

Voitures à moteur thermique : des émissions de CO2 qui ne diminuent pas

Publié le 31 janvier 2024

🕒 3 minutes

Par : [La Rédaction](#)

L'Union européenne (UE) est parvenue à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) dans de nombreux domaines ces 30 dernières années. Les émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports ont cependant continué d'augmenter. En 2021, les émissions de GES des transports européens représentent 23% des émissions totales.

Des règlements européens déterminent des **objectifs d'émissions de GES pour les voitures particulières** de l'UE (depuis 2010) et des **objectifs spécifiques pour les constructeurs** (depuis 2012). Ils ont fait l'objet d'une refonte en 2019.

La Cour des comptes européenne (CCE) a publié, le 24 janvier 2024, un [rapport](#) qui fait le bilan de l'application de ces règlements, dans le contexte des [objectifs climatiques de l'UE pour 2030 et 2050](#).

Deux informations en ressortent :

- les **émissions de CO₂ des voitures à moteur thermique n'ont pas diminué** ;
- l'**exactitude des émissions de CO₂ déclarées par les constructeurs n'est pas suffisamment garantie**.

Une baisse en trompe-l'œil

Entre 2009 et 2019, **les émissions en conditions réelles des voitures particulières n'ont pas diminué**. La CCE souligne même que "*les émissions n'ont diminué que lors des mesures en laboratoire, et non sur route*". Certes, sur cette période, **les émissions de CO₂ en laboratoire chutent de 16%** :

- 145,7 grammes par kilomètre (g/km) en 2009 ;
- 122,3 g/km en 2019.

Mais, l'écart entre les mesures effectuées sur route et celles effectuées en laboratoire augmente. Selon le rapport, il est essentiel que cet écart se réduise afin que le règlement sur les émissions de CO₂ produise l'effet escompté.

Ce n'est qu'à partir de 2020, soit onze ans après l'entrée en vigueur du premier règlement, que les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves baissent significativement. La CCE attribue principalement cette baisse à **l'essor important des véhicules électriques**.

Le rapport avance deux explications à cet essor :

- le règlement sur les émissions de CO₂ a fortement incité les **constructeurs à produire des véhicules à émissions faibles** (électriques ou hybrides) ;
- la demande de véhicules à faibles émissions a été **stimulée par les incitations à l'achat** (primes, taxe de circulation nulle, stationnement gratuit dans les centres-villes).

Une assurance insuffisante sur l'exactitude des valeurs déclarées par les constructeurs

La CCE déplore un **manque d'assurance quant aux valeurs déclarées par les constructeurs** et l'explique de deux manières :

- les **autorités compétentes** dans deux des trois États visités de l'UE (Italie et Pays-Bas) **n'effectuent pas les contrôles requis auprès des constructeurs**. L'Italie a procédé à deux visites, les Pays-Bas à aucune, contre 79 en Allemagne. La Commission ne dispose que de peu d'informations sur ces contrôles ;
- la **Commission n'a pas utilisé les informations sur les émissions de CO₂** issues des essais en matière d'émissions de polluants pour évaluer le risque que les valeurs d'émissions de CO₂ soient inexactes.

Enfin, la CCE souligne :

- des **retards** dans la transmission par les États membres des **données de 2020** ;
- des **problèmes compromettant leur exhaustivité et leur exactitude** (par exemple, omission de la déclaration de près de 38 000 véhicules aux Pays-Bas).

Entre 2009 et 2019, les **émissions de véhicules neufs n'ont pas diminué sur route** car les constructeurs se sont concentrés sur la **réduction des émissions mesurées en laboratoire**.