



| Pollution de l'air à Paris, France

## LE COMBAT POUR UN AIR PUR, UN PROBLÈME SOCIAL

par Kathleen Van Brempt

Selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), l'exposition à la pollution de l'air dans toute l'Europe cause environ un demi-million de décès prématurés. La pollution de l'air est avant tout un problème social. Ce sont les groupes les plus vulnérables et les plus désavantagés socialement qui souffrent le plus : les jeunes enfants, les femmes enceintes et les personnes âgées. La pollution crée ainsi un autre type d'inégalité et aggrave celles existantes.

**T**ant que près de 90 % des citoyens Européens sont exposés à des niveaux de pollution de l'air jugés préjudiciables à la santé humaine, le combat européen pour un air de meilleure qualité devra se poursuivre. C'est pour cela que le Parlement européen s'est vigoureusement opposé aux plans de la Commission européenne de retirer le projet "Air Pur pour l'Europe" de son programme de travail. Cela a forcé la Commission à faire marche arrière et à le poursuivre ce qui a abouti, entre autre, à un accord entre le Parlement et le Conseil portant sur une directive révisée sur le plafond des émissions nationales assortie de plafonds nationaux plus ambitieux en matière d'émissions. Les réductions de pollution, qui ont été convenues, diminueront les impacts de la pollution de l'air sur la santé d'environ 50 % d'ici 2030.

Le Parlement européen a également examiné minutieusement la réglementation défaillante de l'Europe sur les émissions des voitures. La commission d'enquête « Dieselgate » a été très claire sur le fait que, en particulier, les réglementations "Euro 5" et "Euro 6" sur les voitures diesel ont échoué en ce qui concerne les émissions d'oxydes d'azote. Il ne fait aucun doute que l'introduction d'un véritable test sur les émissions pour l'homologation des nouveaux véhicules va, avec l'accord sur un nouveau règlement sur l'homologation et la surveillance des véhicules, améliorer la performance environnementale des nouvelles voitures arrivant sur le marché européen.

Mais cela en soi ne réglera pas le problème. Il se pourrait que les limites « à ne pas dépasser » pour les voitures "Euro 6" aillent au delà de 110 % au cours des trois prochaines années. D'autant que lorsque les normes d'émission "Euro 6" seront enfin respectées, les normes européennes seront à la traîne de celles qui sont en vigueur en Chine et aux États-Unis. Par ailleurs, on estime que 37 millions de voitures diesel et de camionnettes très polluantes continuent de circuler sur les routes de l'UE.

### Les limites des zones à faibles émissions

Les villes cherchent des moyens de restreindre l'accès des voitures les plus polluantes via des Zones à faibles émissions (LEZ), mais l'actuelle classification Euro des voitures ne convient pas à cet objectif. En raison de procédures de test obsolètes et irréalistes, certaines voitures diesel "Euro 6" autorisées dans les LEZ pourraient bien être plus polluantes que les modèles plus anciens qui sont interdits. Cela rend inefficaces les LEZ basées sur les classes Euro. L'alternative des interdictions directes du diesel entraînera une augmentation des exportations de voitures très polluantes vers les États membres de l'UE centrale et orientale. Les problèmes de la qualité de l'air seront exportés, pas résolus.

Il faut donc prendre de toute urgence d'autres mesures. Tout d'abord, comme cela est recommandé par la commission d'enquête Dieselgate, la Commission doit proposer des normes d'émission "Euro 7" plus

strictes pour les voitures du parc automobile à partir de 2025. Ces normes d'émission doivent être conformes aux limites plus strictes existant en Chine et aux États-Unis. Ensuite, l'UE doit obliger les fabricants automobiles à réparer la flotte "Euro 5/6" actuelle, avec des ajouts d'équipements, afin de respecter les normes d'émission « en utilisation normale » exigées par la législa-

*#AirQuality « Les réductions de pollution qui ont été convenues diminueront les impacts de la pollution de l'air sur la santé d'environ 50 % d'ici 2030. » @kvanbrempt*



tion "Euro 5/6". En troisième lieu, nous devons mettre en place un réseau de télédétection à l'échelle de l'UE pour surveiller les véritables émissions mondiales de la flotte automobile, identifier les véhicules excessivement polluants et suivre les voitures susceptibles d'être illégalement manipulées. Enfin, sur la base des résultats de ce réseau de télédétection et d'essais sur route indépendants, nous devons mettre au point un système d'étiquetage des voitures pouvant être utilisé par les villes pour avoir des Zones à faibles émissions efficaces. Les échanges transfrontaliers de données doivent permettre aux visiteurs étrangers d'avoir un accès automatique aux villes avec des LEZ basées sur la reconnaissance

automatique de plaques d'immatriculation (ANPR). Ces échanges transfrontaliers de données permettront également aux autorités responsables de l'application des LEZ de percevoir des redevances auprès des véhicules étrangers non conformes.

Grâce à ces mesures supplémentaires, nous serons en mesure d'améliorer la santé de nos citoyens et de rétablir la confiance dans les institutions de l'UE. La pollution de l'air est de toute évidence un sujet où l'UE peut prouver sa valeur ajoutée.



#### > AUTEUR

**Kathleen Van Brempt** est députée européenne et vice-présidente du Groupe de l'Alliance progressiste des socialistes et démocrates au Parlement européen.