

N° 149
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

30 juin 2023

RÉSOLUTION EUROPÉENNE

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009, COM(2022) 586 final

Est devenue résolution du Sénat, conformément à l'article 73 quinquies, alinéas 2 et 3, du Règlement du Sénat, la résolution adoptée par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable dont la teneur suit :

Voir le numéro :

Sénat : 635 (2022-2023).

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules,

Vu le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE,

Vu le règlement (UE) 2016/1718 de la Commission du 20 septembre 2016 modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les émissions des véhicules lourds, s'agissant des dispositions relatives aux essais au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) et de la procédure d'essai de la durabilité des dispositifs antipollution de remplacement,

Vu la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE,

Vu le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE,

Vu la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie,

Vu le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant

les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil,

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 décembre 2019 intitulée « Le pacte vert pour l'Europe », COM(2019) 640 final,

Vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 9 décembre 2020 intitulée « Stratégie pour une mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir », COM(2020) 789 final,

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 5 mai 2021 intitulée « Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020 : construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe », COM(2021) 350 final,

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 12 mai 2021 intitulée « Vers une planète saine pour tous – Plan d'action de l'UE : Vers une pollution zéro pour l'air, l'eau et le sol », COM(2021) 400 final,

Vu le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement Européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat »),

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 14 juillet 2021 intitulée « Ajustement à l'objectif 55 : atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique », COM(2021) 550 final,

Vu la résolution européenne du Sénat n° 124 (2021-2022) du 5 avril 2022 sur le paquet « Ajustement à l'objectif 55 »,

Vu le rapport d'information du Sénat n° 755 (2021-2022) de Mmes Sophie PRIMAS, Amel GACQUERRE et M. Franck MONTAUGÉ, fait au nom de la commission des affaires économiques sur la souveraineté

économique de la France, intitulé « Cinq plans pour reconstruire la souveraineté économique », déposé le 6 juillet 2022,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009, COM (2022) 586 final,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956, COM(2023) 88 final,

Vu le règlement 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat,

Sur la multiplicité des enjeux d'un durcissement des normes d'émissions polluantes des véhicules :

Considérant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % en 2030, par rapport à 1990, et d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050, qui ont été fixés par la loi européenne sur le climat, en cohérence avec les ambitions de l'Accord de Paris, signé le 12 décembre 2015 ;

Considérant le règlement 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 précité, qui révisé les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers neufs, ce qui implique la fin de leur mise sur le marché en 2035 ;

Considérant la proposition de la Commission européenne du 14 février 2023 qui vise à ne commercialiser que des bus urbains neufs à émissions nulles à partir de 2030 ;

Considérant que la décarbonation des transports routiers aura un impact sur la qualité de l'air ambiant et la santé des Européens ;

Considérant la nécessité de préserver et de renforcer la souveraineté économique et industrielle de l'Union, en offrant notamment aux entreprises européennes des perspectives claires pour s'adapter aux objectifs de décarbonation ;

Renouvelle son soutien aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, et d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 ; juge nécessaire de privilégier l'accélération de la décarbonation des transports routiers, et notamment de favoriser la transition vers les motorisations électriques engagée par les constructeurs automobiles français et européens, au cours des prochaines années ;

Estime que les enjeux de souveraineté doivent être pris en considération dans l'élaboration des réglementations qui s'appliquent à un secteur aussi stratégique et symbolique que celui de l'automobile ; constate l'avance prise par certains pays dans la transition électrique de ce secteur qui pourrait bouleverser l'économie européenne, en proposant des offres très compétitives ;

Observe que les constructeurs automobiles européens sont engagés dans une stratégie d'électrification de leur gamme de véhicules pour répondre aux objectifs environnementaux et énergétiques de l'UE, qui devrait se traduire par une montée en puissance des ventes de véhicules électriques en Europe d'ici à 2035 ;

Considère que le texte proposé par la Commission européenne doit préserver un équilibre entre ses bénéfices sur le plan environnemental et ses effets socio-économiques ;

Sur l'opportunité d'un nouveau durcissement des limites d'émissions des polluants atmosphériques pertinents :

Considérant que la Commission européenne propose de renforcer et d'harmoniser les normes d'émissions de polluants atmosphériques à l'échappement pour l'ensemble des véhicules routiers équipés d'un moteur thermique, indépendamment du carburant utilisé ;

Fait valoir que les normes Euro 5 et Euro 6 qui ont été mises à jour régulièrement ont fixé des seuils d'émissions de polluants atmosphériques de plus en plus stricts, ce qui a contribué à réduire significativement les quantités de polluants émis dans l'air par le parc automobile européen, en particulier dans les zones urbaines ;

Observe que les normes actuelles Euro 6d Full fixent déjà des valeurs limites très strictes en matière d'émissions de polluants, certaines études attestant que les véhicules thermiques actuellement commercialisés n'émettent quasiment plus de particules à l'échappement ;

Juge nécessaire de tenir compte des progrès déjà réalisés et à venir en matière de mobilité propre ainsi que des efforts de reconversion déjà engagés par la filière automobile en vue de la décarbonation ;

Estime que de nouvelles adaptations ne sont pas nécessairement justifiées, d'autant que les gains additionnels d'économie d'émissions polluantes en résultant pourraient être peu significatifs, en particulier pour les voitures particulières et les utilitaires légers ;

Considérant les investissements nécessaires pour adapter les nouveaux véhicules à moteur thermique aux normes Euro 7 et le risque de transfert des ressources techniques et financières attribuées aux véhicules électriques vers le moteur à combustion interne ;

Juge incohérent d'imposer aux constructeurs de réaliser des développements nouveaux et importants sur les moteurs thermiques alors que ces moteurs ont vocation à disparaître à un horizon de moins de dix ans et préférable d'inciter l'industrie automobile européenne à investir dans les technologies à émissions nulles ;

Émet des réserves quant aux éléments fournis par la Commission européenne pour évaluer l'impact qu'aurait la mise en œuvre de ces dispositifs anti-pollution, qui sous-estiment les investissements nécessaires et le renchérissement induit des véhicules pour les ménages, en particulier les plus vulnérables et documentent peu l'impact estimé sur le tissu industriel de la réévaluation des normes proposée ;

Observe que la mise en conformité des véhicules thermiques, en conduisant à une augmentation de leur prix de vente, pourrait décourager l'achat de véhicules neufs par les ménages et les petites entreprises, et, par conséquent, ralentir encore le rythme de renouvellement du parc automobile européen, alors qu'il constitue une priorité dans le cadre de la transition énergétique et climatique ;

Relève que les habitants des communes rurales et périurbaines, territoires dans lesquels il n'existe pas d'alternative à la voiture individuelle, sont plus souvent propriétaires des véhicules les plus polluants ; fait observer que le durcissement envisagé des normes, en

renchérisant le prix de vente des véhicules moins émetteurs, risque de rendre plus difficile encore l'acquisition de tels véhicules par les ménages dans ces zones et que ce risque spécifique doit être pris en considération ;

Considère que les constructeurs automobiles français et européens doivent pouvoir offrir à leurs clients une large gamme de véhicules électriques à tous les niveaux tarifaires ;

Observe que, pour les poids lourds, l'application d'une réglementation plus stricte en matière d'émissions de polluants à l'échappement serait en cohérence avec la proposition de règlement présentée en février 2023 par la Commission européenne qui prévoit un objectif de réduction de 90 % des émissions pour les flottes de camions des constructeurs d'ici à 2040, les camions à combustion pouvant continuer à être commercialisés au-delà de 2035 ;

Demande en revanche que les seuils d'émissions de polluants atmosphériques à l'échappement fixés par les règlements Euro 6 et Euro VI soient maintenus s'agissant respectivement des véhicules particuliers et utilitaires légers et des bus urbains ;

Sur la réglementation des émissions de particules provenant des freins et des pneumatiques :

Considérant qu'il est prévu de réglementer les émissions de particules fines liées au freinage et aux rejets de microplastiques issus de l'abrasion des pneus de l'ensemble des véhicules, thermiques et électriques ;

Considérant les perspectives de développement et de commercialisation des véhicules électriques dont l'augmentation des ventes est constatée et attendue dans la quasi-totalité des États membres ;

Observe que les particules provenant de sources autres que les gaz d'échappement devraient devenir la principale source de pollution et qu'elles concernent tous les véhicules, y compris électriques ;

Approuve l'approche retenue par la Commission européenne qui, en tenant compte de la diversité des pollutions engendrées par le transport routier, permet de garantir une complète neutralité technologique entre les types de motorisation des véhicules routiers ;

Convient qu'il est nécessaire de fixer de nouvelles exigences en matière d'émissions de polluants liées à l'usure des plaquettes de frein et à l'abrasion des pneus pour l'ensemble des véhicules, quelle que soit leur

motorisation, au regard des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air ambiant et de décarbonation du transport routier ;

Sur la mesure des émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles :

Considérant qu'il est proposé d'élargir l'éventail des conditions d'usage couvertes par les tests d'émissions sur la route afin de s'assurer de la conformité des véhicules aux normes Euro 7 en situations de conduite extrêmes ;

Estime plus réaliste de procéder aux essais d'homologation sur la base d'une méthodologie reposant sur une utilisation standard des véhicules ; considère à ce titre que la réévaluation des tests en conditions de conduite réelles prenant en compte des situations extrêmes ne paraît pas justifiée ;

Sur le calendrier d'entrée en vigueur de la réglementation Euro 7 :

Considérant qu'il est prévu que la réglementation Euro 7 entre en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2025 pour les voitures et les camionnettes, et à partir du 1^{er} juillet 2027 pour les camions et les autobus ;

Fait observer que le calendrier d'examen de la proposition de règlement ne permet pas d'envisager un accord définitif sur ce texte avant le premier semestre 2024 et que, par conséquent, la date prévue pour l'entrée en vigueur du règlement apparaît particulièrement ambitieuse ;

Rappelle que le règlement ne pourra être mis en œuvre qu'après l'adoption de nombreux actes délégués et d'exécution par la Commission européenne nécessaires à l'élaboration de certaines prescriptions techniques ;

Estime que le calendrier envisagé pour la mise en œuvre des normes Euro 7 doit tenir compte des délais nécessaires à l'industrie automobile ainsi qu'aux services techniques et aux autorités d'homologation pour s'adapter à toute nouvelle réglementation ;

Demande en conséquence le report des dates de mise en œuvre prévues ;

Invite le Gouvernement à soutenir ces orientations et à les faire valoir dans les négociations en cours et à venir au Conseil.

Devenue résolution du Sénat le 30 juin 2023.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER