

Révision du règlement « Emission de CO₂ des poids lourds »

Réduire les émissions de CO₂ des véhicules poids lourds (HDV)

Cette note de veille présentera les règles de l'UE en matière de normes d'émission de CO₂ pour réduire les émissions des nouveaux véhicules lourds. Comme annoncé dans la stratégie pour une mobilité intelligente et durable, la Commission réexamine actuellement cette législation et fixera, via une révision du règlement de 2019, des objectifs plus ambitieux.



La politique de la Commission européenne sur les poids lourds

Contexte : Les camions, autobus et autocars sont responsables d'environ un quart des émissions de CO₂ du transport routier dans l'UE. Malgré certaines améliorations, ces émissions continuent de croître, principalement en raison de l'augmentation du trafic routier de marchandises.

En 2019, le [règlement \(UE\) 2019/1242](#) a été adopté, et a établi les premières normes d'émission de CO₂ à l'échelle de l'UE pour les véhicules lourds, avec :

1. Des objectifs de réduction des émissions des véhicules neufs pour 2025 et 2030
2. Un mécanisme d'incitation pour l'adoption de véhicules à émissions nulles ou faibles

Les ambitions du règlement de 2019 :

- Contribuer à la réalisation des engagements climatiques de l'UE (accords de Paris) ;
- Réduire les coûts de consommation de carburant pour les opérateurs de transport (en majorité des PME) et les consommateurs ;
- Maintenir l'avance technologique des fabricants et fournisseurs de l'UE ;
- Réduire d'environ 54 millions de tonnes de CO₂ entre 2020 et 2030.

Objectifs de réduction des émissions des véhicules neufs :

À partir de 2025, les constructeurs devront atteindre les objectifs fixés pour les émissions moyennes de CO₂ de l'ensemble de leur flotte de camions neufs immatriculés au cours d'une année civile donnée. Des objectifs plus stricts seront appliqués à partir de 2030. Les objectifs sont exprimés en pourcentage de réduction des émissions par rapport à la moyenne de l'UE au cours de la période de référence (1er juillet 2019 - 30 juin 2020) :

- À partir de 2025 : 15% de réduction. Ce résultat devrait être atteint en utilisant les technologies déjà disponibles sur le marché.
- À partir de 2030 : 30% de réduction. Cet objectif est pour le moment temporaire et sera réévalué dans le cadre de la révision du règlement (UE) 2019/1242

Le champ d'application du règlement couvrait dans un premier temps les normes d'émission de CO₂ des gros camions, qui sont responsables de 65 à 70 % de l'ensemble des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Dans le cadre de la révision de 2022, la Commission devrait évaluer l'extension du champ d'application à d'autres types de véhicules (petits camions, autobus, autocars et remorques).

Mécanisme d'incitation pour les véhicules à émissions nulles et faibles (ZLEV) :

Le règlement prévoit un mécanisme d'incitation pour l'adoption de :

- Véhicules zéro-émission (ZEV) : sans aucune émission de CO₂ à l'échappement
- Véhicules à faibles émissions (LEV), pour les camions dont la masse en charge maximale est supérieure à 16 tonnes.

Afin d'encourager l'adoption de ZLEV, un système de super-crédits s'applique de 2019 à 2024, et peut être utilisé pour atteindre l'objectif en 2025. À partir de 2025, le système de super-crédits est remplacé par un système de crédits basé sur un référentiel. Le niveau de référence pour 2030 devra être fixé dans le cadre de la révision de 2022. Dans les deux systèmes, les véhicules ZEV non soumis aux objectifs de CO₂ sont pris en compte dans le mécanisme d'incitation. Les autobus et les autocars sont exclus du système. Les ZEV non soumis aux objectifs de CO₂ peuvent contribuer à une réduction maximale de 1,5 % des émissions de CO₂.

Contenu de la révision

La Commission a examiné cette année l'efficacité du règlement de 2019. Sur cette base, elle prévoit de faire intervenir la **révision sur les points suivants** :

- Revoir l'objectif de 2030 et possiblement de nouveaux objectifs pour 2035 et 2040 ;
- Inclure d'autres types de véhicules lourds, y compris les autobus, les autocars, les remorques, les véhicules professionnels et les considérations relatives à l'EMS (système modulaire européen) ;
- Faire évoluer le mécanisme d'incitation avec un niveau de référence pour 2030 ;
- Prendre en compte en condition réelle les valeurs d'émission de CO₂, et élaborer une méthodologie commune pour l'évaluation des émissions de CO₂ des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie ;
- Définir le rôle des carburants de substitution synthétiques et avancés produits à partir d'énergies renouvelables.

Position des parties prenantes

L'ACEA, l'association des constructeurs d'automobiles qui réunit les 16 principaux constructeurs européens de voitures, de camions, de fourgonnettes et de bus, a publié [un position paper](#) le 5 juillet 2022. Ses messages clés :

- Mettre en place des conditions favorables, notamment un réseau suffisamment dense d'infrastructures de recharge et de ravitaillement ;
- Fixer un niveau d'ambition pour 2030, et garder une flexibilité pour 2035 et 2040 en fonction de l'état des conditions favorables ;
- L'élimination des moteurs à combustion interne n'est pas une politique raisonnable à ce stade ;
- Mettre en place des systèmes d'incitation forts et efficaces pour permettre aux opérateurs de transport d'investir dans des véhicules zéro-émission ;
- Prolonger le système de crédit/débit au-delà de 2030 ;
- Inclure des groupes de véhicules supplémentaires si un cadre de certification du CO₂ est déjà en place, et si les spécificités des segments sont pleinement prises en compte.

AVERE, l'association européenne qui promeut l'électromobilité et le transport durable en Europe, et qui défend l'électromobilité au nom de l'industrie, du monde universitaire et des utilisateurs, a également publié un [position paper](#). Ses messages clés :

- Couvrir tous les véhicules utilitaires lourds dans le cadre d'un seul règlement global ;
- Éliminer progressivement tous les véhicules poids lourds à émissions non nulles d'ici 2035 au plus tard, et les autobus urbains d'ici 2027 ;
- Fixer des objectifs intermédiaires forts avant 2030 ;
- Abolir le système ZLEV d'ici 2027 ;
- Axer les investissements sur les groupes motopropulseurs à émissions nulles ;
- Développer en priorité des flottes plus importantes des véhicules à émissions zéro ;
- Inclure un système simple d'échange de crédits entre constructeurs, une souplesse dans la réalisation des objectifs tout en préservant l'ambition globale de la réglementation ;
- Créer des conditions favorables par le biais de dossiers adjacents (règlement AFIR, directive EPBD).

Calendrier indicatif

Une consultation a été ouverte par la Commission (DG CLIMA) entre décembre 2021 et mars 2022.

Selon nos informations, la Commission devrait présenter sa proposition **en fin d'année 2022**.



Les Pôles de Compétitivité à vos côtés

Les pôles CARA, ID4CAR, NextMove et Pôle Véhicule du Futur peuvent aider tous leurs membres dans leurs projets de l'idée au dépôt, en passant par l'accompagnement au montage de leur dossier.

Si vous cherchez des informations et du conseil pour votre projet européen, ou si vous souhaitez participer ou soumettre une proposition en réponse à un appel européen, rapprochez-vous de votre pôle pour vous faire accompagner.

Cela peut prendre les formes suivantes :

- Une aide à la définition et au cadrage de l'idée ;
- Une information sur les appels à projets (régionaux, nationaux, européens) et une aide au ciblage du plus adapté pour votre projet ;
- Un soutien pour la recherche de projets en cours ou de partenaires européens ;
- Une audition du projet devant les experts du pôle, pour aider les porteurs à construire leur dossier et préparer l'oral de sélection des projets ;
- Une relecture de votre dossier ;
- Une expertise du dossier par les experts techniques et business du pôle, afin de vous aider à mettre en valeur les points forts et améliorer les points faibles (choix technologiques, état de l'art, PI, impact économique et stratégie d'accès au marché, éco conditionnalité...);
- L'aide à la soumission de votre projet sur les plateformes et plus particulièrement sur le « Funding & tender Portal » pour les projets européens.

Il est conseillé de vous tourner vers votre pôle le plus en amont possible dès qu'il y a une idée de projet.

Vos contacts auprès des Pôles de Compétitivité pour toute question européenne :



Jean-Baptiste Hahn
jean-baptiste.hahn@cara.eu



Isabelle Dussutour
isabelle.dussutour@id4car.org



Vincent Le Meau
vincent.le-meau@nextmove.fr



Clotilde Nadé
cn@vehiculedefutur.com

Nous avons également une représentation Interpole Auto & Mobilité et PFA à Bruxelles :



Mathieu Saraiva
mathieu.saraiva@frenchautomobility.eu