

8 QUESTIONS SUR LA NORME EURO 7

Les normes Euro régissent les émissions polluantes des moteurs. La Commission européenne a désormais présenté les points clés de la nouvelle et septième norme sur les gaz d'échappement. Voici une mise en lumière de ce que cela signifie pour le transport routier suisse.

AUTEUR: URS HÄFLIGER

La Commission européenne utilise des mots forts pour décrire son initiative sur les «normes relatives aux émissions des véhicules». Elle veut ainsi garantir que «les véhicules circulant sur les routes de l'UE soient respectueux de l'environnement durant toute leur durée de vie (...).» Ce faisant, la Commission poursuit un objectif : «Cette initiative s'inscrit dans l'engagement de l'UE d'accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente.»

Il est évident que cette disposition ne s'appliquera pas uniquement à l'espace européen, mais qu'il sera également repris par la Confédération, sachant que le marché suisse est trop petit pour y faire sa propre cuisine. Mais qu'est-ce que cela pourrait signifier pour le transport routier ? Le conditionnel est ici délibérément choisi car il ne s'agit que d'une proposition et non d'une ordonnance.

1 Que régit la norme antipollution ?

C'est en 1993 que des valeurs limites de pollution ont été introduites pour la première fois dans toute l'Europe pour les voitures, les camions et les bus. Depuis, les véhicules à combustion ne peuvent émettre qu'une certaine quantité d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote, d'hydrocarbures non méthaniques ainsi que de particules. Depuis leur introduction, ces valeurs limites ont été abaissées à intervalles irréguliers. Les camions et les bus doivent répondre à la norme Euro VI depuis le 31 décembre 2013.

2 Pourquoi de nouvelles normes ?

Le commissaire européen à l'industrie, Thierry

Breton, a déclaré par exemple à la «Handelsblatt», que l'Euro 7 «renforcera considérablement les normes d'émissions polluantes atmosphériques des véhicules et qu'elle améliorera la qualité de l'air pour nos citoyens».

3 Qu'est-ce qui serait nouveau avec la norme Euro 7 ?

Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse, l'explique ainsi : «Les règles standard Euro 7 rassemblent les valeurs limites d'émissions pour tous les véhicules, à savoir pour les voi-

pour certains polluants s'y ajoutent, comme par exemple le formaldéhyde et le protoxyde d'azote pour les camions. Par ailleurs, des valeurs limites pour les émissions de particules des freins ainsi que des règles pour les émissions de microplastiques des pneus sont introduites, et les batteries des voitures électriques doivent encore avoir 80 % de leur capacité de stockage initiale après cinq ans ou 100'000 km, et 70 % après 160'000 km.»

4 Pourquoi mesurer les freins et les pneus ?

L'abrasion des pneus de voiture libère de nombreuses microparticules de plastique qui



tures, les camionnettes, les bus et les camions, sous un seul et même ensemble de règles. Les nouvelles prescriptions sont neutres en termes de carburant et de technologie et elles fixent les mêmes limites, indépendamment du fait que le véhicule roule à l'essence, au diesel, avec une propulsion électrique et avec des carburants alternatifs. En principe, les valeurs limites pour les polluants émis par les gaz d'échappement ne diminuent pas. Elles sont toutefois adaptées au niveau Euro VI le plus bas des différents types de propulsion. De plus, de nouvelles prescriptions

s'accumulent dans l'environnement. Selon le club automobile allemand ADAC, qui se réfère à diverses études, 500'000 tonnes d'usure de pneus sont produites chaque année dans l'UE. Ces résidus restent sur la chaussée ou dans l'environnement proche, et ils sont évacués par la pluie. L'environnement est ainsi pollué, mais en l'état actuel des connaissances, cela n'a pas de conséquences sur la santé des humains, contrairement à l'abra-

sion des freins, comme l'écrit l'université technique de Graz dans un article. Le freinage peut générer des particules d'oxyde de cuivre qui, une fois inhalées, peuvent avoir des effets néfastes sur le système cardio-vasculaire.

5 Quel serait l'impact sur les coûts d'acquisition ?

Cela dépend, selon Burgener: «La Commission UE s'attend à de faibles coûts supplémentaires par rapport à la technique actuelle. Pour les voitures et les camionnettes, ceux-ci devraient se situer entre 90 et 150 euros, pour les camions et les bus autour de 2'700 euros par véhicule. Les avantages environnementaux seraient toutefois nettement plus élevés. Il reste à espérer que les hypothèses concernant les coûts des véhicules sont correctes. Malgré tout, ce sont surtout les transports et les voyages en groupe qui devraient ainsi devenir plus chers.»

6 Y a-t-il des critiques ?

Oui, quel que soit le camp. Andreas Burgener décrit la situation de la manière suivante : Les règles initialement envisagées pour la norme Euro 7 étaient en partie nettement plus sévères, par exemple pour les moteurs froids. L'interdiction prévue des moteurs à combustion dans les voitures particulières à partir de 2035 ainsi que le renoncement volontaire de nombreux constructeurs de camions à la propulsion diesel à partir de 2040 ont certainement eu un effet. Il est en effet plus judicieux

d'investir plus de moyens financiers destinés à la recherche et au développement dans des propulsions sans émissions que dans une épuration supplémentaire des gaz d'échappement. Dans ce domaine, la norme Euro 6 et ses niveaux partiels ont déjà eu un impact important. La pollution a encore sensiblement diminué. C'est pourquoi une norme antipollution Euro 7 nettement plus sévère n'aurait pas eu de sens.»

7 Quand cette norme doit-elle être introduite ?

Pour les voitures de tourisme et les camionnettes, la nouvelle norme s'appliquerait probablement à partir de la mi 2025 et deux ans plus tard pour les véhicules utilitaires lourds.

On parle ici d'un cas idéal. Actuellement, il est encore possible de réagir à cette proposition, le Parlement européen devant en débattre ultérieurement. C'est pourquoi les dates ne sont pas gravées dans le marbre.

8 Et qu'en serait-il de la RPLP ?

La redevance poids lourds liée aux prestations RPLP est jusqu'à présent liée aux normes en matière de pollution. Cela changerait avec le développement, et la norme Euro 7 ne serait probablement plus un critère déterminant pour le calcul de la RPLP. ■



Brosses mobiles de nettoyage en tout genre

Mobiles : Design svelte en alu, silencieuses, maniement aisé

Autonomes : Avec ou sans réservoir, électrique, à essence, diesel

Neuves ou d'occasion

GASSER Otto & Daniel Sàrl

1853 Yvorne
8044 Gockhausen

Mobile : 079 445 92 80 (D. Gasser)
Tél. : 044 820 43 10
E-mail : info@ottogasser.ch