



Véhicules utilitaires légers et gaz à effets de serre

Constat

Les véhicules utilitaires légers (VUL) sont des fourgonnettes et petits camions de poids total en charge (PTAC) égal au plus à 3,5 tonnes. Le parc correspondant est de 5,6 millions d'unités véhicules en 2006, en augmentation de 1% par rapport à 2005 et de 10% par rapport à 2000. Les VUL sont utilisés pour les 2/3 par des professionnels pour leurs activités, dont les livraisons, et 1/3 par des particuliers (source MEDAD/SESP). Il est diésélisé à hauteur de 83%. Les immatriculations de VUL neufs sont de 409 000 en 2006. A titre de comparaison, le parc des poids lourds s'élève à 557 000 unités en 2007.

Le parcours annuel moyen des VUL est de 16 400 km ; il est fortement dégressif en fonction de l'ancienneté du véhicule, de 28 000 km pour les VUL neufs à 10 000 pour ceux de 10 ans et plus. Les parcours sont à la fois urbains (livraisons, activités) et interurbains (livraison express), mais on ne connaît pas leur répartition entre les différents usages. La consommation annuelle de carburants est de 8,6 millions de m³, dont 7,9 de gazole. A vitesse élevée sur autoroute, leur consommation unitaire est élevée. Les émissions de gaz polluants (Nox, particules, etc.) des VUL sont encadrées par des normes européennes Euro 4 variables selon des tranches de PTAC.

Les VUL émettent, en 2005, 16,5% des émissions de CO², sur un total de 139,5 millions de tonnes pour tous les transports (source CITEPA, février 2007), soit 23 millions de tonnes. Ce montant est le 3^{ème} en importance des émissions dans les transports, après les voitures particulières (34%) et les poids lourds (25,6%). L'émission moyenne de CO² du parc de VUL est de 250 g/km.

Aucun objectif de réduction d'émissions de CO² n'a été fixé en France pour les VUL.

La Commission européenne prévoit une amélioration progressive des émissions unitaires des véhicules neufs pour atteindre 175 g/km de CO² d'ici 2012 et 160 g/km d'ici 2015, mais aucun accord n'a été négocié avec les constructeurs automobiles.

Objectif

L'importance du parc des VUL et de ses émissions de gaz à effets de serre implique très normalement que les diverses catégories de VUL soient encadrées par des objectifs spécifiques prévisionnels d'émissions de CO², comme c'est le cas pour les voitures particulières et les poids lourds. L'évolution de la conception des VUL, qui ne peut pas découler seulement de celle des voitures particulières, suppose des recherches spécifiques.

Propositions

- 1) Négocier, au niveau européen, un engagement contractuel avec les constructeurs automobiles pour fixer des objectifs d'émissions de CO² en fonction des catégories de VUL avec un calendrier. Cette proposition pourrait être portée par la présidence française de l'Union Européenne au second semestre 2008.
- 2) Compte tenu de l'existence de nombreux véhicules anciens, il serait intéressant de mettre à l'étude une mesure incitative en faveur du renouvellement du parc.
- 3) Lancer, au niveau français ou si possible au niveau européen, un programme spécifique de recherches destiné à réduire les consommations des diverses catégories de VUL, donc les émissions de gaz à effets de serre (structure, motorisation hybride ou électrique selon les usages, diversification des carburants). Ce programme doit être conçu en complément des programmes de recherches concernant les voitures particulières.