



Bruxelles, le 21.5.2014  
COM(2014) 285 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT  
EUROPÉEN**

**Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub>  
des véhicules utilitaires lourds**

{SWD(2014) 159 final}  
{SWD(2014) 160 final}

## 1. INTRODUCTION

La «feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050»<sup>1</sup> et le livre blanc sur les transports<sup>2</sup> de la Commission indiquent que, d'ici à 2050, le secteur des transports devrait réduire de 60 % environ ses émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au niveau de 1990. D'ici à 2030, afin de concourir aux objectifs proposés récemment dans le cadre pour les politiques en matière de climat à l'horizon 2030<sup>3</sup>, le secteur des transports ciblera une diminution des émissions de gaz à effet de serre d'environ 20 % par rapport au niveau de 2008. Les émissions de gaz à effet de serre dues au transport routier ont augmenté de 29 % entre 1990 et 2007 mais ont diminué depuis en raison des prix élevés du pétrole, de l'amélioration de l'efficacité énergétique des voitures particulières et d'une croissance réduite de la mobilité (de 6 % entre 2007 et 2011)<sup>4</sup>.

On estime qu'un quart<sup>5</sup> environ des émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport routier sont produites par les véhicules utilitaires lourds. L'augmentation des volumes de fret de l'UE explique la croissance de ces émissions jusqu'au début de la crise économique. Étant donné leur taille en valeur absolue, leur évolution et leur part relative, il est nécessaire de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds pour que les objectifs du livre blanc sur les transports puissent être atteints.

Les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des camionnettes sont mesurées et contrôlées conformément à la législation actuelle en matière de réception des véhicules. Toutefois, la mesure des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds n'est pas normalisée dans l'UE, ce qui induit un manque de transparence sur le marché de l'Union. Le Japon, les États-Unis et le Canada ont, en revanche, déjà légiféré en la matière et la Chine prépare des mesures visant à mesurer et faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. Cela peut peser sur la compétitivité relative des constructeurs de véhicules utilitaires lourds dans ces différentes régions ainsi que sur celle des entreprises qui ont recours au transport par véhicules utilitaires lourds. De ce fait, l'action de l'UE dans le domaine de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds est importante pour la compétitivité de l'UE.

Au vu de ces considérations, en juin 2007, le Conseil a invité la Commission à «élaborer et à mettre en œuvre des mesures et instruments permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules utilitaires lourds».<sup>6</sup> Dans sa communication d'avril 2010 intitulée «Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie»<sup>7</sup>, la Commission a annoncé qu'elle proposerait une stratégie visant la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds.

---

1 COM(2011) 0112 final.

2 «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011) 0144 final.

3 [http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm)

4 Source: Agence européenne pour l'environnement

5 Estimation équivalant à 26,6 % du total des émissions de GES de l'UE selon AEA-Ricardo dans le rapport intitulé «Reduction and Testing of Greenhouse Gas (GHG) Emissions from Heavy Duty Vehicles - Lot 1», février 2011, p. 170, disponible à l'adresse suivante:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec\\_hdv\\_ghg\\_strategy\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf)

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/fr/07/st11/st11483.fr07.pdf>

7 COM(2010) 186 final, p. 6,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:FR:PDF>

La stratégie vise à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds d'une manière proportionnée et selon un bon rapport coût/efficacité pour les parties prenantes et la société. Elle devrait fournir aux parties prenantes un cadre politique cohérent et clair et indiquer l'évolution probable de la réglementation, facilitant ainsi la prise de décision et la planification des investissements.

## **2. NECESSITE D'AGIR POUR REDUIRE LA CONSOMMATION DE CARBURANT ET LES EMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DES VEHICULES UTILITAIRES LOURDS**

### **2.1. L'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds n'est pas durable**

Depuis le milieu des années 1990 et jusqu'au début de la crise économique, en raison de la croissance du PIB, le transport de fret par véhicules utilitaires lourds n'a cessé de croître tandis que le transport de passagers par véhicules utilitaires lourds est resté globalement stable. Ces tendances, associées à la stabilité de la consommation de carburant des véhicules, ont conduit à une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. On estime à environ 36 % l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds entre 1990 et 2010, et ce bien que la crise économique de 2008-2009 ait interrompu la croissance soutenue enregistrée précédemment<sup>8</sup>.

L'activité totale du secteur des transports devrait augmenter au cours des 40 prochaines années, mais la réduction de la consommation de carburant atténuera quelque peu l'effet sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Si les tendances et les politiques actuelles ne sont pas modifiées, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds devraient rester stables et donc, tant en 2030 qu'en 2050, se situer à un niveau de 35 % supérieur à celui de 1990. Cela ne peut être considéré comme compatible ni avec les politiques de l'UE visant à réduire les émissions de GES, ni avec l'objectif du livre blanc sur les transports consistant à diminuer, d'ici à 2050, les émissions du secteur des transports de l'UE de 60 % par rapport au niveau de 1990.

### **2.2. La technologie permet de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds**

Des améliorations techniques du moteur (y compris la récupération de la chaleur), de la transmission, de l'aérodynamisme, des pneus et des auxiliaires des véhicules ainsi que l'allégement de ces derniers permettent de réaliser des économies notables de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds. Des travaux d'analyse récents<sup>9</sup> montrent qu'équiper les véhicules avec des technologies de pointe pourrait permettre de réduire à moindre coût d'environ 35 % les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules utilitaires lourds. En effet, la réduction de la consommation de carburant rend l'opération rentable, du point de vue tant des transporteurs que de la société.

En outre, l'efficacité peut être renforcée en améliorant la gestion de la flotte, la formation des chauffeurs, l'entretien des véhicules et la gestion des capacités au moyen de systèmes de transport intelligents.

---

8 Source: base de données Odyssee-Mure, disponible à l'adresse suivante: <http://www.odyssee-mure.eu/>

9 Étude de CE Delft, «Marginal abatement cost curves for Heavy Duty Vehicles», 2012, [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv\\_2012\\_co2\\_abatement\\_cost\\_curves\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf)

### **2.3. Un déficit de connaissances et des entraves aux échanges auxquels il faut remédier**

Malgré l'importance économique de la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds ne sont pas mesurées et ne font l'objet d'aucun rapport<sup>10</sup>. Le déficit de connaissances qui en résulte diminue la transparence du marché et rend l'accès à celui-ci plus difficile pour les véhicules utilitaires lourds économes en énergie et plus sobres en carbone. Il est nécessaire de remédier à ce déficit de connaissances pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds.

Une étude récente<sup>11</sup> relève un certain nombre de raisons pouvant expliquer pourquoi les nouvelles technologies rentables à faible consommation de carburant ne sont pas adoptées par les véhicules utilitaires lourds. Ces barrières de marché peuvent prendre différentes formes:

- bien que, pour les sociétés de transport, le rendement d'utilisation du carburant soit le premier critère d'achat d'un nouveau véhicule, l'adoption insuffisante par le marché de technologies économes en carburant est liée au processus d'achat durant lequel peu de sociétés de transport disposent des données leur permettant d'évaluer les technologies ou de comparer les véhicules;
- même s'ils proposent en option des technologies à faible consommation de carburant, les constructeurs ne les installent pas d'emblée sur les véhicules de base;
- il semble que les opérateurs de véhicules utilitaires lourds amortissent les véhicules en trois ans, ce qui est nettement inférieur à la durée de vie moyenne estimée des poids lourds, à savoir onze ans;
- un manque d'accès au financement;
- une divergence d'intérêts, c'est-à-dire que le vendeur du véhicule, par exemple une société de leasing, ne bénéficie pas des économies de carburant qui profitent à l'opérateur de transport.

Bien qu'ils connaissent les principales technologies économes en carburant existantes qui pourraient améliorer la performance des véhicules utilitaires lourds, les opérateurs de transport sont, en raison du déficit de connaissances, dans l'impossibilité de comparer la performance des nouveaux véhicules et ne sont dès lors pas en mesure d'exiger que des technologies plus rentables équipent les nouveaux véhicules.

### **2.4. D'autres pays ont déjà pris des mesures**

Contrairement à l'UE où il n'existe pas de législation dans ce domaine, d'autres pays ont pris des mesures. En 2007, le Japon a introduit une législation relative à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds. Les États-Unis ont réglementé les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds en 2011, suivis, en 2012, par le Canada. Les législations américaine et canadienne visent les émissions de CO<sub>2</sub> produites par les moteurs et les châssis-cabines; leur mise en œuvre se fonde sur des valeurs de performance simplifiées et sur les déclarations des constructeurs. Les États-Unis sont en train de préparer une législation plus ambitieuse, mettant l'accent sur la mesure des émissions des véhicules dans leur intégralité.

---

10 Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds ne sont concernées par aucune législation de l'UE, à l'exception de la future mesure des émissions de CO<sub>2</sub> des moteurs conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI) qui entrera en vigueur en 2014.

11 Étude de CE Delft, «Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector», 2012, <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>

## 2.5. L'action profiterait à l'économie de l'Union européenne

Avec 40 % du total de la production mondiale<sup>12</sup>, les constructeurs européens occupent une position dominante sur le marché mondial des véhicules utilitaires lourds. Même si la balance commerciale de l'UE pour les véhicules utilitaires lourds est positive et présente un excédent important, elle ne reflète pas entièrement la forte position du secteur européen. En effet, la majeure part de la production des constructeurs de l'Union européenne destinée aux marchés étrangers est assurée en dehors de l'Europe. Étant donné que la consommation de carburant est un paramètre d'achat décisif, permettre à ces constructeurs d'investir afin d'accroître les économies de carburant contribuera à leur compétitivité.

Tandis que la production dans l'UE de véhicules utilitaires lourds représente une proportion plus faible de la production mondiale (de 12 à 14 %), le rôle de signal joué par l'UE en matière de normes peut être considérable, comme le démontrent clairement les normes européennes en matière d'émissions de polluants qui ont été adoptées par de nombreux pays, notamment la Chine, l'Inde, la Russie et l'Indonésie.

Si l'UE ne prend aucune mesure, elle manquera à l'occasion de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds et de contribuer à diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> globales de l'UE. Le secteur de la construction automobile de l'UE pourrait ne pas bénéficier d'économies d'échelle dans le cadre du développement et du déploiement de nouvelles technologies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, avec pour conséquence un affaiblissement possible de sa position concurrentielle sur le marché mondial. Les entreprises de l'UE ont recours aux véhicules utilitaires lourds pour une grande part de leurs transports. Des réductions économiquement avantageuses de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds garantiront un niveau d'ambition abordable pour les opérateurs de transport et pour les utilisateurs finals, amélioreront la compétitivité de ces entreprises et réduiront les importations d'énergie.

Alors que des initiatives de l'Union ont déjà été prises ou sont prévues dans un certain nombre de domaines tels que la conception des véhicules, la gestion des opérations de transport, l'internalisation des coûts externes, la décarbonisation des carburants et des décisions d'achat de véhicules, l'UE doit élaborer une stratégie globale de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. Le secteur bénéficiera ainsi également d'une prévisibilité sur le futur cadre réglementaire de l'Union dans ce domaine.

## 3. UNE STRATEGIE DE L'UNION POUR LA REDUCTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT ET DES EMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DES VEHICULES UTILITAIRES LOURDS

Les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds s'expliquent principalement par les facteurs suivants: la *demande de transport*, liée à l'activité économique, la *répartition modale* entre transport routier, ferroviaire, aérien et fluvial, l'*intensité de GES du carburant*, l'*efficacité énergétique des véhicules* et la *gestion de la flotte de véhicules utilitaires lourds*. Si la demande globale de transport dépasse le cadre de la présente stratégie, une stratégie globale visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds doit en revanche influencer sur les autres principaux facteurs.

---

12 Source: rapport d'AEA-Ricardo disponible à l'adresse suivante - [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec\\_hdv\\_ghg\\_strategy\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf) - notamment les pages 26 et 27, fondées sur des statistiques de l'International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

### 3.1. Renforcer les politiques de l'Union relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds

L'UE a déjà pris des mesures visant directement ou indirectement plusieurs facteurs influençant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds:

- le *transfert modal* est une dimension essentielle de la politique des transports de l'UE qui favorise l'intermodalité. Le projet d'orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport<sup>13</sup> prévoit des critères relatifs à la lutte contre le changement climatique pour la programmation du financement par l'Union de nouvelles infrastructures. Ces politiques devraient se traduire par une lente inversion de la tendance qui a conduit à l'augmentation de la part du transport routier;
- les *mesures visant à réduire l'intensité de GES du carburant* ont permis de porter la part des carburants de substitution à 6 %<sup>14</sup> (2010) de l'énergie utilisée dans le transport routier. La législation en vigueur<sup>15</sup> vise à privilégier une production réduite de gaz à effet de serre et à favoriser l'utilisation des énergies renouvelables dans le secteur des transports; à cette fin, elle a fixé des objectifs quantitatifs qui sont actuellement en cours d'examen<sup>16</sup>. La récente initiative intitulée «Énergie propre pour les transports» et les lignes directrices RTE-T révisées, avec l'appui du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, favorisent en outre le développement d'une infrastructure pour les carburants de substitution et l'utilisation accrue du gaz naturel et du biométhane pour les véhicules utilitaires lourds.<sup>171819</sup> La Commission a également proposé<sup>20</sup> de réviser la directive sur la taxation de l'énergie<sup>21</sup> de manière à restructurer le système en place et à prendre le CO<sub>2</sub> en compte dans la taxation du carburant;
- *Le développement et l'introduction de véhicules présentant une empreinte carbone plus faible* bénéficient déjà d'un soutien actif. L'initiative «voitures vertes» du septième programme-cadre de recherche incluait l'amélioration du rendement d'utilisation du carburant et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. L'appui aux véhicules propres et économes en carburant se reflète également dans la proposition de «Programme-cadre pour la recherche et l'innovation

---

13 COM/2011/650 final, qui devrait être adoptée à la mi-2013.

14 Source: Eurostat

15 La directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (la «directive relative aux énergies renouvelables») a défini un objectif contraignant de 10 % pour les énergies renouvelables dans le secteur des transports. Parallèlement, une modification de la directive 98/70/CE (la «directive sur la qualité des carburants») a fixé à l'horizon 2020 l'objectif contraignant d'une réduction de 6 % de l'intensité en gaz à effet de serre des carburants utilisés dans le transport routier et dans les engins mobiles non routiers.

16 COM(2012)595, [http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com\\_2012\\_0595\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_fr.pdf)

17 Communication de la Commission intitulée «Énergie propre et transports: la stratégie européenne en matière de carburants de substitution» [COM(2013) 17] et proposition de directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution [COM(2013) 18], <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE.

19 Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010.

20 COM(2011) 168/3.

21 Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.



"Horizon 2020"»<sup>22</sup>. La législation de l'UE favorise également l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement par les entités du secteur public<sup>23</sup>. La législation relative à la réception des véhicules<sup>24</sup> qui fixe les poids et les dimensions a récemment introduit une tolérance (50 cm) pour les dispositifs aérodynamiques fixés à l'arrière des nouveaux camions/nouvelles remorques. Dans cette optique, la Commission a récemment proposé<sup>25</sup> une révision plus audacieuse de la directive 96/53/CE sur les poids et les dimensions des véhicules en trafic international introduisant une nouvelle série de tolérances qui devraient favoriser des solutions améliorant l'aérodynamisme des véhicules utilitaires lourds;

- *l'importance de la gestion de la flotte de véhicules est également reconnue et prise en compte.* La législation relative à la tarification routière contribue à l'amélioration de l'efficacité des transports et à la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub>. Lorsqu'ils sont appliqués, les droits d'usage dus par les véhicules utilitaires lourds conformément à la directive 1999/62/CE<sup>26</sup> ont optimisé le recours au transport routier en diminuant les trajets à vide et en améliorant le coefficient de charge; ils ont également accéléré le renouvellement de la flotte et créé des conditions favorables à une co-modalité accrue. La récente directive sur les systèmes de transport intelligents contribuera à accélérer le développement et le déploiement des technologies de l'information dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.<sup>27</sup> De plus, en décembre 2013, la Commission a présenté des recommandations spécifiques en faveur de la coordination des actions de tous les niveaux de gouvernement et des secteurs public et privé dans les domaines de la logistique urbaine, de la régulation de l'accès aux zones urbaines, du déploiement de solutions de systèmes de transport intelligents et de la sécurité routière en milieu urbain.

L'amélioration du cadre politique des transports se poursuivra. Comme cela a été annoncé dans le livre blanc sur les transports, plusieurs initiatives allant dans ce sens sont en préparation:

- la *répartition et le transfert modaux* favorables aux modes de transport sobres en carbone seront davantage pris en compte. *L'initiative relative au fret en ligne* devrait créer un cadre pour rationaliser le flux électronique d'informations associées au flux physique des marchandises. Plusieurs actions prévues dans le livre blanc sur les transports<sup>28</sup> influenceront également la répartition modale, notamment le développement du transport multimodal de marchandises et les corridors de fret multimodaux, ainsi que de nouveaux cadres pour la navigation intérieure;
- Un certain nombre d'actions influenceront la *gestion du transport de fret* et devraient contribuer à la réduction de la consommation d'énergie:

---

22 [http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index\\_en.cfm?pg=h2020](http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020)

23 Directive 2009/33/CE, JO L 120 du 15.5.2009, p. 5.

24 Règlement (CE) n° 661/2009 et directive 2007/46/CE

25 COM(2013) 195 final.

26 Directive 1999/62/CE modifiée par la directive 2006/38/CE et par la directive 2011/72/UE, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:FR:PDF> (version consolidée).

27 En outre, un soutien en matière de R&D pour le développement de systèmes de transport intelligents est accordé par le 7e programme-cadre et sera maintenu dans le prochain programme-cadre de l'Union européenne pour la recherche et l'innovation de la période 2014-2020 (Horizon 2020).

28 Livre blanc sur les transports, actions 1 «marché intérieur des services ferroviaires», 5 «un cadre adapté à la navigation intérieure», 7 «transport multimodal de marchandises», 33 «une logistique urbaine à émissions quasi nulles d'ici à 2030», 35 «des corridors de fret multimodaux». Voir <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

— une refonte de la directive sur le permis de conduire en 2012 intégrait des *exigences en matière d'écoconduite* dans les examens destinés aux chauffeurs de camions et des efforts supplémentaires sont prévus pour la mise en œuvre de ces dispositions;

— une révision de la législation relative à la tarification routière est en cours dans le but de promouvoir une application plus systématique d'une tarification routière en fonction de la distance qui tienne compte des coûts d'infrastructure et des coûts externes sur la base des principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur;

— une *initiative relative à l'empreinte carbone* est en cours d'élaboration dans l'objectif de contribuer à l'amélioration de la transparence et à l'information de l'utilisateur final en ce qui concerne l'incidence des émissions de CO<sub>2</sub> du transport de fret et de passagers;

— enfin, une révision des restrictions en matière de cabotage routier comme le propose le livre blanc sur les transports pourrait également contribuer à rendre le transport routier plus efficace en augmentant les coefficients de charge des véhicules, si cela est fait graduellement et en association avec des mesures visant à améliorer les contrôles et à atténuer les risques éventuels du transport routier induit.

Toutefois, à ce jour, l'action à l'échelle de l'UE pour la commercialisation des véhicules utilitaires lourds n'a pas permis d'affronter la question de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> aussi efficacement que pour les voitures et les camionnettes. Le livre blanc sur les transports a mis en lumière la nécessité de prendre des mesures supplémentaires en la matière<sup>29</sup>.

### **3.2. Action à court terme relative au déficit de connaissances**

Comme il est indiqué à la section 2.3, une condition préalable pour s'attaquer à la consommation de carburant et aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds est de les mesurer et d'organiser un suivi. De cette façon, certaines des principales entraves aux échanges existantes pourront être levées grâce à l'amélioration de la transparence du marché et de la comparabilité des véhicules, ce qui stimulera la concurrence entre constructeurs ainsi que la sensibilisation des utilisateurs finals et devrait contribuer à la production et à l'achat de véhicules utilitaires lourds plus efficaces en carburant et plus sobres en carbone.

Il est prévu d'y parvenir en deux étapes:

- **Réalisation d'un outil de simulation**

En raison de la diversité des modèles de véhicules utilitaires lourds et de leurs tâches (par exemple, camions-citernes, bus, etc.), il n'est pas approprié de procéder, pour les véhicules utilitaires lourds, aux mêmes essais d'émissions de CO<sub>2</sub> que pour les voitures et les camionnettes. Une approche par simulation informatique présente un certain nombre d'avantages puisqu'elle peut couvrir tous les aspects des véhicules utilitaires lourds et qu'elle est polyvalente et bien moins coûteuse. Depuis 2009, la Commission, en collaboration avec les parties prenantes du secteur, a mis au point un outil de simulation, VECTO<sup>30</sup>, qui permet de mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds dans leur intégralité, c'est-à-

---

29 Action 26, «normes appropriées pour les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules pour tous les modes de transport, accompagnées si nécessaire d'exigences d'efficacité énergétique couvrant tous les types de systèmes de propulsion».

30 Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO).



dire y compris les émissions dues au moteur, à la transmission, à l'aérodynamisme, à la résistance au roulement et aux auxiliaires des véhicules. Alors que d'autres pays comme les États-Unis et le Canada ont récemment adopté une législation relative aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds fondée sur les émissions du moteur et du châssis/cabine des véhicules, VECTO devrait être la première méthode destinée à l'ensemble du secteur permettant d'évaluer les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds dans leur intégralité, remorque comprise.

Le Centre commun de recherche de la Commission est étroitement engagé dans le projet. En avril 2013, il a publié un rapport de validation du concept, «Proof of Concept Report»<sup>31</sup>, qui conclut qu'à ce stade de la phase d'essai, VECTO fournit des estimations des émissions de CO<sub>2</sub> suffisamment proches des valeurs réelles et suffisamment fiables pour servir de base à un système de l'UE de mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds.

Des ajustements et des améliorations permettront d'accroître la fiabilité et la précision de la méthode de simulation. VECTO devrait être opérationnel en mai 2014 pour au moins trois catégories de véhicules utilitaires lourds représentant ensemble plus de 50 % des émissions de CO<sub>2</sub> dues à ce type de véhicules. Il est prévu de l'étendre progressivement à d'autres catégories de véhicules utilitaires lourds.

- **Nécessité d'une mesure législative pour la mesure et la certification des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds ainsi que l'établissement de rapports en la matière**

VECTO fournit une mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés. Ces valeurs, vérifiées et contrôlées, pourraient être fournies pour chaque véhicule utilitaire lourd nouvellement immatriculé et faire ensuite l'objet d'un rapport et d'un suivi. À cette fin, deux actions législatives, pouvant être menées en parallèle, sont nécessaires:

i) la *certification* de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> exige une adaptation de la législation sur la réception des véhicules concernée, ce qui nécessite d'intégrer à la législation la méthodologie permettant de déterminer ces valeurs afin qu'elles puissent être certifiées par les autorités des États membres. Ces informations pourraient, de ce fait, être également mises à la disposition des acheteurs;

ii) l'*établissement de rapports* est nécessaire pour faciliter le suivi et la diffusion des valeurs relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés de l'UE. À cette fin, parallèlement à celle existant pour les voitures et les camionnettes, une nouvelle législation relative à l'établissement par les États membres de rapports destinés à la Commission concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds telles qu'elles sont calculées par VECTO doit également être adoptée selon la procédure législative ordinaire.

Combler le déficit de connaissances est une étape nécessaire avant que des mesures plus ambitieuses puissent être envisagées. Si la certification, l'établissement de rapport et l'amélioration de l'information des consommateurs ne sont pas censés réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds, ils devraient avoir un effet positif en

---

31 Disponible à la page: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm)

renforçant la transparence du marché en matière d'efficacité des véhicules et, donc, améliorer la concurrence.

### **3.3. Options stratégiques à moyen terme**

Afin d'atteindre les objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030 selon un bon rapport coût-efficacité, le secteur des transports devra également apporter de nouvelles contributions. Une série d'options stratégiques à moyen terme pourraient être envisagées afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. Bien que la fixation de limites contraignantes moyennes pour les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés soit la solution la plus évidente, puisqu'elle garantit, entre autres, la cohérence avec la réglementation relative aux voitures et aux camionnettes, d'autres options pourraient inclure des infrastructures modernes favorisant les carburants de substitution pour les véhicules utilitaires lourds, une tarification plus intelligente de l'utilisation des infrastructures, l'utilisation efficace et cohérente de la taxation des véhicules par les États membres et d'autres mécanismes fondés sur le marché. Les différentes options ne sont pas nécessairement incompatibles. En tout état de cause, une analyse d'impact sera menée afin de définir la ou les options présentant le meilleur rapport coût-efficacité.

Toute action future est subordonnée, d'une part, au fait que l'outil de simulation VECTO doit être pleinement opérationnel et, d'autre part, à l'adoption de la législation relative à la certification et à l'établissement de rapports concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. Des travaux plus approfondis sont aussi nécessaires pour confirmer le potentiel technologique, pour acquérir une meilleure compréhension des barrières commerciales entravant l'adoption des technologies et pour procéder à une nouvelle évaluation des coûts et des avantages de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds ainsi que de la structure des mesures d'incitation favorables à des véhicules utilitaires lourds plus économes en énergie.

## **4. CONCLUSION**

Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds ont augmenté au cours des deux dernières décennies, même si la crise économique a interrompu la croissance soutenue enregistrée précédemment. Sans un changement de stratégie, leur niveau devrait, à long terme, rester nettement supérieur à celui de 1990. Cela est incompatible avec l'objectif du livre blanc sur les transports selon lequel les émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport devraient être, en 2050, de 60 % inférieures à leur niveau de 1990. Un élément essentiel empêchant de contrer ces émissions est un déficit de connaissances résultant du fait que les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds ne sont ni mesurées, ni certifiées, ni enregistrées au moment de l'immatriculation des nouveaux véhicules.

Les technologies de pointe recèlent donc un important potentiel d'amélioration de la performance des véhicules utilitaires lourds et de réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>, selon un bon rapport coût-efficacité. Actuellement, des barrières de marché empêchent la pleine réalisation de ce potentiel, dont une grande partie peut être libérée grâce à une stratégie globale fondée sur une série de mesures adéquates.

La stratégie proposée, qui vise à fournir aux parties prenantes une plus grande prévisibilité au regard de l'évolution des politiques et des réglementations dans ce domaine, se compose

d'actions à court terme dont l'objectif est d'améliorer la transparence du marché et de favoriser les réductions d'émissions, à savoir:

- une série d'initiatives prévues dans le livre blanc sur les transports pour renforcer les politiques de l'UE qui contribuent directement ou indirectement à la baisse de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds;
- une action visant à remédier au déficit des connaissances décelé par la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds au moyen de VECTO ainsi que par la certification des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules nouvellement immatriculés et l'établissement de rapports à ce sujet. À cet effet, la Commission prévoit de présenter des propositions législatives en 2015.

Une fois que ces actions à court terme seront mises en œuvre, et sur la base des résultats de travaux d'analyse supplémentaires, des options politiques à moyen terme devraient être envisagées, y compris la fixation de limites contraignantes pour les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds, afin de soutenir la mise en œuvre du cadre d'action de l'Union dans les domaines du climat et de l'énergie pour 2030.

La Commission invite le Conseil et le Parlement européen à apporter leur soutien à cette stratégie et à contribuer à la réalisation des actions prévues. Elle invite en outre les parties prenantes, en particulier les secteurs de l'automobile et des services de transport, à appuyer cette stratégie dans le but de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds dans le cadre de la politique globale de l'UE pour le passage à une économie sobre en carbone.