

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

JANVIER 2020



INFORMATION

L'Irlande rejoint la liste des pays proposant d'interdire les voitures à carburant fossile

L'Irlande a annoncé une interdiction des ventes de voitures à carburant fossile à l'horizon 2030. Elle rejoint ainsi le Danemark, la Suède et les Pays-Bas qui ont déjà fixé le même délai. La France, le Royaume-Uni et l'Espagne ont annoncé des plans similaires avec pour date buttoir 2040 et la Norvège prévoit d'interdire les ventes de voitures à essence et diesel dès 2025. Alors que la Commission européenne avait précédemment annoncé qu'une interdiction du marketing, de l'importation ou de l'immatriculation de voitures à essence ou diesel neuves dans un État-membre n'était pas compatible avec la législation européenne, aujourd'hui un élan en faveur d'un changement des règles européennes semble se dessiner. Un changement qui permettrait aux gouvernements de fixer de tels délais en l'absence d'une date buttoir applicable à l'ensemble de l'UE. En outre, le nouveau « Green Deal » annoncé par l'Europe en décembre 2019 montrera la voie vers une mobilité zéro émission à partir de 2025. L'Association des constructeurs européens d'automobiles a prévenu que ces interdictions proposées des ventes de voitures à essence et diesel neuves risqueraient d'augmenter les émissions de CO₂ et d'autres polluants, car des véhicules plus anciens seront utilisés plus longtemps.

L'Italie interdit certaines voitures

Un groupe environnemental italien a critiqué les récentes mesures d'urgence mises en place dans certaines villes du Nord de l'Italie (interdisant les voitures diesel classées Euro 5 et inférieures ou immatriculées avant 2013) disant qu'elles sont inefficaces. La plainte porte sur le fait que les interdictions temporaires de véhicules, adoptées chaque année, sont décidées lorsque la situation est déjà critique. L'argument du groupe consiste à dire que les interdictions temporaires ne résolvent pas le problème et qu'elles devraient être remplacées par des mesures permanentes, interdisant l'utilisation de voitures polluantes. Le groupe a également noté qu'alors que Milan a introduit une zone à faibles émissions et prévoit d'interdire le diesel à l'horizon 2025, des problèmes de pollution de l'air sont également causés par le chauffage, l'utilisation de biomasse dans la zone environnante et l'agriculture intensive dans toute la plaine du Pô, là où le gouvernement propose « zéro » mesure visant à infléchir la pollution.

Les tests continuent de présenter des problèmes liés aux émissions des voitures

La Commission européenne a fait savoir qu'elle étudie les résultats des tests demandés par le groupe environnemental T & E, montrant que les émissions de particules nocives des véhicules diesel neufs présentent des pointes plus de 1.000 fois supérieures aux niveaux normaux et démontrant que deux modèles de voitures populaires émettent 32% et 115% de plus que le seuil de particules autorisé pendant le processus de nettoyage des filtres à particules diesel (régénération). Ces résultats ont conduit des députés européens et des activistes écologistes à lancer des appels en vue de normes d'émissions plus strictes dans l'UE, car les émissions générées pendant le processus de régénération ne sont pas mesurées pendant les tests d'émissions actuellement réalisés dans l'UE. L'association des constructeurs automobiles a signalé que les résultats des tests sur les deux véhicules étaient « ouverts à interprétation », que les niveaux d'émissions dépassant le seuil pendant la régénération sont pris en considération par la législation et que la régénération du filtre permet de garantir que les émissions restent sous les limites le reste du temps, de sorte que les résultats soient sans valeur, car en fin de compte ceux-ci établissent une moyenne. L'étude a également révélé que les émissions ont même atteint 184% lorsque les plus petites et les plus dangereuses particules ultrafines ont été mesurées – celles-ci ne faisant actuellement l'objet d'aucune réglementation. La Commission européenne envisage de développer de nouveaux protocoles afin de réglementer les plus petites particules dans une nouvelle norme Euro 7.

Carburants alternatifs

Avant la révision prévue de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (comme indiqué dans l'annonce du nouveau Green Deal de la Commission) l'association de l'industrie automobile et les groupes de commerce représentant les secteurs des carburants GPL, éthanol, biodiesel et indépendant ont demandé à la Commission européenne de maintenir les biocarburants et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) dans sa définition de 'carburants alternatifs' dans la législation, exigeant que les gouvernements déploient une infrastructure de ravitaillement. L'annonce fait également suite aux déclarations du groupe environnemental T & E, affirmant que la directive n'est pas appropriée, étant donné qu'elle classifie le gaz comme un carburant alternatif valable, qu'elle a fragmenté le marché et qu'elle n'est pas en ligne avec les récents développements politiques, tels que les nouvelles réglementations sur les émissions de CO₂ des véhicules, lesquelles visent à encourager une hausse du nombre de véhicules électriques à 5% du parc automobile en 2020 pour se rapprocher des 20% dans cinq ans.

Au même moment, T & E a publié une recherche montrant que 1,3 millions de bornes publiques de recharge sont nécessaires d'ici à 2025 et 3 millions avant la fin de la décennie et a demandé à la Commission européenne de fixer des objectifs contraignants en termes d'infrastructure de recharge des véhicules afin de permettre aux États-membres de relever ce défi. Actuellement, il y a environ 185.000 bornes de recharge dans l'UE. T & E demande que des fonds soient consacrés à l'infrastructure publique pour les véhicules zéro émission et que la définition soit actualisée de manière à uniquement inclure les technologies qui passent le test de neutralité climatique.

La poussière de frein plus polluante que les émissions des moteurs automobiles

Le centre environnement et santé MRC du King's College à Londres a publié une recherche montrant que la poussière métallique libérée dans l'air lorsque les voitures freinent, est nocive pour la santé, car elle empêche les cellules immunitaires de protéger les poumons et conduit à un risque accru d'infections bactériennes, telles que toux, refroidissements, pneumonies et bronchites. Il s'agit de la même préoccupation que celle soulevée à l'égard des gaz d'échappement des moteurs diesel – mais la recherche souligne qu'alors que la pollution d'échappement représente 7% de la pollution aux particules fines (PM2.5), les PM2.5 libérées par les pneus, les embrayages et les plaquettes de frein sont responsables de 20% des particules. La pertinence de ces données est que les voitures électriques doivent freiner moins que les voitures à carburant fossile, de sorte que les résultats puissent être utilisés pour vanter davantage les mérites des véhicules électriques par rapport aux véhicules à carburant fossile.

- 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.