

MISE À JOUR QUESTIONS UE

AVRIL 2021



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La Commission européenne publie une feuille de route 'mobilité urbaine' pour consultation

La Commission européenne a publié une « feuille de route » portant sur un nouveau cadre de mobilité urbaine. Celle-ci vient compléter le Green Deal (voir mise à jour questions UE de décembre 2019) et la Stratégie de mobilité durable et intelligente (voir mises à jour questions UE de décembre 2020 et mars 2021), dans le but de créer un cadre établissant l'orientation générale de la future politique de transport urbain en Europe, afin d'aider les États-membres, les régions et les villes à développer une « mobilité urbaine sûre, accessible, inclusive, intelligente, résiliente et zéro émission ». La feuille de route ne donne qu'une indication générale des actions envisagées et invite aux commentaires, en vue d'aider la Commission à préparer une communication sur la mobilité urbaine au troisième trimestre de 2021. Toutefois, la Commission espère voir au moins 100 villes climatiquement neutres en Europe en 2030 et reconnaît que d'autres actions sont nécessaires pour répondre aux défis croissants en matière d'émissions de CO₂ et d'autres polluants atmosphériques, d'embouteillages et de victimes de la route, aux côtés de défis plus récemment identifiés, tels que la résilience du réseau de transport.

Il est à noter que la feuille de route et les politiques qui en résulteront, aborderont aussi la préoccupation régulièrement soulevée par la FIVA, à savoir que la diversité des zones à faibles émissions et de leurs conditions, est source de confusion chez les consommateurs et, du point de vue de la Commission, présente également des défis pour le marché unique, tant comme étant une conséquence du manque d'harmonisation des ZFE que pour ce qui concerne la mise en œuvre de ces zones.

Action de la FIVA : la Commission Législation de la FIVA rédigera une réponse à la consultation en réitérant que la Commission européenne devrait publier un document d'orientation relatif aux zones à faibles émissions, adressé aux États-membres et aux autorités urbaines, à utiliser lors de la mise en œuvre de ZFE, de sorte que les futures ZFE suivent les mêmes principes et appliquent les mêmes conditions.

Au même moment, la FIVA rappellera que les véhicules historiques méritent une considération particulière dans les ZFE, aux motifs que :

- Les véhicules historiques sont notre héritage automobile et devraient être préservés pour les générations futures ;
- Une tarification excessive ou une interdiction de l'utilisation de véhicules historiques dans les ZFE dissuadera ou empêchera leur utilisation, plus particulièrement pour les propriétaires de véhicules résidant dans une ZFE et pour les entreprises établies dans les ZFE offrant des services d'entretien et de restauration aux propriétaires ;
- L'utilisation minimale des véhicules historiques signifie que leur contribution à la pollution de l'air est proportionnellement négligeable. En effet, les véhicules historiques sont rarement utilisés dans des zones urbaines aux heures de pointe.

INFORMATION

Les attentes en matière de mobilité des organisations de lobby et des institutions de l'UE

Le **BEUC**, le **Bureau Européen des Unions de Consommateurs**, a publié un document qui estime qu'une voiture électrique achetée aujourd'hui est déjà « une solution financièrement intéressante » et plus équitable, si les coûts de fonctionnement et de maintenance sur l'ensemble de la durée de vie du véhicule sont pris en considération. Le rapport stipule plus particulièrement que :

- aux prix actuels, les premiers propriétaires de véhicules électriques à batterie (VEB) pourraient finir par payer plus, mais la rapide dépréciation de valeur signifie que les deuxième et troisième propriétaires pourraient économiser de l'argent ;
- lorsque des incitants à l'achat sont inclus, les véhicules électriques constituent un choix « plus équitable », car le propriétaire le plus en mesure d'acheter un VEB paie une part plus importante des coûts sur l'ensemble de la durée de vie du véhicule, les rendant dès lors plus accessibles aux consommateurs à revenus plus faibles qui achètent généralement leurs voitures sur le marché de deuxième ou troisième main.

Une **alliance de 27 entreprises**, dont Volvo, Uber, Coca Cola, IKEA et Sky, a signé et lancé un appel ouvert à l'UE, vantant les mérites des voitures électriques comme étant une manière pour l'Europe de concrétiser son ambition visant à atteindre la neutralité climatique d'ici au milieu du siècle et demandant à l'UE de fixer son « objectif en matière de CO₂ à 0 grammes de CO₂/km pour l'ensemble de la flotte » à l'horizon 2035. En outre, l'alliance demande un « master plan » européen en vue de déployer une infrastructure de recharge, ainsi que des incitants, tels qu'une fiscalité préférentielle pour les véhicules propres. Elle a plus particulièrement demandé de soutenir la transition des flottes d'entreprise vers des véhicules électriques à l'horizon 2030.

En parallèle, le **groupe de lobby environnemental T&E** a signalé que l'électrification future des voitures et des camionnettes était dorénavant inévitable et que les entreprises ont besoin de clarté sur le plan du calendrier, afin de pouvoir planifier. En juin, la Commission européenne doit proposer une révision des normes d'émissions de l'UE, dans le cadre d'un programme politique visant une réduction nette de 55% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030.

L'**association européenne des véhicules au gaz naturel et au biogaz** a publié un rapport, argumentant qu'une transition vers des voitures à gaz serait une manière moins coûteuse de réduire les émissions du transport d'ici à 2030 – affirmant qu'une voiture alimentée par un mélange de biométhane comprimé et de gaz naturel comprimé, présente un total d'émissions similaire à un VEB, et que des véhicules alimentés au biométhane pur présentent même des émissions inférieures aux VEB, calculées sur une base combinant les émissions du puits au volant et les émissions résultant de la fabrication.

La **Cour des comptes européenne (CCE)** a fait savoir dans un rapport que la Commission européenne devrait consacrer davantage de ressources à l'élaboration du réseau européen de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Le rapport stipule que :

- le financement européen n'a peut-être pas été consacré à l'infrastructure de recharge, là où celle-ci était la plus nécessaire, car la Commission européenne n'avait pas effectué d'analyse détaillée préalablement à l'allocation des fonds ;
- le financement n'était pas subordonné au fonctionnement des bornes de recharge pendant une durée minimale ou à la garantie d'un accès égal à tous les utilisateurs de véhicules électriques ;
- il y avait 250.000 bornes de recharge dans l'UE et le Royaume-Uni en septembre 2020, ce qui signifie que le déploiement devra passer à 150.000 nouvelles installations chaque année pour atteindre l'objectif fixé à l'horizon 2025.

Cet été, la Commission européenne doit présenter un plan d'action portant sur le déploiement d'une infrastructure de carburants alternatifs et examinera la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs en vue d'inclure des « objectifs contraignants » pour le déploiement de l'infrastructure.

- 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, Kurt Sjöberg, Harit Trivedi et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.