



Mercredi 16 décembre 2020

Publication de l'enquête IFPEN: la nécessité d'une politique renforcée de transition du parc roulant

Le CNPA participait ce matin à une réunion extraordinaire du Comité Stratégique de la Filière Automobile, consacrée à la présentation de l'étude réalisée par l'IFPEN sur l'évaluation des émissions en usage réel des véhicules Euro 6d-TEMP, commandée par le Ministère de l'Economie et des Finances et le Ministère de la Transition écologique, sous l'égide d'Agnès Pannier-Runacher, Ministre Déléguée chargée de l'Industrie.

La publication très tardive de cette étude, commandée il y a près de deux ans, en mars 2019, ne doit rien au hasard : elle intervient à quelques semaines de la présentation du Projet de loi Convention Citoyenne pour le Climat, portant, entre autres, des dispositions sur le renforcement des Zones à Faibles Emissions. Cette étude pose surtout la question pour le Gouvernement de la mise en place de politiques publiques répondant aux difficiles conséquences économiques et sociales de la transition du parc roulant. Il est ainsi à regretter que les politiques actuelles ne soient que fiscales et basées sur des interdictions et des sanctions, alors qu'elles devraient au contraire porter des actions volontaristes en matière d'accompagnement social et de transition d'un parc roulant vieillissant.

L'étude présentée lors du CSF, ce 16 décembre, vise à comparer les performances environnementales des motorisations thermiques essence et diesel, au travers d'une sélection de 16 véhicules (8 couples de véhicules essence et diesel comparables), multimarques, multi-segments (citadine et SUV), multitechnologies et non neufs. Cette étude vise également à déterminer l'apport de l'hybridation à partir d'un panel de 6 véhicules.

Plusieurs enseignements peuvent être retenus de cette étude :

- Les véhicules Euro 6D-TEMP, essence comme diesel, respectent en moyenne les seuils normatifs en usage réel, y compris dans des conditions de conduite dynamique et quelles que soient les conditions climatiques. **Ces résultats illustrent les progrès considérables et efforts engagés par la filière automobile**, qui est parvenue à une baisse drastique des émissions de CO₂ (-35% en 20 ans), des émissions de Nox (division par 6 en 20 ans) et de particules fines (division par 10 depuis 3 ans).
- Les niveaux d'émission sont avant tout dépendants des conditions d'usage du véhicule : si les émissions de CO₂ et de particules fines sont moins favorables pour les véhicules essence en zone urbaine, et les émissions d'oxyde d'azote moins favorables pour le diesel en ville, les motorisations diesel sont plus favorables sur de longues distances, telles que pour des trajets sur autoroute. Ces éléments démontrent

RETROUVEZ TOUS NOS COMMUNIQUÉS ET DOSSIERS DE PRESSE SUR WWW.CNPA.FR, RUBRIQUE « PRESSE »

l'importance de l'adéquation entre le véhicule et son usage, et la mise en place d'outils et d'actions permettant aux particuliers de faire un choix de véhicule pertinent et adapté à son propre usage, qui reste un levier essentiel pour réduire les émissions ;

- Les véhicules hybride rechargeable sont capables d'approcher le zéro émission dans le cadre de trajets courts en centre urbain et une recharge systématique. Le gain en termes d'émissions est plus modéré pour de longues distances. Si l'efficacité environnementale de ces modèles est prouvée, elle est conditionnée à l'usage du véhicule et aux bonnes pratiques en termes de fréquence de recharge par les utilisateurs.

Le CNPA prend acte de ces résultats et pose plusieurs éléments de constat :

1. L'étude, attendue depuis près de deux ans, comporte de nombreux éléments de satisfaction. **Elle valide la nécessité de promouvoir un principe de neutralité technologique et de ne pas opposer les différentes technologies entre elles.** En effet, l'usage du véhicule prime, et il convient d'adapter l'acquisition de son véhicule en fonction de ses trajets. Le CNPA prend acte du refus du Gouvernement de rendre éligible les diesels récents en crit'air 1, tout en soulignant le fait que cette motorisation reste vertueuse pour les plus gros rouleurs.
2. **Les innovations technologiques opérées par la filière sont particulièrement significatives depuis les vingt dernières années, et les niveaux d'émissions baissent drastiquement, que ce soit en termes de CO2, de Nox ou de particules fines.** C'est pourquoi il est absolument essentiel de favoriser des politiques publiques soutenant ces innovations, mais également le renouvellement du parc, et permettant à l'ensemble de la population, y compris les plus modestes, de pouvoir accéder à des véhicules récents plus vertueux.
En ce sens, le bonus écologique et la prime à la conversion sont d'excellents outils, très complémentaires, qu'il faut proroger au regard d'un parc de plus en plus vieillissant en dépit des politiques publiques mises en place. Pour ce faire, ces dispositifs se doivent de rester ambitieux, et de privilégier une adéquation entre les publics visés et les véhicules éligibles (contraintes financières au regard du coût des véhicules ciblés).
3. **Il est fondamental de parier sur les innovations technologiques plutôt que sur le renforcement de la réglementation, de la fiscalité et des sanctions.** S'agissant de l'évolution du parc, dans un scénario où les immatriculations de véhicules électriques à batteries atteindrait, en 2035, 75% des immatriculations de VP et 80% des immatriculations de VUL, on parviendrait à une structure de pacs de véhicules légers en 2036 où les véhicules thermiques représenteraient encore 60% du parc dont presque la moitié en diesel. Les véhicules thermiques seront donc toujours majoritaires même dans des scénarii extrêmement favorables à l'évolution du véhicule électrique. Il est donc important de favoriser l'évolution technologique de ces motorisations pour accélérer la baisse des émissions.
4. **Les politiques publiques doivent davantage accompagner et accélérer le développement de l'électrique :** si le Gouvernement annonce une politique volontariste en la matière, ce déploiement ne se traduit pas aujourd'hui encore dans les faits, alors que de nombreux freins existent en matière d'installation des bornes de recharge (coûts des installations pour les particuliers comme pour les professionnels, renforcement nécessaire des dispositifs financiers incitatifs pour leur déploiement, contraintes réglementaires et opérationnelles dans les copropriétés ou les parkings souterrains, etc.). Selon l'étude annuelle produite par Cetelem, un Français sur deux estime que les conditions ne sont pas réunies pour acheter un véhicule électrique. Surtout, les véhicules électriques sont basés sur un modèle alimenté par des

subventions, ce qui ne peut constituer une solution pérenne, alors même que les ressources fiscales liées à la baisse du marché thermique subiront une diminution.

- 5. Comment articuler la mise en place des Zones à Faibles Emissions, et leur renforcement tel que prévu par le Projet de loi Convention Citoyenne pour le Climat, et une proportion de véhicules thermiques largement majoritaire pour les deux décennies à venir ?** La récente étude publiée par Cetelem démontre que l'automobile reste le moyen privilégié, y compris chez les jeunes, tout particulièrement en région, et que l'attrait de la voiture n'est pas un fait générationnel. Les politiques publiques doivent permettre de concilier enjeux économiques et de transition écologique, et de répondre aux conséquences économiques et sociales de la transition du parc. La chancelière Angela Merkel l'a rappelé fin novembre, une interdiction des moteurs thermiques n'est pas sans conséquences pour la filière automobile. Il est absolument fondamental de réfléchir aux solutions de maintien de l'industrie automobile en France.

Xavier Horent, Délégué général du CNPA, rappelle : « *Cette étude pose plus particulièrement la question de la place du véhicule thermique dans nos trajets en zone urbaine. C'est un point particulièrement problématique sur le plan économique et social, qui n'est pas résolu. La mise en place des ZFE et l'évolution du mix énergétique du parc actuel et à 10 ans nous montrent qu'il est indispensable de mettre en place des politiques publiques adéquates, qui répondent à ces enjeux* ».

> À propos du CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente la 5ème branche économique de France avec 142 000 entreprises de proximité et 500 000 emplois non délocalisables. Le CNPA défend l'intérêt général des services de l'automobile en animant une dynamique de filière et en développant une approche prospective sur des thèmes communs à tous les métiers de la mobilité tels que l'activité économique, l'emploi, les nouvelles technologies, le développement durable ou encore l'économie circulaire.