

Neutralité Carbone et cibles
CO₂ pour les transports
routiers

Analyse

Juillet 2021

Sommaire

CONTEXTE	2
UN CADRE REGLEMENTAIRE QUI DOIT ETRE MIS EN COHERENCE	2
DES SOLUTIONS DE MOTORISATIONS QUI CORRESPONDENT A DIFFERENTS BESOINS DE MOBILITE	3
DES OBJECTIFS AMBITIEUX DE REDUCTION DU CO ₂ MAIS DANS UN TEMPS INDUSTRIELLEMENT VIABLE	4
UN DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE COHERENT AVEC LES VENTES DE VEHICULES	5

CONTEXTE

A travers leur syndicat, les équipementiers automobiles adhérents de la FIEV ont, à maintes reprises, affirmé leur détermination de tout mettre en œuvre pour contribuer à atteindre en 2050 l'objectif, fixé par les gouvernements européens, d'une neutralité carbone.

Pour ce faire ils ont rappelé que cet objectif ne pourrait être atteint sans le stricte respect d'une discipline collective garantissant pour chaque individu la liberté de choisir librement ses modes de mobilité en s'appuyant sur la science et non l'idéologie. Aussi, pour mettre tous les atouts au service des peuples européens, les équipementiers demandent que la neutralité technologique soit un principe respecté et assumé par tous.

Fidèle à ces principes, la FIEV suit attentivement les travaux initiés par la Commission européenne communément dénommé « Green deal ou pacte vert » ; en particulier ceux ayant trait à la révision des textes réglementaires portant sur les émissions de CO₂

UN CADRE REGLEMENTAIRE QUI DOIT ETRE MIS EN COHERENCE

Les équipementiers automobiles soutiennent le besoin de considérer **les émissions des transports routiers du puits à la roue** dans un premier temps, l'analyse du cycle de vie d'un véhicule étant beaucoup plus complexe à mettre en œuvre. Cette approche est selon nous la seule à même d'évaluer et de construire les trajectoires de décarbonation des transports routiers, notamment pour avoir un impact significatif sur le parc roulant, au-delà des véhicules neufs.

Le Green Deal est pour nous une occasion unique de pouvoir **mettre en cohérence l'ensemble du cadre réglementaire** portant sur les émissions de GES des transports :

- Directive énergies renouvelables (EU 2018/2001 dite RED2),
- Directive qualité des carburants (2009/30/EC dite FQD),
- Directive sur les infrastructures de recharges (2014/94/EU, dite DAFI)
- Réglementations CAFE portant sur les émissions de CO₂ des flottes ((UE) 2019/631 pour les véhicules particuliers ou (UE) 2019/1242 pour les véhicules lourds)

DES SOLUTIONS DE MOTORISATIONS QUI CORRESPONDENT A DIFFERENTS BESOINS DE MOBILITE

La FIEV défend avant tout la neutralité technologique. Ses adhérents innovent et développent des systèmes et composants pour les moteurs à combustion interne, pour l'hybridation de ces moteurs (48V, Full et hybride rechargeable), pour les véhicules 100% électriques, les véhicules à hydrogène.

Nous rappelons l'importance des motorisations hybrides, basées sur des moteurs thermiques performants qui permettront l'atteinte des ambitions européennes si les carburants, liquides ou gazeux, tout comme les énergies sont décarbonés. L'introduction de carburants décarbonés à partir de la biomasse ou d'électricité renouvelable peuvent en effet permettre de baisser le contenu carbone à l'usage des véhicules neufs mais également du parc existant.

Ainsi, une interdiction de vente des véhicules thermiques à un horizon 2030 ou 2035 ne nous semble pas nécessaire, voir est contre-productive. En éliminant les moteurs à combustion pour ne garder que des véhicules 100% électriques¹, la filière française sera fortement impactée. En effet 40% des équipementiers produisent en France des composants et systèmes pour les moteurs et boîtes de vitesses. C'est ainsi près de 30,000 emplois menacés à court terme. Les décisions d'investissement se prennent en effet à horizon 8-10 ans (temps de développement des innovations, des plateformes, des véhicules). En outre, interdire la mise sur le marché de solutions qui permettent des baisses d'émissions privera des clients pour lesquels le véhicule électrique ne répond pas à leur usage ou leur moyen et les poussera à conserver leur véhicule. Ce non-renouvellement du parc ne permettra pas d'atteindre l'ambition européenne.

¹ les véhicules à pile à combustible ne représenteront pas une part de marché conséquente à cet horizon

DES OBJECTIFS AMBITIEUX DE REDUCTION DU CO₂ MAIS DANS UN TEMPS INDUSTRIELLEMENT VIABLE

La FIEV milite pour une visibilité et une stabilité des objectifs nationaux et européens. La réglementation (UE) 2019/631 sur les émissions de CO₂ des véhicules légers a défini, en 2019, des objectifs de -15% en 2025 et -37,5% en 2030 par rapport aux objectifs d'émissions des flottes de 2021. Ces objectifs étaient alignés sur l'ambition précédente de réduire de 40% les émissions de GES en 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

En 2021, l'objectif global de réduction de GES est acté à -55% par rapport aux niveaux de 1990. En conséquence la révision de la réglementation (UE) 2019/631 fait partie des textes qui seront revus.

D'après les études de projection des ventes en Europe du BIPE/BDO, dans un scénario Green Constraint, la part des ventes en Europe de véhicules légers 100% électriques est de 36% et celle des hybrides rechargeables de 18%. Cela permet de respecter l'objectif de -37,5%. **Il est important de noter que les équipementiers ont investis pour répondre à ces objectifs.**

Un renforcement du niveau de 2030, sans prendre en compte la réduction de contenu carbone des carburants et sans incitation à les décarboner conduit à une part de marché des véhicules légers neuf 100% électrique de 61% (+25 points) et de 25% (+7 pts) pour les véhicules hybrides rechargeables. Une telle accélération de la transformation de la filière pourra entraîner **une baisse des effectifs de nos équipementiers de près de 15,000 emplois selon nos estimations** à condition que la production de moteur reste en France. En effet la contrainte sur les prix et la baisse d'investissement pourrait conduire à produire ces moteurs dans des pays à bas coûts.

En outre, une telle part de marché sur les ventes se traduit par une composition de parc de 20% de véhicules 100% électriques et 8% de PHEV. Il est donc important de décarboner les carburants que ces véhicules utiliseront.

UN DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE COHERENT AVEC LES VENTES DE VEHICULES

Des objectifs plus ambitieux d'électrification des ventes doivent impérativement être accompagnés d'un développement plus rapide des infrastructures de recharge, fonctionnelles² et interopérables. Ainsi, pour les véhicules électriques, le constat est une grande hétérogénéité de la répartition : **5 des 32 pays³ étudiés par EAFO concentrent près des trois-quarts des bornes.** Si la France fait partie de ce top 5, force est de constater qu'au 1er mai 2021 seulement 33 363 points de recharge sont ouverts au public⁴ pour un objectif gouvernemental de 100 000 à la fin de l'année.

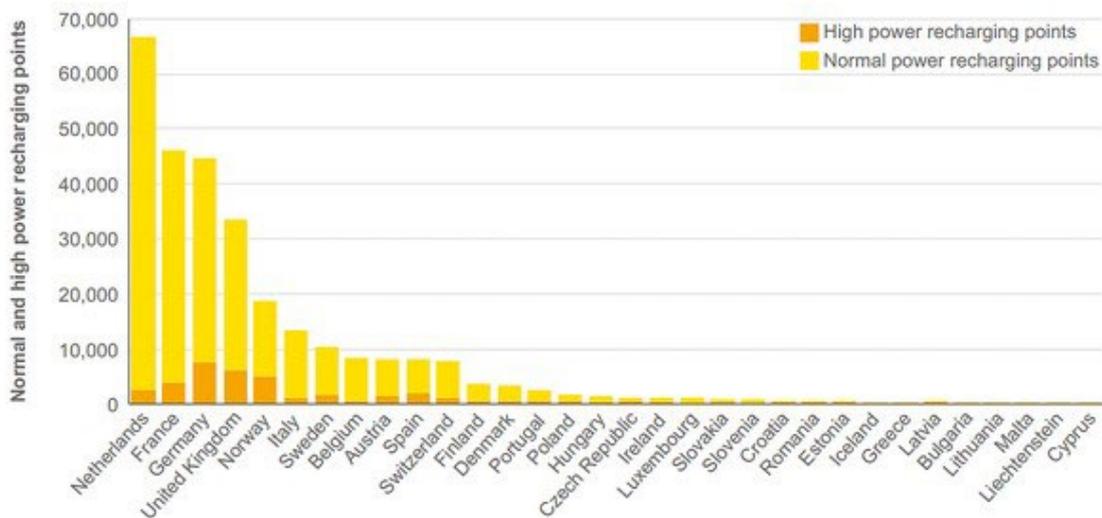


Figure 8. Electric vehicle public recharging infrastructure differentiated by normal and high power recharging points in European markets in 2020.

Figure 1 - Electric vehicle public recharging infrastructure in European markets in 2020 - source EAFO

² 25% ne sont pas disponibles 99% du temps et 9% sont hors service plus de 7 jours consécutifs - source AFIREV

³ Pays-Bas, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Norvège - Etude European Alternative Fuels Observatory, Mars 2021

⁴ Baromètre national des infrastructures de recharge, AVERE, Mai 2021

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 13,2 Mds€ de chiffre d'affaires, dont 54% réalisés à l'export, et rassemblent 62 000 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.

