



**Rialtas na hÉireann**  
Government of Ireland

### Note préparatoire – Irlande

L'Irlande tient à remercier la Commission, ainsi que sa présidente, pour la mise en place de cette discussion autour de la norme Euro VII, surtout dans des conditions d'urgence climatique de plus en plus prégnantes. Cette note présente les travaux préparatoires du gouvernement d'Irlande en vue de la future négociation.

#### I. Contexte de la mise à l'agenda de la norme Euro VII :

L'élaboration de la norme Euro VII s'inscrit dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe. Ce pacte défend la neutralité climatique pour l'Europe à l'horizon 2050. Ainsi, l'ensemble des pays européens se sont engagés au travers de ce « Green Deal » à réduire leur émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici 2030. La mise en place du « Fit for 55 » rentre dans cette logique dans la mesure où elle recouvre diverses mesures d'encouragement à la neutralité climatique. Depuis les années 90, les constructeurs d'automobile en Europe ont l'obligation de se soumettre à des normes spécifiques d'émissions. La norme Euro VII s'inscrit donc dans une tradition européenne, et l'Irlande la souhaite ambitieuse. En effet, la pollution atmosphérique a des conséquences sanitaires importantes pour les concitoyens européens, mais fait peser aussi des conséquences mondiales sur le climat, nécessitant donc une intervention dynamique et jointe des pays européens.

Ainsi, la pollution atmosphérique pose aujourd'hui un problème autant environnemental que sanitaire : les pics de pollution augmentent, et sont corollaires d'une mortalité importante. Selon l'OMS, la pollution de l'air est le principal risque environnemental pour la santé dans le monde<sup>1</sup>. Selon un rapport de l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE), l'exposition chronique aux particules aurait entraîné 307 000 décès prématurés en 2019<sup>2</sup>. Parallèlement, la pollution atmosphérique impacte durablement nos écosystèmes, accroissant effet de serre et réchauffement climatique.

L'Irlande souffre aussi des problèmes de pollution, même si sa qualité de l'air reste plutôt bonne. Le pays comptabilise en effet environ 1300 morts prématurées dues à des problèmes de qualité de l'air, notamment à cause du problème des particules fines<sup>3</sup>. Ce problème s'explique par un transport routier important : en 2020, il représente en Irlande à lui seul 94 % des émissions liées au transport<sup>4</sup>.

Néanmoins, selon les tests réalisés par l'EPA, le pays ne dépasse aucune limite fixée par l'Union Européenne que ce soit concernant les particules de PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>), ou le monoxyde de Carbone (CO) ou encore des métaux lourds. Ainsi, l'Irlande souhaite rester particulièrement vigilante concernant ses émissions polluantes. Même si le pays répond aux critères définis par l'Union Européenne, les résultats concernant sa qualité d'air ne correspondent pas aux recommandations de l'OMS. L'Irlande souhaite donc encourager l'établissement d'une norme en concordance avec les taux préconisés par l'OMS, sur les polluants PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, dans la mesure où nos concitoyens sont encore trop nombreux à souffrir de la pollution atmosphérique.

Par la mise en place de cette norme, l'Irlande espère y voir une incitation au recours à l'électrique. Le gouvernement s'est donné un objectif de 845 000 voitures électriques sur les

<sup>1</sup> World Health Organization. *Air Quality Guidelines - Update 2021*. Copenhagen, Denmark: WHO Regional Office for Europe (2021).

<sup>2</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/>

<sup>3</sup> <https://indd.adobe.com/view/3ec6ff15-ca56-4ad3-ae9e-8046e32e833d>

<sup>4</sup> Idem



routes irlandaises d'ici 2030<sup>5</sup>. Ainsi, la neutralité carbone ne pourra s'amorcer que par l'encouragement vers l'utilisation de nouvelles technologies, comme la voiture électrique. L'Irlande souhaite jouer un rôle majeur dans la révolution mondiale de l'énergie propre. Par des investissements verts et propres, le pays pourrait devenir un acteur pivot dans la chaîne de production de voitures électriques européennes.

## II. Configuration de la négociation

Ainsi, le changement climatique est devenu une menace mondiale qui ne peut être combattue par des nations agissant seules. Ainsi, l'Irlande souhaite établir une norme ambitieuse avec l'aval de plusieurs autres pays européennes, notamment les pays scandinaves et les pays du Nord de l'Europe. La Suède ou encore la Finlande par exemple, défendent les volontés de l'Irlande dans les mêmes termes. Certains groupes au sein du Parlement européen seront aussi à même de défendre une telle proposition, à l'instar des Verts mais aussi des socialistes. Il semble plus que nécessaire d'agir dans la mesure où une norme Euro 7 ambitieuse pourrait réduire les taux d'émissions de NO de 4.2 millions de tonnes d'ici 2050, évitant près de 35 000 décès prématurés.<sup>6</sup>

Le Conseil émettra néanmoins de nombreuses réticences quant à l'adoption de ce texte. L'Irlande a conscience que cette décision se prend de manière collégiale à la majorité qualifiée. Néanmoins, face à l'urgence climatique, il semble primordial que les pays agissent en conséquence. En effet, la pollution atmosphérique fait peser des coûts humains, mais aussi financiers : comme l'a rappelé la Commission, la pollution atmosphérique aurait coûté entre 102 et 169 milliards d'euros en 2009 aux systèmes de santé européens.<sup>7</sup>

Parallèlement, il semble aussi primordial de prendre en compte les acteurs non-législatifs, notamment les constructeurs automobiles et de les accompagner dans une transition que l'Irlande veut ambitieuse. Le pays recèle par ailleurs de nombreux sites de fabrication et de conception de véhicules électriques, que ce soit à Powerscourt ou à Wicklow. Le pays accueille ainsi de nombreux constructeurs de voitures électriques à l'instar d'AVA, mais aussi d'autres fabricants à l'instar de SEAT. Il semble donc important de les intégrer dans les négociations. La récente pandémie a parallèlement montré des problèmes quant aux chaînes de production de valeurs, affligeant les fabricants. Il semble primordial de relocaliser et de sécuriser la production de ces produits au sein de l'UE. Ainsi l'Irlande souhaite se faire une place dans cette production, qu'elle veut européenne, et ne pourra y arriver qu'avec le concours et le support de l'ensemble de l'Union Européenne. Une coalition de pays producteurs de voitures électriques, et d'équipements de voitures électriques doit se mettre en place afin d'encourager à l'établissement d'une norme ambitieuse (Portugal, Suède, etc.)

## III. Prospectives et stratégie de négociations

L'Irlande porte donc une position très ambitieuse pour cette norme Euro VII, et souhaite que les taux fixés soient fidèles aux recommandations de l'OMS. Néanmoins, nous avons conscience – après plusieurs réunions avec le Conseil Européen – que de nombreux pays européens sont encore très dépendants de la production de voitures à émissions fossiles et que les changements éventuels pourrait être très coûteux – entre 100 et 500 euros par voiture selon l'exigence de la norme<sup>8</sup>. Parallèlement, l'Irlande conçoit que sa production à fort volume de voitures électriques ne pourra pas se faire sans investissement. Investir dans une mobilité plus durable, et pour une production européenne, pourrait permettre aux pays de créer des emplois et encourager une meilleure gestion des ressources locales. Il s'agit d'investir pour bénéficier sur le long terme d'*outputs* positifs pour chaque Etat européen.

<sup>5</sup> [Electric Cars in Ireland - Some Facts and Figures - Money Guide Ireland](#)

<sup>6</sup> [Comments to the European Commission on the development of Euro 7/VII pollutant emission standards for cars, trucks, and buses - International Council on Clean Transportation \(theicct.org\)](#)

<sup>7</sup> <https://www.eea.europa.eu/fr/pressroom/newsreleases/laee-revele-que-la-pollution>

<sup>8</sup> [2021\\_09\\_Euro\\_7\\_cars\\_vans\\_policy\\_paper.pdf](#)

Ainsi, l'Irlande défend une politique ambitieuse, mais qui ne se fera pas sans aide de l'UE. Afin de permettre une production à volume important et rentable, l'Irlande défend la mise en place rapide du fond social pour le climat, déjà proposée par la Commission au mois de juin<sup>9</sup>. Ce fond pourrait proposer des primes et financements pour des recours à la voiture électrique pour de nombreux ménages, mais aussi un accompagnement pour certaines entreprises afin d'entamer une transition vers une production de produits en accord avec la norme défendue.

Il semble aussi nécessaire que nos entreprises soient accompagnées. Une autorité indépendante au niveau européen pour l'aide mais aussi la vérification du respect des normes par chaque pays pourrait se mettre en place, afin de veiller au respect des normes. Cette autorité *ad hoc* serait alors institutionnelle et indépendante et pourrait décider des sanctions à appliquer, pour les pays et entreprises refusant de se soumettre à ces normes. Mais l'Irlande défend aussi une norme juste pour chacun. Le pays conseille donc que cette norme ne s'applique que pour les nouveaux véhicules et non sur les véhicules déjà produits. Il serait donc nécessaire d'exempter les voitures à combustion fossile construites *a priori*, ou le coût pourrait être lourd pour les entreprises.

---

<sup>9</sup> <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20220516IPR29635/un-fonds-social-pour-le-climat-pour-aider-les-citoyens-touche-par-la-precarite>