

## I) Contexte urgent de mise à l'agenda européen

La volonté de l'Union Européenne de s'engager dans une voie plus verte en termes de qualité de l'air n'est pas neuve et de nombreuses réglementations allant dans ce sens se sont succédées. Depuis les années 1980, l'Union Européenne tente de réguler les émissions polluantes des pays et de leurs industries et entreprend divers règlements et directives parmi lesquels nous pouvons citer la directive 96/62/CE du Conseil ou encore la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil. Parallèlement les normes « Euro » se succèdent depuis 1988 afin de limiter les émissions de polluants liées aux transports routiers. Cependant, ces efforts restent trop faibles au regard des dernières informations fournies par l'OMS qui démontrent que 4,2 millions de décès prématurés ont été provoqués par la pollution de l'air en 2016<sup>1</sup>. Selon l'AEE, le domaine du transport était responsable d'environ un quart des émissions totales de CO<sub>2</sub> de l'UE en 2019, dont 71,7 % provenaient du transport routier.<sup>2</sup> En juillet 2021, l'Union mettait en place le Pacte Vert visant à mettre fin aux « émissions nettes de gaz à effet de serre » d'ici à 2050<sup>3</sup>. Dans cette même lignée, le « Fit for 55 » fixait comme objectif de l'UE de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030.<sup>4</sup> C'est bien ce contexte qui a révélé l'insuffisance de la norme Euro VI d qui ne permet pas de lutter efficacement contre ce défi de taille que nous affrontons et de rapprocher l'UE des grandes lignes prescrites par l'OMS<sup>5</sup>. L'application de ces normes Euro VII dans le délai le plus court possible est donc absolument vital pour nos citoyens et notre planète.

## II) Configuration de la négociation :

J'espère dans un premier temps que la Commission Européenne prendra en compte les ambitions que nous portons avec le groupe des Verts/ALE. Une fois cette proposition délivrée, j'œuvrerai au sein de la commission parlementaire ENVI pour que le texte délivré par le Parlement soit le plus complet possible. Mes ambitions seront grandes pour cette norme, car celle-ci vient apporter des réponses à une situation urgente. C'est un privilège de collaborer avec des députés venant de tous horizons et de toutes les sensibilités politiques, ainsi qu'avec d'autres acteurs institutionnels dans le but de voir ce projet aboutir dans son ambition la plus poussée. Au sein des acteurs institutionnels législatifs de l'UE, le groupe S&D est susceptible de devenir notre interlocuteur privilégié puisqu'il partage en partie nos ambitions sur l'évolution de ces normes. Néanmoins nous porterons également notre attention sur les autres partis afin qu'un dialogue puisse être mis en place, notamment The Left ou potentiellement Renew. Nous nous situons dans une situation où nous retrouvons la fameuse « Europe à deux vitesses » : alors que mon pays, le Danemark, projette de réduire de 70 % ses émissions en 2030 par rapport à 1990<sup>6</sup> d'autres pays tels que l'Allemagne restent à la traîne (celle-ci rejetait dans l'atmosphère 762 millions de tonnes de gaz à effet de serre en 2021<sup>7</sup>). Nous pouvons donc nous attendre à la coopération de certains Etats mais nous nous attendons à ce que certains pays tels que l'Allemagne ou encore la République Tchèque, pollueurs et producteurs d'automobiles soient réticents à adopter des mesures fortes. Enfin, nous avons aussi à nos côtés de nombreux acteurs non-institutionnels issus de la société civile qui sont prêts à nous apporter leur soutien (nous pensons notamment à Green Peace, la European Cyclists' Federation ou encore WWF avec qui j'ai déjà pu échanger). C'est en mobilisant ces différentes ressources que nous espérons obtenir des normes Euro VII fortes.

<sup>1</sup> « Pollution de l'air ambiant (extérieur) World Health Organisation » 22/09/2021. [Principaux repères sur la qualité de l'air \(who.int\)](https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-air-pollution-and-health-effects)

<sup>2</sup> Émissions de CO<sub>2</sub> des voitures : faits et chiffres (infographie). europarl.europa.eu. Le 22-03-2019. [Émissions de CO<sub>2</sub> des voitures : faits et chiffres \(infographie\) | Actualité | Parlement européen \(europa.eu\)](https://www.europarl.europa.eu/media/default.do?op=operation&do=getViewFile?cid=1234567890)

<sup>3</sup> « Un pacte vert pour l'Europe », ec.europa.eu. consulté le 28/10/2022 [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_fr](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr)

<sup>4</sup> «Fit for 55», consilium.europa.eu. consulté le 28/10/2022 [Fit for 55 - The EU's plan for a green transition - Consilium \(europa.eu\)](https://www.consilium.europa.eu/fr/press/communications/2022/fit-for-55/)

<sup>5</sup> « WHO global air quality guidelines: articulate matter (PM<sub>2.5</sub> and PM<sub>10</sub>), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide » Consulté le 28/10/2022 [9789240034228-eng.pdf \(who.int\)](https://www.who.int/publications/m/item/global-air-quality-guidelines)

<sup>6</sup> Jorgensen Dan : « Le Danemark devra réduire de 70% ses rejets de CO<sub>2</sub> en 2030 ». Les Echos. 8/10/2019. [Dan Jorgensen : « Le Danemark devra réduire de 70 % ses rejets de CO<sub>2</sub> en 2030 » | Les Echos](https://www.lesechos.fr/actualites/europe/le-danemark-devra-reduire-de-70-pourcent-ses-rejets-de-co2-en-2030-1107078)

<sup>7</sup> « Allemagne : les émissions de CO<sub>2</sub> repartent à la hausse en 2021 ». Le Monde de l'énergie. 15/03/2022 [Allemagne: les émissions de CO<sub>2</sub> repartent à la hausse en 2021 \(lemondedelenergie.com\)](https://www.lemondedelenergie.com/actualites/actualites/Allemagne-les-emissions-de-co2-repartent-a-la-hausse-en-2021)

### III) Prospective et stratégie

Mon souhait est de voir émerger une régulation ambitieuse, contraignante, et sans concessions. En effet, le caractère urgent de la situation nous oblige à agir rapidement, et efficacement. A ce titre, je m'oppose à mes collègues de l'ECR, de ID ainsi que les Non-Inscrits et plaide pour que cette régulation prenne la forme d'un **règlement**.

L'un des points les plus cruciaux que j'espère voir apparaître dans la proposition de la Commission concerne les polluants considérés, et leurs seuils. La **liste des polluants régulés devrait être élargie** et comprendre l'ammoniac (seuil : 10mg/km), le méthane (seuil : 10mg/km) ou encore l'oxyde nitreux (10mg/km), le formaldéhyde (5mg/km) ainsi que les microplastiques relâchés lors du freinage. Les **seuils de tous les polluants devraient également être drastiquement baissés**. Sur la base des études faites par un consortium d'experts en émissions de toute l'Europe connu sous le nom de CLOVE (Consortium for ultra Low Vehicle Emissions) je propose donc d'abaisser les seuils des cinq polluants suivants : 20 mg/km pour les oxydes d'azote (NOx), 1x10 km concernant les particules supérieur à 10 mm (contre 23 mm sous Euro-6), 2 mg/km pour la masse des particules (PM), 400 mg/km pour le monoxyde de carbone (CO) et enfin 25 mg/km pour les gaz organiques non méthaniques (NMOG).<sup>8</sup>

Une seconde revendication que je porte est de tout mettre en œuvre afin que cette transition soit rapide : je souhaite que cette norme oblige à un **arrêt total de la production des véhicules ayant un moteur à combustion interne dès 2025**. Face à la demande de certains d'allonger le calendrier, j'oppose l'argument de **l'urgence climatique**.

Pour ce qui est des incitations, nous pensons que l'utilisation du marché des quotas (SEQE) a, depuis son ouverture en 2005, montré ses limites.<sup>9</sup> Un rapport de la Cour de Comptes Européenne datant de 2021 démontre ainsi que le principe du pollueur payeur est insuffisant en sa forme actuelle, et que « *le budget de l'UE est parfois utilisé pour financer des actions de dépollution dont les coûts auraient dû, en vertu du PPP, être supportés par les pollueurs.* »<sup>10</sup> Je me place en **faveur de la mise en place de sanctions financières fortes, appliquées immédiatement, via des amendes** (dont le seuil devrait être clairement défini par la Commission Européenne).

Cette régulation ne pourra s'avérer efficace que si elle est accompagnée d'un **développement des moyens de transports alternatifs**. La part de marché du rail dans l'UE n'est que de 7,8 %, les réseaux transfrontaliers à l'échelle de l'Union Européenne sont bien trop maigres et les prix bien trop élevés. Dans les villes également, les moyens de transports alternatifs devront être améliorés : **mise en place de transports en communs électriques, installation de pistes cyclables**, ... autant de raisons qui permettront de bannir les voitures excessivement polluantes. Le système des **éco-vignettes** pourrait ici s'avérer pertinent à mettre en place tout comme un système de **prime à la casse**, ou encore **d'écobonus** devraient être envisagés.

Pour que la législation soit efficace, il faut impérativement qu'un **contrôle soit effectué à l'échelle européenne**. Le temps des approches volontaires est révolu, il a montré sa trop faible efficacité face à l'urgence climatique. Dans le cas où ce contrôle s'effectuerait au niveau des Etats membres comme c'est le cas pour la norme Euro VIId, nous demandons à ce que **la Commission Européenne prenne des mesures fortes**, afin de contraindre les Etats-Membres à respecter leurs engagements. Également, je pense que **permettre aux personnes physiques ou morales d'introduire un recours contre un Etat Membre** qui ne respectent pas ces normes Euro VII pourrait s'avérer être un moyen de contrôle efficace.

<sup>8</sup> « Euro 7: Europe's chance to have clean air », Transport & Environment, septembre 2021,

<sup>9</sup> Perrotte Derek. « Marché carbone : les quotas gratuits dans le viseur de Bruxelles », Les Echos. 15/09/2020 [Marché carbone : les quotas gratuits dans le viseur de Bruxelles | Les Echos](#)

<sup>10</sup> « Principe du pollueur-payeur: une application incohérente dans les différentes politiques et actions environnementales de l'UE ». Cour des Comptes Européenne. Consulté le 28/10/2022 [Rapport spécial – Principe du pollueur-payeur \(europa.eu\)](#)