

## ► L'automobile, un secteur devenu exemplaire



Imprime l'article

**En matière environnementale comme pour nombre de domaines, il existe deux façons d'infléchir les comportements des entreprises ou des particuliers : la contrainte ou l'incitation. De grande pollueuse des années 70/80, l'industrie du transport qu'est l'automobile est devenue non seulement vertueuse, mais aussi un exemple de la révolution technologique mise au service de la protection de l'environnement. Panorama des politiques menées et l'avènement des nouveaux gestes citoyens.**



Photo Anna Guesse

En quelques années, le parc automobile français a radicalement changé. A l'origine de ce phénomène : le système du bonus-malus à l'achat selon le taux d'émission de CO<sub>2</sub>. Mis en place depuis le 1er janvier 2008, ce dispositif fut l'une des premières mesures concrètes issues du Grenelle Environnement. En seulement deux petites années - quel secteur peut en dire autant ? - le dispositif a permis d'abaisser les taux moyens d'émission de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs mis en circulation de 149g/km à 133g/km. Quand on sait que la réduction n'était que de l'ordre de 1,5g/km par an, les années précédentes, on apprécie mieux l'efficacité d'un principe lorsqu'il touche au portefeuille. De plus, le dispositif prévoit une augmentation régulière de la pression fiscale CO<sub>2</sub> (cf tableaux ci-contre).

### **La réunion de l'utile à l'agréable, mais...**

Les responsables de flotte et des achats ont très vite fait leurs calculs. Réduire leurs charges d'exploitation tout en protégeant la planète, quelle aubaine ! Leur démarche qui n'était pas toujours écologique au départ l'est tout simplement devenue par la force des choses. Mais sans la pro-activité technologique des constructeurs, les acheteurs n'auraient évidemment pas pu modifier leurs comportements. Bravo aux constructeurs donc ! Notons simplement que cette réactivité cachait peut-être un certain attentisme. La mise sur le marché d'un véhicule, entre sa conception et sa fabrication, demandant au minimum deux ou trois ans, il est probable que nombre de projets (notamment sur les véhicules 100 % électrique) étaient depuis longtemps dans les cartons. Il a suffi d'une évolution - certes drastique - de la réglementation pour tout déclencher dans des délais record, en voyant arriver sur le marché des véhicules faibles émetteurs de CO<sub>2</sub>. A leur décharge, depuis vingt ans, nos constructeurs français ont réalisé des prouesses sur la technologie diesel. Alors que cette motorisation était la plus polluante de toutes dans les années 80, elle est aujourd'hui celle qui fait globalement mieux que l'essence, tant au plan des performances que du CO<sub>2</sub>. Faut-il rappeler que Peugeot et Audi gagnent depuis plusieurs années les 24 Heures du Mans avec des prototypes à motorisation diesel ? A quand une victoire avec une voiture 100 % électrique ! Là, il nous faudra sans doute attendre de très nombreuses années. En d'autres termes, le 100 % électrique est effectivement 100 % utile et 100 % agréable, mais cette relation avec la compétition n'est pas anodine. Les véhicules électriques arrivent effectivement sur le marché mais de nombreuses questions se posent encore. Leur prix sera-t-il accessible au plus grand nombre ? Comment, en combien de temps, où et à quel prix recharger des batteries à durée de vie toujours relativement courte ? L'autonomie limitée (maximum 130 à 200 km selon les modèles) n'est-elle pas rédhitoire à court terme ? Ces véhicules écologiques ne seront-ils pas cantonnés à une exploitation strictement urbaine ? Ce qui est déjà bien. Dans tous les cas, voilà des questions auxquelles chaque constructeur fournit tant bien que mal sa réponse marketing et commerciale.

Nous pouvons par ailleurs nous étonner de constater qu'une énergie telle que le GPL ne soit pas davantage plébiscitée. Certes, les constructeurs proposent pratiquement tous aujourd'hui une carburation GPL en série sur quelques modèles et les ventes et les équipements autorisant une carburation au gaz de pétrole liquéfié ont décuplé. Avec plus de 2.000 points de distribution en France, faire le plein n'est plus un problème depuis longtemps. En termes de CO<sub>2</sub>, le GPL fait partie des énergies écologiques, mais il souffre sans doute d'être lié aux cours d'un pétrole fossile non renouvelable. Il n'en est pas moins une énergie aisée de mise en œuvre, exploitant une technologie parfaitement maîtrisée et préservant l'environnement et la couche d'ozone à coût moindre.

Quant aux énergies vertes issues de l'agriculture (bioéthanol ou dérivés venant de betterave, maïs, colza, tournesol...etc), elles sont opérationnelles, mais elles ne sont qu'un additif énergétique mélangé à 20 ou 30 % à des carburants plus classiques. Les biocarburants ont par ailleurs généré des déséquilibres agricoles inquiétants ; certains pays ou régions du monde abandonnant la culture alimentaire pour fabriquer des biocarburants.

### **Les mille et une façons d'économiser l'énergie**

Outre les pouvoirs publics qui fixent les règles, les acteurs ne sont finalement qu'au nombre de trois : les constructeurs avec leurs gammes de véhicules, les acheteurs avec leurs contraintes économiques d'exploitation et les conducteurs qui doivent adopter une conduite douce.

Ces trois acteurs fixent les domaines d'actions possibles pour économiser les énergies.

### **Côté constructeurs**

Nos trois grands constructeurs français réalisent des efforts considérables pour à la fois coller aux exigences de la nouvelle demande des acheteurs et suivre les contraintes d'une réglementation évolutive, souvent calée sur un agenda général dicté par Bruxelles.

Depuis fin 2008, Citroën adopte une démarche dédiée aux entreprises avec sa gamme Airdream Business. Pour faire partie de cette gamme, Citroën a fixé plusieurs obligations :

- le plafond de 140 g/km de Co2,
- la fabrication dans une usine certifiée ISO 14001,
- un véhicule dont les composants sont recyclables à 95 % lors de sa destruction.

Trois conditions que le cousin Peugeot a également adopté pour les véhicules de sa gamme Peugeot Business. Les deux constructeurs du groupe PSA offrent des motorisations associées au filtre à particules, un système de dépollution qui permet d'éliminer les particules générées par un moteur diesel, en les ramenant à un seuil minimal, celui du quantitativement mesurable (0,004 g/km) ; difficile de faire mieux !

Avec sa technologie «Stop&Start» de deuxième génération, Citroën confirme son engagement sur le terrain des innovations technologiques de plus en plus demandées par le marché. «Mais le marché et les clients entreprises nous demandent aussi de plus en plus de conseils. Nous devons être capables de répondre aux questions qu'ils se posent. Comment réduire l'impact carbone ? Comment optimiser notre TCO(1) ? Comment former les salariés conducteurs à l'éco-conduite ?», nous dit Arnaud de Lamothe, Directeur de Citroën Business. Une démarche d'assistance et de services que tout constructeur qui se respecte et ayant une clientèle professionnelle adopte systématiquement.

La grande guerre commerciale, mais aussi en termes d'image, se joue actuellement sur celui qui sortira son premier véhicule 100 % électrique de série. Avec le lancement de sa C Zéro, lors du prochain Mondial de l'Automobile à la rentrée 2010, Citroën semble bien parti. Mais Renault ne sera sûrement pas loin pour contrer son concurrent sur un marché qui pour l'instant concerne essentiellement les grandes flottes d'institutions telles La Poste ou EDF. Allié à Nissan, Renault annonce déjà une gamme complète de véhicules électriques, notamment avec le Kangoo Z.E. et la Fluence Z.E (berline familiale type Laguna) qui serait commercialisée dans un premier temps en Israël, avant d'être distribuée dans d'autres pays ; mais on peut déjà la pré-réserver ! A ce niveau, les secrets sont légion, mais soyons assurés que tous fourbissent leurs armes sur le 100 % électrique.

Sur les véhicules à motorisations plus classiques Renault offre sa gamme de neuf véhicules Business Eco2.

### **Côté acheteurs entreprises**

Entre la vignette et les bonus à l'achat dont les montants sont fixés selon les taux d'émission de CO2, les acheteurs et responsables de parcs n'ont plus tellement le choix : ils sont obligés, économie et protection de l'environnement obligent, de s'orienter vers des véhicules de plus en plus propres. Le TCO(1) est désormais un référent majeur de leurs choix. Une voiture économique de l'achat à son exploitation, en passant par sa valeur de revente, tels sont les paramètres essentiels de la décision.

Notons que parmi les services proposés par les constructeurs, la finance rentre en lisse, notamment avec des formules de location longue durée et conseils verts intégrés.

### **Côté conducteurs**

Comment changer les comportements des salariés conducteurs au volant ? Une seule réponse possible : la formation, assortie le cas échéant d'un système de bonification à la clé pour les bons conducteurs. L'autre atout d'une conduite douce est la sécurité routière que par construction elle induit. Inutile d'insister sur l'avantage de ne pas avoir d'accrochage ou a fortiori d'accident grave. On l'ignore souvent, mais rappelons que la route est la première cause des accidents mortels du travail. Tous les constructeurs, tous les assureurs, tous les établissements de formation à la conduite proposent des stages et des formations à l'éco conduite. Un organisme d'état comme l'INSERR(2) - pourtant dédié à la sécurité sur la route - va même jusqu'à proposer des formations d'éco-mobilité sur un principe : comment éviter de prendre sa voiture lorsque cela est possible ; un moyen radical pour être à zéro CO2 ou presque !

Le concept plus large du management environnemental offre une belle conclusion à notre dossier. «Une grande partie des substances manipulées par les entreprises au cours des processus de fabrication ou de prestations de services finit tôt ou tard par rejoindre l'environnement sous forme de rejets gazeux, de déversements liquides ou de déchets solides divers»(3). C'est en prenant conscience de cette évidence que les actions pour protéger la planète se traduisent un jour ou l'autre dans le compte d'exploitation de chaque entreprise. L'automobile en est le meilleur exemple.

1. TCO : Total Cost Ownership, pour Coût Total d'Acquisition
2. INSERR : Institut National de Sécurité Routière et de Recherche
3. Extrait de «La gestion environnementale» - Dunod, octobre 2008

**Par Richard Gram**

Imprimer - Fermer la fenêtre