

MISE À JOUR QUESTIONS UE

JUILLET 2019



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Le Parlement européen estime les zones à faibles émissions dans les villes obligatoires

Le 17 juillet, le Parlement européen a organisé un débat en séance plénière portant sur le thème des « Zones d'air pur dans les villes de l'Union ». Lors de ce débat, certains groupes politiques ont indiqué avoir l'intention de rédiger une résolution d'ici à septembre en demandant à la prochaine Commission européenne de promouvoir ou de rendre obligatoire la mise en place de zones à faibles émissions dans les villes européennes. Le Commissaire Christos Stylianides a expliqué aux députés européens que la Commission met activement en application la législation existante en matière d'air pur (et qu'elle a introduit 30 procédures d'infraction à l'encontre de 20 gouvernements nationaux pour des violations persistantes des limites européennes en matière d'oxydes d'azote et de soufre et de particules fines), mais que le choix des mesures mises en œuvre en vue de régler le problème relève des gouvernements nationaux et des autorités locales. Lors du débat :

- Peter Liese (PPE, Allemagne) a dit que son groupe de centre-droite ne croit pas que des interdictions de circuler soient la bonne solution, aux motifs qu'elles constituent une entrave dans la vie des citoyens qui ne sont pas en mesure d'acheter un véhicule zéro émission ou à faibles émissions. Lui et d'autres ont dit qu'ils souhaitent que la Commission entreprenne des actions plus fortes en vue de lutter contre le problème des voitures polluantes – plus particulièrement à la lumière du Dieselgate – et qu'elle soutienne la mise aux normes en vue de réduire les émissions.
- Christel Schaldemose (S&D, Danemark) a demandé une législation européenne plus sévère afin d'éviter la situation vécue à Madrid, où une nouvelle administration a tenté de révoquer une ZFE existante (voir mise à jour des questions UE passées et ci-dessous), en disant que l'UE doit permettre aux États-membres d'introduire des interdictions pour les véhicules à essence et diesel, mais aussi d'aller plus loin.
- Caroline Voaden (Renew Europe, Royaume-Uni) a soutenu une résolution du PE en la matière, aux motifs qu'il s'agit d'une question européenne, car « la pollution atmosphérique ne respecte pas les frontières nationales. »

Nouveaux membres des Commissions du PE

Le député européen français, Pascal Canfin (groupe Renew Europe), a été nommé au poste de Président de la Commission de l'environnement. Il n'était pas membre du Parlement européen lors de la précédente législature, mais était député européen entre 2009 et 2012. Les trois-quarts des membres de la Commission de l'environnement sont des nouveaux-venus au Parlement ou ne siégeaient pas à la Commission lors du dernier mandat. Le Groupe S&D compte le plus grand nombre de députés européens, membres effectifs de la Commission.

La députée européenne française, Karima Delli (Groupe des Verts), a été reconduite au poste de Président de la Commission transport, laquelle est essentiellement constituée de députés européens qui ne siégeaient pas au dernier Parlement ou s'ils y siégeaient, qui n'étaient pas membres de la Commission transport.

La chrétienne démocrate allemande, Sabine Verheyen, a été nommée au poste de Président de la Commission de la culture.

INFORMATION

Une décision de justice confirme la zone à faibles émissions madrilène

Un tribunal espagnol a statué que le conseil municipal de Madrid doit revenir sur sa décision de suspendre temporairement les amendes infligées aux conducteurs entrant illégalement dans la zone à faibles émissions de Madrid et ce avec effet immédiat. Le tribunal a déclaré que la défense de l'environnement est une fonction essentielle du conseil municipal et que l'intérêt général de protection de la santé publique l'emporte sur tout impact négatif subi par les propriétaires de véhicules et lié au dysfonctionnement potentiel du système d'enregistrement des entrées de véhicules. Le conseil municipal de centre-droite avait fait valoir que le dysfonctionnement du système de surveillance justifiait la suspension du système d'amendes jusqu'à ce que ces problèmes soient réglés. Le conseil municipal a été traduit en justice pour ses actes par les organisations environnementales Greenpeace Espagne et Ecologistas en Acción, au motif que la zone à faibles émissions de la ville est indispensable afin de permettre à l'Espagne de se conformer à la législation européenne en matière de qualité de l'air. Par ailleurs, elles ont fait savoir au tribunal que la Commission européenne avait pris en considération les plans de mise en œuvre de Madrid Central lors de sa décision de ne pas trainer l'Espagne devant la Cour européenne de justice en 2018. Fin juillet, les conseillers municipaux madrilènes ont voté « afin d'informer la Commission européenne que le conseil a l'intention de maintenir la zone à faible émissions de Madrid Central et d'introduire des mesures supplémentaires en vue de se conformer aux limites d'émissions imposées par la directive sur la qualité de l'air. » L'engagement a été possible en raison d'une divergence d'opinion au sein de la coalition conservatrice actuellement au pouvoir au conseil municipal.

Au même moment, l'autorité métropolitaine de Barcelone (AMB) a exhorté le gouvernement catalan à « honorer ses engagements afin de lutter contre les émissions des transports » au moyen de mesures telles que la conversion des péages autoroutiers existants en péages urbains ou la création de péages pour la pollution occasionnée au sein de la zone à faibles émissions métropolitaine, mesures qui devraient entrer en vigueur en janvier 2020.

Les gouvernements reconnaissent que les gaz d'échappement ne sont pas le seul problème

Le gouvernement britannique va analyser les particules fines nocives produites par les plaquettes de frein et les pneus, admettant que réduire les gaz d'échappement uniquement ne suffira pas à lutter contre les problèmes d'émissions. Le gouvernement a remarqué que les émissions d'oxydes d'azote ont chuté de 29% et celles de dioxyde de soufre de 62% depuis 2010, mais que la contribution relative des particules fines générées par le trafic routier (PM2.5 et PM10) va augmenter. Dès lors, il veut aborder le fait que les particules générées par l'usure des freins, l'usure des pneus et l'usure de l'infrastructure routière constituent actuellement 60% à 73% (en poids), respectivement, des émissions primaires de PM2.5 et PM10 générées par le transport routier. Le geste a été accueilli favorablement par le groupe transport et environnement T&E, qui a signalé que les émissions de particules des freins, des suspensions et des pneus ne sont pas encore couvertes par un quelconque règlement européen, bien que des travaux soient actuellement en cours.

Au même moment, le gouvernement français a affirmé qu'une réduction du trafic routier et un passage à des modes de transport plus verts sont nécessaires afin de réduire la pollution de l'air dans les villes et les villages. En effet, des véhicules plus propres uniquement ne suffiront pas à résoudre le problème. Un rapport d'une agence française pour l'environnement et la santé a fait remarquer que les progrès technologiques uniquement, tels que l'utilisation accrue de filtres à particules et l'abandon progressif des moteurs diesel, ne conduiront pas à des améliorations suffisantes de la qualité de l'air urbain et demande dès lors des politiques d'air pur afin d'également viser la réduction du trafic routier en améliorant les transports publics et en encourageant des alternatives, telles que la marche et le vélo. Ce résultat a été renforcé par une étude britannique du Centre for Research into Energy Demand Solutions (CREDS), lequel fait remarquer qu'électrifier les voitures ne permettra pas de résoudre les embouteillages, l'expansion urbaine et l'espace gaspillé en emplacements de parking. Le rapport soutient les efforts du gouvernement visant à abandonner progressivement les voitures à essence et diesel en vue de passer à zéro émission nette, mais indique que le calendrier est trop lent, voire même irréalisable, notamment en raison du défi lié à la recharge des véhicules, surtout dans les zones urbaines, sans stationnement hors rue, amenant éventuellement les conducteurs à choisir des véhicules hybrides plutôt que des voitures purement électriques et ainsi à maintenir l'usage de carburants fossiles à l'avenir. Le rapport soulève également des inquiétudes quant aux voitures autonomes : il prévoit une situation où les propriétaires de voitures pourront choisir de vivre loin de leur lieu de travail et d'utiliser leur voiture comme bureau mobile, tout en étant coincés dans les embouteillages qu'ils ont contribué à créer. Le Président de l'Automobile Association

(AA) a fait remarquer qu'il partage cette préoccupation, laquelle sera aggravée par un manque d'emplacements de parking, avec pour résultat que les propriétaires laisseront leur voiture circuler pendant qu'ils travaillent, jusqu'à ce que le propriétaire/utilisateur y prête à nouveau attention. Il suggère dès lors que le péage routier est peut-être la solution.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tiddo Bresters (Président), Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Lars Genild, Alain Guillaume, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Claudio dal Savio, Leon Vrtovec et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.