

Pré- proposition paper sur la proposition de texte législatif dit « Euro7/VII » portant sur la réduction du niveau de pollution de l'air

Euro 7 doit favoriser un système de mobilité zéro émission, abordable et ayant un impact minimal sur notre santé. L'UE doit être ambitieuse et retrouver son leadership mondial perdu depuis le dieselgate. T&E lutte depuis 30 ans contre la pollution atmosphérique. Nous avons aidé au façonnement de certaines des lois environnementales les plus importantes d'Europe en ce qui concerne les émissions de transports (normes de CO2 ambitieuses, révélation du dieselgate, interdiction de carburants sales maritimes, marché du carbone pour l'aviation et l'obligation de vente de voitures à émissions zéro d'ici 2035). La Commission doit réactualiser ses ambitions via la norme Euro 7 et assurer le droit à un air respirable.

1. De nouvelles normes d'émission pour les voitures et camionnettes ?

La Commission va enfin proposer de nouvelles normes d'émission de polluants sous le nom d'Euro 7 ciblées sur les voitures et camionnettes afin d'étendre les normes à tous les véhicules polluants de cette catégorie, ceux échappant à « l'interdiction de 2035 », et autres formes de pollution. La pollution atmosphérique est un **problème de santé majeur** pour les Européens. 96 % des citoyens urbains dans l'UE étaient « surexposés aux particules fines » par rapport aux dernières recommandations de l'OMS. C'est 364 200 personnes qui sont décédées de la surexposition à la pollution atmosphérique ¹. C'est aussi un **problème environnemental** : l'acidification s'est réduite entre 1990 et 2010; l'excès d'azote atmosphérique n'a que légèrement diminué ; beaucoup de cultures restent surexposées à l'ozone ². C'est des **conséquences sociales et économiques**. Elle **touche les plus pauvres** ³ et a un **coût colossal de santé publique** (coûte en moyenne 1 276 euros par Européen par an ⁴). Pourtant, les normes européennes de qualité de l'air restent moins strictes pour tous les polluants que celles recommandées par l'OMS. Les villes de l'UE ne respectent toujours pas les « *WHO's air pollution guidelines* ⁵ », et en dépit des confinements COVID-19 ayant permis de réduire considérablement la pollution atmosphérique, en 2021 « *plus de la moitié des 323 villes analysées par l'AEE présentaient une qualité de l'air "mauvaise" ou "médiocre"* »⁶. La **cause majeure ? le transport routier** (26% des émissions de gaz à effet de serre ⁷). L'Union doit s'aligner sur ses actions précédentes en la matière : son paquet législatif « zéro pollution », respecter les cibles fixées dans le Green Deal européen, le paquet législatif « Fit for 55 », l'objectif « zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050 » et les WHO'S GUIDELINES de l'OMS. Euro 7 est nécessaire aujourd'hui.

2. Négocier des normes plus strictes pour un droit à l'air pur

-Nous pourrions compter sur : Le BEUC , Charge Up Europe et la ACEA pour défendre une **production de voitures électriques à batterie (VEB) plus abordables, durables** (lettre commune ⁸) et des tests de mise en service ; L'EPHA, EURO CITIES, EEB, le Polis Network Bureau (lettre commune ⁹) pour **un droit à l'air pur pour les citoyens des villes européennes** ; Des ONG déjà partenaires ¹⁰ comme Green Peace pour l'environnement ; Le parlement avec The Greens qui nous ont déjà soutenus ¹¹ , The Left et S&D aux idées corrélées à notre projet. **--Plus ambivalente** avec des promoteurs des e-fuels et de l'hydrogène (Hydrogen Europe). T&E n'est pas formellement contre (et tolère des exceptions pour l'aviation et porte-conteneurs ¹²), mais préfère l'électrification ; Les fabricants de composants automobiles sur la question du coût-bénéfice : certains sont pour (CLEPA) d'autres pensent que cela coûte trop cher (Bosch). Or, 65% des conducteurs pourraient payer 500 euros de plus , 76% sont pour une obligation légale pour les constructeurs ¹³ et certains sont déjà nos partenaires (les protocoles d'essais avec le groupe PSA ¹⁴) ; Le conseil de l'UE : des pays comme le Danemark et la Suède sont souvent de notre côté, car il ne s'agit pas d'une industrie domestique majeure à contrario de l'Allemagne ; La commission, nous pensons par exemple à la DG GROW ou le commissaire européen au marché intérieur Thierry Breton qui s'inquiètent de l'impact économique de telles décisions. **Plus difficiles** avec : L'industrie automobile (l'ACEA¹⁵) et allemande (VDMA) qui craignent une hausse des coûts et une infaisabilité technique ; L'industrie du pétrole (CONCAWE) . Le PPE qui voulait poursuivre les ventes de véhicules hybrides et CRE qui n'a pas voté les amendements sur la pollution d'une voiture liée à sa production ¹⁶.

¹ www.eea.europa.eu. (2022). *Europe's air quality status 2022* — European Environment Agency. URL : <https://cutt.ly/7NwnoFe>

² Ibid.

³ BOTTOLLIER-DEPOIS, Amélie (2019). « La pollution de l'air touche en premier les plus pauvres ». *ouest-france.fr.*, URL : cutt.ly/uNwpudY

⁴ ALLIANCE, E.P.H. (2021). *How much is air pollution costing our health?* - EPHA. epha.org. URL : <https://cutt.ly/DNweDr8>

⁵ World Health Organization (2021). *What are the WHO Air quality guidelines?* [online] www.who.int. Available at: <https://cutt.ly/gB6IB4P>

⁶ Nicolás, E.S. (2021). *Air pollution in many EU cities 'stubbornly high'*. [online] EUobserver. Available at: <https://cutt.ly/9NwwHMh>

⁷ OLIVIER, A. (2022). *Infographies : les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne*. Touteleurope.eu. URL : <https://cutt.ly/ANwiaGC>

⁸ Beuc.eu. (2021). *EU should target 1m EV public chargers by 2024, say carmakers, environmentalists and consumer groups*. URL : <https://cutt.ly/7NwYdqg>

⁹ E.P.H.A (2021). *EPHA joins calls for ambitious Euro 7 standards to protect public health and the environment* - EPHA. Epha.org. URL : <https://cutt.ly/5NwZ2qZ>

¹⁰ Travail d'expertise commun avec la CAN EUROPE sur le renforcement des règles de conformité de l'ESR. URL : <https://cutt.ly/QNdef71>

¹¹ AFP and Reuters (2022). *EU Parliament passes ban on new petrol, diesel cars by 2035*. Euractiv.com. URL : <https://cutt.ly/KNwXfi0>

¹² Transport & Environment (n.d.). *Hydrogen & efuels*. Transport & Environment. URL : <https://cutt.ly/YNtPjYf>

¹³ Transport & Environment. (2022). *Majority support tighter EU car emissions rules and are willing to pay*. URL : <https://cutt.ly/tNwQWAO>

¹⁴ Communiqué de presse du PSA (2016). *Le Groupe PSA et deux ONG, T&E et FNE officialisent les mesures de consommation en usage réel des véhicules Peugeot, Citroën et DS*. URL : <https://cutt.ly/uNwWn6W>

¹⁵ Gemelli, F. (2022). *Les voitures Euro 7 posent problème : l'alarme des constructeurs européens*. Motor1.com. URL : <https://cutt.ly/dNw2Pcf>

¹⁶ Ibid.

3. Euro 7 , une occasion d'être ambitieux pour notre santé et la planète

Enjeux

Recommandations

Limites d'émissions et les contrôles	<ul style="list-style-type: none"> • Fixer les limites pour les voitures et les émissions aux niveaux les plus bas (scénario 2 CLOVE) ; adopter de nouveaux systèmes de contrôle (Ex.catalyseurs à l'ammoniac) ; Réduction des émissions pendant la période de démarrage à froid ; Réduction des émissions de polluants non réglementée. Ex. Passer les limites du méthane et oxyde d'azote à 10mg/km, gaz toxique formaldéhyde à 5mg/km voir moins et de l'ammoniac à 1mg/km. Et, T&E souhaiterait une date d'implémentation d'Euro7 pour 2025.
Revoir les exigences de durabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les exigences de durabilité et imposer un contrôle des limites légales d'émissions pendant toute leur durée de vie des véhicules; ce qui inclut des tests en service à un minimum d'années (ex. 20 ans ou 240 000 km).
De meilleurs tests pour nos véhicules	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte d'autres facteurs dans les tests de conduite WLTP : le nettoyage du filtre à particules, pas de restrictions les accélérations, le dénivelé, la conduite dans les virages, en haute altitude et en cas de changements de direction ; • Élargir les « RDE temperature boundaries » des tests pour corrélés aux spécificités météo des pays de l'Union. Ex. Minimum fixé à -7 degrés Celsius, mais peut descendre davantage dans le nord de l'Europe.
Sur les freins et les pneus	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les émissions des pneus et des freins qui sont une source importante de particules dans les zones urbaines. Pour inciter à l'adoption de technologie plus efficace, la Commission doit proposer des limites d'émissions de particules au freinage ambitieuses (ex. 5mg/km).
Sources d'énergie pour les transports	<ul style="list-style-type: none"> • Inciter à l'électrification, afin de contrer aussi le marché des VEB chinois¹⁷. Il faut réduire de 100 % les émissions CO2 des nouvelles voitures d'ici 2035 ; s'opposer aux exemptions, crédits pour les e-carburants des voitures ; Supprimer la référence ZLEV accordant des crédits aux constructeurs pour les ventes de VE, à partir de 2025 ; Électrifier les véhicules d'entreprise d'ici 2030 ; Utiliser les fonds de l'UE pour accélérer la production de VEB ; Imposer des approvisionnements locaux avec des crédits d'impôt et subventions aux VEB. Déterminer un minimum de durabilité pour les batteries des VE; • Réglementer les productions d'e-carburants et d'hydrogène vert et inciter à son utilisation pour certaines exceptions (cargos, avions et camions) et favoriser l'électrolyse à partir d'EnR.
Responsabilité des États <i>La bonne taxe</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformiser la taxation et la fiscalité des véhicules polluants et des véhicules électriques en Europe. Dans cette première phase de la transition, il convient de combiner une forte pression fiscale sur les voitures polluantes avec de faibles taxes sur les véhicules à émissions zéro. • Appliquer le principe du « pollueur-payeur » pour les voitures personnelles tout en introduisant simultanément de fortes incitations pour les véhicules électriques. Les charges varient pour une voiture de type essence de 1 500 euros en Bulgarie à 17 000 euros au Danemark. • Taxer justement les flottes d'entreprise. Les voitures de société c'est 50% des voitures vendues et 73 % des émissions des voitures neuves en Europe. Il faut élaborer des régimes d'avantages en nature (taxe plus élevée ou moins élevée en fonction de la voiture prêtée par l'entreprise à l'employé¹⁸, d'un vélo ou vélo électrique (cf. plan vélo et mobilité active en France¹⁹))

4. Euro 7 : la dernière chance d'avoir un air pur

T&E estime que dans tous les cas, il y aura près de 100 millions de voitures polluantes qui resteront en circulation pendant plus de 10 ans²⁰. C'est notre dernière chance, car la Commission prévoit qu'Euro 7 sera la dernière norme d'émission pour les moteurs à combustion interne. Notre ambition est à la hauteur du défi global de la pollution atmosphérique qui s'impose à nous, offrir un système de transport durable et abordable pour l'ensemble de la population européenne et sauver le climat. Cette solution semble tout à fait abordable pour l'Union qui doit se montrer à la hauteur en défendant le droit à l'air pur pour toutes et tous. Cette solution semble abordable économiquement, d'après la Commission, le coût pour se conformer à Euro7 irait de 100 à 500 € par voiture²¹. T&E a une stratégie globale définie, mais doit attendre la proposition de la commission pour se positionner plus précisément. Le but en attendant sera de questionner la stratégie, objectifs et attentes par rapport à cette norme Euro7 (doit-on espérer un changement majeur, réduire nos attentes ou au contraire rester perplexe). Une fois la proposition émise, T&E pourra s'adapter afin d'être plus dur, précis ou flexible.

de la décision
européenne
Quentin Comminsoli C20023725

¹⁷ Transport & Environment (2022). *Europe's electric car sales stagnating as China gains foothold*. T&E. URL : <https://cutt.ly/ZNoM91w>

¹⁸ Transport&Environment (2022). *The Good Tax Guide*. Transport & Environment. URL : <https://cutt.ly/pNxW8Va>

¹⁹ ecologie.gouv.fr (2022). *Le vélo et la marche, des modes de déplacements vertueux et avantageux*. Ministère de la Transition écologique. URL : <https://cutt.ly/gNHAfpl>

²⁰ Transport & Environment (2021). *Euro 7 : Europe's chance to have clean air*. Twitter. URL : <https://cutt.ly/vNtAbjq>

²¹ European Parliament Committee on the Environment, public health and food safety. (2021). *Highlights | Home | ENVI | Committees | European Parliament*. [online] www.europarl.europa.eu. URL : <https://cutt.ly/tNev1KB>