

Source : répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) - SOeS

Ces dispositions ont pour objectif de limiter aux véhicules les moins polluants la possibilité d'effectuer les transports les plus lourds. Cette exigence répond aux objectifs de développement durable du Gouvernement.

Par ailleurs, la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle 2, a prévu, en son article 60, une modulation des péages applicable aux poids lourds afin « de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire les dommages causés aux infrastructures, de favoriser leur utilisation optimale et d'améliorer la sécurité routière ». Il est prévu une modulation des péages en fonction de la classe d'émission Euro du véhicule étant précisé que le péage modulé à acquitter ne peut être supérieur de plus de 100 % au péage appliqué aux véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes.

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Mars 2016

direction
des Services de transport

sous-direction
des Transports routiers

bureau
de l'Économie
des transports routiers

tr3.tr.dst.dgitm@
developpement-durable.
gouv.fr

www.developpement-
durable.gouv.fr/transports



DICO/DCITM - 11b - Mars 2016 - Impression : MEE/MLHD/SG/SPSS/ATL - Imprimé sur du papier certifié écolabel européen

Des véhicules aux normes pour réduire la pollution de l'air

Les véhicules sont responsables de deux types bien distincts d'émissions dans l'atmosphère : les émissions de gaz nocifs pour la santé et les émissions de gaz à effet de serre (et notamment le dioxyde de carbone, ou CO₂, émis par la combustion de carburants) contribuant au dérèglement climatique de la planète.

Pour limiter les émissions de gaz nocifs, des réglementations européennes ont été prises depuis le début des années 1970. Appelées normes Euro depuis 1990, elles imposent des valeurs limites d'émissions des oxydes d'azote (NOx), du monoxyde de carbone (CO), des hydrocarbures (HC) et des particules.

Les émissions polluantes des véhicules d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes sont ainsi encadrées par des normes européennes de plus en plus contraignantes, de Euro 0 en 1990 à Euro VI depuis le 1^{er} janvier 2014.

Ainsi, tous les véhicules neufs doivent désormais être conformes à la norme Euro VI, en application du règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009.



Des normes exigeantes pour les émissions des poids lourds, bus et cars

Masse, en grammes par kilowatt-heure (g/kWh), des oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) et valeur limite pour les particules

Normes	Textes de référence (directives)	Date de mise en application (tous types)	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
Euro 0	88/77	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
Euro I	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro II	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro III	1999/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro IV	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro V	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro VI	Règlement (CE) n° 595/2009	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

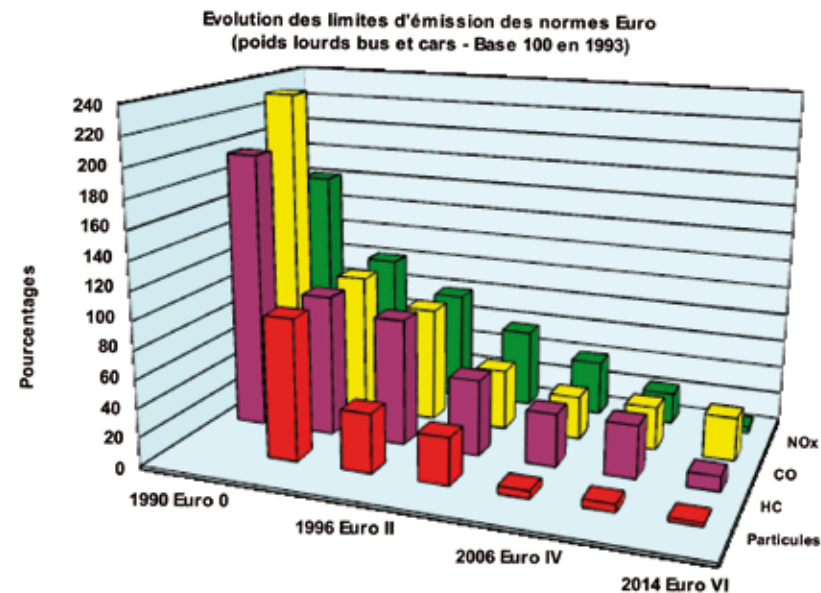
Source : DGITM

La norme Euro VI, actuellement applicable, permet de réduire, de façon significative, les plafonds des émissions polluantes de poids lourds par rapport à la norme Euro III. Ainsi, les limites fixées pour les oxydes d'azote et les particules ont toutes deux été diminuées de 92 % entre 2001 et 2014.

Par rapport à la norme Euro V, la norme Euro VI impose une réduction supplémentaire des valeurs limites de 80 % pour les oxydes d'azote, de 50 % pour les particules et de plus de 70 % pour les hydrocarbures.

En 23 ans (entre Euro 0 et Euro VI), les NOx auront été divisés par 36, les HC par 18 et les particules par 35.

À noter que les recherches sur les normes Euro ont permis de développer des progrès technologiques sur les moteurs permettant de diminuer la consommation moyenne en carburant des véhicules.



Source : DGITM

L'impact positif des nouvelles normes sur le parc des poids lourds en circulation

La part des poids lourds les moins polluants, répondant à la norme Euro IV ou mieux, représentait 60 % du parc en 2015.

Ainsi, grâce au durcissement des normes, les quantités globales de polluants émises par le parc ont été considérablement réduites.