

MISE À JOUR QUESTIONS UE

Décembre 2020



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La Commission européenne adopte sa Stratégie pour une mobilité durable et intelligente

Le 9 décembre, la Commission européenne a adopté sa Stratégie pour une mobilité durable et intelligente. Le document est relativement bref (voir lien ci-dessous¹) et couvre toutes les formes de mobilité, à savoir le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. Le document confirme la conviction de la Commission européenne selon laquelle le défi majeur consiste à réduire significativement les émissions liées au transport et à rendre le transport plus durable – afin de parvenir en fin de compte à l'utilisation de véhicules à zéro émission pour le transport routier. Dès lors, de nombreuses mesures visent à réduire significativement la dépendance actuelle des carburants fossiles et ainsi à créer un environnement dans lequel les véhicules historiques seront très différents de la majorité du parc automobile. La FIVA souhaite souligner les points suivants de la Stratégie :

- La Stratégie vise à se concentrer davantage sur la propreté et la sécurité du transport ;
- À mettre en circulation 30 millions de voitures à zéro émission à l'horizon 2030 et aspire à ce que d'ici à 2050 quasi l'ensemble des voitures, camionnettes, bus et poids lourds soient à zéro émission ;
- À continuer à se concentrer sur l'utilisation des STI en vue d'améliorer la sécurité et d'encourager la mobilité propre et efficace (révision de la directive STI en 2021) ;
- À continuer à se concentrer sur la tarification routière selon les principes de « pollueur payeur » et « utilisateur payeur » – plus spécifiquement par le biais de l'adoption de la directive tarification routière (dont les négociations sont actuellement bloquées) – et à demander que les coûts externes soient internalisés d'ici à 2050 et indique que la Commission européenne va poursuivre l'élaboration de mesures en vue d'une tarification équitable et efficace applicable à l'ensemble des modes de transport ;

¹ EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

- À développer la mobilité automatisée à plus grande échelle à l’horizon 2030 ;
- À assurer la modernisation des parcs automobiles par le biais de programmes de post-équipement et de mise à la casse – faisant également remarquer que les programmes de post-équipement et de renouvellement des flottes doivent respecter le Pacte vert pour l’Europe, lequel comporte un volet portant sur la réutilisation, le recyclage et la réduction de carbone (action en 2021) en Europe ;
- À assurer que le contrôle technique garantisse la conformité à vie des véhicules au moyen de normes en matière d’émissions et de normes ;
- À développer des règles de performance en matière d’environnement, d’énergie et de sécurité des pneus – la production de microplastiques est une préoccupation majeure (action en 2023) ;
- À envisager des mesures supplémentaires en vue de soutenir les carburants durables, renouvelables et à faible impact carbone, de manière à les déployer rapidement à grande échelle ;
- À se concentrer davantage sur une mobilité urbaine plus propre et plus sûre (révision du paquet mobilité urbaine en 2021) ;
- Vise à ce qu’à l’horizon 2030, 100 villes atteignent la neutralité carbone – aux côtés du plan zéro pollution actuellement en consultation.

Le document de travail de la Commission qui accompagne la Stratégie souligne les différences importantes entre les régimes de réglementation de l’accès aux zones urbaines pour les véhicules et les zones à faibles émissions et fait remarquer que les différences posent des problèmes pour les consommateurs/conducteurs. Cependant, il ne fait mention d’aucune orientation de l’UE dans le but de réduire ces différences, notant uniquement « qu’il serait possible d’utiliser une méthodologie comparable pour les véhicules de l’ensemble des pays de l’UE, ce qui pourrait supprimer le besoin d’immatriculation des véhicules conformes aux critères des ZFE, et dès lors réduire la charge administrative qui incombe aux propriétaires étrangers de véhicules et aux administrations municipales ».

Les réactions de l’industrie à l’égard de la Stratégie sont variées :

- L’Association des constructeurs européens d’automobiles (ACEA) a signalé que l’objectif visant à avoir au moins 30 millions de voitures à zéro émission en circulation dans 10 ans est « aujourd’hui loin de la réalité... pour réaliser l’objectif de la Commission, nous devrions multiplier par 50 le nombre de voitures à zéro émission en circulation sur nos routes en 10 ans à peine... toutes les conditions ne sont pas réunies pour un tel bond en avant » et l’ACEA demande dès lors une importante extension de l’infrastructure de recharge et de ravitaillement, pour les voitures et les poids lourds ;

- Le secteur du biogaz a décrit la Stratégie comme étant un revers majeur pour la décarbonisation du transport à un coût acceptable et a signalé qu'ignorer les biocarburants avancés nuira à la décarbonisation rapide et « mettra en danger l'une des industries qui aide l'Europe à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 » ;
- Le groupe de lobby des véhicules au gaz, NGVA Europe, s'est plaint que la Stratégie a ignoré l'infrastructure gazière et qu'elle vise un objectif de zéro émission nette uniquement par le biais de technologies « à zéro émission des pots d'échappement » et à faibles émissions ;
- Toutefois, l'association d'éthanol renouvelable s'est dit confiante en ce que la Stratégie indique que les carburants durables à faible impact carbone joueront un rôle dans la diversification du transport routier en Europe et que l'éthanol renouvelable sera plus largement utilisé.

La Stratégie fera l'objet de débats au Parlement européen en 2021. La FIVA utilisera ces débats afin de rehausser davantage le profil de la FIVA auprès du nouveau PE.

La Commission européenne autorise l'utilisation du trioxyde de chrome sous la directive REACH

Fin décembre, la Commission européenne a finalement accédé à la demande du CTAC portant sur l'utilisation du trioxyde de chrome. Le CTAC est l'un des consortiums ayant introduit une demande d'autorisation pour l'utilisation du trioxyde de chrome à des fins de chromage – mais le champ d'application de la demande du CTAC est plus large, car il s'agit d'une demande conjointe soumise par 7 demandeurs au nom du Consortium, composé d'environ 150 membres représentant la chaîne d'approvisionnement – à savoir les importateurs, les formulateurs, les distributeurs et les utilisateurs de trioxyde de chrome. Cependant, la Commission a uniquement approuvé 5 des 6 utilisations demandées, à savoir : Utilisation 1 (formulation), Utilisation 2 (chromage dur), Utilisation 4 (traitement de surface pour l'aéronautique et l'aérospatiale), Utilisation 5 (traitement de surface divers) et Utilisation 6 (passivation de l'acier étamé (ETP)). L'utilisation de trioxyde de chrome pour un chromage fonctionnel à caractère décoratif (Utilisation 3) est toujours à l'étude par la Commission européenne, bien qu'une décision soit attendue dans un avenir proche. Dès lors, la décision est un pas dans la bonne direction, mais l'approbation relative à l'utilisation pour un chromage fonctionnel à caractère décoratif reste nécessaire.

INFORMATION

Les constructeurs de poids lourds visent le zéro carburant fossile d'ici à 2040

Les constructeurs de poids lourds Volvo, Scania, Ford, Man, DAF et Daimler ont fait savoir qu'ils allaient mettre fin à la production de véhicules à carburants fossiles dans un délai de 20 ans. Cependant, ils ont fait remarquer que le changement ne sera possible que si celui-ci est motivé par la demande et l'accessibilité, car les opérateurs ne vont pas investir dans des technologies à

zéro émission s'il est impossible d'utiliser, de ravitailler et de recharger les véhicules de manière simple et abordable – raison pour laquelle une action conjointe de l'industrie et des décideurs politiques est nécessaire. Les constructeurs ont noté qu'ils investissent dans de nouvelles solutions, telles que les carburants alternatifs, les batteries et l'hydrogène, mais ont souligné que les demandes en matière d'énergie d'un poids lourd impliquent des infrastructures de recharge et de ravitaillement « considérablement différentes » de celles des voitures, suggérant que des carburants synthétiques liquides pourraient jouer un rôle important, car ceux-ci n'exigent qu'un minimum de modifications au niveau de la conception du véhicule. Le groupe de lobby environnemental T&E a accueilli favorablement l'intention de « verdir leurs flottes », mais s'inquiète de l'utilisation des biocarburants ou e-carburants – préférant un abandon progressif des moteurs à combustion interne à l'horizon 2035 pour les poids lourds de petite et moyenne taille et 2040 pour les poids lourds longue distance.

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