

Madame, Monsieur,

En qualité de citoyen européen, en tant qu'habitant d'une ville polluée par le bruit et les émissions de véhicules automobiles, conscient de la gravité des enjeux climatiques, inquiet de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, je me réjouis de la volonté exprimée par la Commission européenne de renouveler la stratégie de réduction des émissions de CO2 des voitures neuves.

Dans le cadre de la consultation relative à cette stratégie, je tiens à formuler un certain nombre de remarques.

Objectifs et agenda de réduction des émissions de CO2

Il convient de fixer un premier objectif contraignant pour les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves vendues en 2012 à la valeur de 120 g CO2/km, objectif initial auquel il est fait référence dans les accords volontaires liant l'industrie automobile à la Commission (recommandations de la Commission 1999/125/CE, 2000/3.3/CE et 2000/304/CE).

Afin d'envoyer aux constructeurs automobiles un signal clair sur le long terme, un taux de réduction annuel de 5% devrait être imposé pour les années postérieures à 2012, afin d'atteindre de manière graduelle les objectifs de 80 g CO2/km en 2020 et 60 g CO2/km en 2025.

Pour assurer un suivi régulier de la stratégie, il convient de définir au plus tôt et à tout le moins en 2010 des objectifs annuels contraignants.

Moyens à mettre en œuvre et répartition

Les objectifs doivent être atteints uniquement via l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (motorisation, transmission, poids, aérodynamisme). Les autres mesures proposées par la Commission (rendement énergétique des systèmes de climatisation, systèmes de surveillance de pression des pneus, indicateurs de changement de vitesse, ...) doivent être considérées comme autant d'améliorations supplémentaires, permettant de dépasser les objectifs contraignants définis ci-dessus.

Il n'est pas souhaitable d'introduire de distinction entre différentes classes de voitures, en ce sens que le système de régulation doit avoir pour effet de promouvoir les technologies et les spécifications « bas carbone » à tous les véhicules. Cependant, si la Commission devait opter pour un système introduisant des distinctions entre différentes classes de voitures, il conviendrait que : les réductions d'émissions les plus importantes s'appliquent aux voitures des classes supérieures (là où le potentiel de réduction est le plus élevé) ;

le paramètre à prendre en compte pour distinguer une classe de l'autre soit l'empreinte de la voiture (surface projetée au sol) et n'inclue en aucun cas de facteurs « correctifs » tels que le poids, la hauteur ou la puissance des véhicules.

Afin d'assurer le respect des objectifs, il est nécessaire de mettre en place un système de pénalités fortement dissuasif en cas de non-respect.

Ainsi, le constructeur qui, pour une année donnée, n'atteindrait pas l'objectif moyen sur l'ensemble de sa gamme devrait se voir imposer le paiement d'une pénalité de l'ordre de 100 euros par gCO₂/km de dépassement et par voiture vendue (à titre illustratif, un constructeur qui vendrait 300.000 voitures avec un dépassement moyen de 5 gCO₂/km devrait payer 150 millions d'euros).

Transparence

Le suivi des performances doit être rendu public, de manière à ce que le consommateur soit pleinement informé des résultats atteints par les différentes marques. Une telle mesure participera grandement à ce que l'efficacité énergétique devienne un élément d'émulation et de compétition entre les constructeurs.

Mesures additionnelles

Il est nécessaire que la Commission promeuve, à titre de mesures additionnelles, les solutions suivantes :

- application d'objectifs de réduction aux véhicules utilitaires légers (camionnettes) ;
- limitation de la vitesse maximale des véhicules à 150 km/h - valeur de 15% supérieure à la plus élevée des vitesses maximales autorisées ou recommandées dans les Etats membres de l'UE - ou, à tout le moins,
- limitation de la puissance maximale des véhicules ;
- normes de rendement énergétique pour les systèmes de climatisation ;
- systèmes de surveillance de la pression des pneus ;
- normes en matière de résistance au roulement des pneumatiques ;
- normes en matière de lubrifiants à faible viscosité ;
- renforcement de la Directive relative à l'étiquetage CO₂ afin, notamment, de réserver 25% de l'espace d'annonce au CO₂ ;
- interdiction de la publicité pour les voitures dont les émissions de CO₂ dépassent l'objectif moyen pour une année donnée.

Par ailleurs, l'idée de supprimer dans tous les Etats membres la taxe d'immatriculation (TI, encore appelée taxe de mise en circulation ou TMC

dans certains Etats) doit être abandonnée. Si l'idée de rendre la fiscalité proportionnelle aux émissions de CO₂ telle qu'exprimée dans la

« Proposition de directive du Conseil concernant les taxes sur les voitures particulières » (COM(2005)261) a toute sa pertinence, il faut être conscient que supprimer la TI (ou TMC) revient de facto à accroître

le parc automobile. Ceci ne peut que se montrer contre-productif en termes de diminution de l'empreinte écologique des véhicules (à titre

illustratif, une analyse cycle de vie réalisée par Renault sur la Scénic impute environ 6,5 tonnes de CO2 aux phases de production et de fin de vie du véhicule).

Enfin, la prochaine étude d'impact de la Commission devrait intégrer, outre l'impact financier des technologies de réduction des émissions de CO2, l'impact de spécifications techniques (downsizing du moteur, ...) mais également la conséquence de l'inaction en matière de coût des carburants et d'importation de pétrole.

Par ailleurs des mesures européennes de limitation de circulation dans les centre-ville pourrait éviter l'importation et le gaspillage de milliers de tonnes de pétrole essentiellement consacrée aux embouteillages et à l'intoxication des riverains.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, mes meilleures salutations.