

Lutte contre les gaz polluants : où en est-on ?

Après le scandale Volkswagen, les politiques européenne et française se sont durcies pour lutter contre l'émission des gaz polluants des véhicules. Qu'a-t-il été mis en place et quelles sont les nouvelles mesures prises ?

Septembre 2015. Un an après l'entrée en vigueur de la norme antipollution Euro6 et date à partir de laquelle l'ensemble des véhicules neufs doivent s'y contraindre, le « Diesel gate » de Volkswagen noircit les colonnes des médias nationaux et internationaux. Le constructeur allemand reconnaît alors avoir trafiqué les tests d'émissions de gaz polluants sur 11 millions de ses véhicules. Scandale aux Etats-Unis, levée de boucliers en Europe : Ségolène Royal, la ministre de l'Environnement française, réclame au groupe de rembourser le bonus écologie (ce qui n'est toujours pas validé).

Une supercherie qui ne devrait plus pouvoir avoir lieu. De fait, le Parlement européen a voté en mai 2015 l'entrée en vigueur en septembre 2017 d'un nouveau protocole de tests normalisés d'homologation de véhicules en remplacement du protocole NEDC actuel datant de... 1976. Dans un communiqué, Erik Jonnaert, secrétaire général de l'Association des constructeurs européens de l'automobile (ACEA), demandait d'aller plus loin. « Nous avons besoin en urgence d'avoir une nouvelle méthode de test pour combler le fossé entre les tests d'émissions polluantes en laboratoire, tels que définis par la loi, et les conditions très différentes expérimentées sur la route. Notre industrie a besoin que les tests RDE rétablissent la confiance des consommateurs et des législateurs dans les performances environnementales des nouveaux véhicules », a-t-il ajouté. Une demande faite bien avant le scandale Volkswagen.

400 % d'oxyde d'azote rejetés en plus que la norme autorisée

En octobre, le « Technical committee, motor vehicles ou Comité technique des véhicules moteurs » de la Commission européenne recommande ainsi d'ajouter aux tests en laboratoire une batterie de tests sur route. Ce qui sera effectif à compter de 2017. Une mesure approuvée de tous bords, mais assortie d'une autorisation de dépassement des normes autorisées d'émission... Qui a fait bondir Europe Ecologie-Les Verts. De fait, le Parlement européen a autorisé que les nouveaux types d'automobiles présentés à l'homologation seront autorisés, jusqu'en 2021, à émettre jusqu'à 110 % de plus d'oxydes d'azote (NOx) que le seuil légal de 80 mg/km, puis 50 % de plus... Des chiffres de prime abord surprenants, mais justifiés ainsi à la commission :

« Aujourd'hui, les tests réalisés révèlent un écart de 400 % avec la norme autorisée. Les RDE tests permettront de baisser ce seuil à 110% d'ici à septembre 2017 et à 50 % d'ici à septembre 2020. Nous allons ainsi baisser la moyenne d'émission d'oxyde d'azote (NOx) de 400 mg/km à 168 mg/km en septembre 2017 et à 120 mg/km en janvier 2020. Nous allons donc diviser de plus de la moitié l'émission de NOx. C'est ce qui importe pour protéger la santé des citoyens et l'environnement. »

Europe Ecologie les Verts ne l'entend en revanche pas de cette manière. Sa porte-parole, Karima Delli fulminait : « Les constructeurs n'ont aucune excuse pour ne pas avoir devancé la norme Euro 6 ! »

Avec la norme Euro 6c attendue pour 2017, les exigences de dépollution seront encore plus élevées : les véhicules devront être équipés d'un diagnostic embarqué pour s'assurer que les systèmes de dépollution restent efficaces. Techniquement, cela reste possible, mais avec un surcoût de plusieurs centaines d'euros qui risque de ne pas être du goût des consommateurs... A tel point que certains constructeurs envisagent de ne plus commercialiser certains modèles (familiaux) en Diesel. Le CCFA (Comité des constructeurs français d'Automobiles) estime aussi que le diesel ne pèsera plus que 50% des ventes de voitures neuves en 2020 contre 67% en 2013 !

Moteurs essence bientôt équipés de filtres à particules

Pour les moteurs essence, ces nouvelles exigences sont aussi attendues de pied ferme : l'actuelle norme Euro6 autorise en effet ces moteurs à émettre dix fois plus de particules que les diesels... Avec Euro 6c, ils devraient également être équipés d'un filtre à particule. L'émission des particules sera d'ailleurs le prochain dossier sur la table de la commission technique en charge des véhicules moteurs, avant la fin de l'année.

Pour aller plus loin :

www.developpement-durable.gouv.fr

www.acea.fr (en anglais)

www.gouvernement.fr

© Wrangler - Fotolia