

16 décembre 2020

La FIEV demande à remettre la science au cœur de la décision politique pour une quête plus éclairée d'une industrie automobile propre et performante

L'IFP Énergies Nouvelles (IFPEN) vient de publier son étude sur « l'évaluation des émissions en usage réel des véhicules Euro 6d-TEMP » lancée en août 2019 à la demande du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Économie, des Finances publiques et de la Relance. Le rapport de cette étude souligne notamment des émissions d'oxydes d'azote (NOx) par les véhicules diesels supérieures à celles des essences, qui émettent quant à eux plus de particules fines que les diesels ; les deux motorisations restent sous les valeurs d'homologation sur banc et en condition de roulage réelle. S'il convient d'intégrer les données de cette étude dans la recherche par les équipementiers de nouvelles solutions toujours plus écoresponsables, la [FIEV](#) sera vigilante à la prise de décision politique suite à cette étude et rappelle l'importance de la neutralité technologique.

La FIEV salue la commande de cette étude par le gouvernement. Ce sont des données factuelles, produites avec pertinence par un institut indépendant, que les équipementiers automobiles de France vont intégrer à leurs travaux pour poursuivre leur transition vers des équipements toujours plus performants en matière écologique.

Les entreprises membres de la FIEV se sont engagées avec détermination dans l'amélioration de la performance énergétique des véhicules. Elles visent des objectifs ambitieux en matière de transition écologique et à aucun moment ne militent pour un statu quo. **Elles acceptent d'être challengées par la science** et de remettre en cause des décisions que les avancées de la science viennent contredire. En revanche, il doit en être de même pour tous, pouvoirs publics inclus, afin d'avancer ensemble dans la même direction, en suivant la même méthode.

Or si l'activité des industriels ne peut s'appuyer sur autre chose que sur la science et la recherche, la FIEV s'inquiète d'une moindre rigueur des décisions politiques sur ce plan à date. Les lois et règlements doivent faire référence à des seuils et plafonds qui ne sont pas arbitrairement déterminés. Il leur faut reposer sur des études scientifiques, des analyses, des tests, et être longuement discutés et questionnés avec des experts. L'administration qui œuvre pour l'intérêt général, a pour mission d'apporter un éclairage avisé pour permettre la décision politique. Ce processus de co-construction, qui garantit une sécurité dans la décision, est nécessaire, avec prise en compte du contexte économique.

« Nous espérons que cette étude réalisée par l'IFPEN suscite un changement matérialisé par les évolutions réglementaires qui doivent découler de ses conclusions. Elle démontre objectivement que la neutralité technologique répond aux objectifs de décarbonation de la mobilité », déclare Claude Cham, président de la FIEV.

À titre d'exemples, la FIEV attire l'attention des pouvoirs publics sur plusieurs sources d'inquiétude :

- Les vignettes Crit'Air sont basées sur l'année – figée à 2011 pour les Crit'Air 1 – et/ou la motorisation des véhicules, et non sur leur performance ;
- Les réflexions menées actuellement sur le sujet « Euro7 » se font sur la base du principe « Best Technology Available ». Or cette méthode, adoptant un postulat de départ sur la technologie, ne prend pas en compte l'impact sur la qualité de l'air et remet en cause le principe de neutralité technologique qui devrait prévaloir ;
- L'interdiction des véhicules dits « à fortes émissions » dans les zones réglementées pour des raisons de préservation de la qualité de l'air est incohérente avec l'absence de lien entre les émissions de CO2 et les émissions de polluants ;
- Les émissions de CO2 des véhicules sont uniquement basées sur celles à l'échappement. Or pour atteindre la neutralité carbone, il est impératif de considérer les émissions sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule. Roulant à l'e-fuel ou au biofuel, un véhicule pourrait émettre sous ces conditions moins de CO2 qu'un véhicule électrique dont l'électricité n'est pas décarbonée. De plus des carburants décarbonés permettent de décarboner dès à présent le parc existant et pas seulement les véhicules neufs.

« Les équipementiers automobiles basés en France, vecteurs de nombreux emplois sur nos territoires, demandent aujourd'hui une meilleure visibilité sur le plan des trajectoires industrielles. Les décisions doivent être davantage concertées avec les acteurs du secteur et se fonder sur la base de données vérifiées et incontestables. L'évolution, ou le maintien, de dispositions légales et réglementaires ne peut être décidée en fonction d'idées préconçues contredites par un résultat scientifique. C'est la neutralité technologique qui est en jeu. Il est temps de remettre la science au cœur de la décision publique et d'en défendre le respect de ses acquis », complète le président de la FIEV.



À propos de la FIEV

Agir pour le futur de l'automotive en défendant une mobilité durable, vectrice de liberté et respectueuse de l'environnement

La FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules) est le syndicat professionnel des équipementiers, des fabricants d'équipements de garage et de tous les autres apporteurs de solutions automotive. Elle représente et défend les intérêts d'une industrie dont les acteurs contribuent à 85% au prix de revient d'un véhicule, réalisent près de 19 Mds€ de chiffre d'affaires, dont 54% réalisés à l'export, et rassemblent 70 900 emplois.

130 groupes d'entreprises, et leurs 300 sociétés adhérentes de la FIEV, bénéficient d'un large accompagnement (conseils, veille, formation et études), indispensable à leur performance sur un marché en perpétuel mouvement.

Actionnaire majoritaire d'EQUIP AUTO, la FIEV contribue activement à faire de ce salon le rendez-vous international de l'après-vente automobile et des services pour la mobilité en France.

Pour en savoir plus : www.fiev.fr