

## MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

JUILLET 2017



### OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

#### **La FIVA rencontre l'UNECE pour discuter du Règlement de l'ONU et des véhicules anciens**

Le 11 juillet dernier, une délégation de la FIVA a rencontré les représentants de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies à Genève. La délégation de l'ONU présente à la réunion se composait du Chef de la section des Règlements concernant les véhicules et les innovations dans le domaine des transports, Division du transport durable, et un membre de son personnel chargé des Systèmes de transport intelligents et de conduite automatisée. La Section est responsable de l'élaboration de l'ensemble des règlements de l'UNECE – dont bon nombre sont en lien avec les véhicules et le transport. Lors de la réunion :

- La FIVA a donné une explication approfondie quant à la FIVA et aux différents véhicules historiques qu'elle représente – en ce compris des détails portant sur les recherches du mouvement, la sécurité et les émissions des véhicules. Ces renseignements ont été bien accueillis et les représentants ont exprimé leur sympathie envers la préservation des véhicules historiques et du patrimoine automobile. Ils ont également souligné la nécessité de pouvoir faire la distinction entre les véhicules historiques et les « vieilles » voitures, étant donné que la majorité des véhicules dans les pays en voie de développement membres de l'UNECE sont des « vieux » véhicules.
- Les représentants ont expliqué la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière et la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière, mais aussi les Accords de 1958 (homologation), de 1998 (autocertification) et de 1997 (contrôle technique).
- La FIVA a noté que les équipementiers et les fournisseurs de pièces d'origine (OEM) ont rapporté des problèmes liés à la fabrication de pièces pour des véhicules plus anciens dont l'homologation a expiré. Les représentants ont expliqué qu'ils étaient conscients de la préoccupation et qu'un amendement à l'Accord de 1958 avait été déposé, lequel permettra aux États membres de réceptionner des versions plus anciennes de l'homologation – c.-à-d. que des homologations pourront être octroyées pour des pièces conçues de manière aussi proche que possible de la conception et de la fabrication d'origine. Ils ont expliqué que l'amendement avait également été proposé en vue d'aborder les préoccupations liées à l'utilisation de carburants sous-normes dans certains pays en voie de développement, ce qui est préoccupant pour les véhicules plus modernes – d'où la nécessité d'avoir une flexibilité quant aux pièces utilisées. L'amendement entrera en vigueur en septembre 2017.
- Les représentants ont accueilli favorablement la possibilité pour la FIVA de contribuer aux débats de l'UNECE portant sur le règlement. Ils ont suggéré que la FIVA pose sa candidature

en vue d'obtenir un « statut consultatif » auprès du Conseil économique et social de l'ONU. Après approbation, la FIVA pourrait participer aux réunions pertinentes, ce qui offrirait la possibilité à la FIVA de rencontrer les responsables des règlements concernant les véhicules de tous les pays du monde. Dans ce contexte, ils ont noté que les trois axes de travail d'intérêt potentiel sont actuellement : le travail sur l'Accord de 1997 en vue de prendre en considération les changements concernant les véhicules au GPL et les véhicules à traction hybride et électrique, le travail sur l'environnement des véhicules électriques (par le Groupe de travail Énergie et pollution) et les délibérations relatives au transport automatisé.

Actions : la FIVA va poser sa candidature en vue d'obtenir le statut consultatif auprès du Conseil économique et social et déterminera comment gérer au mieux la surveillance des activités de l'UNECE afin de garantir une gestion efficace et efficiente des relations avec l'UNECE.

### **La FIVA répond à la consultation de la Commission européenne visant à évaluer la directive STI**

En juillet, la FIVA a répondu à une consultation de la Commission européenne visant à évaluer dans quelle mesure la directive STI (2010/40/CE) a contribué de manière efficace et coordonnée au déploiement des STI et à un meilleur fonctionnement du système de transport routier. Dans sa réponse, la FIVA a réitéré que les véhicules historiques sont notre patrimoine automobile et que la possession d'un véhicule historique, ainsi que son usage et son bilan de sécurité sont très différents de ceux des véhicules modernes, utilisés au quotidien. Elle a également noté que :

- les conducteurs de véhicules historiques peuvent bénéficier et bénéficient des systèmes de transport intelligents actuellement utilisés pour communiquer avec des dispositifs embarqués (c.-à-d. un système de navigation ou un téléphone portable) plutôt qu'avec le véhicule.
- selon la source d'alimentation, l'utilisation de transpondeurs/équipements connectés aux systèmes du véhicule n'est peut-être pas possible et/ou compatible avec de nombreux véhicules historiques – notamment les véhicules historiques les plus anciens.
- La FIVA accueille favorablement les actions en matière de STI au niveau UE/international, car ceci devrait permettre une approche commune, non seulement dans le cadre du développement technologique et de la mise en œuvre des systèmes, mais également dans le cadre des questions plus larges concernant l'impact du développement et de la mise en œuvre de la réglementation, des stratégies et des technologies en matière de STI. La FIVA accueille favorablement le considérant 10 de la directive, lequel stipule que : « Les véhicules qui sont utilisés principalement pour leur intérêt historique et qui ont été immatriculés 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 les procédures énoncées par la présente directive », car il tient compte du fait que certaines technologies futures peuvent ne pas être compatibles avec certains véhicules, plus particulièrement les véhicules historiques, plus anciens.
- La FIVA :
  - Est préoccupée par toute mesure réglementaire ou tout développement technologique qui empêcherait les propriétaires d'utiliser leurs véhicules sur la voie publique.

- Est préoccupée par la possibilité que certains STI ne soient pas compatibles avec certains véhicules historiques plus anciens et souligne dès lors que le progrès technologique ne doit pas être poursuivi de telle sorte que si les véhicules ne sont pas en mesure d'exploiter la technologie, ils sont exclus de ou pas autorisés à utiliser la voie publique.
- A expliqué, bien que ceci semble n'être qu'une possibilité distante, que la FIVA peut prévoir un moment où certains STI seront tellement généralisés que la législation, ou la simple nécessité pratique, requiert leur utilisation. Alors que le considérant 10 de la directive est le bienvenu, il ne suffit pas à apaiser cette inquiétude.
- Maintiendra le dialogue avec les régulateurs et les développeurs de systèmes, afin de veiller à ce que les actions STI visant à rendre les véhicules connectés et autonomes ne résultent pas en un empêchement et/ou une interdiction d'utiliser les véhicules non connectés et contrôlés par un conducteur sur la voie publique.

## **INFORMATION**

### **Vers l'interdiction des ventes de voitures à essence et diesel**

Pendant le mois de juillet :

- Le gouvernement français a pris l'engagement de mettre un terme aux ventes de voitures à essence et diesel à l'horizon 2040 dans le cadre d'un plan visant à atteindre la neutralité carbone d'ici au milieu du siècle.
- Le Royaume-Uni a également annoncé des projets d'arrêter de vendre des voitures à essence, diesel et hybrides dans le pays après 2040.
- Volvo a annoncé que l'ensemble de ses nouveaux modèles lancés après 2019 seront électriques ou hybrides.

En réponse aux annonces française et britannique, l'association des constructeurs européens d'automobiles, l'ACEA, mettait en garde en disant que la possibilité de modes alternatifs (autres que à essence, diesel, hybrides), capables d'atteindre une part de marché significative d'ici à 2040 dépendra de facteurs indépendants de l'industrie – le développement de l'infrastructure de recharge sera notamment un facteur clé.

### **L'UE révisé la mise en œuvre des règles relatives à la qualité de l'air**

La Commission européenne a lancé un programme visant à évaluer l'impact et les lacunes des directives européennes sur la qualité de l'air ambiant (en vertu desquelles les ZFE sont développées). La Commission s'inquiète que de nombreux gouvernements ne respectent pas les seuils de pollution – comme l'indique le grand nombre d'affaires d'infractions actuellement en cours portant sur les particules fines, le dioxyde d'azote et le dioxyde de soufre. La Commission a envoyé un dernier avertissement en février aux cinq plus grands États membres concernant des « infractions répétées et persistantes » des seuils de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). La révision devrait être clôturée à la fin 2019 et comprendra une consultation publique.

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