



Exemple de présentation orale

AD5 - Economics

Information pour le participant



REMARQUE IMPORTANTE :

Cet exercice peut être considéré comme un exemple d'étude de cas qui peut être utilisé dans un Centre d'évaluation EPSO. Les problèmes n'ont pas été complètement élaborés mais offrent un aperçu global des types de problèmes que vous pourrez réellement affronter dans un centre d'évaluation.

Copyright EPSO, Office C-80, 1049 Brussel

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted by any means, electronic, mechanical, photocopying or otherwise, without the prior permission of EPSO.

This exercise may only be administered and interpreted by persons trained and authorized by EPSO and only under the conditions stipulated by EPSO.

EPSO - FR-FR - Mock OP - AD5 - EX - 180810 - V01.06

EXERCICE

REMARQUE IMPORTANTE :

Il s'agit d'un document fictif fourni uniquement dans le but de cet exercice. Toutes les références aux états existants, aux organisations internationales, aux entreprises privées, aux services et à leurs représentants, etc. doivent être considérées comme de simples exemples.

Elles ne décrivent aucune situation de ces entités ou personnes.

Nous vous conseillons par conséquent de vous fier uniquement aux informations présentées dans l'exercice et non à votre expertise préalable dans le domaine lorsque vous répondez aux questions.

Au cours de cet exercice, vous endosserez le rôle de membre du Secrétariat de la Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie du Parlement européen. La documentation nécessaire est comprise dans cette brochure. Vous trouverez un certain nombre de courriers électroniques, de lettres et d'autres documents que vous aurez à analyser et à intégrer afin de pouvoir vous charger correctement de la mission qui vous a été confiée. Il s'agit de votre premier jour.

Il est primordial que vous acceptiez la situation simulée telle qu'elle est décrite. Dans la réalité, vous pouvez avoir d'autres sources d'informations et vous pouvez consulter vos collègues. Dans cet exercice, vous devrez vous contenter des informations contenues dans la documentation afférente. Cependant, vous pouvez formuler des hypothèses logiques lorsque les informations sont manquantes ou incomplètes. Vous pouvez modifier l'ordre des documents comme vous le souhaitez et ajouter des remarques ou des notes si nécessaire.

La présentation orale a pour but d'évaluer les compétences suivantes : analyse et résolution d'un problème, communication (communication orale), qualité du travail rendu et des résultats et endurance. Aucune connaissance préalable n'est requise pour effectuer cet exercice ou pour trouver les réponses à ces questions.

On vous a confié la tâche de préparer une proposition de compromis concernant la proposition de la CE sur l'établissement des normes d'émissions pour les véhicules particuliers neufs.

Concrètement, votre tâche consistera à présenter une recommandation relative à la proposition décrite dans cette brochure. Vous devez accorder une attention particulière aux questions suivantes:

- Quel est le point de vue des parties prenantes et les modifications suggérées par celles-ci concernant les principaux éléments de la proposition ?
- Quelles sont les différences entre ces points de vue ?
- Que recommanderiez-vous comme compromis idéal entre ces différents points de vue ?

Vous disposez de 30 minutes pour analyser les informations, prendre note des conclusions les plus importantes et préparer une présentation pour le Rapporteur et votre Chef d'unité (rôles joués par 2 évaluateurs). Après votre préparation, vous aurez 10 minutes pour présenter votre recommandation, puis s'ensuivra une session de questions et de réponses de 10 minutes durant laquelle les évaluateurs vous poseront des questions précises sur votre présentation.

Remarque :

Aujourd'hui, nous sommes le 25 octobre 200X

L'an dernier nous étions en 200X-1 et l'an prochain nous serons en 200X+1

ABREVIATIONS UTILISEES

CONSEIL	Conseil de l'Union européenne
CE	Commission européenne
EGAI	Groupe européen des industriels de l'automobile
PE	Parlement européen
UE	Union européenne
SCEQE	Système communautaire d'échange de quotas d'émission
FET	Fédération de l'environnement et du transport
GES	Gaz à effet de serre
ITRE	Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie
OEM	Équipementier

INFORMATIONS GENERALES

La Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, approuvée au nom de la Communauté européenne par la Décision 200X-14/57/CONSEIL du Conseil du 21 novembre 200X-15, exige que toutes les parties formulent et mettent en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux, détaillant les mesures à prendre pour atténuer le changement climatique. À cet égard, la Commission a proposé en février 200X-1 que l'UE poursuive l'objectif suivant : les pays développés doivent réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 200X+12 (par rapport aux niveaux de 200X-18). L'UE doit s'engager fermement et indépendamment à obtenir une diminution d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 200X+12 (par rapport aux niveaux de 200X-18). Cet objectif a été approuvé par le Conseil et le Parlement européen.


L'une des implications de ces engagements est que tous les États membres doivent réduire significativement les émissions dues aux véhicules particuliers. Les véhicules occupent une grande place dans la vie quotidienne d'un grand nombre d'Européens et l'industrie automobile est une source non négligeable d'emplois et de croissance dans de nombreuses régions de l'UE. L'usage des véhicules a également un impact incontestable sur le changement climatique. L'utilisation des véhicules particuliers représente environ 12 % du total des émissions de dioxyde de carbone de l'UE (CO₂), le principal gaz à effet de serre. Les progrès de la technologie des moteurs de véhicule, notamment en ce qui concerne le rendement énergétique des carburants, ont entraîné une amélioration de ce dernier de 12,4 % entre 200X-13 et 200X-4. L'amélioration du rendement énergétique a toutefois été compensée par la demande accrue de transport de marchandises et une augmentation de la taille des véhicules. Alors que l'ensemble de l'UE a diminué ses émissions de GES d'environ 5 % pendant la période de 200X-13 à 200X-4 et que les émissions ont baissé dans les secteurs autres que le transport, les émissions de CO₂ du transport routier ont connu une hausse de 26 %. Malgré les grandes améliorations apportées à la technologie des moteurs de véhicule – notamment au niveau du rendement énergétique, conduisant ainsi à une réduction des émissions de CO₂ – la demande de transport de marchandises et le nombre de grands véhicules particuliers ont augmenté. Du point de vue de la Communauté, la progression a été trop lente pour atteindre l'objectif fixé à 120 g de CO₂/km pour les émissions moyennes du parc de véhicules neufs.

En décembre 200X-1, la Commission a soumis une proposition établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules particuliers neufs. En prévoyant des règles harmonisées, cette proposition cherche à renforcer la cohésion du marché intérieur des véhicules particuliers en limitant la moyenne autorisée des émissions de CO₂ du parc de véhicules neufs de la Communauté à 130 g de CO₂/km d'ici à 200X+4. En l'absence d'harmonisation, le risque que le marché intérieur soit ébranlé par la prise de mesures unilatérales de la part des États membres dans le but d'améliorer le rendement énergétique des véhicules particuliers et de diminuer les émissions de CO₂ est élevé. La proposition de la Commission fait partie d'une approche intégrée et sera complétée par des mesures qui offriront 10 g de CO₂/km supplémentaires pour pouvoir atteindre l'objectif de la Communauté fixé à 120 g de CO₂/km, comme le définit la Communication CE(200X-1)23.

Le but de ce Règlement est d'inciter l'industrie automobile à investir dans les nouvelles technologies. Ce Règlement promeut activement l'éco-innovation et prend en compte les futurs développements technologiques. Les avantages sont doubles : la concurrence de l'industrie européenne est amplifiée et des emplois hautement qualifiés et de qualité sont créés.



MESSAGE ELECTRONIQUE

De : Jörg Berlitz, Chef d'unité, Secrétariat de l'ITRE, PE
À : (Votre nom), Secrétariat de l'ITRE, PE
Cc:
Date : 25/10/200X
Objet : CE(200X-1) 749 final
Pièces jointes :  Summary_EC_EP_Proposal.pdf

Cher/Chère (Votre nom),

En premier lieu, je tiens à vous souhaiter la bienvenue au sein de notre équipe.

Le 7 décembre 200X-1, la Commission a soumis une Proposition de Règlement du Parlement et du Conseil visant à établir des normes de performance en matière d'émissions dues aux véhicules particuliers neufs. Cette initiative fait partie de l'approche intégrée de la Communauté ayant pour but de réduire les émissions de CO2 des véhicules utilitaires légers.

En mai 200X, Elias Papalia, le Rapporteur, a énoncé les amendements du PE à la proposition de la CE. Il a donné son avis et a exprimé le point de vue du PE en se basant sur un résumé de la proposition préparé par Aaren Sutton, membre du Secrétariat chargé de cette affaire. Après une première lecture de la proposition, celle-ci doit être évaluée par les parties prenantes très intéressées par ce sujet. C'est à cette étape que j'ai de nouveau fait appel à Aaren Sutton pour rassembler tous les apports pertinents des parties prenantes et obtenir un aperçu des différents points de vue sur cette question.

Comme je l'ai mentionné au téléphone vendredi dernier, Aaren Sutton a subi un malheureux accident et sera donc incapable de travailler pendant quelques temps. Elle a déjà résumé la proposition de la CE et du PE et recueilli les différents points de vue des parties prenantes impliquées. Cependant, elle n'a pas encore eu le temps de les récapituler, ni de proposer une solution de compromis pour les principaux sujets de la proposition. J'aimerais que vous repreniez ses responsabilités et que vous présentiez vos recommandations le 27 octobre 200X.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Jörg Berlitz



RESUME DE LA PROPOSITION DE LA CE ET DU PE

OBJET : ETABLIR DES NORMES DE PERFORMANCE EN MATIERE D'EMISSIONS DUES AUX VEHICULES PARTICULIERS NEUFS DANS LE CADRE DE L'APPROCHE DE LA COMMUNAUTE VISANT A REDUIRE LES EMISSIONS DE CO2 DES VEHICULES UTILITAIRES LEGERS

OBJECTIF DE LA PROPOSITION

L'objectif est d'assurer le fonctionnement correct du marché intérieur des véhicules particuliers en fixant des règles harmonisées dans le but de limiter les émissions de CO₂ moyennes pour le parc de véhicules neufs de la Communauté.

APERÇU DES DIFFERENTES POSITIONS SUR LES PRINCIPAUX SUJETS

Objectif et date:

Proposition de la CE : réduire les émissions de CO₂ à 130 g de CO₂/km d'ici à 200X+4 pour le parc moyen de véhicules neufs et obtenir une baisse supplémentaire de 10 g de CO₂ grâce à d'autres améliorations technologiques et au recours accru aux biocarburants.

Proposition du PE : réduire les émissions de CO₂ à 130 g de CO₂/km d'ici à 200X+7 et obtenir une baisse supplémentaire de 10 g de CO₂ grâce à d'autres améliorations technologiques et au recours accru aux biocarburants.

Objectifs d'émissions spécifiques :

Proposition de la CE : maintenir la diversité du marché de l'automobile et sa capacité à répondre aux différents besoins des consommateurs ; les objectifs en matière de CO₂ pour les véhicules particuliers doivent être définis en fonction de l'utilité des véhicules sur une base linéaire. Pour décrire cette utilité, la masse est le paramètre le plus approprié car elle fournit une corrélation satisfaisante avec les émissions présentes et donnerait donc des objectifs plus réalistes et compétitivement neutres. Par ailleurs, des données sur la masse sont déjà disponibles. La Commission propose une pente de 60 % pour la courbe de valeur limite, ce qui signifie que les véhicules plus lourds ont droit à davantage d'émissions que les véhicules plus légers, tout en préservant la moyenne totale du parc de véhicules, car les émissions de CO₂ n'augmentent pas proportionnellement au poids.

Proposition du PE : objectifs d'émissions spécifiques en fonction de la masse du véhicule. Le poids du véhicule (sa masse) est le meilleur paramètre pour les objectifs spécifiques en matière de CO₂. L'utilisation du poids du véhicule comme paramètre entraînera moins de distorsions de concurrence que celui d'autres paramètres tels que l'« empreinte au sol ». Au Japon et en Chine, le poids sert déjà de base à la législation relative au CO₂. La conséquence de l'utilisation du paramètre d'« empreinte au sol » serait que tous les véhicules de la même plateforme¹ se verraient attribuer le même objectif en matière de CO₂, quelles que soient leurs caractéristiques techniques et le poids de leur carrosserie. En outre, le paramètre d'« empreinte au sol » désavantagerait les petits véhicules et les voitures citadines à haute efficacité carbone. Le PE appuie la proposition de la pente de 60 % pour la courbe de valeur limite.

Prime sur les émissions excédentaires (pénalités) :

Proposition de la CE : si un constructeur ne parvient pas à atteindre son objectif, il devra payer une prime sur les émissions excédentaires lors de chaque année civile à compter de 200X+4. Cette prime sera calculée en multipliant le nombre de g de CO₂/km correspondant au dépassement de l'objectif par le constructeur, par le nombre de véhicules neufs immatriculés pendant l'année et par le montant de la pénalité sur les émissions excédentaires de l'année concernée. La pénalité sur les émissions excédentaires sera réglée pour la totalité du parc si le parc moyen excède 130 g de CO₂/km. Ce montant s'élèvera à 20 € en 200X+4, à 23 € en 200X+5, à 60 € en 200X+6 et à 95 € à partir de 200X+7.

Proposition du PE : les amendes proposées par la CE (de 100 € à 475 € par tonne de CO₂) sont bien supérieures à tout prix commercial concevable pour les certificats de CO₂ de l'industrie et des secteurs de l'énergie. Les pénalités ne doivent pas réduire la capacité de l'industrie à innover, mais plutôt l'encourager à mettre des mesures en application et éventuellement en financer de nouvelles afin d'atteindre le but souhaité : diminuer les émissions de carbone. Les pénalités de 10 € à 40 € par gramme de CO₂ proposées par le PE pour tous les véhicules neufs immatriculés dans l'année (correspondant à un prix par tonne de CO₂ allant jusqu'à 200 €) devraient permettre d'atteindre cet objectif.

Phase préliminaire :

Proposition de la CE : pas d'introduction progressive : 100 % du parc doit atteindre l'objectif de 130 g de CO₂/km à compter de 200X+4.

Proposition du PE : l'élaboration de nouveaux modèles et plateformes prendra cinq à huit ans. Il est donc logique d'appliquer les mesures de manière progressive au cours d'une période transitionnelle de plusieurs années et non pour une date précise. Par conséquent, la proposition est la suivante : un quart des véhicules neufs d'un constructeur doit atteindre les objectifs en 200X+4, la moitié en 200X+5 et les trois-quarts en 200X+6. La totalité des véhicules neufs doit atteindre l'objectif de 120 g de CO₂/km d'ici à 200X+7, mesures complémentaires incluses. Cette flexibilité est indispensable pour laisser la marge de manœuvre nécessaire aux constructeurs pour élaborer et proposer des alternatives permettant de respecter les objectifs.

Objectifs à long terme :

Proposition de la CE : pas d'objectifs à long terme.

Proposition du PE : 95 g de CO₂/km d'ici à 200X+12.



MESSAGE ELECTRONIQUE

De : Giuseppe Caligiuri, Conseil
À : Aaren Sutton, Secrétariat de l'ITRE, PE
Cc:
Date : 11/10/200X
Objet : RE : position du Conseil sur CE(200X-1) 749 final

Chère Mlle Sutton,

Je serai absent du bureau de demain au 29 octobre 200X. Je suis désolé, mais je ne pourrai pas organiser de réunion dans les deux prochaines semaines pour vous donner un aperçu complet de la position du Conseil sur la proposition de la Commission. Pour vous fournir quelques informations, voici un aperçu de notre position sur les principaux sujets de la proposition.

- **Introduction progressive** : 60 % du parc doit atteindre 130 g de CO₂/km en 200X+4, 75 % en 200X+5, 85 % en 200X+6 et 100 % à compter de 200X+7.
- **Objectifs à long terme** : révision en 200X+5 pour atteindre un objectif à long terme proche de 95 g de CO₂/km en 200X+12 (+ nouvelles modalités pour la pente, paramètre d'utilité et pénalités).
- **Objectifs d'émissions spécifiques** : nous proposons la même chose que la Commission. Les objectifs doivent se baser sur la masse du véhicule.
- **Pénalités** : pénalités en fonction de l'écart par rapport aux 130 g de CO₂ jusqu'à 200X+7. Pénalité par gramme excédentaire : 25 € pour un écart allant jusqu'à 3 grammes, 40 € pour un écart allant jusqu'à 6 grammes, 80 € pour un écart dépassant 6 grammes. Montant par gramme excédentaire à compter de 200X+7 : 25 € pour un écart allant jusqu'à 3 grammes, 95 € pour un écart dépassant 3 grammes.

J'espère que cela vous fournira certains des renseignements qui vous sont nécessaires pour proposer une solution de compromis. Nous pouvons prévoir une réunion à mon retour de vacances si vous avez d'autres questions.

Salutations,

Giuseppe Caligiuri

----- Réponse de Giuseppe.Caligiuri@consilium.europa.eu- 11/10/200X -----

De : Aaren Sutton, Secrétariat de l'ITRE, PE
À : Giuseppe Caligiuri, Conseil
Cc:
Date : 10/10/200X
Objet : position du Conseil sur CE(200X-1) 749 final

Cher M. Caligiuri,

Je vous contacte au sujet de la proposition de la CE pour un règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'établissement des normes de performance en matière d'émissions dues aux véhicules particuliers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les normes

d'émissions de CO2 des véhicules utilitaires légers.

Suite à la première lecture, je dois à présent recueillir les points de vue des différentes parties prenantes afin de proposer une solution de compromis que je dois présenter le 27 octobre 200X.

Je souhaite organiser une réunion avec vous pour discuter de la position du Conseil sur la proposition de la CE. Seriez-vous d'accord pour me rencontrer avant le 22 octobre 200X ? Cela me donnerait le temps d'intégrer les avis des différentes parties prenantes dans ma proposition.

Salutations,

Aaren Sutton



RAPPORT SUR LA POSITION

L'EGAI PREND POSITION SUR LES QUESTIONS CLES DE LA PROPOSITION DE LA CE RELATIVE A L'ETABLISSEMENT DES NORMES D'EMISSIONS POUR LES VEHI- CULES PARTICULIERS NEUFS ADOPTEE PAR LA COMMISSION LE 7 DECEMBRE 200X-1

INTRODUCTION PROGRESSIVE

L'industrie a besoin d'une introduction progressive de 200X+4 à 200X+7 pour atteindre les objectifs de CO₂ proposés. Si le pourcentage du parc devant être couvert par les mesures doit augmenter progressivement (25/50/75/100 %), la conformité aux objectifs de CO₂ proposés (en moyenne 20 % de réduction sur l'ensemble du parc) nécessitera une redéfinition fondamentale des stratégies produit et des conceptions de véhicule. Un tel changement nécessitera une introduction progressive des différents modèles. La phase d'élaboration d'un véhicule conventionnel dure 5 à 7 ans, de la définition du concept au lancement de la production, et le cycle de production habituel dure 6 à 7 ans. Parmi les véhicules neufs vendus en 200X+4, près de 2/3 sont déjà en phase d'exécution ou de production (aucune modification importante n'est possible) et environ 1/3 est déjà en phase de conception (seule des modifications limitées sont possibles).

L'EGAI demande une introduction progressive de 200X+4 à 200X+7, pour une proportion croissante de véhicules couverts en glissement annuel.

NIVEAU DU PAIEMENT DE LA COMPENSATION

L'objectif du constructeur est de se conformer au règlement et de ne pas payer de compensation. Si les paiements de la compensation (Compensation des émissions excédentaires) font partie de la législation, l'EGAI demande un traitement équitable de l'industrie automobile en comparaison avec d'autres secteurs. Les niveaux des Primes sur les émissions excédentaires proposés par la Commission (jusqu'à 95 €/g en 200X+7) ne sont pas du tout alignés sur les paiements de compensation et les coûts d'abattement du CO₂ des autres secteurs/politiques de l'UE et au niveau international.

- En supposant qu'un véhicule effectue 200 000 km durant son cycle de vie → 1 g de CO₂/km correspond à 200 kg (0,2 tonne) de CO₂ durant le cycle de vie → 95 € par g et par véhicule égale 475 €/tonne de CO₂
- Exemple illustrant la charge financière conséquente pour les constructeurs automobiles (pour une distance de 1 g jusqu'à l'objectif) :
 - Entreprise Y : 95 € x 1 g x 3 millions de ventes de véhicules = 285 millions d'euros.
 -

Aujourd'hui, le prix du certificat CO₂ est inférieur à 1 €/tonne dans le SCEQE avec une compensation d'un montant de 100 €/tonne. Par ailleurs, dans le projet de directive sur les marchés publics écologiques, la Commission européenne estime les coûts externes pour le cycle de vie du CO₂ à 20 €/tonne. Si tel est le cas, les Primes sur les émissions excédentaires doivent servir à financer d'autres recherches (ex. : moteurs thermiques propres à rendement énergétique, systèmes de sécurité intégrés) et des technologies novatrices (ex. : piles à combustible et hydrogène, développement d'hybrides rechargeables, biocarburants de seconde génération).

L'EGAI demande un traitement équitable de l'industrie automobile par rapport aux autres secteurs si les paiements de la compensation font partie de la législation.

OBJECTIF

Le Comité de l'EGAI, composé des PDG de ses treize membres, a répété que l'objectif fixé à 130 g de CO₂/km n'était pas faisable avant 200X+4 au moyen de la technologie seule, comme l'a proposé la Commission européenne. De plus, l'industrie automobile a besoin d'un délai d'exécution adapté avant un cadre législatif en raison de la longue durée d'élaboration et de fabrication. Les constructeurs européens jouent dans un environnement féroce concurrentiel et leur capacité d'investissement et d'innovation ne doit pas être paralysée. La première date faisable de mise en application des nouvelles exigences légales est l'année 200X+7. Les membres de l'EGAI appliqueront progressivement la technologie de réduction du CO₂ (témoins de changement de vitesse, dispositifs de surveillance de la pression des pneus, climatisation efficace et pièces détachées légères) afin d'assurer une baisse cohérente des émissions de carbone dans la décennie à venir.

L'EGAI demande pour objectif l'année 200X+7.

LE POIDS COMME PARAMETRE

Dans le cadre d'une politique future, les véhicules doivent rester accessibles aux consommateurs afin de garantir le renouvellement du parc. L'effet d'une législation potentielle doit être neutre en ce qui concerne la concurrence entre constructeurs. La réduction des émissions de CO₂ des véhicules doit être liée à la différenciation au sein de la gamme de produits des constructeurs de l'UE, le poids étant le paramètre le plus approprié. Les constructeurs doivent pouvoir mesurer la moyenne des performances de leur parc en matière de CO₂. Le poids est le paramètre le plus adapté pour les raisons suivantes : on le contrôle facilement ; il est déjà utilisé au Japon et en Chine où il n'a pas entraîné d'augmentation de la masse depuis l'introduction d'une législation basée sur la masse ; il limite les (dés)avantages de certains types de véhicules et équipementiers et démontre une meilleure corrélation aux émissions de CO₂ par rapport aux autres paramètres.


Voici d'autres aspects en faveur du paramètre du poids :

- Le poids ne pénalise pas l'installation d'équipements de sécurité :
 - Un système basé sur l'empreinte au sol attribuerait le même objectif de CO₂ à un véhicule, qu'il soit doté d'équipements de sécurité ou non → l'empreinte au sol pénalise l'installation des équipements de sécurité.
- Le poids ne restreint pas la liberté de conception des véhicules :
 - Le marché requiert un large éventail de conceptions de véhicule concernant l'empreinte au sol, en relation avec la zone d'ombre qui sert d'indicateur de l'utilisation du véhicule (capacité de transport des personnes et des marchandises) et une mesure de l'espace occupé par un véhicule dans le trafic.
 - Un système basé sur l'empreinte au sol diminuerait la liberté de conception des véhicules et la grande diversité des gammes de produits.
- L'avant des véhicules à traction avant a tendance à être plus long que celui des véhicules à traction arrière :
 - L'empattement est donc plus court.
 - Un système basé sur l'empreinte au sol pénaliserait les véhicules à traction avant.

L'EGAI demande l'utilisation d'un système basé sur le poids.



MESSAGE ELECTRONIQUE

De : Gérard Mannion, FET
À : Aaren Sutton, Secrétariat de l'ITRE, PE
Cc:
Date : 3/10/200X
Objet : RE : Position CE(200X-1) 749 final
Pièces jointes :  Normes basées sur le poids

Chère Mlle Sutton,

Merci pour cette présentation générale. J'aurais juste un commentaire concernant les objectifs et l'agenda à aborder :

- La Commission a fait passer l'objectif de longue date de 120 g/km, à 130 g/km pour 200X+4. Le chiffre de 120 g/km était le premier à être proposé en 200X-13, au départ avec comme échéance l'année 200X-3. Les 130 g/km pour 200X+4 représentent déjà un report de sept ans et un abattement de la norme de 10 g/km, avec pour conséquence un délai extraordinaire de 17 ans. C'est la raison de notre communication visant à atteindre l'objectif des 120 g de CO₂/km par des mesures concernant les véhicules uniquement en 200X+4.

Nous sommes effectivement parvenus à un accord sur les paramètres utilisés pour fixer les objectifs spécifiques en matière d'émissions. Nous sommes arrivés à cette position dans l'intérêt de l'environnement et des constructeurs. Notre avis est le suivant :

Paramètre et courbe de valeur limite

- **Pas de normes de CO₂ basées sur le poids**

Ce genre de normes pénalise les constructeurs de véhicules plus légers. Ces derniers constituent le meilleur moyen de réduire la consommation de CO₂ et de carburant. Ce type de normes rendra le règlement plus coûteux, moins efficace – ou les deux – et ne sera pas bénéfique en termes de sécurité. La raison pour laquelle la diminution du poids est si importante pour le rendement énergétique relève de la physique : plus la masse d'un objet est importante, plus la quantité d'énergie nécessaire pour le mettre en mouvement est importante. En conception de véhicule, les véhicules plus légers utilisent moins d'énergie pour accélérer, pour surmonter la friction entre le pneu et la surface de la route et enfin pour grimper les côtes.

Avec le système proposé, la réduction du poids – l'une des plus importantes méthodes de diminution du CO₂ – est sévèrement pénalisée. Un système basé sur le poids réduit le nombre d'options de conformité ouvertes aux constructeurs automobiles et engendre donc un principe moins efficace et/ou plus coûteux.

J'ai joint un document pour expliquer notre point de vue.

- **Normes basées sur l'empreinte au sol**

Il est préférable de baser les normes de CO₂ sur l'« empreinte au sol » du véhicule (l'écartement multiplié par l'empattement). Les normes basées sur l'empreinte au sol laissent plus d'options ouvertes pour réduire le CO₂ et ne pénalisent pas la réduction de poids en tant qu'option de conformité.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Gerard Mannion

----- Réponse de Gerard.Mannion@FET.com - 03/10/200X -----

De : Aaren Sutton, Secrétariat de l'ITRE, PE
À : Gérard Mannion, FET
Cc:
Date : 2 octobre 200X
Objet : Position CE(200X-1) 749 final

Cher M. Mannion,

Suite à la réunion du 24 septembre 200X concernant la position du FET sur la proposition de la CE, j'ai répertorié les défauts que vous avez cités.

Voici les principaux défauts dont nous avons discuté :

Objectifs et agenda :

120 g de CO₂/km par des mesures concernant les véhicules uniquement en 200X+4

L'objectif doit être atteint grâce à des mesures concernant les véhicules uniquement.

- **80 g de CO₂/km d'ici à 200X+12, 60 g de CO₂/km d'ici à 200X+17**

Il est crucial de définir aujourd'hui des limites plus lointaines pour les véhicules neufs vendus en UE afin d'atteindre les réductions de gaz à effet de serre nécessaires et de donner à l'industrie une certitude pour l'avenir. Les émissions moyennes du parc de 80 g de CO₂/km pour 200X+12 et de 60 g de CO₂/km pour 200X+17 sont nécessaires.

Pénalités :

- Les constructeurs ne parvenant pas à satisfaire à la norme devront s'acquitter d'une pénalité qui soit suffisamment élevée pour les inciter à la conformité plutôt qu'au paiement. Une pénalité d'environ 150 € par g de CO₂/km « excédentaire » par véhicule y veillera. L'application complète des pénalités doit être en vigueur dès 200X+4. Reporter les pénalités signifie reporter les objectifs.

Vous avez mentionné au cours de notre réunion que les membres de votre fédération devaient encore discuter du paramètre des normes d'émissions spécifiques le 30 septembre 200X. Êtes-vous parvenus à un accord à ce sujet ?

Salutations,

Aaren Sutton

LES NORMES BASEES SUR LE POIDS PENALISENT LA REDUCTION DU POIDS

Avec le système basé sur le poids proposé par la Commission, les constructeurs automobiles produisant des véhicules plus légers seront pénalisés par la norme plus stricte en matière de CO₂. Cela crée un problème très grave.

Le tableau suivant illustre le résultat d'un véhicule diminuant son poids de 100 kg conformément au système basé sur le poids proposé par la Commission.

	Poids (kg)	Objectif de CO ₂ pour 200X+4 conformément à la proposition de la CE (g/km)	Émissions réelles de CO ₂ (g/km)	Réduction des émissions effectuée (g/km)	Réduction de CO ₂ nécessaire pour atteindre l'objectif (g/km)
VW Golf 200X-1	1 376	134	139	/	5
VW Golf (100 kg plus légère)	1 276	129	131	8	2

Le tableau donne l'exemple d'une VW Golf, une voiture familiale typique pesant 1 376 kg. Celle-ci devrait réduire ses émissions de CO₂ de 5 g/km pour atteindre son objectif de 134 g/km d'ici à 200X+4 conformément au système basé sur le poids proposé par la Commission. Baisser le poids de la voiture de 100 kg la ferait passer de 139 à 131 g et donc dépasser de 3 g l'objectif original, mais bizarrement, cette même réduction de poids entraînerait une pénalité sous forme d'objectif plus strict en matière de CO₂. Même après avoir réduit ses émissions de CO₂ au-delà de la quantité requise, la Golf devrait encore limiter ses émissions de 2 g supplémentaires.