

**Analyse du projet de l'Union visant à limiter à 130 g/km en 2012
l'émission moyenne de dioxyde de carbone par les voitures particulières**
Origine : Claude Got avec l'aide d'un groupe d'experts et d'associations.

Objectif : Démontrer le caractère inacceptable de la proposition de la Commission de l'Union européenne faite le 19 décembre 2007.

La proposition de la Commission (COM(2007) 856 final) détruit l'espoir d'un texte produit par une démarche rationnelle conduite avec sincérité. Sous sa forme actuelle, la proposition n'est pas un véritable compromis motivé et exprimé avec clarté entre des motifs de décisions divergentes. C'est une contradiction logique masquée par un discours manipulant les faits. Elle pénalise les constructeurs qui ont été les plus efficaces pour prendre en compte les contraintes qui pèsent sur nos sociétés, au profit de ceux qui persistent dans l'exploitation du filon des voitures inutilement lourdes, puissantes, très émettrices de CO₂, dangereuses pour l'environnement et pour les autres usagers. Ce choix est destructeur de l'image de l'Union Européenne et de sa Commission. Les mois à venir doivent mobiliser tous les défenseurs de l'environnement, de l'être humain et du bon sens pour obtenir la modification de ce texte. L'Europe ne peut pas être la caricature de démocratie produisant un règlement qui n'est que l'expression d'une soumission passive à un lobby industriel puissant.

Les principales anomalies du texte actuel sont :

- l'absence de discussion sérieuse des paramètres quantitatifs permettant de définir et de quantifier l'utilité d'une voiture particulière, retenir la masse sans cette discussion détruit la sincérité de la procédure,
- l'introduction dans le document final d'une soustraction d'une partie des émissions de CO₂ en fonction de la masse, sous prétexte qu'elle est fortement corrélée avec les émissions. Cela revient à dire qu'il faudrait donner une prime sur le prix du litre d'essence pour les voitures les plus émettrices de CO₂ !
- l'absence d'intégration de l'intérêt de sécurité routière, étroitement lié à la réduction des différences de masse entre les véhicules, alors que l'Union intervient en permanence sur les problèmes de sécurité, avec des enjeux parfois très faibles, voire non mesurables,
- l'absence de plafonnement absolu des émissions de dioxyde de carbone, fut-ce à un niveau élevé, qui aurait interdit la commercialisation au sein de l'Union d'un véhicule dépassant le seuil maximal retenu,

L'ensemble réunit tous les dysfonctionnements possibles d'un organisme qui veut donner l'impression d'une instruction transparente des dossiers, alors que l'analyse la plus élémentaire des phrases utilisées dans quelques paragraphes clés du texte final met en évidence la manipulation des concepts et donc du lecteur. Une revue scientifique dotée d'un comité de lecture avec des exigences minimales aurait refusé ce texte. Une instance politique peut utiliser son pouvoir discrétionnaire pour imposer une décision. Elle a alors le devoir de dire clairement pourquoi elle retient un compromis entre des rapports de forces de nature politique, mais elle ne peut tenter de l'habiller d'un argumentaire logique faisant référence au concept d'utilité. C'est avec de telles pratiques que l'Union se déconsidère et provoque des réactions de rejet de ceux dont la vie va dépendre de telles règles. Si l'on veut obtenir une réduction importante des émissions de CO₂, il faut réduire la masse moyenne des voitures particulières et non prendre en compte une partie de la masse du véhicule pour établir une forme de « droit à dépassement » de l'émission moyenne de 130 g/km.

Résumé de l'évolution du dossier

Un constat précis de la situation avait été établi et publié dans le document de travail de la Commission du 7 février 2007 (COM(2007) 19 final – SEC(2007) 60) préparant le réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers.

Ce résumé comporte des extraits des textes de la Commission qui sont reproduits en italiques.

1.2. Conséquences du maintien de la politique actuelle

Conformément à la proposition de la Commission de 1995, entérinée par le Parlement européen et le Conseil, l'actuelle stratégie de l'Union européenne repose sur les engagements volontaires pris par l'industrie automobile en matière de réduction des émissions de CO₂, sur l'étiquetage de la consommation de carburant des voitures et sur la promotion de voitures économiques en carburant au moyen de mesures fiscales. Les émissions moyennes des voitures neuves dans l'UE-25 ont été de 162 g CO₂/km en 2004 par rapport à la moyenne de 186 g CO₂/km pour l'UE-15 en 1995. L'expérience acquise par la mise en oeuvre de la présente stratégie met en lumière les points suivants :

- *Les émissions moyennes des voitures neuves vendues dans l'UE-15 en 2004 ont été inférieures de 12,4 % à la moyenne de 1995. Au cours de la même période, les dimensions des voitures neuves vendues dans l'UE ont considérablement augmenté et les véhicules sont devenus beaucoup plus puissants, alors que l'augmentation des prix a été inférieure à l'inflation.*
- *Au vu des quelques mesures agissant sur la demande qui ont été adoptées par les États membres, les réductions ont été obtenues pour l'essentiel grâce à l'amélioration de la technologie automobile.*
- *Les progrès réalisés jusqu'à présent ont permis de se rapprocher de l'objectif de 140 g CO₂/km d'ici à 2008-2009, mais en l'absence de mesures supplémentaires, l'objectif de 120 g CO₂/km que s'est fixé l'UE ne sera pas atteint en 2012.*

Ce constat est précis et exact.

Un document détaillé de 60 pages en anglais (COM(2007) 19 final – SEC (2007) 61) analyse le problème posé et les solutions envisageables avec leurs avantages et leurs inconvénients. Les points suivants sont particulièrement importants :

- le document (3-3-1) envisage deux possibilités d'évolution du poids moyen des véhicules, l'une poursuivant la tendance observée avec une croissance annuelle de 1,3%, l'autre un ralentissement de cette croissance à 0,5% avec un argumentaire technique pertinent.
- les solutions envisagées sont des solutions techniques qui entraînent un surcoût pour l'industriel producteur et donc pour l'acheteur. Elles ne remettent pas en question les tendances actuelles qui vont dans le sens d'un accroissement relatif des émissions (la baisse observée des émissions serait plus importante si la dérive des masses et de la puissance des moteurs n'avaient pas existé). Autrement dit, au lieu de contraindre à faire des choix

entre des objectifs contradictoires, on envisage de laisser l'évolution se faire vers des caractéristiques coûteuses en énergie et donc en émissions qui neutralisent en grande partie les progrès sur le rendement des moteurs.

Autrement dit l'orientation de ce document est à sens unique vers la recherche de solutions techniques coûteuses (par exemple les moteurs hybrides), sans remettre en question les évolutions qui motivent ce surcoût et leur impact sur la masse des véhicules qui semble considéré comme un paramètre intouchable.

Le 11 juillet 2007 s'est tenu le « public hearing » sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone. Le point important est la prise de position du représentant des constructeurs européens (ACEA) qui indique que :

- *any system must safeguard diversity and social equity. Cars must remain affordable*
- *weight appears to be the most suitable parameter.*

Le danger de cette affirmation est évident, le représentant de l'ACEA introduit dans un débat qui vise à réduire la production de dioxyde de carbone, la notion de prise en compte du principal facteur qui le détermine ! Les comparaisons viennent immédiatement à l'esprit, c'est comme si :

- les propriétaires des véhicules les plus consommateurs payaient leur essence moins cher à la pompe que ceux des véhicules les moins consommateurs,
- les propriétaires de maisons mal isolées payaient leur fuel domestique moins cher que les propriétaires de maisons bien isolées et utilisant moins de fuel pour leur chauffage,
- les gros mangeurs obèses payaient moins cher leur alimentation.

Les contraintes liées à la volonté de réduire les émissions exigent de réduire la masse moyenne des véhicules pour bénéficier au mieux des progrès techniques sur les gains en rendement des moteurs, la pénétration dans l'air et les diverses pertes d'énergie liées aux transmissions et au roulement. Il faut accepter cette évidence et refuser les dispositions qui ne sont pas fondées sur l'utilité et qui tentent de maintenir les erreurs des dernières décennies accroissant régulièrement les masses aux dépens de l'harmonisation du parc qui est un facteur d'équité dans l'exposition au risque.

Il est inévitable que, dans une consultation de ce type, un groupe défendant des intérêts particuliers présente une mesure absurde en contradiction logique avec l'objectif recherché. Nous verrons que le poids du lobby de la voiture lourde, puissante, rapide, dangereuse, fortement émettrice de CO₂ a été suffisamment puissant pour faire prévaloir en grande partie son point de vue dans le texte final proposé en décembre suivant.

Dans un premier temps, le choix a été fait d'abandonner le seuil de 120 g/km en le remplaçant par celui de 130 g/km, les 10 grammes de différence étant assumés par des méthodes ne relevant pas directement des constructeurs, sous la forme d'une prise en compte de la part des biocarburants dans les émissions de CO₂ produites par les activités de transport. Il faut remarquer que cette première expression de la soumission de la Commission à la fraction la plus nuisible du lobby industriel de l'automobile avait l'avantage de recueillir un soutien efficace d'un autre groupe de pression, celui de l'agriculture intensive. De façon symétrique à l'occultation du risque majeur lié à la masse dans la prise de décision sur le calcul de l'émission

moyenne de CO₂, le transfert de 10 grammes de CO₂ émis vers les biocarburants occultait les risques majeurs liés aux conséquences sur l'environnement et sur le marché des produits alimentaires d'un accroissement de la production de biocarburants.

Le 12 décembre 2007, le document final établissant la proposition de la Commission (COM(2007) 856 final) est présenté.

- Le seuil maximal moyen retenu ne sera pas 120 g/km mais 130 g/km, 10 g/km étant assurés par d'autres méthodes que l'action directe sur les véhicules,
- le projet ne fixe pas de limite à l'émission de CO₂ d'une voiture particulière,
- la somme des émissions des véhicules immatriculés au sein de l'Union par un constructeur sera utilisée pour calculer une émission moyenne et le dépassement du seuil de 130 g/km provoquera le paiement d'une somme croissante (de 20€ par gramme de CO₂ excédentaire et par véhicule en 2012 jusqu'à 95€ en 2015),
- le calcul de la moyenne ne sera pas effectué à partir des émissions réelles, une correction proportionnelle à la masse sera effectuée au préalable.

Les réactions du Ministre et de la Secrétaire d'Etat ayant en charge l'environnement, Jean-Louis Borloo et Kosciusko-Morizet, sont exprimées dans un communiqué dont sont extraites les phrases suivantes :

« Le projet de la Commission européenne prévoit une modulation de la norme d'émission de CO₂ en fonction du poids du véhicule, ce critère étant pris en compte à hauteur de 60 % dans le calcul de la norme applicable à chaque véhicule.

Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie tiennent à exprimer des réserves sur le schéma proposé :

- en vertu du principe pollueur-payeur et pour des raisons d'équité sociale, les efforts doivent porter d'abord sur les plus gros véhicules, et l'augmentation relative des prix doit être d'autant plus importante que le véhicule est lourd et polluant ;

- par ailleurs, la forte prise en compte du poids constituerait une incitation à l'augmentation du poids des véhicules, alors même que la réduction du poids est un levier efficace de réduction des émissions de CO₂.

« Moduler la norme en fonction du poids, c'est récompenser les véhicules lourds et polluants par rapport aux petits véhicules peu polluants. C'est contraire au principe pollueur-payeur et contraire à l'équité sociale, puisque ce sont les acheteurs de petits véhicules, qui sont en général les plus modestes, qui vont être pénalisés. J'ai donc fait part de mes réserves à la Commission européenne. », a déclaré Jean-Louis Borloo. »

Même si la notion de « réserves » n'a pas la force de l'affirmation du caractère inacceptable d'une telle proposition, la prise de position française a le mérite d'attirer l'attention sur le fait que la mesure envisagée est contraire au principe fondamental pollueur/payeur et réduira l'influence du dispositif sur les constructeurs de véhicules anormalement lourds, ce qui va à l'inverse du but recherché.

Il est utile de comprendre le mécanisme de cet escamotage d'un problème majeur en analysant les phrases importantes du texte de la Commission. Les expressions les plus significatives ont été soulignées.

1/ Les objectifs généraux de la proposition sont définies dans des termes ambigus, certains sont parfaitement acceptables, d'autres ouvre la porte à des intérêts industriels ne correspondant pas aux intérêts généraux.

"The Communications emphasised that the legislative framework for implementing the average new car fleet target should ensure competitively neutral and socially equitable and sustainable reduction targets which are equitable to the diversity of the European automobile manufacturers and avoid any unjustified distortion of competition between automobile manufacturers."

La nécessité de mesures neutres en terme de compétition ne fait que reprendre une des bases fondatrices de l'Union qui est de faciliter les échanges commerciaux et de ne pas accepter des mesures discriminatoires. La Cour de justice des communautés européennes a eu à se prononcer à de multiples reprises sur le sens qu'il convenait de donner à ce principe. Une mesure ne doit pas comporter une disposition qui favorise un pays par rapport à d'autres en utilisant un procédé destiné à induire une inégalité de traitement. Cela ne signifie pas qu'un avantage doit être donné à celui qui voudrait continuer à bénéficier d'une rente de situation par des dispositions qui seraient en contradiction avec l'intérêt collectif recherché par une mesure.

Dans le cas particulier de la masse des véhicules produits, il est évident que l'industrie allemande produit d'une part des véhicules que l'on peut qualifier de raisonnables, visant à réduire la consommation et donc l'émission de dioxyde de carbone par l'amélioration des motorisations et la conservation de masses raisonnables, tout en produisant par ailleurs des véhicules qui ne visent pas cet objectif. Le but des textes en discussion étant de réduire les émissions, les mesures proposées ne peuvent intégrer la protection de ce type de production, aux dépens des objectifs généraux. Un texte traitant tous les véhicules à l'identique serait conforme aux principes de l'Union. Un texte envisageant des différences possibles en fonction d'un critère objectif caractérisant le service rendu serait également acceptable, mais il faudrait alors que le critère soit pertinent et nous allons voir que ce n'est pas le cas de la prise en compte de la masse.

2/ Puis apparaît l'affirmation suivante dans la liste des "aspects clés de la proposition"

"The proposal sets targets for the specific emissions of CO2 from new passenger cars in the Community as a function of their mass."

L'introduction de cette phrase marque le succès du lobbying des constructeurs de voitures lourdes, aux dépens de l'objectif de base recherché. Le facteur majeur d'émission de dioxyde de carbone dans le parc actuel - qui est la masse du véhicule - est retenu comme un facteur qui doit être pris en compte dans le bilan des émissions ! Il est utile de comprendre quels sont les procédés et les arguments utilisés pour camoufler le caractère absurde de la mesure.

Les rédacteurs du texte étaient tellement soucieux d'atténuer le privilège accordé à la notion de masse, qu'ils ont indiqué que d'autres "paramètres d'utilité" doivent être documentés pour développer une approche fondée sur le service rendu. Il aurait bien

entendu fallu faire cet inventaire des critères d'utilité avant de prendre la décision, cela n'a pas été fait. Le "*should, however, be collected*" est à lui seul un aveu de cette inversion des procédures. Il signifie ; « nous aurions dû le faire, mais nous ne l'avons pas fait, non pas par une impossibilité de le faire ou des délais trop courts, nous ne l'avons pas fait parce que nous n'avons pas voulu le faire, pour ne pas avoir à refuser de considérer la masse comme un critère pouvant être pris en compte dans le calcul d'une émission de CO2 ». Je reproduis le paragraphe clé de cette manipulation, il est le signe de l'absence de respect du lecteur. Ce que l'on ne veut pas reconnaître est masqué par des phrases qui ne trompent pas celui qui connaît le sujet, mais elles donnent l'illusion que le dispositif retenu à une justification objective et rationnelle :

"In order to maintain the diversity of the car market and its ability to cater for different consumer needs, CO2 targets for passenger cars should be defined as a function of the utility of the cars on a linear basis. To describe this utility, mass is the most appropriate parameter because it provides a satisfactory correlation with present emissions and would therefore result in more realistic and competitively neutral targets and because data on mass is readily available. Data on the alternative utility parameter of footprint (track width times wheelbase) should, however, be collected in order to facilitate longer-term evaluations of the utility-based approach."

Si l'on sort de la langue de bois communautaire, cela signifie :

- la diversité de l'offre de voitures permet de vendre des modèles très différents,
- le marché doit s'adapter aux « besoins » des consommateurs. Il est significatif d'avoir utilisé « needs » dans le texte et non « wish » ou « desire ». Un consommateur peut-il prétendre avoir besoin d'un véhicule lourd ? Il peut avoir besoin d'un véhicule de 5 ou 8 places, mais le concept d'utilité, étroitement lié à la notion de besoin, est très différent du concept de désir d'avoir un véhicule très puissant et rapide, dont on sait qu'il sera également lourd, dangereux pour les autres et producteur de quantités importantes de dioxyde de carbone,
- en prenant en compte la masse, le projet ridiculise la prétention de fixer un seuil adapté à l'objectif recherché, puisque la masse a une « corrélation satisfaisante avec les émissions actuelles ». Autrement dit, en prenant en compte la masse, le dispositif abandonne son objectif initial. Il sera possible d'émettre plus que la moyenne de 130 g/km, mais l'excédent sera escamoté sous la forme d'une réduction de sa prise en compte, fondée sur la masse,
- il était possible de prendre en compte d'autres paramètres d'utilité plus pertinents, mais le but n'était pas la pertinence, c'était de continuer à produire des véhicules lourds très émetteurs de CO2, sans pénalité importante.

3/ la concrétisation de cette manœuvre fondée sur une contradiction logique majeure est précisée au début de l'annexe avec la formule :

Permitted specific emissions of CO2 = 130 + a × (M – MO)

Where:

M = mass of the vehicle in kilograms (kg)

MO = 1289.0 × f

f = (1 + AMI)⁶

Autonomous mass increase (AMI) = 0 %

a = 0.0457

Signification de cette nouvelle “usine à gaz” :

- les émissions moyennes de CO₂ sans pénalité pourront dépasser 130 g/km,
- le nombre de grammes supplémentaires accordés aux véhicules lourds sera proportionnel à l'excédent de poids au-delà de 1289 kg,
- l'excédent de poids en kg sera multiplié par le facteur 0.0457 pour obtenir le poids supplémentaire accordé en CO₂ sans pénalité, cette valeur de 0,0457 est évidemment la clé du compromis entre des exigences fondamentalement différentes. Elle témoigne de l'acceptation de la destruction du principe initial qui était de définir une valeur moyenne unique, à charge pour les constructeurs de diversifier leur production (ou de s'associer entre eux) pour atteindre la limite fixée.
- La prise en compte de l'évolution de la masse moyenne des véhicules (Autonomous mass increase), décrite dans la formule proposée modifiera le « droit à dépassement » des émissions de CO₂ dans le sens d'une réduction si la masse augmente. Cette disposition est ahurissante, c'est la vertu des constructeurs qui feront des efforts pour agir sur la masse moyenne qui permettra à ceux qui ne veulent pas faire d'efforts à continuer à bénéficier d'une prime à la masse et donc à l'émission de CO₂. Qu'un organisme réunissant des savoir faire indiscutables, payant des consultants pour produire des rapports de 500 pages sur le problème, soit capable d'aboutir à de telles conclusions est ahurissant. Les commissaires qui acceptent cela détruisent la notion de respect que l'on peut avoir pour l'Union Européenne. Nous savons que la tendance à la croissance des poids va s'inverser du fait des contraintes rencontrées, le coût du pétrole s'associant aux exigences environnementales. Cette inversion se fera d'autant plus vite et sera d'autant plus importante que la seule référence prise en compte dans la réglementation sera l'émission moyenne des véhicules commercialisés par un constructeur au sein de l'Union. Cette inversion accroîtra la prime à la masse inutile, émettrice d'un excès de CO₂ par rapport au service rendu.

Commentaires sur ce qui n'a pas été pris en compte dans la procédure

1/ l'absence de prise en compte des liens entre la masse et les dommages corporels produits chez des tiers en cas d'accident.

A côté des erreurs de raisonnement et tout simplement de bon sens précités, la procédure proposée occulte complètement l'influence de la règle proposée sur le risque routier.

Quand une procédure vise à atteindre un objectif (réduire à 130 g/km l'émission de CO₂ des voitures particulières) et que le choix décisionnel introduit la prise en compte d'un facteur qui a des conséquences considérables dans un autre domaine (ici la sécurité routière), elle se doit de préciser les enjeux en cause et de justifier la décision retenue en regard de ces conséquences. Prendre une mesure qui favorise les véhicules lourds intervient directement dans la sécurité routière.

Il est important de situer un tel acte dans les procédures qui gouvernent l'Union. Les règles communautaires n'ont pas assuré dans le passé une sécurité optimale sur les routes parce qu'aucun texte général ne créait une obligation de l'assurer. Une directive fixe les caractéristiques techniques qui permettent de commercialiser un

véhicule. Elle n'a jamais retenu la limitation de la vitesse à la construction, ni la limitation de la masse des voitures particulières en fonction de leur nombre de places, alors que ces mesures auraient eu un effet favorable important sur la sécurité routière. Les causes de cette passivité sont les mêmes que celles qui provoquent les errements du texte réglementaire en cours d'élaboration. Il s'agit de l'opposition déterminée de certains industriels à toute limitation de leur capacité de produire et de vendre des véhicules inutilement rapides et lourds et de ce fait inutilement dangereux.

Alors que l'Union introduit des réglementations contraignantes dans tous les domaines où des risques avérés peuvent être contrôlés, elle maintient artificiellement un risque évitable en se refusant de réglementer la vitesse maximale à la construction, alors qu'elle a reconnu dans ses propres documents que cette mesure serait efficace. Avec le texte sur les émissions de CO₂ elle effectue un nouveau pas dans le déni du risque lié à la masse en accordant un privilège aux véhicules lourds, alors que l'intérêt collectif, tant pour la sécurité routière que pour l'émission de CO₂, impose d'avoir une attitude opposée. Si elle prenait cette décision, l'Union permettrait de nouveaux recours judiciaires dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, puisque nous ne serons plus confrontés à une simple passivité, mais à une décision explicite en faveur du maintien d'un risque par des dispositions particulières qui le favorisent.

Rappelons que les assureurs et les accidentologistes ont produit des travaux précis quantifiant les risques relatifs en fonction des masses. Ils sont la conséquence directe de lois élémentaires de la physique. En cas de collisions entre des véhicules de masses différentes, les occupants du véhicule le plus léger subiront des variations de vitesse et des pics de décélération plus élevés que ceux du véhicule le plus lourd. Il faut également avoir à l'esprit que, contrairement à une opinion très répandue, la masse élevée ne confère pas d'avantage significatif dans les accidents impliquant un seul véhicule. Les normes de sécurité imposées aux véhicules au niveau de l'Union ne mettent pas en œuvre des procédures différentes en fonction du poids des véhicules, et si l'on compare les résultats de tests quantifiés comme ceux réalisés par EuroNcap, on constate que des véhicules légers peuvent obtenir 5 étoiles aux tests de protection des occupants alors qu'une voiture particulière lourde peut n'en obtenir qu'une seule. Il est également sans fondement de croire que l'habitabilité d'une voiture particulière exige des masses très élevées. Il y a actuellement de « grandes voitures familiales » qui pèsent moins de 1300 kg et il est nécessaire de faire évoluer la production vers ce type de voitures. L'usage croissant d'aciers spéciaux offre encore des marges de manœuvre pour conduire cette évolution sans réduction de la sécurité et avec des surcoûts minimes. Ce savoir faire qui existe en Europe et au Japon serait en outre une mesure associant des intérêts industriels, environnementaux et de sécurité, ce qui n'est pas négligeable dans le contexte actuel de mondialisation des échanges. Les pays les plus performants dans ces domaines doivent se protéger des excès liés à la production de véhicules très légers et faiblement protecteurs.

Un texte de l'Union est à l'opposé de ces évolutions raisonnables favorisant des évolutions techniques. Il s'agit d'une proposition qui ne tient pas compte du risque routier et ose favoriser les véhicules de masse élevée, tout en faisant référence dans l'introduction de son texte à la *"social equity"*. L'équité sociale n'est pas de tuer les autres en utilisant des véhicules inutilement lourds. Un véhicule qui rend le service de transporter 5 personnes n'a pas de raison d'avoir un privilège dans le domaine des

émissions de CO₂. Tous les constructeurs sont capables de produire des véhicules ne dépassant pas une masse raisonnable, éventuellement très luxueux. Mais il n'y a aucune utilité à en produire de très lourds puisqu'ils seront plus dangereux pour les autres et plus émetteurs de dioxyde de carbone.

2/ l'absence de documentation et d'analyse sérieuse de l'ensemble des critères permettant de tenir compte de l'utilité des caractéristiques d'un véhicule.

La modélisation de l'influence de certains de ces critères sont disponibles dans les travaux préparatoires effectués par des sous traitants des organismes de l'Union qui ont conduit la procédure de mise au point du texte final et ont été repris dans un document du Parlement Européen.

La notion de « footprint » est utilisée à plusieurs reprises dans le texte. Elle était facilement accessible et envisageable, elle a cependant été écartée des choix finaux sans la moindre justification. J'ai réuni en trois jours les longueurs de voies avant et arrière et l'empattement des 155 modèles testées par l'EuroNCAP au cours des 8 dernières années pour calculer les « footprints ». Documenter ce paramètre est beaucoup plus facile que de réunir les valeurs des masses, chaque modèle de base étant produit avec des dizaines de versions différentes qui ont chacune leur masse particulière suivant leur motorisation et leurs équipements. Il faut se souvenir que dans sa résolution adoptée le 24 octobre 2007, le Parlement Européen avait recommandé de fonder la modulation éventuelle de la mesure en utilisant le « footprint » défini comme la surface obtenue en multipliant la voie du véhicule par son empattement. Le texte du Parlement était dépourvu d'ambiguïté :

« 17. Recommends that the limit value curve be defined by a mathematical formula expressed as a function linking each vehicle's CO₂ emissions with its footprint (track width times wheel base); ». Il était d'autant plus utile de documenter avec précision la relation entre masse et « footprint » que la corrélation entre les deux paramètres est très élevée, ce qui prouve qu'il s'agit d'une solution qui peut avoir des avantages par rapport à la masse, mais cependant très insuffisants. Nous allons courir le risque majeur de voir le Parlement soutenir la prise en compte du « footprint » au lieu de la masse et si ce choix est fait, il masquera le fait que masse et footprint sont des paramètres fortement corrélés et que leur prise en compte va freiner l'évolution de l'émission de CO₂.

Le nombre de places offertes, ou le volume intérieur étaient les seuls paramètres dont on pouvait à la rigueur admettre la prise en compte (il ne s'agit nullement d'une nécessité, il faut répéter que le texte définit une moyenne). Il est significatif de constater l'absence de discussion sérieuse de ces deux notions dans la production de ce texte, alors qu'un des graphiques présentés dans les documents préparatoires du utilise la notion de « capacity ».

Conclusions :

L'ensemble du traitement du problème des émissions de CO₂ dans les transports et plus spécifiquement par l'usage des voitures particulières témoigne de dysfonctionnements graves au sein de la Commission qui prétend adopter une démarche « intégrée », alors que les choix retenus

sont fondés sur des argumentaires partiels et partiaux qui ne répondent pas aux questions suivantes :

1 / fallait-il envisager un correctif à l'application de la règle fixant une émission moyenne de 130 g/km ?

Compte tenu du niveau élevé retenu (finalement 130 g/km et non 120 g/km) et du fait qu'il ne s'agit que d'une moyenne permettant de compenser des véhicules plus émetteurs par d'autres qui le sont moins, ce correctif n'était pas utile. A l'opposé il a pour conséquence d'agir contre l'objectif du texte qui est de réduire les émissions de CO₂ et donc nécessairement la masse.

2/ si le souci de prendre en compte le concept d'utilité était retenu, quel était le meilleur correctif à utiliser ?

Quatre modalités étaient envisageables :

- la surface entre les quatre roues du véhicule (« footprint » dans le texte de la Commission, cette solution avait la préférence du Parlement Européen) ou le produit de la longueur par la largeur. Il fallait les écarter l'un et l'autre en justifiant ce choix par une analyse précise des corrélations qui les unissent
- le nombre de places offertes,
- le volume intérieur du véhicule
- une combinaison de ces deux derniers paramètres qui serait à l'évidence le meilleur compromis entre la volonté de tenir compte du service rendu et celle de privilégier la notion d'émission moyenne de CO₂.

A l'opposé de ces choix rationnels, la proposition de la Commission :

1/ fonde le concept d'utilité sur la masse

La masse est le facteur qui détermine la plus grande part de la consommation d'un véhicule, donc de ses émissions de dioxyde de carbone. L'utiliser dans le calcul de ce que peut émettre sans pénalité une voiture particulière est une prime accordée aux producteurs des véhicules les plus producteurs de CO₂. Ce choix dénature l'ensemble du dispositif. Il indique l'absence de volonté de rompre avec les dérives passées au nom de la préservation de notre environnement et de créer une incitation forte à faire évoluer les véhicules vers des modèles plus légers. Il était possible de le faire en conservant leurs qualités dans le domaine de la sécurité interne (celle des occupants) et en réduisant les risques pour les autres usagers de voitures particulières (réduction de l'agressivité).

2/ n'a pas présenté sérieusement les autres possibilités pour montrer que la notion de dimensions du véhicule ou le calcul de la surface entre les 4 roues n'ont pas d'avantages importants par rapport à la masse et qu'il convient donc de les écarter, au profit de la seule notion du nombre de places, éventuellement complétée par le volume utile en sus du nombre total de places.

Les textes préparatoires ne présentent pas d'analyses comparatives fondées sur les autres concepts précités et leurs combinaisons. Cette absence témoigne de la volonté délibérée de la Commission d'abandonner la prise en compte de l'intérêt collectif et

du service rendu, dans le seul but d'accorder un privilège aux véhicules inutilement lourds.

L'annexe 3 de ce texte propose une analyse détaillée de cet aspect du dossier qui domine toute prise de décision argumentée.

3/ n'a pas eu une approche intégrée du sujet en traitant le risque lié à la masse excessive.

Il était indispensable de débattre du rôle de la masse dans l'accroissement du risque pour les autres usagers de la route. Ne pas le faire témoigne de la poursuite d'une politique de passivité face à un risque sanitaire majeur, alors que dans tous les autres domaines de la vie de l'Union les organismes communautaires produisent des réglementations qui prennent en compte le risque. Cette exception engage gravement la responsabilité de la Commission. Elle avait l'occasion de rompre avec cette passivité en aggravant la pénalisation liée à la masse excessive, elle a choisi la démarche inverse qui consiste à la réduire. Il est possible techniquement de faire des voitures particulières spacieuses (c'est une notion relative) en réduisant la masse par rapport à la situation actuelle, sans pertes de performances dans le domaine de la sécurité passive.

Autrement dit, au lieu de profiter de la nécessité de réduire la production de dioxyde de carbone pour agir conjointement sur la promotion de la sécurité pour tous en réduisant la masse des véhicules inutilement lourds, la Commission propose une décision qui favorise les véhicules les plus dangereux pour les usagers de voitures « raisonnables ». En agissant ainsi, sans la moindre justification technique, elle se déconsidère.

Il apparaît finalement que dans la gestion de ce dossier, la soumission de la Commission à deux groupes de pression puissants, celui de l'automobile inutilement lourde, puissante, rapide et celui de l'agriculture intensive n'a pas permis de dégager des solutions équilibrées privilégiant l'objectif initial d'une réduction à une valeur moyenne de 120 g/km les émissions de CO₂ par les voitures particulières, tout en intégrant les intérêts de sécurité routière. Notre société ne peut espérer passer d'une époque de gaspillage énergétique à une période d'économie des carburants, de réduction de l'émission de CO₂ et de réduction des différentiels de risque accidentel, sans accepter des contraintes modérées qui sont la contrepartie de la poursuite des services rendus par l'usage des voitures particulières. Le texte de la Commission ne prend pas la mesure de ces évolutions nécessaires, il est partial et dangereux.