

# 2028: FIN DE PARCOURS POUR LES MOTEURS À COMBUSTION

Pouvons-nous assurer assez rapidement  
la transition vers une mobilité à faibles  
émissions de carbone ?



**GREENPEACE**

#cleanairnow





## **2028: FIN DE PARCOURS POUR LES MOTEURS À COMBUSTION**

### **Pouvons-nous assurer assez rapidement la transition vers une mobilité à faibles émissions de carbone ?**

C'est une question importante, car le réchauffement planétaire a commencé et nous devons inventer de nouveaux systèmes énergétiques et de transport qui résolvent ce problème, en particulier, ainsi que d'autres.

Les systèmes électriques ont évolué plus rapidement que les transports, mais tous deux ont désormais bien progressé. La plupart des pays de l'Union européenne dissocient nettement leur croissance économique de la consommation de combustibles fossiles afin que nous puissions voir émerger un avenir énergétique qui ne porte pas préjudice à nos économies. En effet, il est clair aujourd'hui que les nouvelles technologies relatives aux énergies renouvelables, aux batteries et aux véhicules électriques (tant les voitures individuelles que les véhicules utilitaires) formeront la base de la nouvelle économie et que les pays et les villes qui commenceront à les utiliser en premier en tireront le plus de bénéfices en matière de création d'emplois et d'activités économiques associées.

Des solutions et des modèles optimisés de mise en œuvre existent déjà pour les transports publics et les infrastructures dédiées aux cyclistes et aux piétons. Des villes comme Vienne ou Zurich montrent le potentiel des transports publics. Copenhague et Amsterdam démontrent qu'il est bénéfique de réserver une place de choix au vélo en ville. Cependant, surtout en ville, il est primordial d'aménager les rues afin qu'elles ne privilégient plus l'automobile mais les trams, bus, cyclistes et piétons. Nous n'avons plus de temps à perdre.

Mais pouvons-nous encore assurer la transition vers les véhicules électriques, en particulier, et vers les transports publics, le vélo et la marche assez rapidement pour atteindre l'objectif de 1,5 °C fixé à Paris ? Le présent rapport montre à quel point la modélisation de l'abandon du moteur à combustion interne est complexe. Il laisse entendre qu'il est possible d'atteindre cet objectif, mais que ce ne sera pas de tout repos. Une diminution significative du nombre de voitures en circulation est une condition sine qua non de réussite. Ce rapport mérite un examen détaillé, car les politiques et les projets pilotes doivent prendre des proportions plus importantes si l'on veut atteindre les objectifs fixés.

Professeur Peter Newman

Université de Curtin, Australie, et auteur principal du GIEC.





Heure de pointe à Berlin

Source : Greenpeace



## 2028: FIN DE PARCOURS POUR LES MOTEURS À COMBUSTION

Pour honorer son engagement en faveur de l'accord de Paris sur le climat et contribuer de manière significative à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C, l'Europe doit accélérer l'abandon de la voiture particulière. Les voitures restantes doivent être des voitures électriques alimentées par de l'énergie renouvelable.

### Le moteur à combustion interne a fait son temps

[Une nouvelle étude](#) commandée par Greenpeace et produite par le [Centre allemand pour l'aéronautique et l'astronautique \(DLR\)](#) montre clairement que la dernière voiture particulière équipée d'un moteur à combustion interne (essence ou diesel), et même d'un moteur hybride conventionnel, doit être vendue au plus tard en 2028 pour que nous ayons une chance d'éviter un changement climatique catastrophique. La modélisation montre également que le nombre de voitures conventionnelles devra être réduit de 80 % d'ici 2035 et que le parc automobile comprendra des voitures conventionnelles jusqu'au début des années 2040, à moins que des mesures ciblées ne soient prises d'ici là.

Les constructeurs automobiles continuent de s'accrocher au moteur à combustion interne et essaient de réaliser autant de profits que possible en se basant sur les modèles actuels. Cette approche doit changer, car ils conçoivent en ce moment les véhicules qui seront commercialisés vers 2025 et dont la production prendra fin vers 2035. Si l'Europe veut honorer ses engagements en matière de changement climatique, le nombre de voitures vendues doit être réduit à court terme, et elles ne peuvent plus être équipées de moteurs à combustion interne.

### Une occasion d'améliorer radicalement la qualité de l'air urbain

Les avantages d'une accélération de cette transition ne se limitent pas à la lutte contre le changement climatique. Plus vite nos maisons, écoles et hôpitaux échapperont aux gaz d'échappement – surtout à ceux des véhicules diesel, les plus polluants –, plus vite nous pourrons résoudre la crise de la santé liée à la pollution atmosphérique qui, selon les estimations, provoque chaque année plus de 400 000 décès prématurés en Europe. Comme l'a constaté [la Cour des comptes de l'Union européenne](#), la pollution de l'air représente maintenant « le plus grand risque environnemental » pour la santé publique en Europe.

Puisque les moteurs diesel sont les plus polluants et que les constructeurs automobiles ont prouvé qu'ils n'étaient pas dignes de confiance - notamment au travers du dieselgate -, le diesel doit être supprimé encore plus tôt. Greenpeace appelle donc à mettre fin dès que possible à la vente de toutes les voitures diesel, et ce bien avant 2028.





Manifestation pour le climat à l'ouverture du Salon international de l'automobile IAA à Francfort

Source : Greenpeace



## 2028: FIN DE PARCOURS POUR LES MOTEURS À COMBUSTION

### Une occasion de rendre les villes plus conviviales

Certaines villes parmi les plus agréables du monde limitent l'utilisation de la voiture en favorisant activement le vélo, la marche, les transports publics et les voitures partagées.

Comme le montre la modélisation du rapport DLR, même si nous abandonnons les voitures à carburant fossile d'ici 2028, ce qui est ambitieux, il nous faudra encore économiser 300 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires pour avoir 66 % de chances de maintenir le réchauffement climatique en deçà de 1,5 °C.

Remplacer chaque voiture qui circule aujourd'hui par une voiture électrique n'est tout simplement pas durable. Une transformation drastique du secteur des transports est nécessaire pour que l'Europe assume pleinement ses responsabilités envers l'accord de Paris sur le climat et s'attaque de front à la pollution atmosphérique. Le nombre de voitures particulières doit être considérablement réduit. Le succès de cette transition sera marqué par un changement radical des modes de transport.

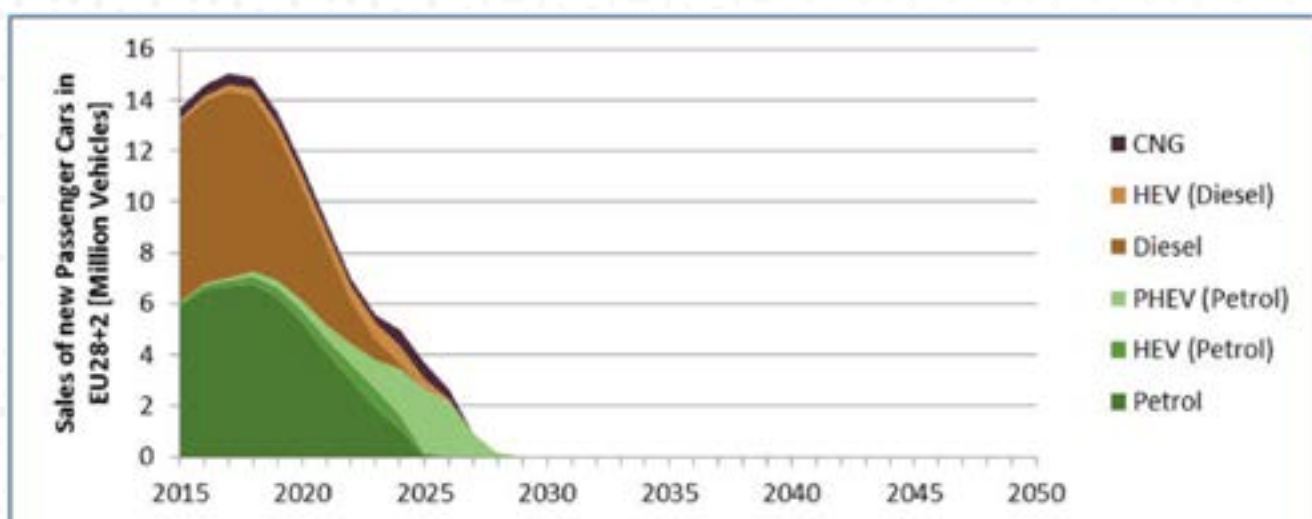


## 2028: FIN DE PARCOURS POUR LES MOTEURS À COMBUSTION

### Une occasion de faciliter la transition vers une énergie propre

Une transition rapide vers une mobilité électrique partagée peut fondamentalement modifier l'utilisation du réseau électrique. Les véhicules électriques et les énergies renouvelables peuvent aller de pair s'ils font l'objet d'une planification correcte. Lorsqu'elle est connectée au réseau, une voiture électrique peut augmenter l'usage d'électricité renouvelable, en stockant l'électricité au moment où elle est produite mais non utilisée (par exemple, par des panneaux solaires durant la journée) et en déchargeant ses batteries vers le réseau lorsque moins d'électricité renouvelable est disponible, mais que la demande est plus élevée.

L'élimination progressive du moteur à combustion interne et l'introduction planifiée de véhicules électriques peuvent accélérer la révolution de l'énergie propre. La clé pour y parvenir est une transition rapide vers un secteur de l'électricité basé sur 100 % d'énergie renouvelable. Les voitures électriques ne peuvent contribuer pleinement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'avec une croissance rapide de la part de l'électricité renouvelable. Ceci exige de nouveaux modèles commerciaux de la part des fournisseurs et la coordination des différents niveaux de pouvoir.



Vente de voitures particulières neuves dans l'UE28+2, dans un scénario avec une probabilité de 66% de limiter le réchauffement climatique à 1,5 ° C

Source: [DLR report](#): 'Development of the car fleet in EU28+2 to achieve the Paris Agreement target to limit global warming to 1.5°C'



## **2028: FIN DE PARCOURS POUR LES MOTEURS À COMBUSTION**

### **Une occasion d'écologiser notre secteur industriel**

Le rapport DLR tient compte des émissions générées lors de l'utilisation des véhicules, et non des émissions liées à leur cycle de vie complet. Ces émissions resteront élevées si on maintient les techniques de production existantes et que l'on remplace simplement les moteurs à combustion interne par des batteries et des moteurs électriques. De plus, l'impact environnemental et humain de l'exploitation minière (lithium, cobalt...) nécessaire pour produire certains composants d'un véhicule électrique est élevé.

Par conséquent, l'industrie automobile doit utiliser ce changement radical dans le type de produit qu'elle mettra sur le marché pour repenser fondamentalement l'ensemble du cycle de vie du produit selon les principes de l'économie circulaire. Les voitures doivent être plus petites, plus légères et partagées dans la mesure du possible, pour limiter la taille et le nombre des batteries. Ces dernières doivent être conçues en tenant compte des possibilités de recyclage et de réutilisation.

**Fondamentalement, cette évolution accélérée vers une mobilité électrique partagée et vers de meilleures alternatives à la voiture est l'occasion de créer des villes saines et florissantes qui épargnent à leur population les problèmes de santé dus à la pollution atmosphérique et les contraintes liées à l'usage d'une voiture privée.**



Borne de recharge

Source : Greenpeace



# RECOMMANDATIONS DE GREENPEACE

- Les gouvernements européens doivent mettre en place un cadre réglementaire contraignant pour que les ventes de voitures à combustible fossile, y compris les hybrides classiques, prennent fin d'ici 2028 au plus tard. Certains pays devront aller plus loin encore, afin d'arrêter le changement climatique qui s'emballe. Tout retard rendra la transition plus difficile à réaliser. Les discussions en cours entre le Parlement européen et les gouvernements européens sur les nouvelles normes de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes montrent à quel point les politiciens européens sont loin de réaliser la gravité de la situation.
- De plus, Greenpeace appelle les gouvernements à interdire les nouvelles ventes de véhicules diesel dès que possible, et bien avant 2028, étant donné leur impact énorme sur la pollution de l'air.
- Les autorités nationales et locales doivent réduire le nombre total de voitures en les rendant inutiles :
  - En investissant massivement dans l'amélioration des infrastructures dédiées aux transports publics, au vélo et à la marche, afin de modifier radicalement la mobilité et d'encourager le transfert modal, en particulier dans les zones urbaines ;
  - En mettant en œuvre des mesures restrictives pour les voitures (telles que les zones à très faibles émissions [ULEZ], des redevances kilométriques, des mesures fiscales et incitatives, etc.)
- Pour que les véhicules électriques puissent atteindre leur plein potentiel et contribuer au mieux à la transition énergétique, les décideurs politiques européens et nationaux doivent veiller à ce que :
  - L'électricité produite à partir d'énergie renouvelable se développe assez rapidement pour couvrir la demande d'énergie supplémentaire des véhicules électriques, avec un objectif de 100 % d'énergies renouvelables ;
  - Les réseaux et autres infrastructures soient adaptés pour que les batteries des véhicules électriques puissent stocker l'énergie et la restituer lorsque les énergies renouvelables (solaire, éolienne) produisent moins d'énergie ;
  - La réutilisation des batteries soit rendue plus attrayante que leur recyclage, et que le recyclage soit rendu obligatoire partout ;
  - Les voitures partagées soient encouragées, et la possession d'une voiture individuelle découragée ;
  - L'exploitation minière pour les batteries soit correctement réglementée afin de s'assurer qu'elle est écologiquement et socialement responsable.
- Les constructeurs automobiles doivent cesser immédiatement la production de moteurs diesel et abandonner la production de toute voiture alimentée aux énergies fossiles (y compris les hybrides) en vue de l'échéance de 2028.
- Les constructeurs automobiles doivent investir dans de nouveaux modèles de véhicules électriques abordables, plus petits et à faible consommation d'énergie (également pour limiter la taille de la batterie nécessaire). Ils doivent aussi développer de nouveaux modèles commerciaux en proposant, dans un contexte de mobilité électrique partagée, des services de mobilité. Cela afin de réduire rapidement le nombre de propriétaires de voitures, et donc, le parc automobile global.

# GREENPEACE

→ **CONTACT: Barbara Stoll**  
**bstoll@greenpeace.org**

Greenpeace est une organisation environnementale indépendante qui dénonce les menaces qui pèsent sur notre planète et proposent des solutions. Nous croyons à la confrontation créative et au pouvoir d'agir ensemble.

Ce document est basé sur une enquête commandée par Greenpeace Belgique.  
Étude réalisée par le Centre allemand pour l'aéronautique et l'astronautique (DLR)

Editeur: Valerie Del Re, Greenpeace Belgique, Chaussée de Haecht 159, 1030 Bruxelles, Belgique.

Tel. +32 2 274 0200, [info.be@greenpeace.org](mailto:info.be@greenpeace.org), [www.greenpeace.org/belgium](http://www.greenpeace.org/belgium)