

MISE À JOUR QUESTIONS UE

Novembre 2018



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Le GVHPE a donné une réception à l'occasion du lancement de son manifeste : *Garantir l'avenir de notre patrimoine automobile*

Le 20 octobre dernier, les députés européens, les fonctionnaires de la Commission européenne et les responsables du mouvement de véhicules historiques et du secteur automobile ont assisté à une réception au Parlement européen, donnée par le Président du Groupe véhicules historiques du Parlement européen, le député européen Bernd Lange.

Bert van Wee, professeur de politique des transports à l'Université de technologie de Delft, a donné un exposé, expliquant sa vision du mouvement de véhicules historiques et les défis auxquels celui-ci est confronté en raison de l'environnement de la mobilité en pleine évolution. Il a souligné l'importance de prendre en considération les coûts environnementaux de l'ensemble du cycle de vie des véhicules historiques – c'est-à-dire reconnaître qu'ils ont été construits il y a de nombreuses années et qu'ils ne devraient pas être mis au rebut – lors des discussions portant sur l'impact environnemental des véhicules historiques. Bernd Lange a ensuite présenté le manifeste du Groupe dans le but de garantir l'avenir du patrimoine de l'automobile, expliquant que le document souligne :

- l'importance de l'évolution de l'automobilisme et de l'industrie automobile dans l'histoire économique, sociale et culturelle de ces 130 dernières années ;
- la rapidité avec laquelle l'environnement de la mobilité change : les inquiétudes en matière d'embouteillages, de qualité de l'air et d'accidents ont poussé l'industrie et les régulateurs à accélérer les changements apportés aux véhicules et à l'infrastructure, avec pour résultat une accentuation des différences entre les véhicules plus anciens et neufs – la tendance future est à une mobilité utilisant des véhicules zéro émissions, autonomes, détenus et exploités par des prestataires de transport ;
- qu'à l'avenir, les jeunes seront peut-être moins intéressés par la possession d'une voiture personnelle, au vu de l'évolution de la mobilité à la demande/mobilité en tant que service ;

- la responsabilité conjointe du mouvement de véhicules historiques et des régulateurs consiste à veiller à ce que les véhicules historiques puissent toujours être utilisés sur la voie publique dans cet environnement changeant de la mobilité : les régulateurs vont devoir prendre des actions positives, afin de veiller à ce que les véhicules ne soient pas bannis des routes, en raison de coûts excessifs des péages ou parce que les véhicules ne peuvent pas interagir avec d'autres véhicules et avec l'infrastructure. D'autre part, les propriétaires de véhicules historiques devront aider les régulateurs à prendre des décisions positives en agissant en tant que propriétaires responsables : bien entretenir leurs véhicules, les utiliser de manière responsable, intégrer la technologie moderne lorsque ceci est possible et approprié, tout en respectant leur authenticité, demander aux clubs et aux fédérations de jouer un rôle actif et organisé lors des discussions politiques, afin d'expliquer le mouvement, les véhicules et l'importance de préserver le patrimoine de l'automobile, ainsi qu'œuvrer à la sauvegarde et au transfert de connaissances, nécessaires afin de préserver les véhicules.
- Le document conclut que de tels efforts positifs et conjoints permettront de préserver le patrimoine de l'automobile afin que les générations futures puissent en profiter.

INFORMATION

La Commission européenne vise zéro émissions à l'horizon 2050

La Commission européenne a présenté 8 scénarios en vue de réduire les gaz à effet de serre à l'horizon 2050 – allant d'une réduction de 80% par rapport aux niveaux de 1990 à un objectif de zéro émissions nettes d'ici à 2050. Chaque scénario nécessite une augmentation importante de la consommation d'électricité renouvelable, avec des différences telles qu'une multiplication par six de la capacité de stockage ou une conversion vers l'hydrogène ou des carburants synthétiques liquides. Deux scénarios visent une 'neutralité carbone' en 2050, basés sur la technologie d'émissions négatives, sous forme de bioénergie combinée au captage et au stockage de carbone et sur une économie hautement circulaire, avec un changement significatif dans les choix du consommateur, moins intensifs en carbone.

Le débat sur le diesel se poursuit à un rythme soutenu

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) a révélé des données montrant que la performance de l'ensemble des véhicules neufs est inférieure à la limite de NOx des essais mesurant les émissions en conditions de conduite réelles (RDE) et que bon nombre de véhicules neufs testés répondent déjà au seuil Euro 6 de 80mg/km qui sera applicable dès 2020 – ce qui représente une multiplication par neuf du nombre de véhicules diesel conformes aux essais RDE. En même temps, l'industrie allemande a annoncé son intention de consacrer jusqu'à 3.000 € par véhicule diesel afin de réduire les émissions. À cet égard, Volkswagen et Daimler ont indiqué être disposés à offrir des équipements afin de mettre les modèles plus anciens aux normes.

En revanche, le groupe de lobby environnemental T & E a fait remarquer que les données montrent que certains véhicules neufs produisent deux fois plus d'émissions que le seuil Euro 6 de 80mg/km – ajoutant aussi que l'Europe devrait vendre sa dernière voiture équipée d'un moteur à combustion interne au début des années 2030, afin de décarboniser les transports à l'horizon 2050. Le groupe a également publié une déclaration conjointe avec le groupe de lobby EUROCIITIES, représentant les villes, et l'Alliance européenne pour la santé publique au terme d'une récente conférence, visant à créer un 'Fonds européen Clean Air', à financer largement par l'industrie et dans le but de soutenir les modes de transport plus propres.

D'un point de vue réglementaire, la Commission européenne a indiqué qu'elle était confiante que la nouvelle législation en matière d'homologation sera efficace en vue de rappeler tout véhicule non conforme et de sanctionner tout constructeur non conforme, à concurrence d'un montant pouvant atteindre 30.000 € par véhicule. Mais ici aussi, les groupes de lobby environnementaux s'inquiètent des failles qui seront exploitées.

Les véhicules électriques plus propres que les alternatives au carburant fossile

Un rapport de l'Agence européenne pour l'environnement a conclu que les véhicules électriques sont déjà plus écologiques sur l'ensemble de leur durée de vie que les modèles à essence ou diesel et que ceci sera encore davantage le cas au fur et à mesure que l'Europe décarbonise ses réseaux de distribution d'électricité. Cependant, le rapport reconnaît que les voitures électriques ont un impact environnemental considérablement supérieur en termes de production. Cependant, en Europe, leur empreinte carbone reste sur l'ensemble du cycle de vie environ 17 à 30% inférieure à celle des véhicules à essence ou diesel. Le rapport prévoit en outre qu'à l'horizon 2050, ils pourraient atteindre 73% au fur et à mesure que les États-membres passent à un approvisionnement « zéro carbone » en électricité. Toutefois, il y a d'importantes variations dans leur performance : une voiture électrique rechargée sur un réseau de distribution électrique de centrales au charbon aura une empreinte carbone supérieure à une voiture à essence ou diesel, alors que les émissions sur l'ensemble du cycle de vie d'une voiture utilisant de l'électricité éolienne seront environ 90% inférieures.

Actuellement, les véhicules électriques représentent 0,6% des ventes de véhicules neufs, aux côtés des véhicules hybrides, représentant 0,8% des ventes. Cependant, un document de travail de la Commission européenne datant de 2017 prévoyait que les véhicules électriques à batteries pourraient représenter de 4 à 13% des nouvelles immatriculations automobiles à l'horizon 2030 – alors que les rapports externes suggèrent que ces chiffres peuvent être encore plus élevés.

- 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, Leon Vrtovec et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.