

MISE À JOUR QUESTIONS UE

AVRIL 2020



Opportunités de dialogue

La Commission européenne lance une recherche sur les Systèmes de transport intelligents

Plus tôt cette année, la Commission européenne a mandaté un bureau-conseil en vue de mener une recherche dans le cadre du programme d'action de la directive STI 2010/40/UE. La FIVA a réagi au questionnaire ultérieur afin de veiller à ce que les travaux reconnaissent les inquiétudes de la FIVA à propos de l'évolution et de l'utilisation accrue des STI. La FIVA a expliqué la définition d'un véhicule historique et souligné qu'elle souhaite garantir qu'à l'avenir les propriétaires de véhicules historiques seront toujours en mesure d'utiliser leurs véhicules sur la voie publique en toute sécurité, même au cas où la connectivité entre véhicules et avec l'infrastructure deviendrait monnaie courante à des fins de sécurité routière et de gestion du trafic. La FIVA a fait part de l'inquiétude supplémentaire selon laquelle si les STI sont utilisés à des fins de péage/tarifification routière, certains véhicules historiques risquent d'être incompatibles avec les STI utilisés. La FIVA a également souligné les considérants de la directive, prévoyant spécifiquement une disposition pour les véhicules historiques dans le contexte du développement des STI, stipulant que : « *Les véhicules qui sont utilisés principalement pour leur intérêt historique et qui ont été immatriculés à l'origine et/ou réceptionnés et/ou mis en service avant l'entrée en vigueur de la présente directive et de ses mesures d'exécution ne devraient pas être concernés par les règles et procédures énoncées par la présente directive.* »

La Commission européenne mène une recherche sur le post-équipement de STI sur une éventuelle base volontaire et obligatoire

La Commission européenne a publié en avril une étude menée en son nom par des consultants externes sur la « Faisabilité, les coûts et les avantages du post-équipement d'une aide à la conduite en vue d'améliorer la sécurité routière ». L'étude envisage la possibilité d'équiper les véhicules de STI a posteriori, tant sur une base volontaire qu'obligatoire. La recherche était justifiée par le fait, qu'alors que le taux de mortalité des accidents de la route poursuit sa baisse, le rythme de cette baisse se ralentit et est aujourd'hui trop lent pour réaliser les objectifs de sécurité routière de l'UE (à savoir, réduire la mortalité routière à quasi zéro à l'horizon 2050, avec un objectif intermédiaire pour 2011-2030 visant à réduire les décès de 50%). C'est pourquoi, la Commission doit identifier des moyens pour redresser la situation.

Les principaux points de l'étude, étant d'intérêt pour la FIVA, sont les suivants :

- Le post-équipement volontaire ou obligatoire de STI serait uniquement possible pour les STI avec avertisseurs. En effet, les systèmes de post-équipement qui fonctionnent sur la base du freinage ou de la signalisation sont impossibles, car les constructeurs automobiles refusent d'autoriser l'accès aux actionneurs du véhicule pour des raisons de données ou de responsabilité. Dès lors, les seuls STI à prendre en considération pour le post-équipement sont : l'alerte de collision avant (voitures, piétons, cyclistes), l'avertissement de sortie de voie, le limiteur de vitesse, l'avertissement de distraction du conducteur, la détection de marche arrière, le contrôle de la pression des pneus, la détection et l'avertissement de présence de piétons et de cyclistes à l'avant et sur les côtés, ainsi que le système d'appel d'urgence « eCall ».
- L'étude n'a envisagé que les véhicules de 0 à 19 ans d'âge et n'a pas inclus les véhicules de 14 à 19 ans d'âge dans les calculs de rentabilité, car selon les consultants, il est peu probable que les propriétaires de véhicules plus anciens procèdent au post-équipement – et que si le post-équipement de systèmes était rendu obligatoire, les propriétaires achèteraient un nouveau véhicule plutôt que de procéder au post-équipement (pour des raisons de coûts).
- La plupart des personnes consultées étaient d'avis que les mesures obligatoires ne seraient pas bien accueillies par le public.
- L'étude n'a identifié qu'une analyse de rentabilité positive pour le post-équipement tant volontaire qu'obligatoire de STI, à savoir pour la détection des usagers faibles de la route et l'avertissement à l'avant et sur les côtés pour les bus et les autocars de plus de 8 passagers (véhicules de catégories M2 et M3), ainsi qu'une analyse de rentabilité positive pour le post-équipement obligatoire de limiteurs de vitesse pour les véhicules M2 et M3. Le point de vue des consultants est que ces véhicules présentent la seule analyse de rentabilité positive, car leur flotte est plus petite et parce qu'ils sont disproportionnellement impliqués dans des accidents par rapport à d'autres classes de véhicules.

La FIVA n'était pas invitée à participer – probablement parce que l'étude ne prenait en considération que les véhicules de 0 à 19 ans d'âge. Cependant, les conséquences d'un post-équipement de STI éventuellement obligatoire pour les véhicules *historiques* – à savoir les éventuels problèmes techniques et ceux liés à l'authenticité – font que la FIVA ne manquera pas de faire connaître ses points de vue à l'auteur de l'étude.

INFORMATION

T&E affirme que les véhicules électriques sont moins intensifs en carbone que les véhicules à essence ou diesel

L'organisation de défense de l'environnement Transport & Environment a développé un nouvel outil permettant de mesurer les émissions de CO₂ des véhicules. Cet outil combine les informations relatives aux mix électriques des États-membres de l'UE avec celles des émissions liées à la construction automobile et à la fabrication de batteries. T&E affirme que les voitures électriques émettent trois fois moins de CO₂ tout au long de leur cycle de vie que les voitures à essence ou diesel – même en Pologne, où le charbon est largement utilisé pour la production d'électricité. Le groupe note également que l'intensité des émissions de voitures électriques continuera de diminuer tout au long de leurs cycles de vie, car le charbon est remplacé par des sources renouvelables et qu'un véhicule électrique moyen sera quatre fois plus propre que ses équivalents conventionnels en 2030. Les batteries représentent toujours une part substantielle de l'empreinte carbone des voitures électriques, mais l'intensité carbone de leur fabrication diminue grâce à une augmentation de la production à échelle industrielle.

Ventes de voitures électriques

Une analyse réalisée par le Conseil international du transport écologique (ICCT) a montré que le nombre d'immatriculations de voitures neuves a chuté de 53% en mars 2020 par rapport à 2019, et de 27% depuis le début de l'année, mais que les ventes de voitures électriques continuaient d'augmenter. La croissance des ventes a été aidée par une combinaison d'incitants fiscaux sur les marchés importants, tels qu'en Allemagne, où la part des véhicules électriques est passée de 4% en 2019 à 9% en mars 2020.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.