



Position de la Confédération Européenne des Syndicats (CES) sur la proposition de règlement visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures neuves (COM(2007)856)

Position adoptée par le Comité exécutif de la CES lors de sa réunion du 4 mars à Bruxelles

Introduction

1. Ce document présente la position de la CES sur la proposition de règlement visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des voitures à une moyenne de 130 g de CO₂/km pour l'ensemble du parc d'ici à 2012, par le biais d'améliorations de la technologie des moteurs.
2. Cette proposition est une pièce importante du dispositif législatif européen pour lutter contre le réchauffement climatique car elle s'attaque aux émissions de gaz à effet de serre du transport routier, secteur qui est à l'origine d'environ un cinquième des émissions de CO₂ de l'Union européenne - dont environ 12 % sont imputables aux voitures particulières - et l'un des rares secteurs où les émissions sont en progression : alors que l'UE a réduit ses émissions globales d'un peu moins de 5% sur la période 1990-2004, les émissions de CO₂ du transport ont augmenté de 26%.
3. L'objectif initial, proposé par la Commission en 1995 et avalisé par le Conseil et le Parlement européen, était d'atteindre 120 g de CO₂/km. L'échec manifeste de l'accord volontaire signé par les constructeurs automobiles en 1998¹, qui prévoyait de ramener les émissions à 140 g/km en 2008, a décidé la Commission à proposer une réglementation contraignante en décembre 2007.

I. Remarques générales

4. Pour la CES, qui soutient une politique climatique ambitieuse de l'UE, cette proposition correspond à la demande exprimée par son Comité exécutif en octobre 2006² « d'établir un partage plus équitable de la charge des efforts de réduction des émissions entre les secteurs « domestiques » (transport, résidentiel, tertiaire) et les autres secteurs, notamment l'industrie ».
5. Le comité exécutif de la CES avait également demandé « le respect de l'accord volontaire établi entre les constructeurs automobiles européens pour limiter les émissions de CO₂ des véhicules neufs à 140g/km en moyenne en 2008, et l'adoption d'une législation européenne établissant des normes obligatoires d'émissions de CO₂ à 120 g/km en moyenne en 2012 ».
6. Après l'échec de l'accord volontaire, la CES se félicite de l'initiative de la Commission d'imposer une législation contraignante sur les émissions de CO₂ des voitures. Selon les

¹ En 2006, la moyenne pour la flotte s'établissait à 160 g/km.

² « Lutter contre le changement climatique : une priorité sociale, des pistes pour l'action », *Résolution adoptée par le Comité exécutif de la CES lors de sa réunion de Bruxelles, les 18 et 19 octobre 2006*

calculs de la Commission, les émissions de CO₂ évitées d'ici 2020 du fait de l'objectif de 120 g CO₂/km devraient se monter à plus de 400 million tonnes. De plus, les bénéfices économiques et sociaux à attendre d'une telle législation sont importants. Elle devrait stimuler les investissements dans la recherche et la fabrication des technologies bas carbone, contribuant ainsi à créer et maintenir des emplois à long terme dans la filière automobile en Europe qui emploie directement et indirectement 13 millions de travailleurs. Pour les utilisateurs, le surcoût d'achat du véhicule devrait être compensé par une économie sur le coût du carburant sur la durée de vie du véhicule.

7. Cette législation doit être complétée par un plan global de réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports en Europe ciblant à la fois les transports de marchandises et de passagers. Un tel plan doit viser à réduire la demande de transport, transférer le trafic vers les modes de transport les moins générateurs de gaz à effet de serre (rail, navigation fluviale, transports collectifs, vélo, marche), développer les améliorations techniques aidant à réduire les émissions (pneus, équipements, etc...) ainsi que les biocarburants soutenable sur les plans social et environnemental, et promouvoir les modes de conduite économes en énergie.

II. Commentaires particuliers

Impact sur l'emploi des mesures proposées

8. La CES note que l'étude d'impact réalisée par la Commission n'anticipe pas globalement d'impact négatif sur l'emploi dans la filière automobile en Europe, mais souligne la possibilité de « gagnants » et de « perdants » au sein des constructeurs automobiles. Des emplois pourraient être créés chez les fournisseurs de composants et les équipementiers pour répondre à une demande croissante de procédés technologiques innovants et à forte valeur ajoutée permettant de réduire les émissions. Pour la Commission, la satisfaction des objectifs de CO₂ viendra davantage de la diffusion de procédés déjà disponibles à l'ensemble de la flotte que de bouleversements technologiques rendant les technologies existantes obsolètes.
9. La CES considère cette analyse comme insuffisante. Elle estime qu'une étude plus sérieuse de l'impact sur l'emploi, associant les organisations syndicales, est nécessaire. Les points à évaluer attentivement sont notamment :
 - i. L'impact quantifié sur les tissus industriels et l'emploi nationaux et régionaux au sein de l'Union européenne compte tenu de la répartition actuelle des sites de production par modèle;
 - ii. L'impact d'une augmentation des coûts supportés par les constructeurs sur les rémunérations et les conditions de travail aux différents stades de la chaîne de valeur compte tenu de la nature des relations contractuelles les reliant ;
10. La CES demande à la Commission, au Parlement et aux Etats membres d'évaluer attentivement l'impact que les législations à venir pourraient avoir sur l'emploi et le tissu industriel de nombreuses régions d'Europe et de mettre en place des mesures d'accompagnement appropriées afin d'éviter un dérèglement massif dans ce secteur.
11. Même si la réalisation des objectifs de 2012 pourra se faire en grande partie grâce à l'utilisation des technologies existantes, des ruptures technologiques seront néanmoins indispensables à l'avenir pour atteindre les niveaux d'émissions très faibles

recommandés par les scientifiques du GIEC³. Un renforcement et un redéploiement des budgets de R&D privés et publics vers les technologies bas carbone seront nécessaires. La CES appelle donc les autorités européennes à respecter l'engagement pris dans leurs précédentes communications au regard du pilier technologique de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂. La CES soutient notamment la constitution d'une Initiative technologique conjointe, co-financée par le budget européen, contenant un volet formation et associant les organisations syndicales concernées.

12. La CES et les syndicats de la métallurgie doivent être associés à la revue des progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers prévue en 2010.

Soutien de l'objectif de 130gr CO₂/km et la date de 2012

13. La CES soutient l'objectif moyen de 130 g de CO₂/km à la date de 2012, considérant qu'il constitue un assouplissement suffisant par rapport à la fois à l'objectif original de l'UE de 120 g/km⁴ et à l'objectif de l'accord volontaire des constructeurs (140g/km en 2008). De plus, le projet de directive offre une série de flexibilités aux constructeurs pour leur permettre d'atteindre les objectifs qui leur sont assignés (calcul des émissions sur la moyenne de leurs ventes, groupement entre constructeurs).
14. Un autre argument en faveur de la date de 2012 est que le transport routier doit contribuer à la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto en 2012, faute de quoi l'effort sera supporté par d'autres industries, leurs travailleurs et leurs clients.
15. Par ailleurs, des études montrent que des améliorations peuvent être réalisées en réduisant la taille et la puissance des voitures ou en généralisant des procédés techniques existant déjà sur certains véhicules. En effet, les améliorations qui ont été apportées ces dernières années à la technologie des véhicules ont été annulées en grande partie par l'augmentation du poids et de la puissance des voitures, de respectivement 15% et 28% sur la période 1995-2004.

Partage de l'effort

16. La Commission propose un système de valeurs limites d'émissions basé sur le poids des véhicules. La CES considère que des paramètres alternatifs comme l'« ombre » (la surface du véhicule) ou « l'empreinte » (l'espace entre les quatre roues) pourraient aussi être pris en compte.
17. Les valeurs limites doivent également être fixées de manière à ce que les véhicules actuellement les plus émetteurs aient à faire des efforts relativement plus importants, même si l'ensemble des constructeurs et des classes de véhicules doit faire des efforts si l'on veut atteindre l'objectif moyen de 130g.

Pénalités

18. La CES est favorable à la mise en place d'un système d'amendes pour les constructeurs qui ne satisfont pas aux objectifs. Tout en étant progressives dans le temps, il faut que ces amendes aient un caractère dissuasif.

³ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du Climat

⁴ Proposé par la Commission dans sa communication de 1995, puis rappelé dans la Stratégie de développement durable de l'UE.

19. La recette des pénalités devrait être reversée à un fonds - géré soit au niveau national soit au niveau européen - et être utilisées pour :
- i. Etre réinvestie dans la recherche et le développement afin de contribuer à une nouvelle réduction des émissions de CO₂. Ces nouveaux investissements en R&D devraient être accessibles à l'ensemble des sociétés maintenant leur production au sein de l'UE ;
 - ii. Etre réinvestie dans la formation et le développement des compétences des employés de l'industrie automobile afin de leur permettre de s'adapter à de nouveaux procédés de fabrication plus efficaces en terme de consommation d'énergie et de CO₂;
 - iii. Aider à financer des mesures incitatives fortes offertes aux propriétaires de véhicules anciens et polluants et à revenus modestes qui souhaiteraient se débarrasser de leur véhicule.

Des objectifs de CO₂ à long terme pour une véritable rupture technologique « bas carbone »

20. La CES souhaite que les partenaires sociaux, et notamment les syndicats, soient associés à l'établissement d'objectifs ambitieux de réduction des émissions des voitures pour 2020 et 2025. De tels objectifs encourageront les entreprises à préparer dès maintenant les innovations radicales qui déboucheront sur des voitures à très faibles émissions. Cela permettra aussi de laisser suffisamment de temps aux entreprises et aux employés pour s'adapter à de nouveaux changements.

Mesures complémentaires nécessaires

21. La CES appelle la Commission à proposer rapidement des mesures pour encourager l'achat des voitures les moins polluantes et les moins émettrices de CO₂ (mesures orientées vers la « demande »), en soulignant qu'elles feront baisser le coût de la réalisation de l'objectif de 130g de CO₂/km. En particulier la CES appelle la Commission à :
- i. Encourager à nouveau les Etats membres à adopter la proposition de Directive sur la fiscalité des voitures particulières⁵ qui est actuellement devant le Conseil et le Parlement et d'adapter leur fiscalité sur les voitures de manière à promouvoir l'achat de véhicules économes en carburant ;
 - ii. Améliorer l'efficacité de la directive sur l'étiquetage du CO₂ des voitures⁶ comme la Commission s'y est engagée ;
 - iii. Demander aux constructeurs automobiles de signer rapidement un code de conduite contraignant sur le marketing et la publicité des voitures afin de promouvoir les véhicules économes en carburant ;
 - iv. Proposer une interdiction de la publicité pour les modèles de voitures qui excéderont de 50% les émissions de CO₂ de la moyenne de la flotte.

⁵ COM(2005)261

⁶ Directive 1999/94/CE

Véhicules utilitaires légers et poids lourds

22. La CES appelle également la Commission à proposer sans tarder des propositions réglementaires pour limiter les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers, des poids lourds et des deux roues.