

Prise de position 2023/149

Normes d'émissions de CO2 et Euro 7 : les travailleurs de l'automobile doivent être impliqués

L'Union européenne a récemment finalisé la révision du règlement établissant des normes d'émissions de CO2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires ainsi que la révision de la législation visant à promouvoir les infrastructures de recharge. En outre, la Commission européenne a lancé deux autres processus législatifs importants, l'un portant sur les émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds et l'autre établissant de nouvelles règles pour réduire la pollution émise par le transport routier (Euro 7). Ces textes législatifs s'inscrivent dans le cadre du programme européen « pacte vert pour l'Europe » et donneront un coup d'accélérateur à la transformation du secteur automobile en Europe. Pourtant essentiels, les travailleurs et les emplois sont en grande partie négligés par les propositions politiques.

L'objectif du présent document est de partager le point de vue d'industriAll Europe sur ces débats politiques européens sur la base des prises de positions existantes. Le document expose l'analyse générale d'industriAll Europe à ces développements politiques et comporte des annexes contenant une analyse plus détaillée de la proposition Euro 7 et des normes d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds.

Remarques générales d'industriAll Europe

IndustriAll Europe soutient les objectifs de neutralité climatique à l'horizon 2050 à travers des politiques qui garantiront une transition pour tous les travailleurs¹. Dans le cadre de la révision à la hausse des objectifs pour 2030 et de la révision des politiques climatiques européennes, industriAll Europe a appelé en novembre 2020 à une politique climatique européenne qui définirait une feuille de route crédible pour atteindre les nouveaux objectifs de réduction des émissions d'ici à 2030 et éviterait tout changement perturbateur pour les chaînes de valeur industrielles et les emplois qui en dépendent au sein de l'Union européenne². IndustriAll Europe a également adopté une prise de position forte en faveur d'un paquet « Ajustement à l'objectif 55 » soutenu par une stratégie industrielle et un cadre pour une transition juste qui ne laisserait personne pour compte.

L'industrie automobile et ses quelque 13 millions de travailleurs doivent faire face à la double transition dont les répercussions peuvent déjà être observées. D'une part, de nouveaux investissements sont réalisés

¹ Voir prise de position 2019/INDUSTRIALL 103, <https://news.industrial-all-europe.eu/p/position-papers>

² https://news.industrial-all-europe.eu/content/documents/upload/2020/11/637418364980834366_FR%20-%20Green%20Deal%20-%20Europe's%20Green%20Deal%20mapping%20the%20route%20to%202030.pdf

pour transformer les chaînes de production, développer de nouveaux produits et construire de nouvelles chaînes d'approvisionnement en Europe, telles que la production de batteries. Or, cette transformation sans précédent devient une réalité dans tous les ateliers en Europe. La rationalisation des flottes par les fabricants a un impact sur de nombreux sites et sur les travailleurs, les conditions de travail étant menacées par les suppressions d'emplois et les plans de réduction des coûts. La pression constante sur les coûts pour augmenter la productivité se traduit par une flexibilité extrême et de mauvaises conditions de travail pour nombre de travailleurs dans l'industrie européenne. Les équipementiers ont également annoncé des suppressions d'emplois qu'ils attribuent aux conséquences de l'électrification. Ces transformations s'inscrivent dans un contexte de ruptures d'approvisionnement, de problèmes logistiques liés au transport, de prix de l'énergie élevés et d'une concurrence acharnée avec les pays tiers pour attirer les investissements et obtenir des parts du marché mondial. Les volumes de vente sont en baisse mais les constructeurs continuent d'engranger des profits.

L'objectif global de rendre le transport routier plus durable est indiscutable. Cependant, d'un point de vue syndical, la proposition de législation doit au moins satisfaire à trois conditions préalables :

- Premièrement, la législation doit s'inscrire dans une stratégie industrielle cohérente pour favoriser la transformation du secteur de l'automobile grâce aux investissements et à l'innovation.
- Deuxièmement, la législation doit être soutenue par un cadre pour une transition juste solide et efficace afin d'anticiper les changements par le biais de solutions négociées et de garantir des transitions entre emplois pour les travailleurs.
- Troisièmement, la législation doit s'ancrer dans une stratégie plus large visant à rendre le système de transport plus durable et inclusif, notamment en assurant une mobilité individuelle abordable et adaptée aux besoins des salariés et de leurs familles.

1. Une stratégie industrielle cohérente

Force est de constater que le **cadre réglementaire européen pour le transport routier est fragmenté** : normes d'émissions de CO2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires, normes d'émission de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds, normes Euro 7³, réglementation sur le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs, nouveau système d'échange de quotas d'émission destiné au transport routier (et au chauffage des bâtiments), directive relative aux véhicules hors d'usage, et règlements relatifs aux batteries. Outre les règles européennes, les États membres et les autorités locales (villes et régions) ont adopté des législations établissant des normes d'émissions au niveau local. Bien que cela soit lié à la démocratie locale et à la répartition des compétences entre l'UE et les États membres, cette fragmentation des règles et des normes pose un problème pour l'industrie qui doit fabriquer des produits conformes à un ensemble complexe de règles définies par différentes autorités. Ce labyrinthe politique doit être encadré par une stratégie industrielle globale pour le transport routier, or il n'existe actuellement pas de telle stratégie en Europe malgré les initiatives spécifiques sur les batteries ou les semi-conducteurs.

IndustriAll Europe prend acte de l'accord signant l'arrêt progressif des ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires neufs à moteur à combustion interne dans l'UE-27 à l'horizon 2035. Fixer des objectifs clairs facilite la planification des investissements et l'anticipation des changements d'une manière socialement acceptable. Néanmoins, industriAll Europe rappelle une nouvelle fois l'ampleur du défi que représente cette transformation industrielle rapide et sans précédent pour la main-d'œuvre. Un objectif

³ La norme Euro 7 proposée établit des exigences techniques pour l'approbation des types d'émission et la surveillance du marché des véhicules à moteur, des systèmes, des composants et des unités techniques distinctes, en ce qui concerne leurs émissions de CO2 et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie et la durabilité de leur batterie.

sans instruments efficaces et spécifiques de mise en œuvre n'est pas une politique. IndustriAll Europe insiste pour que les décideurs politiques européens proposent des éléments favorables clés. Si la transition ne repose pas véritablement sur un plan industriel solide encadré par un agenda social fort, elle deviendra une source de perturbations et la confiance laissera la place à la peur et à l'opposition.

Le premier facteur clé consiste en une **stratégie industrielle** globale de décarbonation du transport routier qui apporte des solutions pour l'ensemble de la chaîne de valeur : les matières premières, une énergie propre et abordable, les composants (semi-conducteurs et batteries) et les métaux et matériaux de base. Cette stratégie doit s'inscrire dans une décarbonation plus large de l'ensemble de la chaîne de transport : maritime, fluvial, rail, route et dernier kilomètre. Bien que le plan industriel du pacte vert pour l'Europe et ses législations pour une industrie à zéro émission nette et les matières premières critiques visent à développer en Europe des chaînes d'approvisionnement essentielles à la décarbonation du transport routier (par ex., les batteries, l'hydrogène, les technologies de réseaux, l'extraction ou la transformation des matières premières), il convient de redoubler d'efforts pour rassembler à temps les pièces du puzzle. En outre, les propositions actuelles ne comportent pas de conditionnalités sociales concrètes⁴.

Développement des infrastructures : Le nombre actuel de stations de recharge ne suffit pas pour atteindre les objectifs de réduction des émissions, tandis que leur répartition géographique suggère un risque élevé de polarisation de la mobilité en Europe au détriment des régions les plus pauvres d'Europe⁵. Les États membres, et les autorités publiques en général, ne peuvent être les seuls acteurs en charge du développement des infrastructures de recharge. Les entreprises privées, et en particulier les constructeurs, doivent aussi contribuer à combler le fossé entre les infrastructures nécessaires et la réalité actuelle. Les gains extraordinaires enregistrés par de nombreux constructeurs devraient être alloués à l'investissement dans les infrastructures dont ils ont besoin pour vendre des véhicules à émissions nulles. Il convient de contrôler chaque année le déploiement des infrastructures, non pas pour diluer les obligations des constructeurs d'atteindre les objectifs de réduction des émissions, mais pour identifier les principales lacunes en matière d'investissement et trouver les solutions pour les combler.

Mesures de soutien à la demande : Les prix des véhicules électriques, et des nouveaux véhicules en général, sont trop élevés pour de nombreux ménages (voir ci-dessous), minant ainsi le renouvellement de la flotte. Des incitations fiscales et des primes pour les véhicules à émissions nulles doivent être mises en place là où il n'en existe pas et doivent être étendues dans les cas où elles sont déjà en vigueur, en privilégiant les personnes ayant le plus besoin de subventions publiques⁶. En outre, il est tout aussi important de tenir compte des spécificités de chaque segment du système de transport.

Les véhicules utilitaires propres ne seront économiquement viables que si les opérateurs de transport les achètent. Or, le transport routier est un secteur exposé à une concurrence acharnée qui entraîne trop souvent un nivellement par le bas en termes de normes environnementales et sociales. Afin de garantir un marché pour les véhicules utilitaires propres et d'éviter que les coûts supplémentaires n'engendrent des pressions supplémentaires pour réduire les coûts de la main-d'œuvre dans le secteur du transport, l'UE doit proposer des mesures complémentaires pour soutenir la demande de ces nouveaux produits,

⁴ Voir la prise de position d'industriAll Europe sur le plan industriel du pacte vert pour l'Europe https://news.industrialall-europe.eu/documents/upload/2023/6/638216432133125714_Adopted_-_Green_Deal_Industrial_Plan_-_FR.pdf

⁵ Voir la prise de position de l'ACEA sur le règlement AFIR <https://www.acea.auto/press-release/afir-infrastructure-gap-will-limit-co2-reductions-from-road-transport/>

⁶ Pour une vue d'ensemble, voir <https://www.acea.auto/files/Electric-Vehicles-Tax-Benefits-Purchase-Incentives-2022.pdf>

telles que des contrats d'écart compensatoire (*contracts for difference*). Ces mesures doivent être réservées aux entreprises qui ont leur siège et leurs effectifs dans la juridiction de l'UE.

Les États membres doivent également mettre à profit les possibilités qu'offrent les règles de l'UE relatives aux aides d'État pour apporter un soutien financier aux entreprises privées qui investissent dans les véhicules à émissions nulles et qui ne seraient pas compétitives autrement⁷. Le nouveau système d'échange de quotas d'émission pour le transport routier, ainsi que les directives Eurovignette et sur la taxation de l'énergie, doivent internaliser le coût d'émissions de CO2 et rendre les véhicules à émissions nulles compétitifs du point de vue du coût total de propriété. Par ailleurs, la Commission européenne doit proposer une législation obligeant les entreprises donneuses d'ordre à contribuer aux efforts déployés par les entreprises fournissant les services de transport pour décarboner leurs flottes. De même, les autobus urbains dépendent des opérateurs de transport public qui auront besoin des ressources suffisantes pour acheter les véhicules à émissions nulles qui deviendront la norme d'ici à 2030. Sans appui budgétaire complémentaire pour les opérateurs de transport public, ces normes ambitieuses d'émissions pour les nouveaux véhicules sont susceptibles de retarder le renouvellement des flottes, en particulier dans les régions et les États membres ayant des capacités budgétaires limitées. Cette ambition pour des autobus urbains à émissions nulles doit aller de pair avec un renforcement des critères sociaux sur les marchés publics pour l'achat de nouveaux véhicules.

Neutralité technologique : Étant donné la complexité du système de transport et les contextes très divers à travers l'Europe, industriAll Europe estime que la neutralité technologique devrait s'appliquer au segment du système de transport pour lequel il n'existe pas de technologie de pointe idéale à ce jour. En ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, les règles de l'UE doivent permettre l'utilisation de toutes les technologies conformes à l'objectif zéro émission nette et aux critères des objectifs de développement durable. Les facteurs externes sociaux et environnementaux de toutes les solutions technologiques doivent être scrupuleusement évalués afin d'éviter, ou du moins limiter, tout impact négatif. En particulier, l'utilisation de carburants bas carbone et renouvelables ne doit pas entraîner de changements indirects d'affectation des sols en Europe ou dans les pays de l'hémisphère Sud. L'Europe ne peut pas satisfaire ses besoins en transport au détriment des droits humains ou de la sécurité alimentaire. Par ailleurs, compte tenu de leur faible rendement, les carburants synthétiques et les technologies *power2x* seront coûteux à produire et nécessiteront d'importants volumes d'électricité propre et d'eau. Leur utilisation doit être réservée en priorité aux usages économiquement ou socialement stratégiques pour lesquels il n'existe pas ou peu d'alternatives.

Dimension mondiale : Les entreprises et les fournisseurs automobiles évoluent sur des marchés mondiaux très concurrentiels. Face aux prix élevés de l'énergie, aux ruptures d'approvisionnement et aux coûts occasionnés pour atteindre les objectifs climatiques (par exemple, la réforme du système européen d'échange de quotas d'émission et la réduction progressive des quotas gratuits augmenteront le coût des produits de base, tels que l'acier, l'aluminium et le verre), l'UE doit adopter d'urgence une stratégie commerciale mondiale pour relever ces défis.

2. Un cadre pour une transition juste est nécessaire de toute urgence

IndustriAll Europe n'a cessé de réclamer un cadre pour une transition juste pour les travailleurs de l'automobile. Ce besoin devient de plus en plus urgent – notre Manifeste pour une transition juste définit les critères nécessaires à un tel cadre : des droits, des ressources et le respect⁸. Toute législation climatique

⁷ Voir par exemple l'amendement (2023) du règlement général d'exemption par catégorie https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-03/GBER_amendment_2023_EC_communication_0.pdf

⁸ <https://justtransition.industriall-europe.eu/>

liée à l'automobile (Euro 7, normes d'émissions de CO2) devrait inclure une disposition imposant un suivi étroit de l'évolution du travail et de l'emploi. Les rapports d'étape et les analyses des besoins politiques et financiers supplémentaires compris dans le contexte du règlement sur les normes d'émissions de CO2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires (article 14) doivent être appliqués au règlement sur les véhicules utilitaires lourds et le règlement Euro 7.

Il est urgent de renforcer la transparence et la cohérence entre les fonds européens disponibles pour soutenir la transition juste dans l'industrie automobile et sa chaîne d'approvisionnement, comme souligné dans la recommandation du Conseil sur les transitions justes (2022). Le fonds européen pour une transition juste n'a pas été conçu pour les régions automobiles, par conséquent les ressources limitées du fonds ne suffisent pas pour soutenir la plupart des régions automobiles dans leurs efforts de diversification de leurs économies. Entre-temps, d'autres fonds structurels existants sont mis à disposition pour soutenir le développement régional et les objectifs de cohésion, mais la décarbonation rapide et profonde engendrée par le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » représente un défi supplémentaire et sans précédent pour le secteur. C'est pourquoi il est nécessaire de fournir des ressources financières nouvelles et supplémentaires à ces régions. Néanmoins, les entreprises ne peuvent s'exonérer de leurs responsabilités. Afin d'éviter une situation dans laquelle la société assume les coûts de la transition tandis que les entreprises continuent d'encaisser des bénéfices, les constructeurs doivent contribuer au financement des mesures pour une transition juste au vu du montant des aides publiques et des gains qu'ils perçoivent.

3. Une stratégie de mobilité durable et inclusive

La Commission européenne doit proposer une stratégie en faveur d'un système de mobilité durable et inclusif en Europe. Au lieu d'axer sa politique des transports sur une évolution technologique vers l'électrification et la numérisation, l'UE devrait repenser son système de transport de manière à placer les citoyens et les travailleurs au centre des discussions, tout en prenant comme point de départ le besoin urgent de le rendre compatible avec les limites environnementales.

L'accès à la mobilité est une condition essentielle à l'inclusion sociale. Pourtant, un nombre important d'Européens se trouvent dans une situation de précarité en matière de mobilité au sein de communautés mal desservies par les transports publics et privées de services essentiels, obligeant les ménages à utiliser des moyens de transports individuels pour leurs déplacements quotidiens⁹. Lorsque ce manque de transports publics est associé à de faibles revenus et à une mobilité restreinte (temps de travail, lieu de travail), la dépendance à l'égard de la mobilité individuelle devient un piège coûteux. L'utilisation d'une voiture accapare une part croissante des revenus disponibles, alors qu'il est particulièrement difficile d'acheter un véhicule plus performant ou de se rapprocher des centres-villes. L'UE doit briser ce cercle vicieux en établissant un droit à la mobilité qui serait le point de référence d'une série de propositions spécifiques visant à garantir l'inclusion de tous les citoyens dans le système de transport. Pour ce faire, l'UE devrait renforcer les obligations des employeurs de financer en totalité et/ou d'organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

En outre, l'UE et les États membres doivent investir massivement dans les transports publics locaux sans négliger aucune région, tout en utilisant les obligations de service public pour garantir les services de base dans les zones rurales et éloignées. Une meilleure utilisation des critères sociaux en matière de marchés publics permettrait de soutenir la production locale d'autobus ou de matériel roulant.

⁹ Voir <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0422e50e-6a35-11ed-b14f-01aa75ed71a1/language-en>

Les voitures particulières représentent près de 88 % du transport terrestre de passagers dans la répartition actuelle du trafic. Les voitures continueront à occuper un rôle central dans le système de mobilité européen dans un avenir proche¹⁰. Le fonds social pour le climat récemment créé doit contribuer à soutenir les ménages qui dépendent de la mobilité individuelle mais qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule à émissions nulles. En outre, l'UE devrait étudier les solutions pour obliger les constructeurs bénéficiant de fonds publics à produire des modèles abordables, même si ces voitures ne génèrent pas les marges élevées visées par les constructeurs automobiles.

En ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, l'électrification et les autres technologies alternatives pour les camions ne peuvent pas être l'unique solution pour décarboner le transport de marchandises. Le transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire et maritime, ainsi que l'intermodalité dans les transports, doivent être une partie de la réponse. Mais, encore une fois, la prédominance du transport routier dans la répartition du trafic actuelle (près de 80 %) montre que les camions resteront au cœur du transport de marchandises pendant longtemps encore¹¹. Bien que nécessaires, le transfert modal et l'intermodalité dans les transports sont un complément à la décarbonation des véhicules utilitaires lourds par le biais d'un changement technologique.

Toute stratégie européenne pour une mobilité durable et inclusive ne devrait pas se concentrer uniquement sur la décarbonation, mais doit envisager la durabilité dans une perspective mondiale. Les facteurs externes des changements technologiques, en Europe et dans le monde, doivent être pris en compte. Nous ne pouvons pas tolérer à l'étranger des pratiques qui seraient inacceptables chez nous. Par exemple, la promotion des carburants bas carbone et des carburants renouvelables ne doit pas conduire à l'appropriation de terres ou à des changements d'affectation des terres en Europe et à l'étranger. De même, l'approvisionnement en matières premières nécessaires à l'électrification du transport routier doit respecter les normes sociales et de durabilité les plus élevées (voir la prise de position d'industriAll Europe sur les matières premières critiques).

¹⁰ « En 2020, les voitures particulières représentaient 87,2 % du transport terrestre de passagers dans l'UE. Les autobus, les autocars et les tramways représentaient 7,4 % et les trains 5,4 % ». Voir <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf>

¹¹ « Un peu plus de trois quarts (77,4 %) du transport terrestre de marchandises, sur la base des tonnes-km, dans l'UE en 2020 était représenté par le transport routier. Le transport ferroviaire représentait 16,8 % du total et le transport maritime intérieur représentait 5,8 % ». Voir <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf>

ANNEXE 1 : Normes d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds (VUL)

Proposition de la Commission européenne	Analyse préliminaire d'industriAll Europe
<p>Champ d'application</p> <ul style="list-style-type: none"> • La proposition couvre les camions (de plus de 5 tonnes), les autobus urbains et les autobus longue distance (de plus de 7,5 tonnes) ainsi que les remorques (véhicule sans moteur tracté par un véhicule à moteur) • N.B.: les camions entre 3,5 et 5 tonnes ne sont pas couverts par le règlement sur les normes d'émissions de CO2 (lacune réglementaire) <p>Réductions des émissions</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux objectifs plus ambitieux en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs (vs 2019) : <ul style="list-style-type: none"> - 45 % à compter du 1^{er} janvier 2030 ; - 65 % à compter du 1^{er} janvier 2035 ; - 90 % à compter du 1^{er} janvier 2040. • Autobus urbains : 100% des véhicules à émissions nulles à compter de 2030 <p>Véhicules utilitaires lourds exemptés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les véhicules de petits constructeurs (jusqu'à 100 véhicules) ; • Les véhicules utilisés à des fins minières, agricoles et sylvicoles ; • Les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées et les véhicules à chenilles ; • Les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par la protection civile, les services de pompiers et les services responsables du maintien de l'ordre public ou des soins médicaux urgents ; • Les véhicules professionnels tels que les camions à ordures 	<p>Éléments jugés positifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les véhicules utilitaires lourds doivent contribuer aux efforts de décarbonation du transport routier. Il est donc nécessaire de réviser les normes d'émissions de CO2 pour les VUL dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 ». <p>Éléments à approfondir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le programme pour une transition juste n'est pas inclus dans la proposition. L'article 15 sur la révision de 2028 doit également couvrir l'impact sur les emplois et les travailleurs. De même, les dispositions renforçant les obligations de suivi et de rapport pour les États membres et les entreprises devraient inclure les dimensions de l'emploi et du travail. • Les délais proposés pour la réduction des émissions sont nécessaires et ambitieux. Il convient de suivre de près la mise en œuvre des facteurs favorables, en particulier en ce qui concerne les infrastructures de recharge et de ravitaillement. • Le lien avec d'autres textes législatifs – en particulier avec l'AFIR et Euro 7 – n'est pas clairement établi. • Le lien avec le plan industriel du pacte vert et les PIIEC européens (batteries et semi-conducteurs) n'est pas établi, alors qu'il déterminera la faisabilité des objectifs de réduction des émissions proposés. • Les mesures relatives à la demande sont inexistantes. Les décideurs politiques doivent s'assurer qu'il y aura un marché pour les véhicules à émissions nulles, en gardant à l'esprit que les opérateurs de camions sont des entreprises privées exposées à la concurrence. Par ailleurs, les

<p>Technologies</p> <ul style="list-style-type: none">• Véhicules électriques à batterie, piles à combustible et hydrogène utilisé dans les moteurs à combustion interne sont considérés comme des technologies à émissions nulles pour les VUL• Approche « du réservoir aux roues » (ou tuyau d'échappement)	<p>opérateurs de transport public doivent obtenir les ressources nécessaires pour renouveler leurs flottes d'autobus avec des véhicules à émissions nulles.</p> <ul style="list-style-type: none">• Les justifications d'exemptions ne sont pas claires et pourraient donner lieu à des lacunes tout en freiner l'innovation pour certaines applications.
---	---

Principales demandes d'industriAll Europe pour les normes d'émissions de CO2 pour les VUL

- La proposition de législation aura une incidence majeure sur l'industrie et sa main-d'œuvre. Une évaluation détaillée de l'impact social doit permettre de cartographier au plus vite les conséquences possibles sur les travailleurs afin d'identifier les défis à relever. En plus des demandes générales déjà formulées dans le Manifeste pour une transition juste d'industriAll Europe, la législation proposée doit inclure un mécanisme de contrôle similaire au « rapport d'étape » mentionné dans le règlement établissant les normes d'émissions de CO2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires (Article 14). Des rapports d'étape précoces et fréquents doivent permettre d'évaluer l'impact sur l'emploi, les besoins en compétences ainsi que le développement de plans négociés pour anticiper le changement au niveau sectoriel, régional et de l'entreprise. L'objectif est de dresser un portrait précis (et d'obtenir des mises à jour régulières) de l'impact social de la révision des normes d'émissions de CO2 afin de proposer des ajustements politiques si nécessaire, y compris de nouveaux fonds.
- La proposition de législation doit être plus fortement et étroitement liée à une stratégie industrielle visant à renforcer le leadership industriel de l'UE dans la production de véhicules utilitaires lourds et d'équipements associés. L'objectif doit être de transformer l'industrie des VUL et d'accélérer le renouvellement de la flotte avec des véhicules à émissions nulles, au lieu d'entraîner des ruptures.
- La feuille de route pour la réduction des émissions de CO2 doit être en adéquation avec la capacité du secteur manufacturier à transformer les installations de production ou à en construire de nouvelles. Elle doit également être compatible avec la capacité d'investissement des opérateurs de transport. En outre, la réalisation de cette feuille de route pour la réduction des émissions nécessitera le déploiement d'infrastructures de recharge, la sécurisation de l'approvisionnement en composants clés et en matières premières, la création de marchés porteurs et le développement et le perfectionnement des compétences de la main-d'œuvre.
- Un système de transport et de logistique performant est essentiel pour l'ensemble de l'industrie européenne et ses chaînes d'approvisionnement complexes. La législation proposée ne devrait pas nuire au fonctionnement des systèmes de transport.
- Le transport public est un consommateur important des VUL et est essentiel à la cohésion sociale et au bien-être des travailleurs. La proposition de législation doit conduire au renouvellement et à l'expansion de la flotte.

ANNEXE 2 : Euro 7

Proposition de la Commission européenne	Analyse préliminaire d'industriAll Europe
<p>Champ d'application</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des limites d'émissions renforcées pour les véhicules diesel et essence (bien que les limites de NOx pour les voitures restent au même niveau) ; • Les conditions de conduite réelles seront élargies, tandis que les facteurs de conformité seront supprimés ; • Une plus grande importance sera accordée aux trajets plus courts : la distance utilisée comme base de calcul du budget pour les émissions après démarrage à froid passera de 16km à 10km ; • Les émissions de particules provenant des freins et les émissions de microplastiques provenant des pneumatiques seront mesurées et réglementées ; • Les exigences de durabilité seront renforcées : 200 000 km ou 10 ans d'âge pour les voitures et les véhicules utilitaires, et 875 000 km sans limite de temps pour les camions et bus ; • Mise en place d'un contrôle continu des émissions à travers un système de contrôle embarqué : des capteurs mesureront les émissions réelles durant toute la durée de vie du véhicule ; • La longévité des batteries sera évaluée selon l'évolution de leurs capacités au fur et à mesure que le kilométrage augmente ; • Des règles plus strictes garantiront que les véhicules ne sont pas trafiqués ; • Les limites d'émissions s'appliqueront également aux polluants autrefois non réglementés : l'ammoniac pour les voitures, le formaldéhyde pour les camions. Pour la première fois, les limites s'appliqueront aux émissions provenant des évaporations lors des pleins de carburants. • Les dates proposées pour l'entrée en vigueur de la législation sont 	<p>Éléments jugés positifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De manière générale, la Commission a adopté une approche « réaliste » pour l'instauration de nouvelles règles ; • Euro 7 est une révision importante qui comble plusieurs lacunes que comportaient les normes Euro 6, telles que le risque de manipulation, la complexité des règles, le vieillissement des véhicules et les émissions en conditions de conduite réelles. Euro 7 comprend également une approche beaucoup plus large en incluant les véhicules électriques et les émissions ne provenant pas des gaz d'échappement. <p>Éléments à approfondir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les coûts de conformité et l'impact sur le prix de vente des véhicules sont au cœur des discussions. Les coûts supplémentaires doivent être proportionnés et liés à des avantages réels pour l'environnement et la santé ; • Les normes Euro 7 sont contreproductives si elles freinent le renouvellement des flottes en rendant les nouveaux véhicules trop chers pour les consommateurs, qui devront garder leurs vieux véhicules polluants ; • Si des coûts supplémentaires sont nécessaires et inévitables, des mesures complémentaires telles que des incitations fiscales ou des contrats d'écart compensatoire seront nécessaires pour créer des marchés porteurs ; • Les dispositions Euro 7 fixant des objectifs plus stricts pour les émissions de moteurs pourraient perdre sens si les groupes motopropulseurs à combustion

<ul style="list-style-type: none">○ Juillet 2025 pour les voitures particulières et véhicules utilitaires○ Juillet 2027 pour les véhicules utilitaires lourds	<p>interne deviennent une technologie obsolète. Les ressources budgétaires et la main-d'œuvre qualifiée (notamment des ingénieurs) nécessaires pour répondre aux nouvelles normes ne pourront plus être investies directement dans les groupes motopropulseurs propres.</p> <ul style="list-style-type: none">● Les délais proposés pour la mise en œuvre des nouveaux objectifs semblent trop courts pour que l'industrie puisse s'adapter. Il faudrait deux à trois ans aux constructeurs automobiles et à leurs fournisseurs pour transposer les nouvelles normes dans leur production.
--	--

Principales demandes d'industriAll Europe pour les normes Euro 7

- La pollution de l'air émise par le transport routier est à l'origine de plus de 70,000 décès prématurés par an dans l'UE-27. Il est urgent et nécessaire de fixer des limites d'émissions plus strictes pour protéger la santé, tout en tenant compte de l'importance de réglementer les autres sources de pollution.
- La nouvelle législation Euro 7 doit reposer sur le principe de proportionnalité et doit uniquement établir des limites additionnelles si elles s'avèrent être la solution la plus rentable pour apporter une valeur ajoutée significative pour la qualité de l'air. L'industrie dénonce des coûts réglementaires élevés et réclame que le renouvellement du parc apporte de meilleurs résultats que de nouvelles normes¹².
- La législation doit fixer un calendrier de mise en œuvre réaliste, qui laissera suffisamment de temps à l'industrie pour s'adapter tout en apportant la clarté nécessaire pour orienter les investissements en R&D
- La législation Euro 7 doit être étroitement coordonnée avec la législation établissant les normes d'émissions de CO2 pour les véhicules afin d'éviter les chevauchements et les contradictions dans les législations.
- Il convient de mieux évaluer la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée pour développer en parallèle de nouveaux moteurs à combustion et des technologies à émissions nulles.
- Des mesures additionnelles seront nécessaires pour lutter contre la « précarité en matière de mobilité », ainsi que pour créer des marchés porteurs pour des produits plus propres si ceux-ci sont trop chers.

¹² Selon une étude mandatée par ACEA, le remplacement des véhicules plus anciens et plus polluants sur les routes de l'UE par les véhicules Euro 6/VI les plus récents, ainsi que l'électrification des nouveaux véhicules, permettraient de réduire de 80 % les émissions de NOx du transport routier d'ici à 2035 (par rapport à 2020). Au cours de la même période, les scénarios Euro 7 les plus stricts (c'est-à-dire des limites de NOx et de particules fixées à zéro) permettraient de réduire les émissions de NOx du transport routier de 4 % supplémentaires pour les voitures et les camionnettes et de 2 % pour les camions, par rapport à la norme Euro 6/VI. La proposition Euro 7 sur les émissions de polluants entraînerait des augmentations de coûts directs 4 à 10 fois supérieures à celles citées par la Commission européenne. Outre les coûts directs, la proposition Euro 7 entraînerait des coûts indirects, tels que l'augmentation de la consommation de carburant <https://www.acea.auto/press-release/euro-7-direct-costs-4-to-10-times-higher-than-european-commission-estimates-new-study-reveals>