

## MISE À JOUR QUESTIONS UE

Mars 2020



### INFORMATION

#### **La Commission européenne propose une loi sur le climat dans le cadre du Pacte Vert**

La Commission européenne a proposé une loi sur le climat, élaborée en vue de mettre en œuvre l'objectif clé du Pacte Vert (voir Mise à jour Questions UE de décembre 2019).

- Elle fixe l'objectif de l'UE en vue de la neutralité carbone (zéro émission nette) à l'horizon 2050 – c'est-à-dire que toute émission résiduelle de gaz à effet de serre sera compensée par une combinaison de « ressources naturelles et technologiques » (captage du carbone, etc.).
- L'objectif global est fixé au niveau de l'UE. La proposition fait référence à une « réalisation collective de l'objectif de neutralité climatique » - à l'instar de l'objectif actuel à l'horizon 2030 visant une réduction de 40% des émissions dans toute l'Europe par rapport aux niveaux de 1990, il n'y a pas d'objectifs nationaux légalement contraignants.
- Il n'y a pas de proposition concrète pour un objectif plus ambitieux à moyen terme – alors que le nouvel objectif pour 2030 est fixé à 50-55%, d'autres détails ne seront communiqués que plus tard cette année et la Commission a lancé une consultation publique sur cette question.
- Cela nécessite la révision des politiques en matière de réduction d'émissions. Quant à cette loi sur le climat, d'ici à juin 2021, la Commission « examinera et proposera de réviser, s'il y a lieu, tous les instruments d'action pertinents afin de parvenir aux réductions supplémentaires des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 » en ce compris d'autres mesures visant à réduire les émissions des véhicules.
- La Commission cherche à renforcer ses pouvoirs de supervision – et en septembre 2023 au plus tard, et tous les cinq ans par la suite, la Commission évaluera la cohérence des mesures nationales et des mesures prises par l'Union au regard de l'objectif de neutralité climatique et de la trajectoire pour 2030-2050.
- La Commission sera habilitée à adresser des recommandations aux États membres retardataires et les gouvernements des États membres seront légalement obligés de tenir dûment compte de la recommandation.
- La loi obligera les pays de l'UE à renforcer la résilience et à réduire la vulnérabilité aux effets du changement climatique.

Il n'y a pas d'accord au niveau des États membres quant à l'objectif de CO<sub>2</sub> à moyen terme : les États membres dans le nord souhaitent que l'objectif soit fixé maintenant – les États membres du sud et de l'est le souhaitent nettement moins, ayant des inquiétudes à propos de la compétitivité industrielle citée. Au même moment, certains groupes environnementaux et certains groupes industriels (en ce compris les secteurs de la chimie et de la bioénergie) affirment que l'objectif 2030 devrait être fixé et qu'il devrait l'être à un niveau plus ambitieux.

### **Les militants écologistes demandent des seuils de pollution de l'air plus stricts post Covid-19**

Greenpeace Espagne a publié des données montrant que les seuils de NO<sub>2</sub> à Barcelone et à Madrid ont considérablement baissé depuis la mise en place des restrictions de circulation le 15 mars – le niveau moyen de NO<sub>2</sub> à Madrid est passé de plus de 60 µg/m<sup>3</sup> le 10 mars à 15 µm/m<sup>3</sup> une semaine plus tard. De même, les données provenant d'Italie montrent une diminution similaire de la pollution : l'Alliance européenne pour la santé publique a fait savoir que les niveaux de pollution ont également chuté dans la Vallée du Po et à Milan (une des régions les plus densément peuplées d'Italie). Les données de l'Agence européenne pour l'environnement enregistrées par les stations de surveillance urbaine montrent que les niveaux de NO<sub>2</sub> ont sensiblement chuté dans le centre-ville de Lisbonne, sur l'autoroute A1 au nord de Paris et, dans une moindre mesure, dans le centre-ville de Berlin. Cependant, les stations de surveillance à Bruxelles ont enregistré une hausse des niveaux de NO<sub>2</sub> immédiatement après l'imposition des restrictions. La tendance générale a conduit l'Alliance européenne pour la santé publique à déclarer que « Alors que mettre à l'arrêt la majorité des transports, du jour au lendemain, n'est pas une manière durable de réduire la pollution, nous devons éviter de revenir aux niveaux de pollution d'avant la crise lorsque cette pandémie sera terminée... Le lien entre les maladies provoquées par la pollution de l'air et les patients qui souffrent et décèdent du coronavirus est comme une douloureuse pique de rappel pour nous tous que la santé doit prévaloir à tout moment et que nous devons considérablement repenser notre système de transport. » Le groupe environnemental Transport & Environment basé à Bruxelles a fait remarquer la même chose. Alors que ces diminutions de pollution ne sont pas surprenantes étant donné la réduction marquée du transport et de l'activité industrielle, les groupes environnementaux profiteront peut-être de ces données et de futurs résultats pour promouvoir des objectifs plus radicaux dans le cadre de la politique des transports.

### **Les constructeurs automobiles demandent un report des réductions d'émissions suite au Covid-19**

L'industrie automobile européenne a adressé un courrier à la Commission européenne demandant un report des objectifs contraignants des émissions de CO<sub>2</sub> de tous les véhicules afin de leur permettre de gérer l'impact du Covid-19. La lettre expliquait que « aucune activité de production, de développement, d'essais ou d'homologation » n'est actuellement entreprise... Ceci perturbe les plans que nous avons mis en place afin de nous préparer à nous conformer aux lois et réglementations existantes et futures de l'UE dans les délais applicables et fixés dans celles-ci. » La lettre indique aussi clairement que l'industrie n'a pas l'intention de remettre les lois en question, ni les objectifs sous-jacents de sécurité routière, d'atténuation du changement climatique et de la protection de l'environnement. En parallèle, le groupe environnemental Transport & Environment a signalé que la seule baisse des ventes de voitures ne mettrait pas nécessairement les objectifs climatiques en danger, lesquels sont basés sur une moyenne de la flotte de véhicules neufs, étant donné que le facteur clé est le type de voitures vendues, et a dès lors insisté pour que le programme de réduction d'émissions soit maintenu tel qu'établi.

- 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.