste sur les émissions cumulées de CO<sub>2</sub> et la consommation de pétrole. En effet, plus vite un véhicule existant est remplacé par un véhicule plus efficace, idéalement à émission nulle, plus on économise de CO<sub>2</sub> et de pétrole pendant toute la durée de vie du véhicule. Sur d'autres marchés, comme en Chine et aux États-Unis, les normes relatives aux nouveaux véhicules sont donc définies comme des objectifs annuels, avec des dispositions permettant aux constructeurs de conserver les crédits de conformité anticipée pour les années suivantes.

## AVANCER L'OBJECTIF DE 100 % DE VENTES DE VOITURES ET DE CAMIONNETTES À ÉMISSIONS NULLE – MAXIMISER LES ÉCONOMIES POUR LES CONSOMMATEURS ET POUR LA SOCIÉTÉ

Même en l'absence de réglementation, la plupart des grands groupes de constructeurs ont annoncé leur intention de faire en sorte que les véhicules électriques à batterie représentent 100 % des ventes dans l'UE d'ici 2035. Cela inclut le groupe Stellantis (100 % d'ici 2030), le groupe Ford (100 % d'ici 2030), la marque Renault (100 % d'ici 2030), la marque Volvo (100 % d'ici 2030), la marque Jaguar (100 % d'ici 2030), la marque Audi (100 % d'ici 2033), la marque Volkswagen (100 % d'ici 2035), le groupe Hyundai (100% d'ici 2035), et bien sûr Tesla (100 % dès aujourd'hui). Au total, les engagements publics volontaires des constructeurs automobiles en matière de véhicules électriques à batterie s'élèvent à 55% de parts de marché d'ici 2030, soulignant ainsi la faisabilité technique d'une électrification rapide du secteur du transport routier.

Du point de vue des consommateurs, une transformation rapide du secteur devrait s'accompagner d'économies importantes. Les économies nettes totales moyennes réalisées par le consommateur au cours des cinq premières années de possession du véhicule après son achat sont estimées à environ 2 000 € pour une réduction de 100 % des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2030, mais à seulement 500 € environ pour la réduction de 55 % proposée par la Commission européenne. De même, les économies nettes moyennes d'un point de vue sociétal sur toute la durée de vie du véhicule sont estimées à plus de 5 000 € pour une réduction de 100 % des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2030, mais à seulement 2 000 € environ pour une réduction de 55 %. Ces économies importantes pour les consommateurs et la société sont principalement dues à la baisse continue des coûts de fabrication des véhicules électriques à batterie, à la réduction significative des coûts de recharge par rapport à ceux du plein de carburant et à un besoin réduit de maintenance.

---

## POUR EN SAVOIR PLUS

- » Fit for 55: A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO<sub>2</sub> targets for new cars and vans, ICCT Briefing, September 2021, <https://theicct.org/publications/fit-for-55-review-eu-sept21>
- » The role of the European Union's vehicle CO<sub>2</sub> standards in achieving the European Green Deal, ICCT Briefing, March 2021, <https://theicct.org/publications/eu-vehicle-standards-green-deal-mar21>
- » Pathways to decarbonization: The European passenger car market in the years 2021-2035, ICCT White Paper, May 2021, <https://theicct.org/publications/decarbonize-EU-PVs-may2021>

**Contact :** Peter Mock, [peter@theicct.org](mailto:peter@theicct.org)

[www.theicct.org](http://www.theicct.org)

[communications@theicct.org](mailto:communications@theicct.org)

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

**icct**  
THE INTERNATIONAL COUNCIL  
ON CLEAN TRANSPORTATION