

NORMES D'ÉMISSION EURO-7 POUR LES VÉHICULES À MOTEUR

Proposition COM(2022) 586 du 10 novembre 2022 de règlement relatif à la réception des véhicules à moteur au regard de leurs émissions et de la durabilité de leur batterie (EURO 7) et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009.

Analyse du cep No. 5/2023

VERSION COURTE

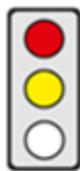
Contexte | Objectif | Parties intéressées

Contexte : D'ici à 2030, l'UE souhaite réduire de 55 % le nombre de « décès prématurés » causés par les émissions de polluants par rapport à 2005, y compris dans le transport routier qui, en 2020, représentait environ 37 % des émissions de dioxyde d'azote et 9 % des émissions de particules dans l'UE. Depuis l'introduction des normes EURO 6d pour les voitures et les camionnettes, et des normes EURO-6 pour les camions et les autobus, les émissions de polluants provenant du trafic routier ont diminué de manière importante et constante.

Objectif : l'exposition du public à la pollution atmosphérique causée par le trafic routier doit être « radicalement » réduite par une norme d'émission plus stricte (EURO-7) pour les nouveaux véhicules à moteur. Les conditions d'essai et les limites d'émission doivent être rendues plus strictes et les émissions pendant la conduite doivent être enregistrées en temps réel par des systèmes de surveillance embarqués (SSE).

Parties concernées : Constructeurs de véhicules, fournisseurs, utilisateurs de véhicules à moteur et riverains de routes très fréquentées.

Brève Évaluation



Pour

Les nouvelles limites de polluants pour les voitures seront fixées au niveau des limites EURO-6 les plus strictes pour tous les carburants. Dans des conditions d'essai réalistes, cette mesure serait rentable et laisserait aux constructeurs la possibilité de passer rapidement à de nouvelles méthodes de propulsion.

Contre

- ▶ Même avec des normes EURO-7 plus strictes, l'effet sur l'amélioration de la qualité de l'air sera marginal ; surtout, l'impact sera moindre et moins efficace que le renouvellement rapide du parc en remplaçant les vieux véhicules très polluants par des véhicules EURO-6.
- ▶ L'introduction des normes EURO-7 nécessite un délai plus long.
- ▶ L'abandon de tous les paramètres d'essai relatifs à la composition du voyage a pour conséquence indirecte de rendre les limites de la norme EURO-7 beaucoup plus strictes. Dans des conditions extrêmes non représentatives, les constructeurs ne pourront pas garantir, avec une certitude juridique, qu'ils peuvent respecter ces limites pour « toute composition de voyage ».
- ▶ D'un point de vue technique, les limites EURO-7 pour les camions et les autobus sont presque irréalisables, même dans des conditions d'essai réalistes. En outre, elles ne sont pas rentables, car la réduction des émissions polluantes due à l'électrification sera supérieure à celle mentionnée dans l'analyse d'impact.

Paramètres d'essai

Proposition de la Commission : Les paramètres d'essai relatifs à la composition du trajet - tels que la durée minimale et la répartition des tronçons urbains, ruraux et autoroutiers - ont été supprimés et « toute composition de trajet » est autorisée pour les essais d'émissions. Le diviseur de conduite prolongée n'est appliqué qu'une seule fois, même si

plusieurs conditions de conduite prolongée - chacune conduisant à des émissions plus élevées - sont combinées, ce que le texte de la proposition n'exclut pas.



Évaluation du cep : L'abandon de tous les paramètres d'essai relatifs à la composition du voyage a pour conséquence indirecte de rendre les limites de l'EURO-7 beaucoup plus strictes. En fin de compte, étant donné que les limites doivent également être respectées lors d'essais avec « toute » composition du trajet, dans des situations extrêmes non représentatives, les constructeurs ne seront pas en mesure de les garantir avec une quelconque certitude juridique. Cela n'est pas neutre d'un point de vue technologique, mais équivaut à une élimination prématurée et inutile du moteur à combustion par des moyens détournés.

Voitures et camionnettes : Limites de polluants pour les gaz d'échappement

Proposition de la Commission : À partir de 2025, les limites de polluants sur les gaz d'échappement seront fixées à la limite EURO 6 la plus stricte, quel que soit le carburant - pour les voitures diesel, cela signifie une réduction de 25 % de la limite sur les oxydes d'azote. Les limites pour les camionnettes ne sont plus différenciées par classe de poids et sont les mêmes que pour les voitures.



Évaluation du cep : Les limites ne seraient réellement raisonnables que si leur introduction s'accompagnait de conditions d'essai réalistes et d'un délai de mise en œuvre adéquat. Elles pourraient alors être justifiées par l'interdiction des moteurs à combustion interne (MCI), prévue pour 2035, et par la réduction massive de la pollution atmosphérique obtenue grâce au remplacement de la flotte par des véhicules EURO-6 et des véhicules électriques. Les camionnettes lourdes ne pourront pas respecter les limites, de sorte que nombre d'entre elles - importantes pour la distribution et l'utilisation par les artisans - ne seront plus économiquement viables avec un moteur à combustion interne.

Voitures et camionnettes : Limites de polluants pour l'abrasion des freins

Proposition de la Commission : Pour la première fois, les émissions de particules de frein inférieures à 10 microgrammes (PM₁₀) provenant des voitures et des camionnettes seront limitées à 7 mg/km de 2025 à 2034 et à 3 mg/km à partir de 2035. Des limites pourraient suivre pour les camions et les autobus.



Évaluation du cep : Pour prévenir les émissions de particules dues à l'abrasion des freins, il faut tenir compte du fait que les freins sont des composants très importants en termes de sécurité des véhicules. Lors de la fixation des limites, il convient de procéder à une évaluation globale qui, outre les aspects environnementaux liés à la santé, accorde également la priorité nécessaire à la sécurité routière. Par conséquent, la réglementation de l'abrasion des freins devrait relever des dispositions relatives à la réception par type en ce qui concerne la sécurité générale [(UE) 2019/2144].

Camions et autobus : Limites de polluants pour les gaz d'échappement

Proposition de la Commission : Les limites de polluants pour les émissions de gaz d'échappement des camions et des autobus doivent devenir beaucoup plus strictes, par exemple de 77,5 % dans le cas des oxydes d'azote, ce qui est basé sur l'attente que, dans le cas des camions et des autobus, le moteur à combustion sera utilisé plus longtemps. Les essais autoriseront une charge « quelconque » du moteur pour les démarrages à froid.



Évaluation du cep : Techniquement, les limites pour les camions et les bus sont presque irréalisables, même dans des conditions d'essai réalistes. Elles sont trop strictes et ne sont pas rentables car la réduction des émissions polluantes résultant de l'électrification sera plus importante que celle estimée par la Commission dans l'analyse d'impact. Afin de garantir la sécurité juridique lors de la vérification de la conformité à la norme EURO 7, les paramètres d'essai pour les démarrages à froid doivent spécifier des charges réalistes pour le moteur à combustion. Le délai de transposition doit être prolongé.

Limites de polluants pour l'abrasion des pneumatiques

Proposition de la Commission : Actuellement, aucune limite spécifique n'a été fixée pour les émissions de particules provenant des pneumatiques. La Commission souhaite les définir uniquement au moyen d'actes délégués.



Évaluation du cep : L'inclusion de ces limites dans le règlement EURO-7 rend le constructeur automobile seul responsable du respect de ces limites. Même si le constructeur optimise ses véhicules pour minimiser les émissions dues à l'abrasion des pneus et les équipe de pneus sûrs et à faible abrasion, ce sont en fin de compte les propriétaires des véhicules qui décideront des pneus qu'ils utiliseront à l'avenir. Le constructeur automobile ne doit donc pas être tenu pour seul responsable du respect des limites ; les fabricants de pneumatiques doivent également être impliqués.

Systèmes de surveillance embarqués (SSE)

Proposition de la Commission : À l'avenir, en complément des systèmes de diagnostic embarqués (SSE), les systèmes OBM devront enregistrer les émissions en temps réel, permettre la transmission sans fil des données, déclencher un signal lumineux en cas de dysfonctionnement du système d'épuration des gaz d'échappement et « forcer » les réparations en cas d'émissions excessives persistantes.



Évaluation du cep : Les SSE rendent les petites voitures considérablement plus chères. Si les données relatives aux émissions sont transmises sans fil aux autorités - comme cela est envisagé - en vue d'une analyse « big data » permettant des mesures réelles des émissions « au-delà de tous les paramètres d'essai », les utilisateurs dont les émissions sont supérieures à la moyenne - par exemple ceux qui utilisent des remorques dans les régions montagneuses - pourraient se retrouver dans le collimateur des autorités. Tout comme l'application automatique des réparations en cas d'émissions excessives, cela constitue une ingérence disproportionnée dans les droits des propriétaires de véhicules.

Exigences de durabilité

Proposition de la Commission : Les limites d'émissions doivent être respectées pendant toute la durée de vie des véhicules, mais elles sont assouplies pour les voitures, les camionnettes et les minibus de 20 % après la durée de vie principale (160 000 km ou 8 ans). Les batteries de traction doivent conserver 80 % ou 75 % de leur capacité initiale jusqu'à cinq ans après l'immatriculation de la voiture ou de la camionnette, ou jusqu'à 100 000 km, puis 75 % ou 65 % jusqu'à huit ans après l'immatriculation ou jusqu'à 160 000 km.



Évaluation du cep : Après la durée de vie principale, l'usure normale justifie une augmentation de 20 % des émissions de gaz d'échappement. Les exigences relatives à la durée de vie de la batterie de traction entraînent d'une part des coûts de production et des prix d'achat plus élevés mais, d'autre part, elles réduisent les déchets et l'utilisation des ressources ainsi que le coût total sur la durée de vie du véhicule, si la période d'utilisation prévue est inférieure à la durée de vie minimale légale et qu'il n'y a donc pas de coûts pour les composants à remplacer.