



Chardon 2006

Jean-Albert Moorkens

(ex)président du Conseil d'administration de la FEBIAC

**Pour son dévouement sans faille
à la dictature de l'automobile**

Par la constance de ses prises de positions et revendications affligeantes, le lobby automobile pourrait prétendre chaque année aux honneurs du Chardon... Si nous avons choisi de lui décerner notre millésime 2006, c'est que nous avons voulu rendre hommage à celui qui pilota pendant six ans le navire amiral de l'industrie automobile sans jamais dévier de sa route.

De 2000 à 2006, Jean-Albert Moorkens a présidé le Conseil d'Administration de la FEBIAC. Au cours de cette période, les problèmes liés au « tout à la voiture » se sont affirmés avec de plus en plus d'acuité. Congestion du réseau routier, pollutions diverses, réchauffement climatique... sont devenus des réalités que plus personne ne peut nier. Alors qu'il avait un rôle capital à jouer en impulsant au sein de l'industrie des stratégies permettant de lutter efficacement contre ces problèmes, M. Moorkens s'est au contraire employé à en diminuer la gravité et à promouvoir des fausses solutions allant à l'encontre des recommandations formulées par les experts du développement durable.

**IEW dénonce le développement sans fin des infrastructures routières ;
la FEBIAC « demande à l'Etat d'investir massivement dans le transport routier »...**

Dans son avis-cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, le CFDD (Conseil Fédéral du Développement Durable) dresse ainsi un constat sans équivoque : « *Congestion du réseau routier, pollution atmosphérique, bruit, changements climatiques, changements affectant la vie économique, stress, accidents, insécurité, destruction irréversible des paysages, pollution des eaux... la liste est longue des effets que notre façon de nous déplacer fait payer à la collectivité* »¹. Concrètement, le système actuel n'est pas viable et c'est pourquoi, comme le souligne le plan fédéral de développement durable 2004-2008 (§ 32601), « *il est nécessaire d'intervenir et de lier des coûts plus élevés à l'utilisation de la voiture, moyen d'exercer son droit à la mobilité présentant des effets externes fort dommageables sur les plans social et environnemental. La maîtrise de la demande de mobilité doit devenir une priorité politique en Belgique.* »

La FEBIAC, pourtant, « *appelle les autorités compétentes à ne pas se voiler la face et à investir massivement dans le transport routier* »². Dans la foulée, la maîtrise de la demande prônée par le CFDD est envoyée aux oubliettes du dirigisme : « *Les citoyens et les entreprises doivent pouvoir décider en toute liberté du moment, du lieu et du moyen de transport utilisé pour leurs déplacements* »³.

**IEW demande des mesures favorisant le transfert modal vers les transports publics ;
la FEBIAC dénonce la contribution de l'Etat au financement du développement
des trains, trams et bus...**

Quant au transfert modal, outil indispensable d'une mobilité durable, l'industrie n'est pas loin d'y voir un problème plutôt qu'une solution : « *Voyager en train, tram et bus est de plus en plus financé par les contribuables et de moins en moins par les usagers dont le nombre s'est d'ailleurs fortement accru. En effet, moins cher est le transport, plus il attire de déplacements - y compris nouveaux ou inutiles - et plus l'offre doit être étendue pour pouvoir suivre la demande. La gratuité mène ainsi à une surenchère de demande et d'offre, une spirale qui tôt ou tard doit aboutir dans un trou financier* »⁴.

¹ Avis-cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, CFDD, 2004, p. 5

² FEBIAC tire ses conclusions de l'étude sur les émissions, Communiqué de presse, 19 janvier 2006

³ Mobilité durable en pratique, FEBIAC, janvier 2002

⁴ La mobilité à travers les accords de coopération des régions, FEBIAC, novembre 2004

Il est pour le moins cocasse de voir la FEBIAC critiquer la croissance de la mobilité en transport en commun alors qu'elle l'appelle de tous ses vœux en matière de transport routier... Il est par contre inquiétant de la voir remettre indirectement en cause la notion de service public, c'est-à-dire d'outil que l'Etat met à disposition des citoyens pour leur assurer la possibilité d'exercer un droit fondamental.

A en croire la FEBIAC, le salut viendra de l'innovation technologique : « *Les problèmes créés par le succès et la démocratisation de la voiture auront en grande partie disparus lorsque le parc des voitures existant aura été remplacé deux fois (\pm en 2020). [...] En 2020, la voiture est plus 'verte' que jamais : la pollution qu'elle occasionnait n'est plus qu'un mauvais souvenir.* »⁵ Difficile à expliquer, lorsque l'on sait que la cible (peu ambitieuse) des 140gCO₂/km que l'industrie automobile s'était engagée à respecter à l'horizon 2008 ne sera pas atteinte. Nous renvoyons à ce sujet au récent et éloquent communiqué de presse de T&E (Fédération européenne pour le Transport et l'Environnement) que vous trouverez dans ce dossier de presse⁶. Difficile à expliquer aussi lorsque l'on sait que les émissions de gaz à effet de serre du secteur continuent leur petit bonhomme de chemin : plus 20% tous les dix ans en Belgique.⁷

**IEW démontre que seuls des mesures contraignantes
débouchent sur une réduction des émissions polluantes ;
la FEBIAC vante l'autorégulation du secteur et les miracles de sa technologie...**

En fait, il semble bien que, pour les constructeurs, il y ait innovation et innovation... D'un côté, les celles qui flattent le client, le caressent dans le sens du poil, de la croissance des performances (augmentation de la cylindrée, de l'accélération, ...) et du superflu vendu comme élément de sécurité. De l'autre côté, celles estimées peu intéressantes, destinées à des mesures de protection de l'environnement, par définition coûteuses (« *Si l'Europe décidait de limiter les émissions moyennes à 120gCO₂/km en 2012, le prix d'une voiture augmenterait d'environ 5000 €* »⁸) et peu facilement vendables. Il est d'ailleurs piquant de noter que, concernant le coût des 120 g/km, la FEBIAC se contredit elle-même en affirmant que : « *La réduction des émissions durant la période 2000-2015 est possible grâce à une orientation vers des voitures plus économiques, avec de plus petits moteurs et roulant au diesel* ».⁹

Mais les voitures « plus économiques, avec de plus petits moteurs », ce n'est ni la tasse de thé ni -surtout- la vache à lait de l'industrie qui préfère défendre un autre type de véhicules : « *De plus en plus d'automobilistes, parmi lesquelles de nombreuses femmes, découvrent les avantages des 4x4 ou véhicules tout-terrain. Il s'agit de véhicules polyvalents qui dégagent un profil dynamique et répondent parfaitement à leurs besoins. Ceci se traduit par une part de marché en constante augmentation. Des critiques s'élèvent cependant dans certains milieux. Ces voitures seraient nuisibles pour l'environnement et dangereuses, tant pour les occupants que pour les autres usagers de la route. L'on n'hésite pas pour cela à brandir des chiffres dépassés et à user de gros mots. Comparer des pommes et des poires reste en fin de compte une occupation populaire*¹⁰. »

⁵ Le rôle de l'automobile au 21^{ème} siècle : exécutive summary

⁶ « Car industry failing on climate pledge », 19 avril 2006, www.transportenvironment.org

⁷ Données disponibles dans un fichier Excel de la FEBIAC

⁸ Regard des constructeurs automobiles sur les biocarburants, FEBIAC, mai 2005

⁹ Les émissions du trafic routier en Belgique 1990 – 2030, FEBIAC, 01/03/2006

¹⁰ Les 4 X 4 : une valeur sûre, FEBIAC, janvier 2005

**IEW voit en la taxe de mise en circulation un élément clé
d'une fiscalité favorisant les véhicules moins polluants ;
la FEBIAC dénonce les « effets odieux » de cette taxe...**

Nous laisserons à notre Chardon l'honneur de finir en beauté avec une autre déclaration valant le détour. Le 11 janvier 2006, Jean-Albert Moorkens déclarait à « La Libre Belgique » : « *Nous avons une attente importante en matière fiscale. C'est la suppression de la taxe de mise en circulation, qui est régionalisée. Celle-ci a un effet odieux car elle constitue un frein à l'achat de nouveaux véhicules et encourage le maintien de véhicules polluants* ».

Il est surtout odieux d'ignorer qu'il existe une relation directe entre taxe de mise en circulation et taux de motorisation et que qui possède un véhicule s'en sert. « Je ne vais tout de même pas laisser ma voiture au garage » est un des principaux arguments opposés aux campagnes incitant au transfert modal. Le discours de M. Moorkens distille également un message dangereux en suggérant qu'un véhicule neuf n'est pas polluant.

Loin d'être odieux, l'outil « taxe de mise en circulation » est au contraire un élément clef pour contrôler les caractéristiques des véhicules mis sur le marché. Il serait ainsi intéressant de moduler cette taxe en fonction des caractéristiques environnementales des véhicules. A cet égard, on pourrait utilement s'inspirer de la démarche novatrice de l'association suisse ATE¹¹ qui édite un « Guide écomobiliste » évaluant les véhicules à la lumière de cinq critères dotés d'un facteur de pondération : émissions de CO₂ (effet de serre) ; bruit ; incidences sur les voies respiratoires ; effets cancérigènes ; atteintes environnementales. Une taxe ainsi modulée aurait sans nul doute pour effet de faire glisser la demande vers des véhicules plus modestes. Ce qui, si le successeur de M. Moorkens continue dans la voie que celui-ci a tracée, ne saurait plaire à la FEBIAC...

¹¹ Association transport et Environnement, www.ate.ch.

Climat : l'industrie automobile ne respecte pas ses engagements

19/04/06, Bruxelles. Les derniers chiffres disponibles le confirment : les constructeurs automobiles ne respectent pas les engagements pris pour combattre les changements climatiques. L'année passée, les « efforts » de l'industrie automobile en matière d'efficacité énergétique se sont traduits par une réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs ne représentant qu'un tiers du taux annuel requis pour concrétiser l'engagement pris en 1998 au niveau européen.

Améliorer l'efficacité énergétique constitue un facteur clef pour combattre les changements climatiques : plus une voiture consomme, plus elle rejète de CO₂ dans l'atmosphère.

En 2005, les émissions moyennes des voitures vendues par les constructeurs européens ont été de 160 g CO₂/km par véhicule, ce qui ne représente qu'une amélioration de 1% par rapport à l'année précédente, selon les chiffres de vente analysés par la fédération européenne pour le Transport et l'Environnement (T&E).

En 1998, l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) a signé un engagement envers la Commission Européenne : réduire les émissions moyennes des véhicules neufs à 140 g CO₂/km à l'horizon 2008. Pour réaliser cet objectif, les constructeurs devraient atteindre un taux annuel d'amélioration de - 4,3 % pour les 3 prochaines années. Or, la meilleure performance annuelle - enregistrée en 2000 - a été de 2,9%.

« La Commission du Président Barroso s'est contentée de s'asseoir et de regarder les constructeurs automobiles investir toute leur technologie dans la fabrication de voitures plus lourdes et plus puissantes, au lieu d'en fabriquer des moins énergivores » comment Jos Dings, Directeur de T&E. *« Le Président Barroso, heureux propriétaire d'une dévoreuse de carburant (Volkswagen Touareg), doit reconnaître qu'un simple engagement volontaire pris par un secteur industriel responsable de 15% des émissions de CO₂ en Europe n'est pas suffisant et échoue d'ailleurs lamentablement. Il est urgent de légiférer si l'on veut accomplir de réels progrès »* estime Dings.

De nouvelles améliorations en matière d'efficacité énergétique ne seraient pas coûteuses et les technologies requises sont largement répandues. Une étude réalisée pour la Commission Européenne en 2005 concluait qu'atteindre l'objectif que s'est fixé la Commission (120 g CO₂/km pour les nouvelles voitures) se traduirait par un coût de 577 €/véhicule en moyenne.

La réalisation de l'objectif européen se traduirait par ailleurs par une facture de carburant réduite de 25%. Aux prix actuels, cela signifierait une économie moyenne de 1.000 €/véhicule après 3 ans d'utilisation.

« Des règles contraignantes pour des véhicules moins énergivores permettent à la fois d'épargner beaucoup d'argent et de préserver le climat. Il est temps que le Président Barroso laisse son dévoreur de carburant au parking et oriente les constructeurs automobiles européens sur la voie de l'efficacité énergétique » conclut Dings.

Contact :

Aat Peterse, Program Manager Clean Car: 02.502.99.09 - aat.peterse@transportenvironment.org

La source des données de ventes et de CO₂ pour 2005 est R.L. Polk Marketing Systems GmbH (Allemagne). Les données ont été analysées pour T&E par IEEP (Institute for European Environmental Policy, Royaume-Uni).