Des pick-up Dodge Ram, dans un concessionnaire du Colorado. Ce modèle est également vendu en France. PHOTOS DAVID ZALUBOWSKI. AP

PICK-UP
Des combines bien huilées pour polluer sans payer

ENQUÊTE

Les vendeurs de ces véhicules lourds et polluants qui devraient être soumis à un malus écologique parviennent à l'esquiver, causant des pertes monumentales pour les caisses de l'Etat.

Par
ANAÏS MORAN

Il fallait d'abord les voir, ces pick-up. Avec leur carrosserie d'éléphant, leurs jantes XXL, leur toit dressé 2 mètres au-dessus du sol, leur benne arrière ventripotente. Quoi de mieux pour se rincer l'œil que de visiter le parc automobile du concessionnaire American Car City, une institution française au royaume des ogres chromés. Sur son site installé au bord de l'autoroute A6, au Coudray-Montceaux dans l'Essonne, les pick-up sont exposés par dizaines. Des jaune fluo, des bleu saphir, des gris métallisé. Les prix affichés s'envolent jusqu'à 180 000 euros.

Ensuite, il a fallu comprendre. Pourquoi ces véhicules lourds et polluants, soumis au malus écologique depuis 2019, sont présentés par American Car City comme pouvant *«bénéficier d'une exonération»* de ladite écotaxe ? Sur Internet, le concessionnaire va droit au but. Les *«points forts»* des GMC Sierra, Dodge Ram ou autres Jeep Gladiator ? *«Modèles exceptés de malus écologique.»* La direction de l'entreprise a été sollicitée. *«Le message est transmis, les patrons reviendront vers vous s'ils le souhaitent»*, répondra la dame de l'accueil. Puis plus rien.

Des pick-up thermiques sous les radars de la fiscalité écologique. La situation semble ubuesque. Pourtant, derrière ce business de véhicules démesurés se cache en réalité un incroyable laisser-faire du gouvernement depuis cinq ans. Avec des pertes monumentales pour les caisses de l'Etat et des conséquences désastreuses pour l'environnement. Pendant ce temps, les vendeurs de pick-up, eux, se portent à merveille. *«[Ça peut] vraiment devenir votre voiture de tous les jours, parce qu'il y a, en plus, de superbes abattements fiscaux»*, arguait déjà voilà deux ans un spécialiste de ces véhicules, Jérémy Deray, dans une vidéo sur YouTube.

«ON A LA POSSIBILITÉ DE TUER L'ÉCOTAXE»

Sur le papier, ces engins sont soumis à la taxe sur les émissions de CO_2 depuis 2019 (une seconde «taxe au poids» a été introduite en 2022), payée au moment de l'obtention de la carte grise. Seuls ceux détenus par des professionnels de la montagne bénéficient d'une exemption. De nombreux modèles culminent à 50 000 euros de taxe. *«Cette somme paraît astronomique mais les pick-up émettent jusqu'à 2,5 fois plus de CO_2 qu'une voiture "classique"*, explique Mathieu Chassignet, ingénieur spécialisé dans les mobilités durables. *Les pick-up sont lourds, volumineux, donc ils émettent aussi beaucoup de particules polluantes liées au freinage et à l'abrasion des pneus sur la chaussée.»*

Le système de contournement de ce malus écologique est une véritable machinerie. D'abord, il y a ces constructeurs – principalement de marque américaine ou japonaise – qui parviennent à enregistrer certains de leurs modèles ●●● phares comme «camions» lors du certificat de conformité européen. Ces derniers ne sont pas concernés par l'écotaxe française, qui ne vise actuellement que les carrosseries homologuées «camions pick-up».

Et puis, surtout, il y a cette combine rocambolesque sur le nombre de sièges. La réglementation en vigueur ne prévoyant un malus écologique que pour les pick-up *«comportant au moins cinq places assises»*, cela fait cinq ans que les vendeurs se débrouillent pour proposer des véhicules de quatre places. La manœuvre est d'une simplicité déconcertante : il suffit de couper la ceinture de la place centrale arrière, de retirer son ancrage, d'apposer sur le siège une étiquette «ceci n'est pas une place assise en circulation», et le tour est joué. *«Tous les pick-up, on les fout en quatre places. On a la possibilité de tuer l'écotaxe donc on le fait. Les gens ne veulent pas la payer et on les comprend»*, confesse un professionnel du sud de la France. *«On s'occupe des petites transformations en amont,* renchérit un vendeur de la côte Atlantique. *On la fait valider en quatre places auprès des services d'homologation, et banco.»*

Des données sur l'ampleur du subterfuge viennent d'être rendues publiques, en catimini, dans un tableau englouti parmi les 535 pages d'évaluations préalables au projet de loi de finances pour 2024. Les chiffres donnent le tournis. En 2022, seulement 2 % des véhicules *«revêtant les caractéristiques d'un pick-up»* auraient été concernés par le malus. La problématique de l'étiquette européenne «camion»

Délivré à 767571 le 11/29/2023, 6:43:32 AM

joue un rôle majeur. La stratégie du siège arrière également : le système d'immatriculation des véhicules (SIV) a consigné en 2022 sept fois plus de pick-up équipés de quatre places que de cinq places.

D'après les éléments communiqués par le gouvernement, 5 366 pick-up neufs sont passés entre les mailles de l'écotaxe en 2022. Le ministère de la Transition écologique n'a pas souhaité transmettre d'informations sur leur impact environnemental. De son côté, le ministère de l'Economie n'a pas répondu sur le manque à gagner budgétaire ni pour 2022 ni pour l'entièreté de la période malus 2019-2023, durant laquelle les pertes pour les finances publiques se comptent en centaines de millions d'euros.

Plusieurs spécialistes jugent que cet état des lieux élaboré à partir du nombre total de pick-up immatriculés en 2022 se fonde sur une estimation erronée. L'ONG Transport & Environment France a analysé les données du système d'immatriculation des véhicules, auxquelles elle affirme avoir accès. *«On tombe sur environ 14000 pick-up immatriculés comme utilitaires cette année-là, alors que le projet de loi parle d'environ 5550 cas,* déclare Léo Larivière, responsable transition automobile de l'association. *A minima, les écarts de chiffres révèlent un problème de quantification du nombre de pick-up qui sont mis en circulation sur nos routes. L'ampleur du phénomène de contournement du malus écologique pourrait être sous-évaluée par les pouvoirs publics.»* Pour cette même année 2022, le syndicat Comité des constructeurs français d'automobiles évoque plus de 11 000 immatriculations de pick-up. Questionné sur cette importante divergence, le ministère de l'Intérieur, dont dépendent le SIV et l'Agence nationale des titres sécurisés sur le système d'immatriculation des véhicules, n'a pas donné suite.

«PERSONNE N'A JAMAIS ÉTÉ DUPE»

Dès 2019, des alertes ont été adressées à l'exécutif sur le sujet des pick-up quatre places. Avertissements de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), l'administration centrale du ministère la Transition écologique. Ou d'agents des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), ces fonctionnaires chargés des homologations des automobiles. *«On a tout de suite su que le malus appliqué aux pick-up serait déficient, que les concessionnaires trouveraient la parade avec le passage en quatre places,* déroule un inspecteur rattaché à une Dreal. *On a fait remonter nos inquiétudes jusqu'au ministère de la Transition écologique, mais ça n'a rien donné.»*

Dans un mail daté du 29 mars 2019, la DGEC tente de rassurer des agents des Dreal. *«Il n'est pas possible de refuser de diminuer le nombre de places assises, mais il est conseillé de temporiser, sans bloquer, dans l'attente d'une éventuelle évolution [législative],* écrit la responsable du bureau réglementation des véhicules. *La sous-direction a proposé un amendement à la loi [afin d'étendre le dispositif aux pick-up] de plus de trois places assises.»* Mais cette demande de rectification législative n'a jamais abouti.

Les avertissements issus du terrain, en revanche, se sont accumulés. *«Les propriétaires de pick-up me questionnent sur la possibilité de supprimer une place. Bien évidemment, j'ai compris que l'utilité était de contourner le malus écologique. J'attends l'amendement à la loi qui fera descendre la limite à trois places avec impatience»,* écrit un inspecteur d'une Dreal à ses supérieurs, en 2020. *«Cela fait quelques années, et particulièrement depuis un an, que nous faisons remonter à notre ministère le non-sens écologique de ce type de transformations, l'absence de plus-value technique [...], les possibilités de fraude que cela ouvre»,* résume un responsable de Dreal dans un mail à ses collègues en décembre 2022. *«Merci pour ton alerte,* répond un chef de pôle à l'un de ses agents en juin. *Nous sommes bien au courant de ce problème et nous remontons depuis au moins deux ans désormais cette problématique au niveau du ministère afin que la loi de finances puisse être modifiée.»*

Laurent (1), agent chargé de l'homologation des automobiles depuis une dizaine d'années, se souvient des premières demandes *«atypiques»* de modification de pick-up. *«Personne n'a jamais été dupe au sein des Dreal. Mais on a bien été obligé d'appliquer le règlement. On nous rassurait en nous disant : "Ne vous inquiétez pas, la législation va bientôt changer", et puis les années sont passées...»* Rien que dans son département, 2023 va s'achever avec une centaine d'engins transformés. *«On participe, malgré nous, à l'implantation de véhicules très mauvais pour la planète. A une forme d'optimisation fiscale au détriment de la transition écologique,* se désole-t-il. *C'est un comble et une situation éprouvante pour des personnes qui bossent au service du ministère de la Transition écologique.»*

«UNE NICHE FISCALE TRÈS RENTABLE»

En juin, Dominique Rumeau, secrétaire national du syndicat Solidaires à l'industrie et au développement durable, a écrit à la Direction générale de l'énergie et du climat pour enfoncer le clou sur ces flagrants abus. *«Les Dreal, la DGEC, le ministère de la Transition écologique et le ministère de l'Economie sont à l'origine d'une niche fiscale très rentable pour les acquéreurs de véhicules parmi les plus polluants.» «La pratique est administrativement légale mais environnementalement très condamnable»,* nous répète-t-il. Ni la DGEC ni son ministère de tutelle n'ont répondu à nos demandes d'entretien.

Le projet de loi finances pour 2024, examiné au Sénat depuis jeudi, entend s'attaquer à ce problème. *«En prenant en compte une définition extensive du véhicule "pick-up" à partir de quatre places assises et en ajoutant les véhicules [...] de carrosserie européenne [camion], il serait possible de mettre fin aux pratiques d'évitement»,* indique un rapport préparatoire. *«La vérité, c'est qu'on n'a pas touché beaucoup de pick-up jusqu'ici,* reconnaît le député Renaissance Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable à l'Assemblée nationale. *Cinq ans pour rectifier le tir, c'est un peu long.»*

Jusqu'où le gouvernement est-il prêt à aller pour corriger son malus écologique, ses propres manquements législatifs et mettre fin aux dérives qui en résultent ? Les intentions formulées dans le projet de loi finances devraient se traduire par voie de décret. Mais déjà, certains vendeurs de pick-up narguent les autorités. *«On s'adaptera aux nouvelles règles du jeu. S'ils nous disent que l'écotaxe s'applique aux pick-up quatre places, on passera à trois»,* soutient un importateur installé dans les Landes. Un vendeur du bassin méditerranéen, lui, ose même : *«Réduire les véhicules à trois places, c'est pousser les gens à utiliser deux voitures au lieu d'une, c'est une aberration écologique.»*

(1) Le prénom a été modifié.

Délivré à 767571 le 11/29/2023, 6:43:32 AM