



"POUR DES VOITURES VERTES"

Déclaration de la FIA sur la qualité de l'air,
le changement climatique et les économies de carburant

Déclaration de l'Assemblée Générale de la FIA

du 26 octobre 2007

Contenu

Sur proposition du Conseil Mondial de la Mobilité et de l'Automobile	3 - 8
Annexe: Dix conseils pour des véhicules plus verts	9
Note explicative	10 - 11
Sources	12

Sur proposition du Conseil Mondial de la Mobilité et de l'Automobile

Considérant que :

1. Les automobiles d'aujourd'hui sont plus propres et plus économes en carburant que jamais du fait des avancées en matière de technologies et de carburants permettant de réduire les émissions toxiques ainsi que les rejets de CO₂ par véhicule; Néanmoins, face à l'augmentation rapide de la motorisation et de la consommation de carburant à travers le monde, combinée aux préoccupations grandissantes concernant le changement climatique, la qualité de l'air et la sécurité énergétique, il est fondamental de progresser encore davantage dans le domaine des économies de carburant et des performances environnementales des véhicules à moteur; Compte tenu de l'augmentation de la demande d'automobiles à l'échelle mondiale, le développement et l'application de technologies plus propres et plus économes en carburant est la clé de notre mobilité future; Tout l'enjeu à présent consiste à mettre à profit la demande croissante de voitures "plus vertes" pour promouvoir à l'échelle mondiale les nouvelles technologies automobiles et la modernisation des systèmes de transport en vue de réduire leur intensité de carbone;
2. Les dirigeants des grands pays industrialisés du G8 réunis à Heiligendamm, en Allemagne, en juin 2007, ont décrit le changement climatique comme "l'un des enjeux majeurs auxquels est confrontée l'humanité" risquant "de porter gravement atteinte à notre environnement naturel et à l'économie mondiale" et ont convenu de prendre "rapidement des mesures fortes de lutte contre le changement climatique afin de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique"¹; Les dirigeants du G8 ont reconnu que "le changement climatique étant un problème mondial, c'est à l'échelle mondiale [qu'ils doivent] y répondre" et ont confirmé leur engagement à négocier avec tous les grands pays émetteurs de gaz à effet de serre au sein de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) un accord succédant au Protocole de Kyoto de 1997 aux termes duquel 35 pays industrialisés s'engageaient à réduire leurs émissions de 5,2 pour cent entre 1990 et 2012; Le G8 a également convenu d'examiner attentivement les décisions prises par l'Union européenne, le Canada et le Japon qui prévoient de réduire de moitié les émissions mondiales de gaz à effet de serre d'ici à 2050;
3. Selon la dernière évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)², les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté de 70 % entre 1970 et 2004 et la concentration atmosphérique de dioxyde de carbone est passée de 280 ppm (parts par million) à l'époque préindustrielle à 379 ppm en 2005; Le GIEC confirme que le réchauffement du système climatique est "sans équivoque" et qu'il est "très probablement" imputable aux activités humaines; Si l'évolution actuelle se poursuit, les niveaux de concentration devraient atteindre plus de 500 ppm d'ici à 2050, ce qui laisse entrevoir comme scénario de référence une élévation de la température à la surface du globe de 2-50 C d'ici à 2100;
4. Environ 10 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) sont attribuables au transport routier; D'autres sources de GES, telles que l'énergie et l'agriculture, contribuent pour une plus grande part encore à ces émissions; Par exemple, l'élevage du bétail représenterait 18 % des émissions de GES mesurées en équivalent CO₂, ce qui est même supérieur à la part de 14 % du secteur du transport dans sa globalité (transports aérien, routier et maritime combinés)³. Toutefois, la part des transports dans les émissions de GES augmente progressivement dans toutes les régions du globe; Actuellement, quelque

¹ Déclaration du Sommet du G8, Croissance et responsabilité dans l'économie mondiale.

² Quatrième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, février 2007.

³ Rapport de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture "Livestock's Long Shadow" 2006.

600 millions de véhicules automobiles sont utilisés dans le monde et ce nombre est appelé à doubler d'ici à 2020 avec la motorisation galopante observée dans les économies émergentes;

5. La demande mondiale en pétrole devrait passer de 84 mb/j (millions de barils par jour) à 116 mb/j d'ici à 2030. L'AIE⁴ met en garde contre l'appauvrissement des réserves de pétrole et le ralentissement de la production, alors même que la demande de pétrole dans des régions à croissance rapide telles que l'Asie et le Moyen-Orient devrait augmenter trois fois plus que dans les pays de l'OCDE, entraînant un resserrement de l'offre et sans doute des prix du pétrole élevés au-delà de 2010; Les préoccupations géopolitiques concernant la sécurité énergétique et la disponibilité à long terme des gisements exploitables de pétrole aggravent encore le risque d'un choc pétrolier; Dans ce contexte, la réduction de la consommation de carburant automobile prend tout son sens;
6. L'impact de l'automobile sur la qualité de l'air s'améliore progressivement car les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NOx), d'hydrocarbures (HC), de composés organiques volatils (COV) et de particules (PM) produites par les nouvelles automobiles sont en nette diminution grâce à des technologies moins polluantes telles que les pots catalytiques et les filtres; Les voitures d'aujourd'hui (conformes à la norme Euro 4⁵) produisent en moyenne 95 % de moins de NOx et autres polluants que celles des années 1970; Dans les pays fortement motorisés, nous avons observé une dissociation entre les niveaux d'émissions toxiques et la croissance du parc automobile ainsi que des améliorations très significatives de la qualité de l'air en ville; Le défi à relever consiste à généraliser l'application de ces technologies antipollution, en particulier dans les pays nouvellement motorisés où les problèmes de qualité de l'air dans les

agglomérations urbaines continuent de représenter un réel danger pour les populations;

7. La FIA et ses clubs membres plaident depuis de nombreuses années pour une mobilité responsable et jouent un rôle prépondérant dans la promotion de véhicules plus propres, plus sobres en carbone et plus économes en carburant, et ce via une série d'initiatives dont les tests consommateurs, la formation à la conduite et des campagnes appelant à une intervention législative, tant au plan national qu'international, en faveur d'une amélioration des normes relatives aux émissions des véhicules et à la qualité des carburants; L'opinion publique prend conscience de l'impact environnemental de ses besoins en termes de mobilité et réagit de plus en plus favorablement aux mesures incitatives et aux informations qui lui permettent d'opter pour des produits automobiles "plus verts" et partant, de réduire ses dépenses dans ce domaine;

Recommande ce qui suit :

8. S'il est difficile de prévoir avec exactitude les impacts négatifs du changement climatique, il est tout à fait justifié d'agir rapidement pour réduire les émissions de CO₂ afin de prévenir ces risques et de retirer probablement d'autres avantages tels qu'une mobilité plus économe en carburant, plus sûre et plus abordable; Les politiques et mesures visant à améliorer la qualité de l'air, à atténuer les changements climatiques et à encourager les économies de carburant doivent être efficaces en termes de coûts et doivent s'appliquer à tous les consommateurs d'énergie et à toutes les sources d'émissions; Il serait en effet à la fois inéquitable et inopérant de concentrer l'action politique sur un seul secteur tel que le transport routier tout en négligeant d'autres sources d'émissions toxiques ou de GES; Pour une répartition équitable des charges, les

⁴ IEA Mid Term Oil Market Report, juillet 2007.

⁵ La norme Euro 4 s'applique à toutes les automobiles neuves au sein de l'Union européenne depuis le 1er janvier 2006.

mesures adoptées dans tous les secteurs doivent pouvoir faire l'objet d'une comparaison transparente quant à leurs coûts; Par conséquent, les mesures de réduction des émissions de CO₂ devraient être fondées sur une évaluation commune du coût par tonne d'équivalent carbone économisée⁶; Ainsi, la réduction des émissions globales de CO₂ se fera-t-elle au meilleur coût dans tous les secteurs;

9. Pour renforcer les efforts visant à améliorer la qualité de l'air, lutter contre les effets néfastes du changement climatique et promouvoir les économies de carburant, il faut agir sur trois principaux leviers; Premièrement, les technologies appliquées aux véhicules neufs, au carburant et aux composants; Deuxièmement, l'amélioration de la conception et de la gestion du réseau routier; Et troisièmement, les mesures d'incitation et les informations visant à promouvoir des technologies automobiles plus propres, des comportements au volant et des choix de mobilité plus respectueux de l'environnement de la part des consommateurs;
10. L'industrie investit durablement, en partenariat avec les pouvoirs publics, dans des technologies automobiles efficaces en termes de coûts, sobres en carbone et respectueuses de l'environnement, appliquées à diverses caractéristiques des véhicules, dont l'aérodynamique, le rendement de combustion, la transmission, les systèmes d'information du conducteur, la récupération d'énergie et les hybrides, la résistance au roulement et le poids.⁷ En parallèle, il importe de développer en synergie des carburants alternatifs et de meilleure qualité, notamment le gaz naturel et les biocarburants (à condition de rendre ces derniers plus compétitifs et non néfastes pour la biodiversité et la production alimentaire mondiale); A mesure que ces innovations technologiques arrivent sur le marché, les pouvoirs publics devraient adopter des

politiques visant à diversifier l'offre de systèmes de propulsion afin de donner aux consommateurs un plus large choix et de réduire peu à peu la dépendance excessive vis-à-vis des combustibles fossiles;

11. Il convient d'établir un cadre général, reposant sur des normes harmonisées à l'échelle internationale, pour la réduction des émissions automobiles, la qualité du carburant et les économies de carburant via le Forum mondial de l'harmonisation des réglementations automobiles des Nations Unies (WP29 UNECE) afin de jeter les bases d'une stratégie internationale cohérente en vue de réduire à la fois les émissions toxiques et l'intensité de carbone du secteur automobile à travers le monde; Dans la mesure du possible, les normes en matière d'émissions, et les dispositifs fiscaux qui y sont associés, devraient être neutres en termes de technologie et fixer les mêmes critères de performances pour l'essence, le diesel ou d'autres carburants et systèmes de propulsion;
12. La Chine, l'Union européenne, le Japon et les Etats-Unis (et plusieurs Etats américains, Californie en tête) étant dotés de règles ou d'accords en matière d'économie de carburant plus ou moins rigoureux, il est souhaitable de voir ces normes converger progressivement à la hausse⁸; Un objectif mondial non obligatoire de 140 g de CO₂/km pour les automobiles devrait être adopté; Cet objectif pourrait servir d'étalon international pour évaluer les progrès réalisés en termes d'économie de carburant pour le parc mondial de véhicules neufs; L'objectif proposé devrait être défini à partir d'un nouveau cycle d'essais internationaux rendant mieux compte des conditions de conduite réelles;
13. Afin d'assurer une maintenance et une inspection régulières et efficaces, ce qui est crucial pour rester en

⁶ Voir "The Business of Climate Change, Challenges & Opportunities" - Dr John Llewellyn, Lehman Brothers, février 2007.

⁷ Rapport CEMT/AIE, "Making Cars More Fuel Efficient" 2005.

⁸ Rapport CEMT/OCDE, "Transports et émissions de CO₂ - Quels progrès ?", 2007.

conformité avec les exigences en matière d'émissions automobiles, une norme mondiale relative aux systèmes de diagnostic intégrés des automobiles devrait être élaborée sous les auspices du WP29 de l'UNECE, elle devrait prévoir également un libre accès aux informations concernant les réparations pour tous les réparateurs de véhicules agréés;

14. Sachant que 20 % environ de l'énergie requise pour conduire une voiture est utilisée pour contrer la résistance au roulement des pneus, il faudrait privilégier les mesures visant à améliorer la conception des pneus, sans compromettre pour autant leurs performances de sécurité, dans le but d'éviter qu'ils soient sous-gonflés; Des procédures d'essais Internationales pour des pneus sûrs présentant une meilleure résistance au roulement (comme l'essai de pneumatiques international ADAC), l'étiquetage d'informations destinées aux consommateurs et des systèmes intégrés de contrôle de la pression des pneus devraient être développés dans le cadre du WP29 de l'UNECE⁹.
15. Le carburant sans plomb et sans soufre étant essentiels à la mise en œuvre rapide de technologies modernes (par ex. filtres/convertisseurs catalytiques, etc.) à même de supprimer la plupart des émissions toxiques produites par les moteurs à essence et diesel actuels, il convient d'apporter un soutien sans réserve aux campagnes mondiales menées par le Partenariat pour des Véhicules et Carburants Propres (PCFV) du Programme des Nations Unies pour l'environnement en vue d'éliminer les carburants au plomb en 2008 et d'encourager l'usage de carburants sans soufre ou à basse teneur en soufre¹⁰.
16. Les gouvernements peuvent favoriser l'augmentation de l'efficacité énergétique sur route par des moyens d'action tels que la planification urbaine, l'aménagement des

infrastructures et du réseau routier pour éviter la congestion et améliorer la circulation; Des investissements dans une meilleure capacité routière et l'installation de revêtements de routes respectueux de l'environnement peuvent contribuer sensiblement à réduire les émissions ainsi que les niveaux de bruit produits par les automobiles. Des systèmes de transport intelligents peuvent également contribuer à améliorer l'efficacité et l'interopérabilité des modes de transport afin d'offrir aux consommateurs des choix plus divers;

17. Les gouvernements ont recours à la "fiscalité verte" pour inciter de façon positive les consommateurs à utiliser des produits automobiles plus propres et plus économes en carburant. Les incitations fiscales, par exemple, devraient être utilisées pour accélérer la pénétration du marché par de nouvelles technologies environnementales destinées à encourager les consommateurs à acheter des véhicules, des carburants ou des composants permettant de réduire les rejets de CO₂, les émissions toxiques, de promouvoir les économies de carburant et, ce faisant, de réduire leurs frais liés à l'automobile;
18. Il convient de réformer la fiscalité sur les automobiles en imposant davantage l'utilisation que la propriété mais cette réforme doit rester transparente, sans incidence sur les recettes et conditionnée à des améliorations des infrastructures et services du transport routier; Les pouvoirs publics et les décideurs doivent reconnaître que les possibilités de transition de la route vers d'autres modes de transport sont restreintes et les réductions d'émissions de CO₂ relativement faibles en raison, notamment, des contraintes de capacité et d'une couverture territoriale par les réseaux ferroviaires et fluviaux assez limitée¹¹; Si les gouvernements souhaitent encourager les usagers à renoncer à la voiture, ils doivent veiller à proposer d'autres modes de transport sûrs et efficaces;

⁹ 12 Recommandations de l'AIE pour le Sommet du G8 2007.

¹⁰ Rapport PCFV - Opening the Door to Cleaner Vehicles in Developing and Transition Countries: The Role of Lower Sulphur Fuels, UNEP, février 2007.

¹¹ Rapport CEMT/OCDE, "Transports et émissions de CO₂ – Quels progrès ?" 2007.

19. Les gouvernements du monde entier devraient adopter des politiques volontaristes visant à accélérer la modernisation des parcs automobiles et, en particulier, à encourager le retrait rapide des véhicules sans pot catalytique, mesures qui entraînent une nette diminution des émissions toxiques comme le montre une récente étude¹² menée en France où une simulation, posant pour hypothèse que tous les véhicules actuels sont conformes aux Normes Euro 4 2005, indiquait des réductions d'environ 70 % pour les oxydes d'azote et de 80 % pour les particules. Dans les pays à revenu faible et intermédiaire, des programmes de modernisation des systèmes catalytiques pourraient également présenter un intérêt en termes de coûts et améliorer sensiblement les performances d'émissions du parc de véhicules plus anciens, à condition que des progrès soient réalisés en parallèle quant à la composition du carburant.
 20. Les gouvernements, en collaboration avec les clubs automobiles, devraient soutenir un vaste programme d'information des consommateurs pour favoriser une mobilité responsable et encourager l'achat de véhicules, de carburants et de composants propres, sobres en carbone, qui non seulement présenteront un intérêt pour l'environnement mais permettront également de réaliser des économies; L'éco-étiquetage et l'éco-test devraient être utilisés pour fournir des informations fiables et indépendantes sur les performances environnementales des produits automobiles;
 21. Des cycles de formation devraient être mis au point pour encourager une conduite économe en carburant, tant de la part des usagers privés que professionnels, et ces cours devraient figurer dans le cadre de programmes d'apprentissage de la conduite et de formation à la sécurité. La promotion de l'"éco-conduite" devrait s'accompagner de la mise en place de dispositifs embarqués d'information du conducteur tels que les économètres et indicateurs de changement de vitesses permettant au conducteur d'adopter un comportement plus économe en carburant et de réduire ses frais;
 22. Les consommateurs doivent tenir compte, dans leurs choix d'itinéraire et de destination, de leur impact sur l'environnement et réduire dans la mesure du possible leur empreinte carbone, ou compenser leurs émissions. Comme préconisé dans la récente Déclaration de Davos de l'Organisation Mondiale du Tourisme des Nations Unies (OMT), 3 octobre 2007;
- Décide par la présente de ce qui suit:**
23. Continuer de contribuer à l'effort mondial de réduction des émissions toxiques, de lutte contre les dangers du changement climatique en vue de promouvoir une consommation plus efficace du carburant et un usage responsable des véhicules automobiles;
 24. Soutenir une campagne de sensibilisation intitulée "Pour des voitures vertes", menée au sein des clubs et des membres de la FIA dans leur ensemble, à l'appui des recommandations énoncées dans la présente Déclaration et promouvoir un guide donnant dix conseils pour un comportement "plus vert" sur les routes;
 25. Appuyer comme il convient les recommandations énoncées dans la présente Déclaration auprès de la CCNUCC, du G8, de l'OMT, du WP29 de l'UNECE, de l'AIE, de l'UNEP, du Forum International des Transports et d'autres instances internationales concernées;
 26. Encourager la participation par les régions et les clubs membres de la FIA à des mesures d'information des

¹² Qualité de l'air – La contribution de l'automobile, Dossier CCFA, mai 2006.¹⁰ Rapport PCFV - Opening the Door to Cleaner Vehicles in Developing and Transition Countries: The Role of Lower Sulphur Fuels, UNEP, février 2007.

consommateurs en vue de les inciter à acheter des véhicules et des composants plus propres et plus économes en carburant par le biais d'initiatives telles que le programme ECOTEST de l'ADAC/la Fondation FIA et de favoriser un comportement plus économe en carburant via les programmes de formation ECODRIVE;

27. Passer en revue les progrès réalisés en matière d'environnement, de changement climatique et de consommation de carburant ainsi que les recommandations contenues dans la présente déclaration lors de l'Assemblée Générale de la FIA en 2010.

Annexe:

Dix conseils pour des véhicules plus verts

- 1. Achetez vert**
Vérifiez les performances environnementales (niveaux d'émissions/consommation de carburant) avant d'acheter un véhicule neuf, du carburant ou des composants.
- 2. Planifiez votre itinéraire**
Planifier votre itinéraire peut vous éviter des retards et des détours. Rouler dix minutes inutilement sur un trajet d'une heure équivaut à une surconsommation de 14 %. Pour de courts trajets, pensez au vélo, aux transports publics ou à la marche à pied.
- 3. Vérifiez régulièrement la pression des pneus**
Rouler avec des pneus dont la pression est de 50k Pa (0,5 kg/cm²) inférieure à la valeur recommandée entraîne une surconsommation de carburant de 2 % et 4 % respectivement en zones urbaines et suburbaines.
- 4. Réduisez les charges et évitez d'installer des galeries sur le toit**
Rouler avec des charges inutiles réduit sensiblement l'efficacité énergétique du carburant et les bagages sur le toit diminuent l'aérodynamisme du véhicule.
- 5. Ne faites pas chauffer le moteur avant de démarrer**
Il n'est pas nécessaire de faire chauffer le moteur dans les automobiles actuelles, excepté dans des climats froids ou après de longues périodes d'inutilisation. Rouler doucement suffit à chauffer le moteur.
- 6. Utilisez la climatisation avec modération**
Ne réglez pas la climatisation trop bas. A une température extérieure de 25°, faire fonctionner la climatisation entraîne une surconsommation de 12 %.
- 7. Accélérez en douceur et maintenez une vitesse constante**
Démarez doucement (20 km/h en 5 secondes équivalent à 11 % d'économie de carburant) et évitez les accélérations brusques et les à-coups. Ne suivez pas les autres véhicules de trop près, les accélérations/décélérations inutiles provoquent une surconsommation de 2 % et 6 % respectivement en zones urbaines et suburbaines. Passez des vitesses élevées dès que la circulation le permet.
- 8. Utilisez le frein moteur**
Relâchez l'accélérateur lorsqu'il faut ralentir a pour effet de stopper l'alimentation en carburant, soit une économie de carburant de 2 %.
- 9. Ne laissez pas votre moteur tourner**
Laisser tourner un moteur dix minutes (au point mort, climatisation éteinte) revient à gaspiller 130 cm³ de carburant. Coupez votre moteur lorsque vous pouvez le faire en toute sécurité.
- 10. Compensez vos émissions de CO₂**
Si vous adoptez une conduite économique et ne pouvez réduire davantage l'usage de votre voiture, vous pouvez acheter des crédits carbone équivalents à votre kilométrage annuel.

Note explicative

Déclaration de la FIA sur la qualité de l'air, le changement climatique et les économies de carburant

Le présent projet de Déclaration offre un cadre général pour la politique menée à l'échelle mondiale par la FIA concernant la qualité de l'air, le changement climatique et les économies de carburant automobile. Il dote la FIA et les clubs membres d'un ensemble de principes, propositions et actions accompagnant le lancement d'une vaste campagne de sensibilisation intitulée "Pour des voitures vertes". La Déclaration est accompagnée d'un Guide donnant dix conseils pour un usage plus écologique des véhicules automobiles que les clubs peuvent promouvoir auprès de leurs membres. Il est envisagé de publier l'année prochaine un rapport plus long, établi à partir de la présente Déclaration, éventuellement à l'occasion de la Journée Mondiale de l'Environnement.

Le projet de Déclaration comporte trois sections:

Clauses Considérants

résumant les dernières évolutions liées, en particulier, au changement climatique. Il s'agit notamment de la récente évaluation du GIEC et des dernières décisions des pays industrialisés du G8 en amont de la Conférence sur le changement climatique CCNUCC qui se tiendra à Bali, en Indonésie en décembre.

Clauses Recommandations

énoncent en premier lieu certains principes fondamentaux tels que l'efficacité en termes de coûts, la répartition équitable des charges, etc. puis formulent des propositions précises destinées à être adressées directement par la FIA aux institutions internationales compétentes ou aux gouvernements via les clubs membres s'ils le souhaitent.

La plupart des recommandations traduisent les positions déjà exprimées par la FIA lors de précédentes déclarations d'orientation sur le changement climatique, les émissions et la qualité du carburant. Une nouvelle proposition vise à promouvoir

l'objectif mondial non obligatoire de 140 g d'émissions de CO₂/km pour les automobiles (et du même ordre pour les véhicules commerciaux et utilitaires lourds et légers). Ces critères de consommation de carburant pourraient être adoptés par le WP29 de l'UNECE et servir d'objectif mondial quant à l'efficacité énergétique de tous les véhicules neufs. A l'heure actuelle, la Chine, l'UE, le Japon et les Etats-Unis disposent de diverses normes de consommation de carburant dont le caractère contraignant varie toutefois grandement d'un pays à l'autre. Etant donné que le changement climatique et l'impératif de réduction de la consommation de carburant représentent un défi mondial, il serait judicieux de se doter d'une référence internationale vers laquelle tout le monde peut tendre. Certains constructeurs produisent des voitures dont les émissions dépassent les 140 g de CO₂/km et cet objectif serait un moyen de mesurer les progrès du parc automobile mondial. Il pourrait servir de référence pour un futur système d'échange de droits d'émission de carbone dans le secteur automobile où les constructeurs pouvant dépasser 140 g de CO₂/km échangent des permis avec ceux qui ne le peuvent pas. Ces normes proposées supposent également de procéder à de nouveaux cycles d'essais internationaux actuellement à l'étude au sein du WP29 de l'UNECE et qui, s'ils sont adoptés, devraient mieux rendre compte des conditions de conduite réelles. Les autres recommandations portent notamment sur le diagnostic intégré, les pneus, le renouvellement du parc automobile, les carburants sans plomb et sans soufre, l'éco-étiquetage, la gestion du trafic, les incitations fiscales, l'éco-conduite.

Clauses Décisions

décrivent les actions que la FIA et ses clubs membres pourraient engager pour appuyer la Déclaration et les recommandations qu'elle contient.

Pour donner suite aux actions proposées, le Secrétariat de la FIA préparera du matériel de campagne à l'intention des clubs, un rapport fondé sur la Déclaration présentant les enjeux pour les décideurs et le public, et si possible des enquêtes d'opinion menées auprès des clubs. Les événements internationaux

suivants auront directement trait aux questions traitées dans le projet de Déclaration :

- Sommet ministériel de l'OMT sur le Tourisme et le Changement climatique, Londres, 13 novembre 2007
- Forum mondial de l'harmonisation des réglementations automobiles (WP29 UNECE)
Table Ronde sur la qualité des carburants, Genève, 15 novembre
- Conférence du G8 sur les voitures non polluantes, Dresde, 19-20 novembre
- Agence Internationale de l'Energie, Atelier Ecodriving Workshop, Paris, 22-23 novembre
- Conférence des Parties CCNUCC, Bali, 3 – 14 décembre
- Session ministérielle du Forum International des Transports, "Transport & Energie : le défi du changement climatique", Leipzig, 28 – 30 mai 2008
- Journée mondiale de l'environnement, 5 juin 2008

Sources

Les principales sources d'informations relatives au présent projet de Déclaration sont les suivantes:

- Sommet du G8 à Heiligendamm
<http://www.g-8.de/Webs/G8/EN/Homepage/home.html>
- Agence Internationale de l'Energie (AIE)
<http://www.iea.org/>
- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)
<http://unfccc.int/2860.php>
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)
<http://www.ipcc.ch/>
- Organisation Mondiale du Tourisme des Nations Unies (OMT)
<http://www.unwto.org/index.php>
- Partenariat pour des Véhicules et Carburants Propres du PNUE (PCFV)
<http://www.unep.org/PCFV/>
- Forum International des Transports
<http://www.internationaltransportforum.org/>
- Conférence internationale sur les voitures non polluantes 2007
<http://www.bmvbs.de/en/artikel-,1872.990665/3rd-International-Environmenta.htm>
- Forum mondial de l'harmonisation des réglementations automobiles
<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Contact

FIA
8, Place de la Concorde
75008, Paris
France

Richard Woods
FIA Director of Communications

Tel +33 1 43 12 58 14

Fax +33 1 43 12 58 19

Email rwoods@fiacommunications.com

www.fia.com



FIA Communications

8 Place de la Concorde . 75008 . Paris . France
Tel: +33 (0)1 43 12 58 15 Fax: +33 (0)1 43 12 58 19