

MISE À JOUR QUESTIONS UE

DÉCEMBRE 2021



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La Commission européenne propose d'amender sa directive STI

La Commission européenne a proposé d'amender la directive de 2010 relative aux systèmes de transport intelligent, dans le but de l'adapter à l'émergence de nouvelles options en termes de mobilité routière, d'apps de mobilité et de mobilité connectée et automatisée. La FIVA s'inquiète de la mise en œuvre des STI pour les véhicules et l'infrastructure, car il convient de s'assurer que les véhicules historiques puissent continuer à être utilisés sur la voie publique, même dans un environnement de transport futur, où la majorité des véhicules communiquent entre eux et avec l'infrastructure à des fins de sécurité et de mobilité. Par conséquent, les interventions antérieures de la FIVA dans le débat ont permis l'inclusion d'un considérant (non-contraignant) dans la directive de 2010, 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. »

Ce considérant reste inchangé dans la nouvelle proposition, dont les éléments essentiels visent à permettre le déploiement plus rapide de nouveaux services intelligents, en proposant que certaines données cruciales de circulation routière et de déplacement soient rendues disponibles en format numérique, telles que les limitations de vitesse, les plans de circulation routière ou de travaux routiers, sur le réseau RTE-T et couvrant l'ensemble du réseau routier au bout du compte. Il garantira également que les services essentiels relatifs à la sécurité soient mis à la disposition des conducteurs sur l'ensemble du réseau RTE-T.

Action : la FIVA travaillera en vue de garantir que le considérant reste inchangé lors de la révision de la proposition formulée par le Conseil de l'UE et le Parlement européen.

INFORMATION

Un groupe de pression environnemental s'interroge sur la valeurs des e-carburants

Le groupe de pression environnemental Transport & Environnement (T&E) a publié une étude portant sur les émissions des e-carburants. Les e-carburants se composent d'un mélange d'hydrogène renouvelable et de CO₂ atmosphérique et sont présentés comme une solution possible en vue de réduire l'empreinte carbone de véhicules neufs et existants – en ce compris de véhicules historiques. L'étude de T&E a testé les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de particules fines (PM) et d'hydrocarbures, ainsi que d'autres polluants, tels que le méthane, l'oxyde nitreux et le formaldéhyde d'un véhicule alimenté par trois types de carburants, identiques sur le plan chimique aux e-carburants potentiels. L'étude montre que les émissions de PM ont chuté de 97% dans les cycles de test des véhicules légers harmonisés au niveau mondial (WLTC), le test d'émissions standard de l'industrie, comparé au mélange de pétrole standard dans l'UE, et de 82-87% dans le test 'en conditions de conduite réelles' (RDE) requis en vertu de la législation européenne. Mais l'étude a également constaté que pour d'autres principaux polluants atmosphériques, il n'y avait que peu de différence entre les mélanges d'e-carburants testés et l'essence ordinaire : les émissions de NO_x ne présentent quasi aucun changement dans les tests, tandis que les émissions d'ammoniaque et de monoxyde de carbone ont en fait augmenté. À l'annonce de l'étude, un représentant de T&E a affirmé que : « Il y a en quelque sorte ce mythe vert selon lequel nous disposons de ces carburants verts, magiques, qui semblent dépasser les lois fondamentales de la thermodynamique, et dont la consommation est propre. Et ces résultats ont pour ainsi dire cassé ce mythe vert, en montrant que ce n'est en fait pas le cas. » T&E reconnaît que les e-carburants sont « meilleurs pour le climat que les carburants fossiles », mais souligne qu'ils ne devraient pas être considérés comme une alternative aux véhicules électriques pour le transport routier.

La ZFE de Madrid exempte les véhicules historiques

En septembre 2021, le conseil municipal de Madrid a approuvé la nouvelle « Ordonnance de mobilité durable (OMS), Madrid 360 », incluant une exemption pour les véhicules historiques, leur permettant de circuler dans l'ensemble de la ville de Madrid, y compris dans les zones à faibles émissions de protection spéciale du district central. L'ordonnance comporte également une disposition offrant aux véhicules de plus de 50 ans de larges libertés de stationnement.

En parallèle, le groupe parlementaire socialiste espagnol a proposé une exemption pour les véhicules historiques et les véhicules de plus de 30 ans, leur octroyant le droit d'entrer dans les zones à faibles émissions ou à zéro émission partout en Espagne.

- 00 -

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