

07-02-2007

## L'Europe tente timidement de promouvoir des voitures moins polluantes



En théorie nos voitures ne devraient pas émettre plus de 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2008, selon l'engagement pris en 1998 par l'association des constructeurs européens d'automobiles. Seulement, entre la théorie et la pratique il y a parfois un fossé que les constructeurs ne semblent pas très enclins à franchir avec un objectif qui ne sera vraisemblablement pas atteint par l'immense majorité des fabricants.

Or, sachant que le transport routier est à l'origine d'environ un cinquième des émissions de CO<sub>2</sub> de l'Union européenne, dont environ 12 % sont imputables aux voitures particulières, après avoir présenté mi-janvier un ensemble de mesures contre le réchauffement climatique,

visant une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, la Commission européenne se devait d'annoncer un programme pour contraindre le secteur automobile à faire des progrès et à tenir ces engagements.

Partagée entre le commissaire européen à l'environnement, Stavros Dimas, qui s'était prononcé pour abaisser la moyenne des émissions à 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012 en s'appuyant sur une législation contraignante, et le commissaire en charge de l'industrie, Günter Verheugen, opposé à tout cadre contraignant, le président de la Commission, José Manuel Barroso, a adopté une position consensuelle.

Ainsi, aujourd'hui, la Commission européenne a dévoilé son plan sur le devenir de son automobile. Pour José Manuel Barroso, ce plan devrait permettre à l'industrie de faire du défi du changement climatique à relever, un atout en terme de compétitivité à long terme. Pour cela, les constructeurs devraient bénéficier d'un alignement de plusieurs textes européens sur la réglementation internationale, dans des domaines comme les pneumatiques, le verre de sécurité, les phares antibrouillard et les ceintures de sécurité, ce qui devrait permettre de réduire les coûts de mise en conformité et rendre les procédures moins longues et moins coûteuses. Simultanément, l'effort en recherche et développement sera soutenu par l'UE que cela soit pour l'amélioration des équipements de sécurité/aide à la conduite, des carburants 'renouvelables' et des 'véhicules intelligents', avec l'objectif de parvenir à 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012 (soit une réduction de 25 % par rapport aux niveaux actuels).

Plus précisément, pour parvenir à cette valeur d'émission de CO<sub>2</sub> qui correspond à une consommation de 4,5 litres de carburant aux 100 km pour un moteur diesel et de 5 l/100 km pour un essence, la Commission entend agir non seulement sur les motorisations mais aussi sur des dispositifs tels que les systèmes de climatisation, la résistance au roulement des pneumatiques, l'utilisation d'indicateurs de changement de vitesse et l'inévitable recours accru aux biocarburants. En outre, les Etats membres sont également invités à mieux gérer le trafic et améliorer le comportement des automobilistes... toujours dans le but de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

Au-delà de ces déclarations d'intentions, notons que si la technologie automobile s'est considérablement améliorée au cours des dernières années, notamment en matière de rendement énergétique, les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> rendues possibles par ces améliorations n'ont pas suffi à contrebalancer les effets de l'augmentation du trafic, de la taille et de l'équipement des voitures. Alors qu'entre 1990 et 2004, l'UE a réduit de près de 5 % ses émissions globales de gaz à effet de serre, les émissions de CO<sub>2</sub> provenant du transport routier ont augmenté de 26 %. Aussi, alors que la stratégie actuelle de l'UE, reposant sur le volontariat des constructeurs, montre ses limites, en l'absence de la mise en place d'un cadre contraignant on voit difficilement comment l'Europe parviendra à tenir ses objectifs à court terme (140 g de CO<sub>2</sub>/km en 2008) et à moyen terme (120 g de CO<sub>2</sub>/km en 2012), de parvenir à un secteur automobile moins polluant.

Cela étant, cette timidité institutionnelle n'empêche pas l'association européenne des constructeurs automobiles de crier 'au loup' et de qualifier ces propositions d'arbitraires et de trop sévères...

Pascal Farcy  
Photo © CE