



TRANSPORTS

Mesure n°25 : Fixer à 120 g/km de CO₂ les rejets des véhicules vendus en 2012

En 1998, les constructeurs automobiles ont signé un accord volontaire avec la Commission européenne, recommandant une baisse progressive des émissions de CO₂ des automobiles particulières. Comme tout accord non contraignant, ce dernier ne sera pas respecté à la date butoir fixée à 2008. Les constructeurs automobiles, afin d'éviter une réglementation pourtant inéluctable, l'ont anticipée en proposant un accord amiable qui n'engage que celles et ceux qui y croient.

Privilégiant trop souvent la voie du consensus à celle d'une réglementation, les institutions de l'Union européenne espèrent toujours obtenir par la discussion et la persuasion ce qu'il serait plus aisé d'imposer par une réglementation communautaire. A faire la part trop belle aux accords volontaires, la Commission a pris le risque de remettre au lendemain ce qui aurait dû voir le jour avant-hier. Face à la crise climatique, il y a urgence à réduire drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre, produites pour une large part par les transports individuels. Or, face à l'imminence du réchauffement climatique, les constructeurs automobiles tentent de gagner du temps, sans pour autant utiliser ce temps précieux à réduire les rejets de CO₂ des véhicules particuliers. Entre 1998 et 2006, la moyenne des rejets de CO₂ par kilomètre est passée de 186 grammes à 158 grammes, chiffre stable depuis 2003, là où l'objectif affiché par les constructeurs était de 140 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru pour 2008 !

Les raisons de cet échec sont à chercher dans l'évolution du marché, largement guidé par les campagnes publicitaires des constructeurs. Climatisation, véhicules à quatre roues motrices et augmentation du poids des véhicules sont pour une large part responsables de cet échec annoncé.

Face à ces errements, la Commission européenne a décidé de réagir en proposant une réglementation européenne contraignante qui viendrait prendre le relais de cet accord volontaire. La France doit non seulement souscrire et soutenir cette ambition européenne mais l'anticiper à l'aide des outils qu'elle a à sa disposition. L'outil fiscal est particulièrement adapté en renchérissant fortement le coût d'achat et de fonctionnement des véhicules particulièrement « climaticides », afin d'en dissuader l'acquisition. A contrario, les véhicules faiblement émetteurs doivent voir les taxes frappant la carte grise baissées.

