

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs»

[COM(2017) 279 final — 2017/0111 (COD)]

(2018/C 081/13)

Rapporteur: **Dirk BERGRATH**

Corapporteur: **Mihai MANOLIU**

Consultation	Parlement européen, 15 juin 2017 Conseil, 22 juin 2017
Base juridique	Article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	Section spécialisée «Marché unique, production et consommation»
Adoption en section spécialisée	4 octobre 2017
Adoption en session plénière	18 octobre 2017
Session plénière n°	529
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	188/0/3

1. Conclusions et recommandations

1.1. De l'avis du CESE, tant la création de nouveaux emplois que les investissements en faveur de la réindustrialisation de l'Europe, de la croissance économique, de la transition vers une énergie propre, des nouveaux modèles d'entreprise, des technologies de pointe, de la protection de l'environnement et de la santé publique doivent constituer des objectifs centraux de la politique européenne.

1.2. Le CESE estime que les opérateurs de transport ont gâché des occasions de réduire leur facture de carburant, laquelle représente un quart de leurs coûts d'exploitation. Le rendement énergétique constitue un critère fondamental dans les décisions d'achat de véhicules, et la baisse de la consommation a pour effet de réduire la facture des importations de carburant. Il conviendrait que l'Union européenne dispose de mécanismes de certification et de méthodes pour évaluer l'efficacité de la consommation et établir des normes pour les émissions et ladite consommation. Cet impératif devrait constituer un tremplin pour l'innovation. Les constructeurs de véhicules se livrent une concurrence féroce autour des politiques et des projets relatifs aux véhicules électriques. Il importe que le secteur des transports et ceux de la construction, de l'agriculture et des déchets se répartissent côte à côte l'effort de réduction des émissions.

1.3. Une action de l'Union est justifiée au vu des effets transfrontières du changement climatique et de la nécessité de préserver le marché unique dans les secteurs du carburant, des véhicules et des services de transport. Le morcellement du marché et la diminution de la transparence qu'on y observe, les différences législatives et le manque d'homogénéité dans les pratiques en matière de politiques de surveillance, ainsi que l'absence d'une base de données commune pour les données de surveillance sont autant de réalités qui induisent des effets économiques et sociaux considérables.

1.4. Le CESE se félicite que la proposition de règlement facilite le suivi et la diffusion des valeurs d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés dans l'Union européenne et fournisse à la clientèle, constituée de PME dans la majorité des cas, des informations transparentes sur leur consommation.

1.5. Le CESE se réjouit que la proposition de règlement ait choisi la troisième option, la communication «mixte», car elle garantit un flux d'informations numériques et une collecte des données tant au niveau national qu'à celui de l'Union européenne et elle n'entraîne que des coûts administratifs réduits.

1.6. Le CESE souligne que de grands marchés, comme les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine, ont adopté ces dernières années des mesures de certification et d'efficacité énergétique sous la forme de normes en matière de consommation de carburant ou d'émissions, en vue de stimuler l'innovation et d'accélérer l'amélioration du rendement énergétique des véhicules. La compétitivité des constructeurs européens de véhicules lourds sera donc tributaire du respect de ces normes.

1.7. S'il est vrai que dans l'Union européenne, les constructeurs subissent, de la part du marché, une pression en faveur d'une réduction constante de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds, les entreprises de transport, parmi lesquelles les PME sont prédominantes, éprouvent souvent des difficultés pour financer le prix d'achat, plus élevé, de véhicules utilitaires lourds qui sont plus efficaces du point de vue de la consommation de carburant.

1.8. Le CESE recommande dès lors que la Commission s'efforce, lors de la définition des valeurs limites applicables aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, de rechercher un juste équilibre entre les objectifs réalisables à court et moyen terme, d'une part, et celui, à plus long terme, d'un transport routier à émissions nulles, d'autre part. Il en résulte qu'il convient d'encourager l'innovation dans le domaine des technologies existantes, sans revoir à la baisse les investissements dans des véhicules à émissions nulles.

1.9. Dans ce contexte, le CESE estime que les recommandations qu'il a formulées dans son avis sur le rapport final du groupe de haut niveau «CARS 21» s'appliquent également aux véhicules utilitaires lourds, en particulier pour ce qui concerne le calendrier de leur mise en œuvre.

1.10. Le CESE souligne le rôle des investissements publics et des réglementations visant à réduire les émissions dues au transport routier, y compris celles des poids lourds.

1.11. Le CESE fait valoir que toute mesure réglementaire doit s'accompagner d'un renforcement des politiques qui cherchent à faire baisser la demande de transport routier, y compris par poids lourds, en la transférant vers des modes de transport dont les émissions de gaz à effet de serre sont plus faibles, comme le rail, les voies d'eau ou d'autres encore.

2. Introduction

2.1. Le projet de règlement vise à établir les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs qui sont immatriculés dans l'Union. Il ne s'applique qu'aux véhicules utilitaires lourds conçus et construits pour le transport de passagers ou et à leurs remorques⁽¹⁾.

2.2. Les transports et la mobilité sont essentiels pour l'économie et la compétitivité de l'Europe. Cette importance se reflète aussi dans le large éventail des autres conditions politiques cadres qui exercent une forte influence sur ce secteur. La réalisation des priorités formulées dans le cadre de l'union de l'énergie, du marché unique numérique ou de la stratégie en faveur de l'emploi, de la croissance et de l'investissement sert le secteur des transports et la mobilité.

2.3. En octobre 2014, les chefs d'État ou de gouvernement de l'Union européenne⁽²⁾ se sont fixé l'objectif contraignant de réduire les émissions de l'ensemble de l'économie européenne, d'ici 2030, d'au moins 40 % par rapport aux niveaux de 1990. Cette visée se fonde sur des projections globales conformes à l'objectif à moyen terme de l'accord de Paris sur le changement climatique (COP 21)⁽³⁾. La Commission a annoncé son intention d'instaurer des normes d'efficacité concernant la consommation de carburant pour les véhicules lourds neufs.

2.4. Selon les chiffres avancés par l'industrie, en 2015, les exportations de camions ont généré un excédent de balance commerciale de 5,1 milliards d'euros. Ce secteur fait partie d'une industrie automobile qui génère 12,1 millions d'emplois directs et indirects en Europe, soit 5,6 % de l'emploi total dans l'Union.

⁽¹⁾ Catégories de véhicules comme définies dans la directive 2007/46/CE, telle que modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 385/2009: M1, M2, N1 et N2 ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg et ne relevant pas du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, tous les véhicules des catégories M3 et N3 ainsi que ceux des catégories O3 et O4.

⁽²⁾ Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014, EUCO 169/14, p. 2.

⁽³⁾ FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5. Le cadre stratégique pour une union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique, de février 2015⁽⁴⁾, range parmi ses grandes priorités d'action la transition vers des transports économes en énergie et à faibles émissions de CO₂. Arrêtées sous l'impulsion de l'accord de Paris sur le changement climatique, les mesures déjà présentées en juillet 2016 dans le cadre de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions⁽⁵⁾ sont à présent mises en œuvre. Les investissements dans les infrastructures qui sont réalisés dans le cadre du plan d'investissement pour l'Europe peuvent donner un élan à une future mobilité propre, compétitive et connectée en Europe.

2.6. Au cours de la période 1990-2014 dans l'Union européenne, les émissions de CO₂ provenant de véhicules utilitaires ont augmenté bien plus rapidement que celles des voitures particulières. S'agissant de la première catégorie, cette hausse a été de 25 %, comparée à une augmentation de seulement 12 % des émissions de CO₂ pour la seconde. À l'heure actuelle, les poids lourds et les bus produisent environ un quart des émissions de CO₂ liées au transport routier européen. La part des émissions qui leur sont dues continue de croître, alors que celle des voitures et des camionnettes poursuit sa baisse, en raison des limites de plus en plus strictes pour les rejets de CO₂.

2.7. Actuellement, suivant le cycle d'essai sur de longues distances, la consommation de carburant pour une unité de traction européenne type, dotée d'une traction 4×2, pour des remorques de 40 tonnes, est d'environ 33,1 litres par 100 kilomètres parcourus sur routes et autoroutes. Dans le cadre du cycle d'essai «livraison urbaine», la consommation de carburant pour un camion de distribution européen type de 12 tonnes doté d'une traction 4×2 est d'environ 21,4 l/100 km⁽⁶⁾.

2.8. D'ordinaire, la fabrication des véhicules utilitaires lourds s'effectue en plusieurs étapes; dans la plupart des cas, il est question de véhicules construits à la demande du client. Après le montage du châssis par le constructeur, ils sont équipés d'une carrosserie produite par un autre fabricant. L'impact du processus sur la consommation de carburant et, partant, sur le volume des émissions de CO₂ du véhicule final dépend dès lors de plusieurs producteurs.

2.9. La clientèle intéressée par les véhicules utilitaires lourds se compose principalement d'opérateurs de transport de marchandises. Les frais de carburant pouvant représenter plus d'un quart de leurs coûts d'exploitation, l'efficacité énergétique constitue leur premier critère d'achat. Bien que ce rendement énergétique des véhicules utilitaires lourds se soit amélioré au cours des dernières décennies, de nombreuses entreprises de transport, parmi les plus de 500 000 que compte le secteur, dont une grande partie de PME, ne disposent toujours pas d'informations normalisées qui leur permettraient d'évaluer les techniques d'amélioration dudit rendement, de comparer différents camions de manière à prendre des décisions d'achat éclairées et de réduire leurs frais de carburant. Une telle démarche est encore plus difficile en l'absence d'une méthodologie de mesure de la consommation de carburant qui aurait été établie d'un commun accord.

2.10. Le manque de transparence du marché a pour effet de réduire la pression sur les producteurs européens de véhicules utilitaires lourds, lorsqu'ils sont censés déployer constamment des efforts afin d'améliorer l'efficacité de leurs véhicules et investir dans l'innovation sur un marché mondial aussi compétitif. Le risque existe ainsi de voir l'industrie manufacturière de l'Union européenne perdre son rôle de chef de file dans le domaine de l'efficacité énergétique des véhicules.

2.11. La transparence concernant les performances des véhicules en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ contribuerait aussi à stimuler la concurrence sur le marché européen, où la Commission a découvert en 2016 l'existence d'un cartel composé de plusieurs constructeurs de véhicules utilitaires lourds, qui a fonctionné de 1997 à 2011.

3. La proposition de règlement

3.1. La proposition de règlement à l'examen fait partie d'un premier ensemble, «L'Europe en mouvement», qui vise à améliorer la sécurité sur les routes, à promouvoir une taxation routière plus équitable, à réduire les émissions de CO₂, la pollution de l'air, la congestion des routes et les charges administratives pour les entreprises, à lutter contre l'emploi illégal et à assurer des conditions de travail et périodes de repos appropriées pour les travailleurs.

3.2. À plus long terme, ces mesures auront un effet positif qui ne se limitera pas au secteur des transports: elles stimuleront l'emploi, la croissance économique et les investissements, contribueront à renforcer la justice sociale, étendront les possibilités de choix des consommateurs et indiqueront clairement à l'Europe la voie à suivre pour réduire les émissions.

⁽⁴⁾ COM(2015) 80 final.

⁽⁵⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁶⁾ Delgado, O., Rodríguez, F., Muncrief, R., *Fuel efficiency technology in European heavy-duty vehicles: Baseline and potential for the 2020-2030 timeframe* («La technologie de l'efficacité en matière de consommation de carburant pour les poids européens: point de départ et potentiel pour la période 2020-2030»), International Council on Clean Transportation, ICCT White Paper, Berlin, juillet 2017.

3.3. Au cours des douze prochains mois, cet ensemble sera complété par de nouvelles propositions, comprenant des normes d'émission pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers mais aussi, pour la première fois, pour les véhicules lourds en ce qui concerne la période postérieure à 2020. Elles continueront d'encourager l'innovation, renforceront la compétitivité et contribueront à réduire les émissions de CO₂ et à améliorer la qualité de l'air et la santé publique, tout en confortant la sécurité routière.

3.4. Le déficit d'information sera réduit grâce à un programme de simulation, fournissant un outil de calcul efficace pour mesurer la consommation de carburant et les coûts. Le nouveau règlement (réception) sur la certification concernant la détermination des émissions de CO₂ se fondera sur les données relatives à la performance individuelle, la collecte certifiée et la gestion des données d'entrée.

3.5. La proposition de règlement à l'examen donne suite à la communication de 2014 sur la stratégie de réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Cette stratégie avait en effet annoncé une mesure d'application établissant la procédure de certification des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union, calculées au moyen de l'outil de simulation VECTO, ainsi qu'une proposition législative relative à la surveillance et à la communication des données concernant ces émissions.

3.6. VECTO n'étant qu'un outil de simulation, le deuxième paquet doit également prévoir de tester la consommation de carburant sur route, à l'instar de la procédure que la Commission entend mettre en place pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Il convient en outre de développer une méthode permettant de moduler le coût d'utilisation des infrastructures en fonction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs (révision de la directive «Eurovignette» et de la directive relative à l'efficacité énergétique).

3.7. Le CESE appelle la Commission et les États membres à se mettre d'accord de manière à garantir aux tiers (instituts de recherche, entreprises de transport, ONG) la possibilité d'accéder aux données officielles de VECTO concernant la consommation de carburant, afin qu'ils puissent procéder, aux moyens d'essais indépendants, à des vérifications des chiffres fournis. Il s'impose de procéder à un contrôle de qualité et de vérifier les données transmises pour pallier les omissions et les irrégularités. Ce contrôle doit être réalisé dans le respect des droits fondamentaux.

3.8. La proposition concernée fait également à la suite de la stratégie européenne de 2016 pour une mobilité à faible taux d'émissions, dont les objectifs comprennent la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports routiers d'au moins 60 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990, ainsi qu'une diminution drastique des émissions de polluants atmosphériques. Cette stratégie prévoit aussi que la Commission accélérera les travaux d'analyse sur les solutions de conception en rapport avec les normes d'émission de CO₂, dans l'optique d'élaborer une proposition législative au cours de son mandat actuel.

3.9. À partir de 2020, à des fins de contrôle, les autorités compétentes des États membres devront transmettre les données relatives aux véhicules neufs immatriculés pour la première fois dans l'Union au cours de l'année précédente et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds, celles concernant les véhicules produits au cours de l'année civile précédente. Ce rapport annuel doit être soumis chaque fois pour le 28 février. Le type de données à communiquer est précisé dans les parties A et B de l'annexe I de la proposition de règlement.

3.10. L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) gèrera, au nom de la Commission, une base de données centrale contenant les données transmises, qui sera accessible au grand public (à l'exception de certaines données sensibles).

3.11. Les autorités compétentes et les constructeurs seront responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent. La Commission peut toutefois effectuer ses propres vérifications sur la qualité des données transmises et, le cas échéant, prendre les mesures nécessaires pour corriger celles qui sont consignées dans le registre central. Les PME et les microentreprises ne seront soumises à aucune obligation de communication directe des données.

3.12. La Commission élaborera un rapport annuel comprenant une analyse des données fournies par les États membres et les constructeurs pour l'année civile précédente. Elle couvrira au minimum les données relatives à la consommation moyenne de carburant et à la production moyenne d'émissions de CO₂ du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'ensemble de l'Union, ainsi que de chaque producteur pris isolément. Elle tiendra également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées en matière de réduction des émissions de CO₂.

3.13. La Commission est habilitée à modifier, au moyen d'actes délégués, les exigences relatives aux données énoncées dans les annexes de la proposition de règlement, ainsi qu'à procéder à des modifications des procédures de surveillance et de communication.

4. Observations générales

4.1. Comme il l'avait déjà fait dans les avis qu'il a consacrés précédemment aux propositions législatives de diminution des émissions de CO₂ présentées par la Commission, le Comité confirme qu'il soutient toutes les initiatives de l'Union européenne visant à faire respecter des objectifs concrets dans le domaine de la réduction des rejets de gaz à effet de serre, qui représente un volet essentiel de la lutte contre le changement climatique. Dans cette perspective, on ne peut négliger aucune intervention raisonnable dont le but est de réduire également les émissions des véhicules utilitaires, qui représentent plus de 10 % du parc roulant.

4.2. L'instrument législatif qui a été retenu, à savoir le règlement, est en outre le plus approprié, étant donné qu'il est à même de garantir le respect immédiat des dispositions qui seront prises tout en évitant les distorsions de la concurrence et leurs retombées éventuelles sur le marché interne.

4.3. Les données concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant sont calculées au moyen d'un programme de simulation dénommé VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool — Outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules).

4.3.1. La décision de développer cet outil a été prise après qu'il a été envisagé d'autres possibilités d'épreuve, telles que le recours à un banc d'essai ou à un banc dynamométrique et le contrôle à bord dans la circulation réelle à l'aide de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS). Les principales raisons qui ont conduit à privilégier l'option de la simulation par rapport à d'autres procédures d'essai ont été:

- 1) la comparabilité: les résultats des essais pour différents types de véhicules utilitaires lourds sont directement comparables,
- 2) l'efficacité du point de vue des dépenses, en raison des coûts élevés des installations d'essai par rapport à la simulation,
- 3) la capacité de prendre en considération un degré élevé de variabilité: les séries de production des véhicules utilitaires lourds sont très limitées, étant donné que pour une grande part, ils font l'objet d'une adaptation aux besoins de l'utilisateur final,
- 4) la répétabilité: la simulation affiche les meilleurs résultats en ce qui concerne la reproductibilité des essais,
- 5) la fiabilité: la simulation permet de détecter également les petites économies obtenues grâce à l'optimisation d'un composant spécifique,
- 6) le caractère inclusif: il est possible d'utiliser la simulation pour optimiser la configuration d'ensemble du véhicule de façon à parvenir à en réduire la consommation de carburant, dans la mesure où tous les éléments (habitacle, pneumatiques, moteur, transmission, etc.) sont pris en considération. Cette approche a été confirmée dans le cadre de la stratégie relative aux véhicules utilitaires lourds de 2014.

4.3.2. L'obligation d'établir et de mettre à disposition les données VECTO pour tous les véhicules utilitaires lourds neufs permettra aux acheteurs de comparer, dans leur diversité, les modèles de véhicules, les technologies relatives à la consommation de carburant et les différentes formes de carrosserie (par exemple avec grue ou compartiment frigorifique), ainsi que de confronter les diverses combinaisons de composants isolés. Contrairement aux voitures particulières, différents modèles de véhicules utilitaires lourds sont utilisés de manières très variables selon leur carrosserie, d'où des écarts considérables en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO₂. En outre, la possibilité de comparer intensifie le degré de concurrence, tant entre producteurs de véhicules qu'entre fabricants de carrosseries.

4.3.3. Le CESE se félicite que la proposition de règlement facilite le suivi et la diffusion des valeurs d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés dans l'Union européenne et fournisse à la clientèle, constituée de PME dans la majorité des cas, des informations transparentes sur leur consommation.

4.3.4. Le CESE est conscient qu'il est préférable de mesurer les émissions en conditions de conduite réelles (Real Driving Émissions — RDE) au moyen d'un dispositif de mesure portable (Portable Émission Measurement System — PEMS) plutôt que de recourir à un système de mesure des émissions sur banc d'essai dynamométrique ou — comme proposé ici — à un logiciel de simulation. Après une période d'introduction et l'évaluation de l'expérience acquise avec le système VECTO, la Commission devrait se pencher sur la question de savoir s'il est possible de procéder à des mesures de type RDE pour les véhicules lourds et, si tel est le cas, selon quelles modalités.

4.4. Dans le cadre de l'analyse d'impact, la Commission a examiné trois scénarios relatifs à la collecte des données et à leur communication à l'Agence européenne de l'environnement (AEE): 1) communication par les autorités nationales, 2) communication par les constructeurs de véhicules utilitaires lourds, et 3) communication «mixte», par les autorités nationales et les constructeurs.

4.4.1. Le CESE se réjouit que la proposition de règlement ait choisi la troisième option, la communication «mixte», car elle garantit un flux d'informations numériques et une collecte des données tant au niveau national qu'à celui de l'Union européenne et elle n'entraîne que des coûts administratifs réduits.

4.4.2. Le CESE relève avec satisfaction que les données communiquées à la Commission par les autorités nationales compétentes et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds seront accessibles au public. Pour des raisons de protection des données et de préservation de la concurrence, le CESE se félicite de ce que le numéro d'identification du véhicule (VIN) et les données de fabrication relatives à certains éléments pertinents (transmission, essieux et pneumatiques) ne seront pas rendus publics.

4.5. De l'avis du CESE, il serait intéressant d'entamer un processus de réflexion sur les redevances d'utilisation des infrastructures routières par les véhicules utilitaires lourds en fonction de leurs émissions de CO₂. Pour que cette démarche soit possible, il y aurait lieu de mettre en rapport les données du registre central (numéro d'identification du véhicule et valeurs d'émission de CO₂) et les données d'immatriculation (numéro d'immatriculation) et de les partager ensuite avec les entités chargées de gérer ces redevances.

4.5.1. Par le passé, le CESE a fait part à plusieurs reprises⁽⁷⁾ de sa satisfaction quant à l'intention de la Commission d'instaurer un régime uniforme au niveau européen pour les redevances d'utilisation des infrastructures routières, fondé sur le principe du «pollueur-payeur». La mise en place d'un système unique, géré par les pouvoirs publics, pour les redevances d'infrastructure routière serait également utile du point de vue de la protection des données.

4.6. La Commission considère sa proposition de règlement comme une mesure nécessaire à l'application et à la mise en œuvre des futures normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Un système de surveillance et de communication des données est particulièrement nécessaire pour évaluer la conformité à ces futures normes, comme c'est aujourd'hui le cas pour les voitures particulières et les camionnettes.

4.6.1. Des limites contraignantes d'émissions de CO₂ ont été instaurées dans l'Union européenne en 2009 pour les voitures particulières et, à partir de 2011, également pour les camionnettes, alors qu'à ce jour, aucune limite d'émissions de ce type n'a été imposée aux véhicules utilitaires lourds. Il est prévu qu'en 2018, la Commission présente une proposition législative qui instaurera également des limites contraignantes d'émissions de CO₂ pour ce type de véhicules.

4.6.2. De grands marchés, comme les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine, ont adopté ces dernières années des mesures de certification et d'efficacité énergétique sous la forme de normes en matière de consommation de carburant ou d'émissions, en vue de stimuler l'innovation et d'accélérer l'amélioration du rendement énergétique des véhicules. La compétitivité des constructeurs européens de véhicules lourds sera donc tributaire du respect de ces normes.

4.7. Il convient en effet de noter que dans l'Union européenne, les constructeurs subissent, de la part du marché, une pression en faveur d'une réduction constante de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds: les frais de carburant représentent, et de loin, le poste de coût le plus important (autour de 30 %) dans la structure des dépenses du transport routier de marchandises sur longues distances. Les sociétés de transport, en tant qu'acheteurs de véhicules lourds, ont dès lors tout particulièrement intérêt à consommer le moins de carburant possible.

4.7.1. L'expérience montre cependant que ni l'introduction d'objectifs non contraignants, ni les forces du marché ne suffisent pour réduire sensiblement la consommation de carburant et, partant, les émissions de CO₂ des véhicules neufs.

4.7.2. Dans le secteur du transport, une place prédominante est occupée par les PME; un des principaux problèmes qu'elles rencontrent est d'éprouver des difficultés à accéder au financement. En conséquence, il est souvent ardu, pour les entreprises de transport, de financer le prix d'achat, plus élevé, de véhicules utilitaires lourds qui sont plus efficaces du point de vue de la consommation de carburant.

4.7.3. Le CESE recommande dès lors que la Commission s'efforce, lors de la définition des valeurs limites applicables aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, de rechercher un juste équilibre entre les objectifs réalisables à court et moyen terme, d'une part, et celui, à plus long terme, d'un transport routier à émissions nulles, d'autre part. Il en résulte qu'il convient d'encourager l'innovation dans le domaine des technologies existantes, sans revoir à la baisse les investissements dans des véhicules à émissions nulles.

4.7.4. Dans ce contexte, le CESE estime que les recommandations formulées dans son avis sur le rapport final du groupe de haut niveau «CARS 21»⁽⁸⁾ s'appliquent également aux véhicules utilitaires lourds, s'agissant notamment de donner aux parties prenantes de l'industrie le temps nécessaire pour mettre au point les technologies indispensables afin de satisfaire à des exigences plus strictes sans que les produits ne deviennent plus coûteux, car un tel renchérissement contribuerait alors à ralentir le renouvellement des parcs de véhicules.

⁽⁷⁾ EESC-2017-02887 (voir page 181 du présent Journal officiel), EESC-2017-02888 (voir page 188 du présent Journal officiel), EESC-2017-03231 (voir page 195 du présent Journal officiel).

⁽⁸⁾ JO C 10 du 15.1.2008, p. 15.

4.7.5. Dans ce contexte, la réglementation des États-Unis sur les nouveaux véhicules utilitaires lourds, tracteurs routiers, remorques et moteurs neufs peut être considérée comme un exemple bienvenu de mise en œuvre anticipatrice. Le pays mettra à exécution une deuxième salve de règlements pour les modèles des années 2018 à 2027 en se fondant sur les normes initiales de la première, couvrant 2014 à 2018.

4.8. Le CESE souligne le rôle des investissements publics et des réglementations visant à réduire les émissions dues au transport routier, y compris celles des poids lourds.

4.8.1. Une des options d'avenir pourrait être le système dit des «autoroutes électriques», dans lequel il serait possible, à l'instar des dispositifs qui existent pour les trams, les trains ou les trolleybus, d'utiliser des camions hybrides reliés à des lignes électriques aériennes installées dans les principaux corridors de fret. Quand ils seraient connectés au réseau d'électricité, les camions pourraient fonctionner intégralement grâce au courant électrique. Une fois déconnectés, ils rouleraient en consommant du gazole ou avec l'énergie électrique accumulée dans les batteries installées à leur bord.

4.8.2. La circulation des poids lourds en convoi pourrait induire une réduction des émissions de CO₂ d'environ 10 %. Dans ce système, les camions se suivent de près, en maintenant entre eux une distance prédéfinie; et en recourant à des technologies de connectivité et d'assistance de la dernière génération. Le véhicule en tête du convoi en assume le rôle de conducteur. S'il freine, tous les autres camions qui le suivent le font également. Le délai de réaction est quasiment le même pour tous les véhicules concernés. La circulation en convoi devrait réduire la consommation de carburant et améliorer la sécurité mais elle suppose d'apporter des modifications à la réglementation.

4.8.3. La directive (UE) 2015/719⁽⁹⁾ a finalement introduit dans la réglementation applicable aux véhicules lourds, de nouvelles modifications grâce auxquelles il serait possible de mettre sur les routes européennes des modèles de véhicules d'une meilleure aérodynamique, présentant des comportements plus performants du point de vue de l'efficacité énergétique et des émissions. Parmi ces amendements figurent des dérogations à la longueur maximale totale de ces véhicules, qui autorisent à reconfigurer ceux qui sont en circulation en les dotant d'ailerons arrière aérodynamiques et à monter sur les camions neufs ces dispositifs supplémentaires d'aérodynamique, tout comme à arrondir et allonger le dessin des postes de pilotage. Les fabricants de remorques signalent toutefois que s'agissant d'appliquer ces nouvelles règles, ils rencontrent des problèmes auprès des autorités chargées de l'immatriculation.

4.9. Le CESE fait valoir que toute mesure réglementaire doit s'accompagner d'un renforcement des politiques qui cherchent à faire baisser la demande de transport routier, y compris par poids lourds, en la transférant vers des modes de transport dont les émissions de gaz à effet de serre sont plus faibles, comme le rail, les voies d'eau ou d'autres encore.

Bruxelles, le 18 octobre 2017.

Le président
du Comité économique et social européen
Georges DASSIS

⁽⁹⁾ JO L 115 du 6.5.2015, p. 1.