

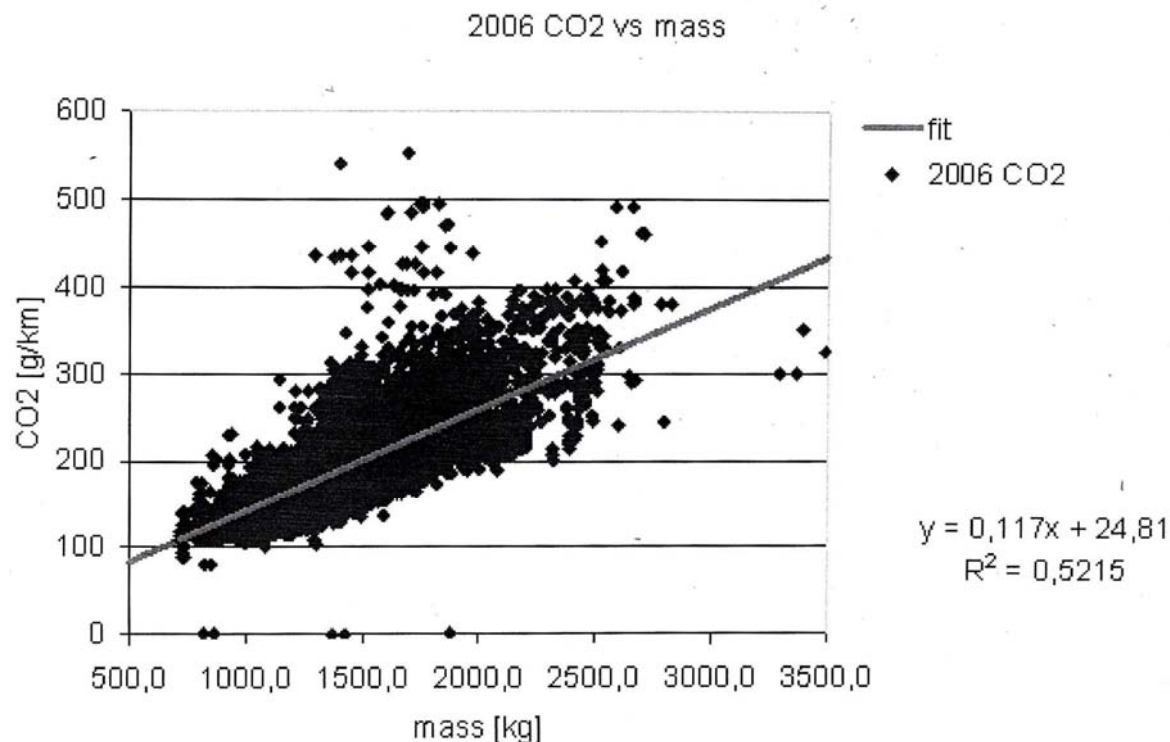
ANNEXE 4

Analyse des implications de la formule proposée par la Commission pour intégrer une notion « d'utilité » qui serait représentée par la masse du véhicule.

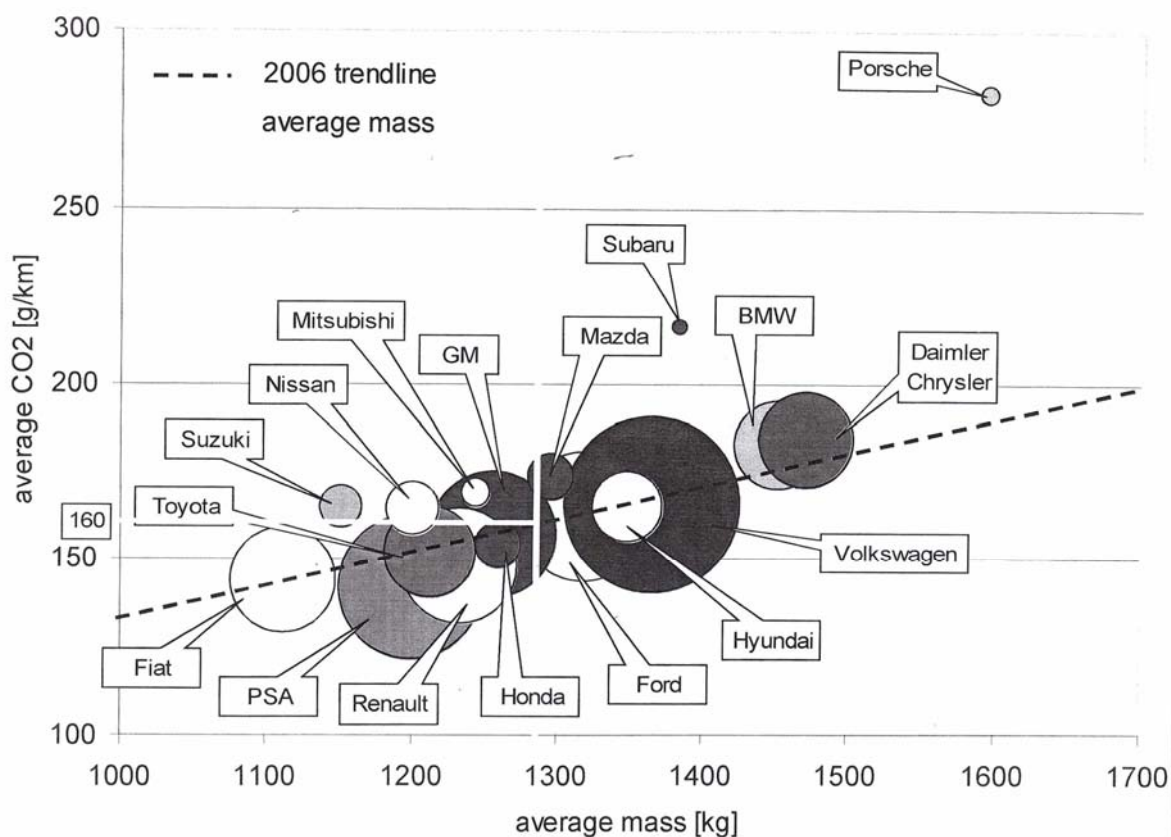
L'ensemble de l'analyse que nous présentons met en évidence le caractère inacceptable de la prise en compte de la masse d'un véhicule pour évaluer son utilité. Nous ne reviendrons pas ici sur les motivations de ce choix, ils sont évidents. La Commission veut éviter un conflit avec les producteurs de voitures inutilement lourdes, puissantes, rapides et dangereuses. Elle préfère dénaturer l'objectif du projet et créer une forme de « droit à dépassement » du seuil de 130 g/km fondé sur la masse.

Il convient de bien comprendre les implications du choix de la constante (a) utilisé dans la formule mettant en œuvre ce renoncement au fondement du projet. Le but était d'avoir pour référence une valeur moyenne d'émission de CO₂, les gros véhicules plus émetteurs s'équilibrant avec des petits véhicules moins émetteurs pour pouvoir atteindre le seuil. Si un constructeur ne produit que des véhicules lourds et très émetteurs de CO₂, il admet le caractère déviant de ces caractéristiques inutiles et en paie le prix, qu'il répercute bien entendu sur ses acheteurs sous la forme d'un surcoût équivalent à un malus. Le dépassement n'est pas interdit, mais il a un coût, c'est la moindre des choses, un texte plus rigoureux aurait pu interdire le dépassement en valeur absolue, par exemple interdire d'émettre plus de 130 g/km.

Nous avons vu dans l'annexe 1 que la corrélation entre la masse et l'émission de CO₂ n'est pas identique pour les motorisations gazole ($r = 0,91$) et les motorisations essence ($0,88$) dans l'analyse effectuée avec les 934 modèles/versions pris en compte pour déterminer le caractère « citoyen » d'un véhicule. Rappelons que cette analyse porte sur tous les véhicules testés par EuroNcap depuis 2000. La Commission ne fait pas de différence entre ces deux situations et retient une droite de régression unique pour l'ensemble des voitures particulières, avec un coefficient de corrélation de $0,72$. Ce choix permet de minimiser la force de la corrélation entre masse et émission. Cette droite a été calculée pour les modèles commercialisés en 2006 et l'émission de CO₂ en g/km = $(0,117 \times \text{masse}) + 24,81$



Si l'on ne fait pas référence aux modèles mais aux productions, les véhicules les plus lourds étant relativement moins nombreux, la droite de régression n'est plus tirée vers le haut par les modèles les plus lourds et nous avons une meilleure représentation de la réalité. Cette représentation est encore plus parlante si l'on fait référence aux marques, comme le fait un document de la commission qui est finalement la clé de tout le débat.



Le centre de chaque cercle matérialisant la production d'un constructeur représente sa situation par rapport à la régression actuelle, mais également par rapport à l'objectif de 130 g/km. Il est facile de constater que Fiat, PSA et Renault sont les grands constructeurs les mieux placés pour évoluer vers cet objectif. Opel et Ford sont déjà moins bien placés, Volkswagen encore moins bien, BMW et Mercedes sont en mauvaise posture et Subaru ou Porsche dans des situations catastrophiques.

Pour tenter d'éviter des pénalités aux constructeurs de voitures les plus lourdes **en moyenne**, la Commission envisage un « droit à dépassement » des émissions de CO₂ en fonction de la masse. Ce choix repose sur l'affirmation absurde de la plus grande « utilité » d'une production dont la **masse moyenne** est élevée par rapport aux masses moyennes plus modérées. Cela revient à affirmer les usagers Européens qui achètent des Renault et des Peugeot, voire des Opel et des Ford, n'en obtiennent pas les mêmes services que les acheteurs de véhicules inutilement lourds et puissants. La prime aux comportements déviants institués par ce texte est proprement ahurissant, il témoigne d'une perte du sens des valeurs.

Pour comprendre le mécanisme complexe de ce droit à dépassement, il faut représenter graphiquement la situation actuelle et les évolutions de ce droit en fonction de l'accroissement de la masse moyenne. Rappelons la formule proposée par la Commission :

$$\text{Permitted specific emissions of CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Where:

M = mass of the vehicle in kilograms (kg)

$M_0 = 1289.0 \times f$

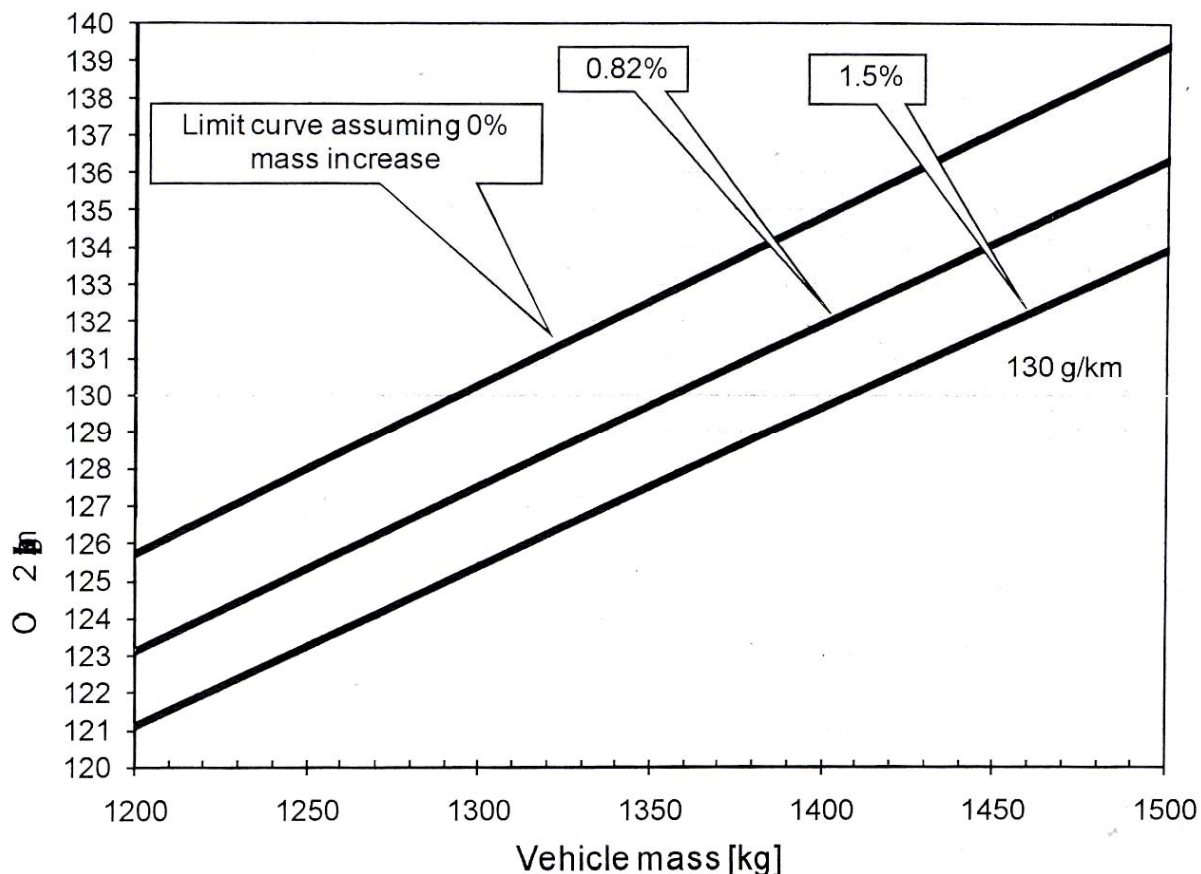
$f = (1 + AMI)^6$

Autonomous mass increase (AMI) = 0 %

$a = 0.0457$

Le calcul de f est envisagé avec une évolution sur 6 ans utilisant une valeur fixe d'accroissement moyen. Il faut comprendre que l'AMI n'est pas un pourcentage comme le laisse penser la rédaction du texte final de la Commission, c'est un rapport des masses moyennes observées, par exemple un accroissement de 1,5% de la masse moyenne se traduit par un AMI de 1,015. Avec un tel accroissement de 1,5% par an, f va prendre la valeur $(1 + 0,015)^6$ soit 1,0934 et $M_0 = 1289.0 \times f$ devient égal à 1289 x 1,0934 soit 1409,4 kg.

L'évolution de la droite représentant l'exigence moyenne de production de CO₂ en fonction de la masse moyenne des véhicules produit par un constructeur est alors représenté sur le graphique suivant avec deux valeurs d'accroissement envisagée par la Commission à titre d'exemple (0,82% et 1,5%) :



L'impression est véritablement celle de l'incitation à la vertu puisque l'on voit que la poursuite de la tendance suicidaire à l'accroissement des masses se traduirait par une diminution du droit à dépassement. La réalité n'est pas aussi simple, les constructeurs qui ne feront pas d'efforts vont bénéficier de l'action de ceux qui diminueront leur masse moyenne, leur évitant ainsi de payer plus leur résistance aux exigences de changement. Pire, il faut envisager une évolution vers la réduction de la croissance de la masse moyenne qui est une nécessité. Dans ce cas, la formule de la commission va se traduire par un accroissement du droit à dépassement, ce qui va à l'inverse du but recherché.

Conclusions

Ces constatations mettent en évidence le caractère profondément pervers du concept d'utilité fondé sur la masse qui permettrait d'accroître les possibilités d'émission de CO₂. Nous sommes en présence d'une logique purement industrielle qui n'a rien à voir avec le service rendu. Elle signifie en pratique :

- l'abandon de la référence à la valeur moyenne de 130 g/km puisqu'il sera possible d'émettre plus sans que cela soit comptabilisé,
- la pénalisation des constructeurs qui ont su évoluer vers des modèles plus adaptés aux exigences actuelles,
- un effet favorable à la production de véhicules lourds dont on sait qu'ils font courir aux autres usagers un risque croissant avec la masse.