

## SITUATION DES PROBLÉMATIQUES UE

AVRIL 2018



### INFORMATIONS

#### **Compte-rendu de la réunion de l'EGUM**

L'EGUM (Member State Expert Group on Urban Mobility) – le groupe d'experts des Etats membres en matière de mobilité urbaine – a été créé récemment par la Commission européenne en vue de faciliter l'échange d'informations et la coopération par rapport au problème de la mobilité urbaine entre les Etats membres et la Commission européenne, en vue d'améliorer la cohérence des actions entreprises au niveau des Etats membres et de l'EU, plus particulièrement par rapport à certaines initiatives locales visant à solutionner le problème du transport urbain qui créent des différences au niveau européen ou même au sein d'un même pays. Lors de la réunion du groupe composé de représentants des Etats membres qui s'est tenue les 12 et 13 avril, la DG MOVE de la Commission européenne :

- a fourni une mise à jour du cadre politique de l'UE, des actions connexes et de l'évolution récente, et a fait part du nombre croissant de questions et de plaintes provenant des entreprises et citoyens européens ainsi que des eurodéputés depuis janvier 2016 relatives à la multiplication de systèmes divergents mis en œuvre par les communes, villes et régions ;
- a indiqué que le dialogue avec tous les intervenants aux différents niveaux politiques – l'EGUM étant considéré comme une des principales parties prenantes – a été renforcé suite à la publication en septembre 2017 de l'UVAR (Urban Vehicle Access Regulation) – le règlement sur l'accès urbain aux véhicules – qui recommande l'exemption des véhicules historiques des règles relatives aux zones à faibles émissions ;
- a expliqué la cohérence de l'étude UVAR avec d'autres initiatives de l'UE telles que le partenariat sur la mobilité urbaine faisant partie de l'agenda urbain de l'UE, le service européen de télépéage (SET) et la directive sur la qualité de l'air ;
- a détaillé les démarches ultérieures envisagées : 1. améliorer l'échange d'informations et de bonnes pratiques, 2. mettre des informations à disposition des conducteurs (y compris des informations routières précises en temps réel et des informations concernant les villes pour les utilisateurs et les développeurs informatiques) et 3. encourager le développement d'une approche commune à l'échelle européenne.

Ensuite, le thème du règlement d'accès urbain aux véhicules (UVAR) a fait l'objet de trois exposés :

- l'UVAR du point de vue national : le représentant allemand a évoqué l'existence d'un protocole d'accord entre l'Allemagne et la République tchèque par rapport à la reconnaissance mutuelle des autocollants relatifs aux zones à faibles émissions ;
- l'UVAR du point de vue communal : un représentant de la ville de Londres a expliqué comment la combinaison d'un système de péage urbain et la mise en place d'une zone à faible émission a permis de réduire le nombre de véhicules pénétrant dans la ville, ainsi que les émissions de NOx ;
- l'UVAR du point de vue de l'utilisateur/du conducteur : la FIA a fait part des nombreuses plaintes concernant l'importante divergence des règlements locaux au sein de l'Europe.

Lors de la discussion qui suivit les exposés, la DG MOVE a fourni une mise à jour de l'évaluation de la directive sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. La demande des eurodéputés visant à étendre au niveau communal l'échange transfrontalier des coordonnées des contrevenants justifie la pertinence de ce volet de la directive. Un Etat membre a déclaré qu'une des villes de son pays a décidé de mettre en œuvre le système d'éco-vignette allemand. La DG Environnement a rappelé l'importance d'améliorer la qualité de l'air et de tenir compte des discussions qui se tiennent dans le cadre de la durabilité de la mobilité urbaine ainsi que des plans que toute ville doit établir en matière de qualité de l'air. En conclusion, il a été décidé que l'EGUM assistera la Commission dans l'élaboration d'un manuel basé sur l'étude UVAR.

### **Les Etats membres soutiennent le projet visant à améliorer la mesure des émissions**

Les Etats membres ont récemment voté leur soutien aux propositions de la Commission européenne visant à renforcer la mesure des émissions des voitures élaborées suite au scandale 'dieselgate'. Un nouveau système de surveillance a déjà été mis en place. La nouvelle convention vise à réduire les marges d'incertitude technique lors de la mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE), à augmenter les contrôles des émissions pour les véhicules déjà en circulation, à permettre à des auditeurs indépendants disposant de laboratoires et de services techniques accrédités d'effectuer les mesures des nouveaux modèles de véhicules, et également à améliorer la procédure de mesure *World Harmonised Light Vehicle Test* en éliminant les latitudes en matière des mesures ainsi qu'en introduisant des dispositifs embarqués permettant d'enregistrer la consommation de carburant et d'énergie, en vue de pouvoir comparer les mesures d'émissions de carbone effectuées en laboratoire aux valeurs mesurées en conditions de conduite réelles. La convention n'attend que l'approbation du Conseil et du Parlement européens pour entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Le groupe de pression Transport et Environnement se préoccupe du fait que la convention ne permette pas à des parties indépendantes d'effectuer des mesures de la pollution de l'air lors de l'utilisation des véhicules après leur vente.

### **L'émission de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures augmente pour la première fois en dix ans**

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a signalé que les émissions CO<sub>2</sub> moyennes des nouveaux véhicules vendus en Europe en 2017 ont augmenté pour la première fois depuis dix ans. Les émissions moyennes s'élevaient à 118,5 g de CO<sub>2</sub>/km, soit une augmentation de 0,4 g de CO<sub>2</sub>/km par rapport à 2016. Depuis le début des mesures en 2010, la réduction des émissions représente 22 g de CO<sub>2</sub>/km (16%). L'augmentation se présente dans 17 des 28 Etats membres, dont des marchés majeurs tels que le Royaume-Uni, la France, l'Espagne et l'Allemagne. L'analyse des chiffres montre également que la vente des véhicules neufs a augmenté de 3% en 2017 par rapport à 2016 et qu'après de nombreuses années, les véhicules à essence (53%) dépassent ceux au gazole (45%), et que la baisse des ventes de véhicules au gazole est généralisée en Europe, sauf en Italie (+0,6%) et au Danemark (+6,9%). L'agence indique également que les émissions des voitures à essence se sont stabilisées (121,6 g CO<sub>2</sub>/km) tandis que celles des véhicules au gazole s'est détériorée (117,9 g CO<sub>2</sub>/km en 2017 par rapport à 116,8 g CO<sub>2</sub>/km en 2016). Dans le même temps, les ventes de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules à batterie électrique ont augmenté de 42%. Leur part de marché reste toutefois faible (1,5%).

- 00 -

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