

ENVIRONNEMENT

Transport routier et pollution atmosphérique: une réglementation inadaptée

Le règlement du 19 décembre 2007, qui vise à réduire les émissions de CO₂ des véhicules, reste malheureusement limité à l'Europe et au marché des voitures particulières neuves. PAR DIDIER GAZAGNE, AVOCAT, DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT INDUSTRIE & UTILITIES, ENVIRONNEMENT, ALAIN BENSOUSSAN-AVOCATS

L'ENJEU

> Réduire en Europe les émissions de CO₂ des véhicules des particuliers pour lutter contre le changement climatique.

LA MISE EN ŒUVRE

> Etablir un seuil moyen d'émission de CO₂ à 130 grammes par kilomètre.



Gael Kerbaol

■ Aujourd'hui, les pays industrialisés sont responsables

d'un peu plus de la moitié des millions de tonnes métriques de CO₂ rejeté. Les secteurs responsables des émissions de CO₂ sont le secteur énergétique, notamment la production d'électricité (39%), suivi par le secteur des transports (27%), l'industrie (15%) et les ménages. Si les moyens de transport utilisant des hydrocarbures (voitures, camions, avions, fret, navires) forment une source d'émission de CO₂, le transport routier est à l'origine de 20% des émissions de CO₂ de l'UE, dont environ 12% sont imputables aux voitures, soit 80% des émissions de CO₂ qui ont pour origine d'autres sources que le secteur du transport. En France, en 2004, les transports routiers sont responsables de 24% des émissions de CO₂ contre 2% pour les autres modes de transport. Toutefois, quelles que soient les sources, les transports routiers ne représentent qu'un quart des émissions totales de dioxyde de carbone.

Malgré les engagements pris par les constructeurs automobiles européens, japonais et coréens, la Commission a proposé, le 19 décembre 2007, un règlement visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers. Il a pour objet de ramener le seuil d'émission de CO₂ du parc de voitures neuves vendues en Europe à 130 grammes par kilomètre en moyenne d'ici à 2012, contre 160 aujourd'hui. On peut toutefois se demander si la proposition de règlement, en cours de préparation, est opportune et adéquate pour réduire les émissions de CO₂. Rappelons qu'elle entend réduire celles des véhicules particuliers (catégorie M1), s'appliquant aux seules voitures neuves, vendues et immatriculées en Europe. En sont ainsi exclus les véhicules utilitaires légers, les autobus et les poids

lourds, alors que la réglementation applicable aux poids lourds est aujourd'hui quasi inexistante. La proposition se concentre donc sur un secteur qui contribue à 25% des émissions totales de CO₂ et se cristallise sur les véhicules particuliers, sans prendre en considération les autres types de véhicules.

Par ailleurs, le système prescrit un seuil moyen d'émissions par constructeur de 130 g/km à atteindre en améliorant la technologie des moteurs. Des sanctions pécuniaires sont prévues en cas de dépassement du seuil pour inciter les constructeurs à respecter le niveau escompté. Or, ce dispositif pénalise les constructeurs européens au bénéfice des constructeurs hors de l'UE qui pourraient axer leur stratégie de développement sur des marchés autres que le marché européen. La proposition nous paraît donc, en l'état, inadéquate face à un marché automobile très concurrentiel. Limitée aux véhicules vendus en Europe, elle pourrait engendrer des disparités entre les constructeurs européens et non européens, qui subiront les mêmes contraintes que leurs homologues européens, uniquement pour les véhicules vendus en Europe. Ils resteront ainsi libres de produire des véhicules non soumis à la réglementation européenne pour d'autres marchés. La proposition de règlement, qui limite l'émission de CO₂ seulement en Europe et sur le marché des voitures particulières neuves, n'est pas neutre du point de vue de la concurrence et pourrait avoir pour effet d'augmenter le prix de vente des véhicules concernés.

Limiter la réglementation aux véhicules légers n'est pas le seul moyen pour diminuer la production globale de gaz à effet de serre. La fixation d'objectifs de réduction pour les autres sources de production de dioxyde de carbone est nécessaire, d'autant que les autres sources ne sont pas soumises à des effets de réduction équivalents. ▀

Jurisprudence

DÉLÉGATION DE POUVOIR

Une délégation de pouvoir n'est pas nécessaire pour répondre à un liquidateur qui fait état d'une difficulté sur une créance produite par la société dans une faillite.

(Cass. Com, 16.9.2008, N° 853, Gauthier et a. c/ BNP Paribas et a.)

DEVOIR DE CONSEIL

Le devoir de conseil n'impose pas à un vendeur de matériel de fournir des machines qui résistent aux détériorations des clients indelicats.

(Cass. Com, 16.9.2008, N° 849, Lynpar c/ Covemat).

PROCÉDURE DISCIPLINAIRE

Le licenciement est sans cause réelle et sérieuse si l'organe disciplinaire prévu par la convention collective n'a pas rendu son avis au terme d'une procédure régulière.

(Cass. Soc, 16.9.2008, N° 1479, CRCAMG c/ Léogane).

SYNDICAT REPRÉSENTATIF

Un syndicat non affilié à une centrale représentative a le droit de prouver sa représentativité dans l'entreprise pour y exercer les mêmes prérogatives que les autres.

(Cass. Soc, 16.9.2008, N° 1476, SICT c/ caisse de retraite Elf Aquitaine et a.)

FAUTE GRAVE

Il y a faute grave lorsqu'un salarié sanctionné d'un avertissement réitère l'acte interdit.

(Cass. Soc, 16.9.2008, N° 1473, Frans Bonhomme c/ Balidian).