

Source : <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/socialists-float-40-emission-cut-for-cars-in-europe-by-2030/>

Téléchargement 02 02 2018

Le bras-de-fer sur les émissions de voitures se poursuit à Bruxelles

Par : [Frédéric Simon](#) | [EURACTIV.com](#) | translated by [Marion Candau](#)

31 janv. 2018



[\[www.twin-loc.fr / Flickr\]](http://www.twin-loc.fr/Flickr)

Langues : [English](#)

Au Parlement européen, les socialistes se préparent à batailler pour un objectif de réduction de 40 % des émissions de CO₂ des voitures et un changement radical des méthodes de calcul.

« Les objectifs globaux sont trop faibles – nous devons les renforcer », assure Kathleen Van Brempt, eurodéputée belge et vice-présidente du groupe S&D en charge des politiques climatiques.

« Allons jusqu'à 40 % », soutient-elle en promettant de revoir à la hausse un projet de règlement européen déposé en novembre, qui fixe un objectif de réduction de 30 % des émissions de CO₂ des voitures pour la période 2021-2030.

L'eurodéputée belge est influente dans le S&D et s'est fait un nom en présidant une [commission d'enquête spéciale](#) du Parlement sur le scandale du Dieselgate qui a frappé le constructeur automobile allemand Volkswagen. Les socialistes ont également réussi à obtenir qu'une de leurs eurodéputées, la Maltaise Miriam Dalli, soit désignée pour diriger le rapport du Parlement sur le projet de règlement de l'UE.

Outre des objectifs plus élevés, Kathleen Van Brempt a proposé d'abandonner la méthode de calcul des émissions de CO₂, actuellement basée sur la masse du véhicule, au profit d'une approche radicalement différente basée sur l'empreinte, appliquée aux États-Unis.

« Je pense que nous devrions essayer de trouver une meilleure solution. Tant que nous basons notre proposition sur le calcul de la masse des véhicules, les constructeurs ne seront pas incités à concevoir

des véhicules. Quoi qu'il en soit, il vaut mieux le baser sur l'empreinte. Essayons donc de changer cela », a déclaré l'eurodéputée.

Résistance en Allemagne

L'approche de l'empreinte écologique est largement reconnue comme étant une meilleure méthode de calcul des émissions des voitures et jouit d'un large soutien parmi les experts de l'industrie automobile et les décideurs politiques. Elle est également soutenue par [l'International Council on Clean Transportation](#) (ICCT), l'association à but non lucratif qui a révélé le scandale du Dieselgate aux États-Unis.

L'Allemagne s'est cependant opposée à cette approche en 2008, lorsque l'UE a adopté ses dernières normes de CO₂ pour les voitures, car elle représente un fardeau plus lourd pour les constructeurs de véhicules plus imposants.

« C'était un point d'achoppement majeur dans le processus législatif », se souvient Artur Runge-Metzger, directeur du département de la Commission européenne pour l'action climatique (DG Climat), en charge de secteurs comme le transport routier et le bâtiment.

« Si le Parlement et le Conseil peuvent s'accorder sur une meilleure solution, nous serons bien entendu derrière pour la soutenir », a-t-il affirmé, ajoutant que les calculs de la Commission ont montré qu'une approche fondée sur la masse permettait de répartir plus équitablement le fardeau sur les constructeurs de voiture européens.

Aucune raison de maintenir cette méthode

Pour Greg Archer, du groupe Transport & Environnement (T&E), il n'y a au contraire « aucune raison de continuer ce calcul basé sur le poids du véhicule sauf pour empêcher l'industrie automobile européenne de se chamailler ».

« En réalité, elle rend le respect du règlement européen plus onéreux », a souligné Greg Archer, en attirant l'attention sur l'analyse d'impact réalisée par la Commission.

De plus, il estime que les gros véhicules n'émettront pas nécessairement plus que les petits dans un avenir proche, car un nombre croissant d'entre eux sont maintenant des véhicules hybrides-électriques. « Les constructeurs de véhicules de plus grande taille ne sont donc plus désavantagés », a souligné Greg Archer.

Le point de vue de Greg Archer a été repris par les représentants de l'industrie de l'aluminium. « L'approche basée sur la masse signifie tout simplement qu'un véhicule plus lourd est autorisé à émettre plus », a expliqué Nunzio Cuppoletta, de Hydro Extruded Solutions. Inversement, les constructeurs qui réduisent le poids de leurs véhicules se voient imposer un objectif plus strict.

L'industrie européenne de l'aluminium privilégie depuis longtemps une approche basée sur l'empreinte écologique, a déclaré Nunzio Cuppoletta, soutenant qu'elle incite davantage à concevoir des véhicules plus légers.

L'accord des eurodéputés dépendra en grande partie des gouvernements nationaux et du rythme auquel les consommateurs adopteront les voitures électriques, qui est actuellement trop lent pour faire la différence.

Bastiaan Hassing, représentant des Pays-Bas lors des négociations européennes se déroulant à

Bruxelles, a déclaré que les objectifs proposés par la Commission pour 2030 en matière d'émissions des voitures n'étaient « pas suffisants » pour soutenir les objectifs climatiques de l'UE. Selon lui, les mesures proposées par la Commission pour inciter à se tourner vers des véhicules électriques étaient inférieures à ce que de nombreux constructeurs avaient déjà promis.

Les Pays-Bas font partie d'un groupe de six pays de l'UE ayant envoyé une lettre à la Commission en octobre de l'année dernière pour soutenir un objectif de 40 % d'émissions pour 2030. L'Autriche, la Belgique, le Portugal, l'Irlande et la Slovénie étaient les autres signataires.

L'Allemagne continue toutefois de faire obstacle. En 2013, la chancelière Angela Merkel aurait [téléphoné directement](#) à certains chefs d'État de l'UE afin d'assouplir les règles proposées pour 2020 en matière d'émissions des voitures. Et juste avant que la Commission dépose sa proposition pour 2030, Les lobbyistes de l'industrie automobile allemande ont fait pression et réussi à éliminer un projet de mandat pour des véhicules à zéro émission de la proposition de l'UE.



Les lobbys automobiles en croisade à Bruxelles

La page du scandale du Dieseldgate n'est pas encore complètement tournée, mais déjà les constructeurs automobiles allemands tentent d'affaiblir de nouvelles limites européennes sur les émissions de CO₂.

Pour l'instant, la rapporteure du Parlement, Miriam Dalli, a choisi d'adopter une approche prudente, et affirme que la procédure parlementaire n'en est qu'à ses débuts.

« Nous devons d'abord entamer des discussions avec les autres parties et écouter ce que tout le monde a à dire », a-t-elle déclaré. « Nous devons construire une majorité solide au Parlement et négocier le meilleur accord possible avec le Conseil sur ce dossier important. »

Elle souligne cependant que le Parlement a toujours eu tendance à adopter une position plus ambitieuse que les États membres de l'UE en matière d'émissions des transports routiers, en préconisant une réduction de 30 % des émissions pour les voitures dès 2025.

« Seul un revirement irréversible vers une mobilité à faibles émissions pourra permettre d'aller de l'avant, d'offrir un air plus propre aux citoyens et d'entraîner des investissements dans l'innovation, la recherche et le développement. C'est à cela que nous allons œuvrer », a-t-elle conclu.

