

Air: Fiche d'information

26.09.17

Qu'est-ce qu'AIR ?

- AIR (Allow Independent Road-testing), qui est lancée aujourd'hui, est une nouvelle alliance internationale qui promeut l'adoption volontaire d'essais indépendants calculant les émissions polluantes des véhicules, en conditions réelles de conduite.
- Cette organisation promeut aussi un système de notation spécifique.
- AIR s'adresse aux organisations et aux particuliers qui souhaitent prendre des mesures directes et immédiates, en vue de réduire les effets nocifs des émissions des véhicules sur la qualité de l'air et le changement climatique, de manière accessible, transparente et responsable.
- Il s'agit également de l'unique initiative globale qui fournit une approche rapide et rentable à l'actuelle crise des émissions d'oxyde d'azote (NOx) dues au diesel.

Pourquoi AIR a-t-elle été créée ?

- À la suite du « Dieselgate », le niveau de confiance du secteur public et du monde politique dans les essais automobiles réglementés, est au plus bas. La plupart des processus utilisés pour mesurer les émissions des véhicules sont à présent discrédités et cette situation entraîne un manque d'information pour tous.
- La faible compréhension ainsi que le manque d'informations fiables et véritablement indépendantes alimentent un débat public très peu fondé sur des preuves factuelles et crédibles.
- La réponse politique mondiale est fragmentée ou décousue, voire peu à même de fournir des résultats immédiats. Certaines actions proposées actuellement pourraient même avoir des conséquences négatives sur la mobilité individuelle, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.
- En l'absence d'un système international de notation, des politiques différentes fondées sur des données incohérentes ont émergé dans divers pays, régions et villes. Ces politiques alimentent la confusion des consommateurs et l'incertitude de l'industrie. Un système de notation précis et harmonisé s'avère donc nécessaire.
- Dans certains cas, les décisions politiques peuvent aggraver le problème. Voici deux exemples :
 - Les systèmes en place dans certaines grandes villes, utilisant la norme Euro comme référence de notation des véhicules, pénalisent les voitures plus anciennes, dont certaines présentent des émissions d'oxyde d'azote inférieures à celles de modèles plus récents.



- Le fait de bannir les véhicules diesel pour réduire les émissions de NOx pourrait en réalité entraîner une augmentation des taux de CO2, étant donné que les consommateurs reviennent aux véhicules essence en l'absence de véhicules hybrides ou électriques qui répondent à leurs besoins. Cette situation est déjà bien réelle en Europe.

Comment AIR aidera-t-elle à réduire les émissions des véhicules ?

- **PREMIÈREMENT**, AIR mettra à disposition tous les résultats (passés et futurs) d'essais indépendants d'émissions des véhicules, et ce gratuitement, afin que chacun puisse faire son choix de manière éclairée. Grâce aux résultats d'essais comparables et crédibles :
 - Les consommateurs pourront faire leur choix quand ils achèteront une voiture neuve ou d'occasion
 - Les décideurs politiques pourront élaborer des politiques solides, justes et efficaces pour aider à améliorer la qualité de l'air, à court et long terme, afin de préserver la santé de leurs concitoyens
 - Les constructeurs automobiles regagneront la confiance des consommateurs en se livrant une concurrence réelle en vue de fournir des voitures plus propres et aux performances vérifiées de manière indépendante



- **DEUXIÈMEMENT**, AIR garantira l'accès à la méthodologie utilisée, permettant ainsi aux organisations tierces d'effectuer des essais similaires, selon les mêmes normes, partout dans le monde. AIR sollicite actuellement une certification auprès du Comité Européen de Normalisation (CEN).

En quoi le système de notation d'AIR fera t'il la différence ?

- Les données des essais indépendants du système de notation d'AIR peuvent servir à améliorer immédiatement et de manière significative la qualité de l'air en ville ainsi qu'à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elles sont :
 - COMPARABLES** : elles reposent sur une évaluation extrêmement minutieuse des conditions de conduite sur route, permettant une véritable comparaison entre différents modèles de véhicules tant neufs que plus anciens.
 - ACCESSIBLES** : ces données sont accessibles à tous. Elles sont transparentes et gratuites.
 - NORMALISÉES** : elles apportent une méthodologie normalisée et une série de données à l'ensemble des marchés et des régions, offrant un système de notation vraiment international.
 - INDÉPENDANTES** : il s'agit des données approuvées. Elles sont indépendantes et les plus complètes disponibles actuellement sur le marché.
 - IMMÉDIATES** : les données sont disponibles dès à présent.

Des systèmes de notation similaires sont-ils actuellement disponibles ?

- Non. Ce système de notation est une première mondiale. Il s'agit du seul système visant à fournir des données normalisées de manière systématique dans le monde entier.

- Le système de notation d'AIR aidera à réduire les émissions plus efficacement, tout en minimisant l'impact sur la mobilité individuelle en exploitant les données les plus complètes et comparables disponibles. Les autres solutions sont plus lentes, plus complexes et demanderont plusieurs années avant d'avoir des effets significatifs.

Les essais RDE récemment lancés par l'UE n'apportent-ils pas déjà une solution au problème des émissions ?

- Ce système d'essais en conditions de conduite réelles marque une avancée importante, mais encore insuffisante. Il amorce une première étape dans la résolution de la crise du NOx et des problèmes d'émissions à long terme que connaît l'Europe, mais il ne fournit pas de solution immédiate.
- Bien qu'il soit plus strict que les essais en laboratoire, ce système :
 - N'est pas indépendant, étant donné que les essais sont toujours réalisés directement ou indirectement par les constructeurs.
 - N'est pas totalement normalisé, dans la mesure où chaque constructeur peut effectuer des tests selon différents cycles.
 - N'est pas immédiat, car il ne s'appliquera qu'aux nouveaux modèles commercialisés à partir de septembre 2017. Les essais sur chaque nouveau véhicule ne seront introduits qu'en 2019.
 - En outre, un facteur de conformité (supérieur à la limite réglementaire) s'applique actuellement, qui permet aux véhicules de dépasser les limites d'émissions tout en respectant les normes.

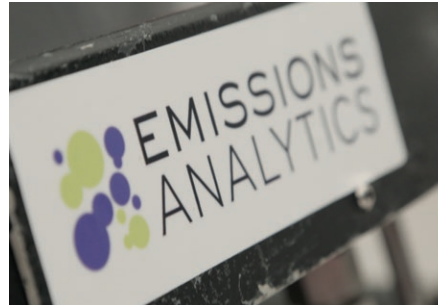


- La Commission européenne œuvre pour renforcer le système RDE en créant un cadre de surveillance indépendante par des tiers des essais effectués.

Quelles réactions AIR attend-elle ?

- AIR demande :
 - Aux gouvernements, aux villes, aux universitaires, aux ONG et aux autres organisations visant l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de rejoindre l'alliance et de contribuer à l'adoption volontaire d'une notation et d'essais indépendants, au niveau mondial
 - Aux constructeurs automobiles d'adopter volontairement, pour les émissions des véhicules, la même approche que celle qu'ils appliquent en matière de sécurité automobile.
 - Aux décideurs politiques des villes d'adopter volontairement une notation et des essais indépendants comme base d'une politique publique éclairée.
 - Des financements pour assurer l'indépendance à long terme des résultats et de la méthodologie des essais, ainsi que leur application au niveau mondial.





Comment le système de notation et d'essai d'AIR fonctionne-t-il ?

- Le système de notation est basé sur des essais et des données proposées par 'Emissions Analytics' (EA), un leader indépendant dans le domaine des mesures d'émissions des véhicules sur route disposant d'installations d'essai au Royaume-Uni, en Allemagne et aux États-Unis.
- EA donne libre accès aux résultats de ses essais depuis 2011 et ouvre sa méthodologie d'essai aux tiers via un processus européen de normalisation afin de permettre aux autres organisations de réaliser des essais similaires et de fournir des données.
- Jusqu'à présent, des essais ont été effectués sur plus de 1 500 voitures différentes – dont plus de 1 000 en Europe – produisant des données précises qui permettent d'établir des comparaisons justes entre différents modèles et qui s'appliquent aux modèles tant neufs que plus anciens.
- Le système de notation utilise les données d'émissions d'un essai sur route de quatre heures, réalisé à l'aide d'un système portable de mesure des émissions (PEMS).
- Ce système de notation classe les modèles de voitures en huit catégories selon un test cohérent – « A » étant la catégorie la plus propre et « H » la plus polluante.
- Les résultats des essais et le système de notation indiqueront à quelle vitesse les constructeurs automobiles peuvent réduire les émissions des nouvelles voitures. Ils montreront également l'efficacité des mesures de mise en conformité rétroactive, incitant les constructeurs à investir dans l'amélioration de leur flotte existante.

Qui sont les membres d'AIR ?

- AIR a été créé par le fondateur d'Emissions Analytics Nick Molden et par Massimo Fedeli de Fair Play Consulting, qui jouit d'une longue expérience dans l'industrie automobile.
- AIR élargira sa demande d'adhésion après son lancement public.

Comment l'indépendance des données est-elle protégée ?

- Le rôle d'AIR sera de garantir que les données et les essais demeurent totalement indépendants des constructeurs automobiles et des régulateurs, afin d'assurer une divulgation digne de confiance et une consultation publique.
- AIR respectera des normes strictes de gouvernance d'entreprise, comme l'indique sa mission.
- AIR élargira ses demandes de financement après le lancement public dans le but de garantir une mise en œuvre efficace, de conserver l'indépendance des essais et des données par rapport aux constructeurs automobiles et aux décideurs politiques, ainsi que de protéger sa vision et ses objectifs clairs.

Le système de notation a-t'il été approuvé ou vérifié de manière indépendante ?

- AIR a constitué un comité consultatif scientifique (SAC) comprenant 8 universitaires européens de premier plan dans le domaine des émissions et de la qualité de l'air. Ces personnes ont confirmé que les essais et la notation d'EA sont suffisamment fiables pour que les constructeurs automobiles et les décideurs politiques urbains prennent des mesures immédiates en vue de résoudre la crise du NOx.
- Le SAC d'AIR a également conclu que les essais d'EA correspondaient à l'approche d'AIR, dans la mesure où toutes les voitures sont soumises aux mêmes essais et où les données sont immédiatement disponibles pour les nouveaux modèles et ceux déjà en circulation.

Ce type de modèle a t'il déjà été utilisé ?

- AIR s'inspire du programme NCAP (programme d'évaluation des nouveaux modèles de voitures), un système indépendant de notation de la sécurité des véhicules créé aux États-Unis dans les années 1970 et qui est devenu la norme de l'industrie en matière de sécurité automobile en UE et partout dans le monde.
- Ce programme a tenu les constructeurs automobiles responsables de leurs performances de sécurité, entraînant l'adoption volontaire de technologies garantissant des véhicules plus sûrs pour que leurs modèles se distinguent sur le marché et gagnent un avantage concurrentiel.
- À terme, ce processus a incité les constructeurs automobiles à développer des solutions encore plus innovantes pour renforcer les normes de sécurité afin que leurs modèles fassent la différence sur le marché.

L'approche volontaire est-elle la bonne ?

- Le succès de l'approche indépendante et volontaire du NCAP est un modèle testé et approuvé pour aborder le problème des émissions des véhicules.
- En adoptant l'approche d'AIR, les constructeurs automobiles peuvent faire la différence dès aujourd'hui et afficher leur souhait de regagner la confiance des consommateurs et des décideurs politiques urbains.

- Ces derniers peuvent choisir d'utiliser les données pour modifier immédiatement les politiques actuelles et les améliorer au fur et à mesure de la disponibilité de données d'essais ultérieurs.
- Une approche volontaire écarte le volet politique et se concentre sur le fait de trouver une solution à un problème mondial.

Quelle mesure d'incitation est offerte aux constructeurs automobiles ?

- Comme dans le cas du NCAP, le système de notation d'AIR fournira un cadre dont les constructeurs automobiles pourront tirer profit sur le plan commercial.
- L'innovation sera encouragée et les constructeurs entreront en concurrence pour gagner des clients et une part de marché en créant des modèles encore plus propres et en annonçant comment ils amélioreront leur flotte existante. Comme nous l'avons déjà constaté en matière de sécurité, les résultats devraient largement dépasser les attentes et être atteints dans le délai le plus court possible.
- Par son indépendance et sa rigueur scientifique, AIR propose l'approche la plus globale pour restaurer la confiance des consommateurs.



- Si les politiques locales en matière d'émissions ne reposent pas sur des informations réalistes, la valeur résiduelle des voitures diesel pourrait subir une pression encore plus forte à court terme – tout comme celle des véhicules essence à plus long terme. Cette situation aurait des conséquences financières négatives pour les constructeurs automobiles, les entreprises de leasing ainsi que les propriétaires de véhicules particuliers.
- Le fait de saisir pleinement l'ampleur des émissions de CO2 à côté de celles de NOx pourrait permettre d'éviter de voir augmenter le nombre de véhicules gros émetteurs de CO2 sur le marché, augmentation qui compliquerait l'atteinte par les constructeurs de leurs objectifs en matière d'émissions de CO2 de leur flotte.

AIR

A public private Alliance tackling the reduction of vehicle emissions

T. +44(0)203 633 5047

E. info@allowAIR.org

W. allowAIR.org

Registered Address:
Suite 1, 3rd floor,
11-12 St James's
Square, London,
SW1Y 4LB,
Incorporated in England
Registration Number
10852307

