

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

NOVEMBRE 2016



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Stratégie pour les compétences en Europe de l'UE

Cet été, l'UE a adopté une nouvelle « Stratégie pour les compétences en Europe ». Celle-ci vise à garantir que l'apprentissage, les compétences et le soutien appropriés soient disponibles aux entreprises. Elle est conçue afin de garantir un meilleur usage des compétences disponibles et a pour but de former les citoyens aux nouvelles compétences nécessaires pour leur permettre de trouver des emplois de qualité et d'améliorer leurs chances de réussite dans la vie. Une grande partie du programme vise les améliorations de l'enseignement et des compétences de base. Mais une partie du programme propose d'aider les organisations/entreprises à identifier les lacunes en compétences et ensuite à combler les fossés de compétences et de connaissances en vue de garantir que la main d'œuvre nécessaire réponde aux besoins futurs. Le secteur automobile participera au programme et les parties prenantes du secteur doivent adresser une proposition à la Commission européenne au début de l'année 2017. Cependant, le programme devrait uniquement aborder l'avenir de l'industrie et de ses besoins et vise spécifiquement à aborder les lacunes potentielles en compétences numériques, nécessaires en vue de concevoir et de rendre les véhicules autonomes, sûrs et exempts de carburants fossiles. La FIVA encourage les participants au programme à inclure au plan de travail un élément visant à maintenir et à garantir les compétences nécessaires afin de restaurer et d'entretenir les véhicules anciens également.

Action : la FIVA va contacter les organisations commerciales et les entreprises pertinentes en vue d'encourager un plan d'action complet, couvrant l'ensemble de l'industrie.

INFORMATION

Les villes espagnoles vont mettre des ZFE en place

Le conseil municipal de Barcelone a annoncé qu'il va interdire l'accès aux véhicules « les plus polluants » à une zone à faibles émissions dans le centre-ville d'ici à 2020 et la circulation pourrait être interdite dès l'hiver prochain pendant les périodes où les émissions de dioxyde d'azote dépassent les 200 µg/m³. Le conseil municipal doit encore spécifier quels véhicules seront concernés par l'interdiction durant la première moitié de 2017. Madrid envisage de mettre des mesures similaires en œuvre : en décembre, les autorités madrilènes ont annoncé un plan reprenant 30 propositions, dont l'accès restreint des véhicules particuliers dans le centre-ville et l'établissement de priorités en termes de modes de transport durables. 10 autres villes espagnoles se sont engagées à réduire de moitié les émissions du transport d'ici à 2030.

Le gouvernement britannique a huit mois pour élaborer un nouveau plan de qualité de l'air

La Cour Suprême du Royaume-Uni a ordonné au gouvernement britannique de remplacer son plan de qualité de l'air actuel par un programme plus ambitieux, aux motifs que le plan actuel est illégal – critiquant la modélisation trop optimiste et le calendrier insatisfaisant. Le plan exigeait que seules cinq villes anglaises (en plus de Londres) mettent en œuvre des zones d'air pur d'ici à 2020 : Birmingham, Leeds, Southampton, Nottingham et Derby. L'action a été intentée contre le gouvernement par le groupe de lobby environnemental ClientEarth, dont l'action a conduit la Cour Suprême à ordonner au gouvernement de publier d'abord le plan antérieur. La décision judiciaire signifie que le plan va maintenant devoir être révisé en vue de mettre des mesures plus strictes en œuvre et d'augmenter le nombre de villes.

Les experts commentent les émissions des véhicules

Le SAM, Scientific Advice Mechanism, créé par la Commission européenne en 2015 dans le but de fournir des informations en vue des décisions politiques, a signalé à la Commission que les nouveaux essais en laboratoire pour mesurer le CO₂ des voitures et des camionnettes vont « réduire mais pas éliminer » le fossé entre les émissions mesurées en conditions réelles et en laboratoire, et que ceux-ci devront par conséquent être actualisés et renforcés par des contrôles sur route. Le groupe a signalé que le fossé entre les mesures des émissions peut atteindre de 20% à 50% en fonction du modèle de véhicule et que cette disparité, causée par les essais NEDC actuels (lesquels sous-estiment la production de CO₂), mine les engagements pris par l'UE en vertu de l'Accord de Paris. Dès l'automne 2017, la Commission va remplacer les essais NEDC par les procédures mondiales harmonisées d'homologation des véhicules légers (WLTP). Le SAM a fait savoir que la Commission devrait :

- mettre en œuvre les procédures WLTP « sans délai » afin de réduire le fossé des émissions de CO₂ ;
- réviser les procédures WLTP tous les cinq ans et les actualiser afin qu'elles reflètent les développements technologiques, tels que les progrès en matière de véhicules hybrides ;
- compléter les procédures WLTP en laboratoire par des contrôles subséquents sur route – étant donné que les essais sur route, connus comme étant les essais en condition de conduite réelle (RDE), s'appliqueront aux polluants atmosphériques, tels que les NO_x dès septembre 2017, mais pas au CO₂.

En parallèle :

- une étude par le groupe des consommateurs BEUC a signalé que sur la base de l'introduction des essais WLTP, un objectif de 75 g CO₂/km pour les voitures et les camionnettes dans l'UE serait réaliste à l'horizon 2025 et que ceci nécessiterait des technologies à émissions ultra-réduites, afin que les véhicules sur batteries ou sur piles à combustible puissent atteindre d'ici là une part de marché dans l'UE de 15% ;
- la Commission pour l'environnement du Parlement européen a voté en faveur de la création d'une agence européenne dans le but de surveiller la conformité des véhicules aux règles environnementales et sécuritaires, avant et après leur mise sur le marché. Si l'agence voit le jour, les constructeurs devront financer le travail nécessaire aux contrôles de conformité avant la mise en vente des véhicules et à nouveau quatre ans plus tard ;

- une étude du Conseil international du transport écologique (ICCT) a signalé que l'UE pourrait fixer à l'horizon 2025 un objectif de 70g/km pour les émissions de CO₂ des voitures, sans avoir à compter sur les véhicules électriques – convaincu qu'un mélange des technologies de moteur à combustion et de véhicules électriques hybrides permettrait à l'UE d'atteindre l'objectif « avec peu ou pas de ventes de véhicules électriques ». L'étude a démontré que l'action coûterait de 1.000 € à 2.150 € par voiture, avec des économies annuelles en carburant de l'ordre de 450 €. Cependant, il a également signalé que si les constructeurs passaient aux véhicules électriques plus tôt et visaient à atteindre une pénétration de marché d'environ 15%, le coût de la mise en conformité avec l'objectif de 2025 diminuerait de 200 € à 500 € par voiture. Le rapport a également fait remarquer qu'un objectif aussi bas que 40g CO₂/km à l'horizon 2030 serait possible pour les voitures particulières, mais uniquement avec une hausse des ventes de véhicules électriques, ce qui augmenterait le prix des voitures de 1.600 € à 3.000 €.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tidde 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.