

LE PROGRAMME

PIRATE

Export réalisé le 12/07/2024

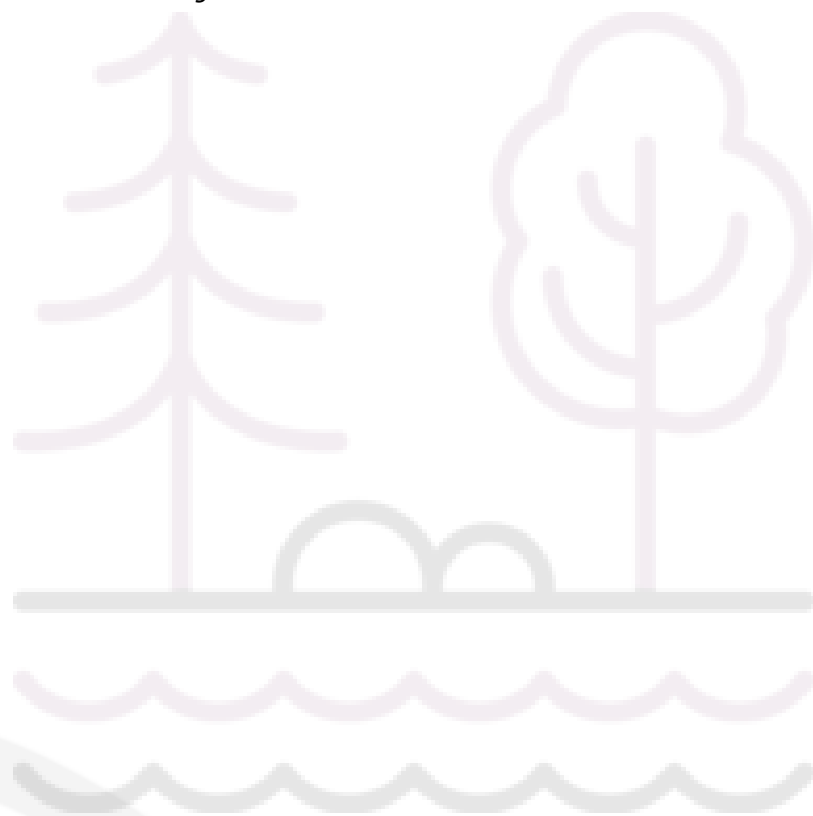
NOS IDÉES VOUS PLAISENT ? PIRATEZ-LES !



SOMMAIRE

Environnement, Climat et Énergie	3
Réduction des émissions de CO2 des véhicules pour particulier	4
Exposé des motifs	4
Description	6





ENVIRONNEMENT, CLIMAT ET ÉNERGIE

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO2 DES VÉHICULES POUR PARTICULIER

Environnement, Énergie, Transports

Au programme depuis Avril 2020

EXPOSÉ DES MOTIFS

Face à l'urgence climatique, l'Union européenne a pris des mesures et fixé à 95 grammes par kilomètre en 2012 les émissions de CO2 moyennes des voitures neuves et adopté une baisse supplémentaire de ce seuil d'au moins 30 % à l'horizon 2030.

Cependant, la réalité des ventes actuelles et le scandale Volkswagen nous montre que nous sommes encore très loin d'atteindre cet objectif.

En 2015 éclate le scandale Volkswagen, le constructeur (et d'autres depuis) a programmé les ordinateurs de bord pour adapter le comportement du moteur pendant les tests d'homologation.

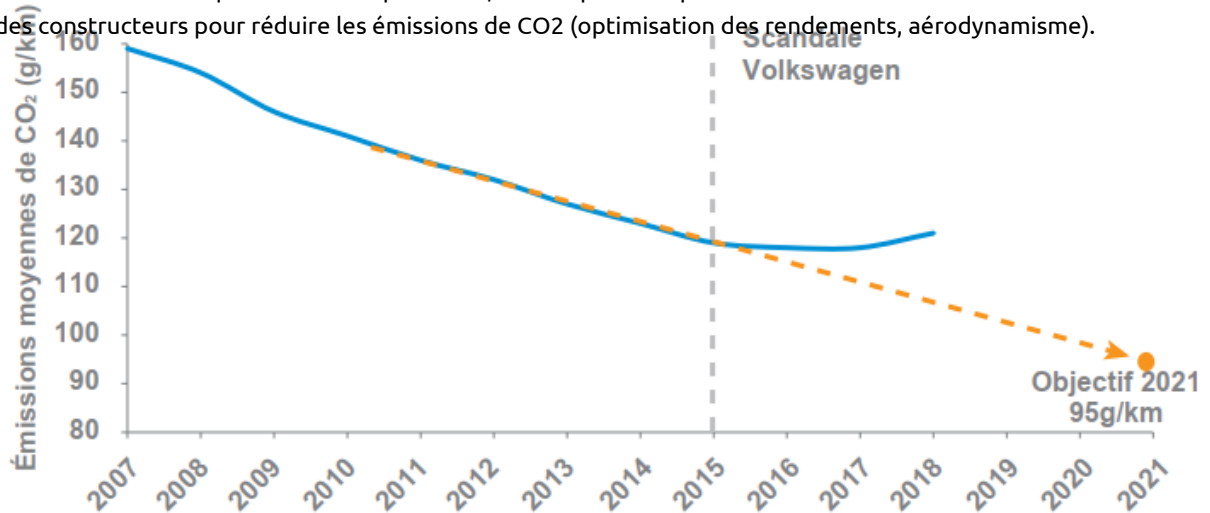


Note : mes recherches indiquent une augmentation encore pour 2019, passant de 120,5 en moyenne pour l'europe à 121,8 g/km (1).

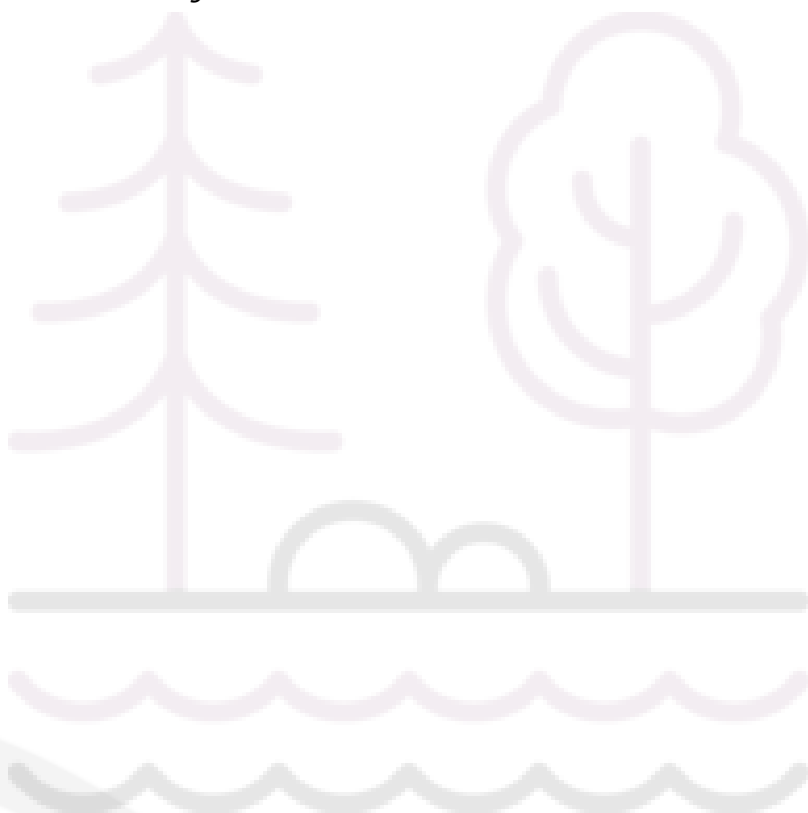
L'Union européenne a depuis septembre 2018 mis en place une nouvelle norme (WLTP) plus sévère et plus réaliste (2). C'était la première recommandation pour de nombreuses ONGs.

Émissions moyennes de CO₂ mesurées en laboratoire et objectifs pour les voitures neuves en Union européenne

Entre 2001 et 2017, les émissions de CO₂ des véhicules neufs (mesurées en laboratoire) ont baissé de 30 % mais dans la réalité, elles n'ont diminué que de 10 %. Depuis 2010, la multiplication par 4 des ventes de SUV a totalement détruit les efforts des constructeurs pour réduire les émissions de CO₂ (optimisation des rendements, aérodynamisme).



Source : France Stratégie d'après les données Jato



La seule baisse significative des émissions réelles de CO2 correspond à la période 2009, juste après la crise de 2008, au moment où l'on remarque une baisse des ventes de SUV.

Lors de la loi de finances de 2020, plusieurs députés ont proposé des amendements (3) ayant pour objectif d'intégrer le poids des véhicules dans le « malus » automobile (en plus des émissions de CO2).

Pendant les débats (4) plusieurs arguments forts ont été mis en avant pour indiquer que l'ajout dans le calcul du « malus » le poids apporterait plusieurs problèmes :

Graphique 5 – Ventes de voitures neuves dans l'Union européenne, par segment, 2001-2017 Une règle plus complexe (cela peut sembler vrai mais ce n'est pas non plus hors d'atteinte).

- Un problème de cohérence. Pour citer Monsieur Schellenberger (député du Haut-Rhin, républicain) : On taxerait à la fois un objectif de résultat, le CO2, et un objectif de moyen, le poids. C'est complètement contradictoire et contraire à la logique sur laquelle la loi doit se fonder, c'est-à-dire fixer un objectif — la réduction des émissions de CO2 — en laissant toute liberté quant aux moyens d'y parvenir. On ne saurait imposer aux constructeurs automobiles tout à la fois un objectif de moyen et un objectif de résultat.
- Un risque de taxer aussi les véhicules électriques et/ou hybrides.

Note : je n'ai pas sorti tous les arguments et pas les arguments ridicule hein...

L'évolution des ventes de SUV et l'apparition de SUV électrique ou hybride indique clairement que les constructeurs automobiles ne veulent pas prendre leur part du travail concernant nos objectifs écologiques. Pire, nous nous sommes rendus compte en 2015 que le secteur entier n'hésitait pas à mettre en place des mesures pour enfreindre la loi. Quand un secteur entier refuse de faire les efforts nécessaires au bien-être de notre société, il est du devoir de la collectivité de mettre en place un cadre. Une taxation étant déjà en place sur le CO2 et le Parti Pirate ne désirant pas mettre en place une nouvelle taxation, la solution la plus simple est la mise en place d'un poids maximum.

DESCRIPTION

Le Parti Pirate propose la mise en place d'un poids maximum autorisé pour la vente de véhicule particulier (dit de tourisme) neuf mais aussi une baisse régulière de ce poids maximum autorisé sur les 20 prochaines années.

Source : ICCT (2018)

Parti Pirate - Programme

Cela permettra d'avoir un réel impact à long terme sur la consommation (que le véhicule soit thermique ou électrique) sans prendre par surprise les constructeurs qui auront une vision sur l'évolution de ce poids sur plusieurs années.

Un comité d'expert indépendant devra être mis en place pour réaliser une expertise (économique et écologique) permettant au parlement de fixer le seuil et l'évolution de ce seuil pour les prochaines années, l'objectif étant de faire baisser le poids moyen des véhicules vendus en France.

