

- La qualité de l'air étant un problème de société majeur, l'Europe renforce les mesures de surveillance des véhicules.
- La Région wallonne teste un système d'analyse des gaz d'échappement à distance.
- Elle doit être prête pour 2021.

La Wallonie s'équipe pour mesurer la pollution réelle des véhicules



Le dispositif permet de mesurer à distance les gaz polluants d'un véhicule pour les comparer aux données d'homologation.

Mince alors, il pleut. Ça tombe mal, si l'on ose dire, car les résultats des tests de pollution atmosphérique par les moteurs à combustion interne peuvent en être gravement perturbés. Ceux qui restent pratiquement imperturbables, ce sont les employés de l'entreprise espagnole Opus RS, qui ont installé leur petit matos de mesure à distance le long de la nationale 4, à la sortie de Namur: un système de détection des émissions, un autre du véhicule, et une caméra ANPR (Automatic Number Plate Recognition), du même type que celles couplées aux radars routiers. Le tout est doublé pour croiser les infos par redondance et s'assurer de la fiabilité des mesures.

Les gaz d'échappement passés au crible

Pour quoi faire? Mesurer à distance – et non directement au pot d'échappement – ce qui sort de la tuyauterie. Dans les gaz d'échappement, l'appareil quantifie mono et dioxyde de carbone, oxydes d'azote, ammoniac, résidus non brûlés d'hydrocarbures, particules fines dont la spécificité est analysée par rayonnement ultraviolet et infrarouge. On le voit, gaz à effet de serre et polluants sont passés au crible.

Le but est d'analyser ces mesures en fonction du type de véhicule, de la norme de dépollution Euro à laquelle il appartient, de sa première mise en circulation. Le tout est alors comparé aux données constructeur obtenues lors de l'homologation du véhicule, ce qui permet de voir s'il y a distorsion, ou pas, entre les deux.

Depuis le "Dieselgate", qui a éclaté il y a un peu plus de quatre ans, l'Europe s'est réveillée en ce qui concerne les normes CO₂ et antipollution, après avoir longtemps laissé les constructeurs les contourner via le cycle NEDC (New European Driving Cycle) qui,

3000

Véhicules contrôlés
De mardi à mercredi midi, les émissions de quelque 3000 véhicules ont été analysées sur la voirie namuroise. L'organisme wallon espère entre 8000 et 10000 contrôles d'ici jeudi soir. Si la pluie ne s'en mêle pas. Outre qu'elle fausse les mesures d'émissions de particules fines, l'ondée perturbe le fonctionnement des appareils de mesure.

vieux de trente ans, n'avait plus de "new" que le nom. Son remplacement par le WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), depuis septembre 2018, doit donner des valeurs de consommation, et donc de CO₂, plus proches de la réalité via des mesures au banc d'essai et en conduite réelle.

Nonobstant, échaudée par les déconvenues qui ne cessent de surgir depuis l'affaire Volkswagen – vendredi dernier, Daimler annonçait qu'il devait encore rappeler "des centaines de milliers" de Mercedes-Benz dans ce cadre –, la Commission européenne veut renforcer la surveillance du parc de véhicules à moteur, notamment via les États membres. Et donc, chez nous, les Régions.

On ne roule pas de la même façon partout

En effet, du nord au sud de l'Europe, comme de l'est à l'ouest, les conditions de roulage peuvent être très différentes, de même que les modes de conduite, la composition et l'âge du parc de véhicules, etc. Une photographie locale des émissions de gaz à effet de serre et de polluants s'impose donc, et c'est dans ce cadre que la Wallonie, via l'ISSEP (Institut scientifique de service public), a mis en place les mesures en cours à Namur.

Du 15 au 17 octobre, le système de mesure à distance est installé sur cinq voiries de type différent, allant du milieu urbain à l'accès autoroutier, pour obtenir des résultats représentatifs. À la date du 16 octobre, "jusqu'ici, nous avons évalué 3000 véhicules, et nous espérons entre 8 et 10000 mesures cette semaine", explique Benjamin Bergmans, pilote du projet à l'ISSEP. "Certains États membres ont testé 200000 véhicules, chacun fait à son niveau." C'est le principe, même si "on aurait pu faire mieux si on nous avait donné plus d'argent."

Outre les véhicules particuliers, la Région mesure aussi les émissions des utilitaires légers et des poids lourds. On a par exemple observé, ailleurs en Europe, que des petits malins comme certaines compagnies de transport pouvaient désactiver le système AdBlue, qui réduit considérablement les émissions d'oxydes d'azote (NO, NO₂), mais représente un coût. "Certains sources ne sont pas liés au faitirant", souligne Benjamin Bergmans, par exemple lorsque l'utilisateur a désactivé les systèmes de dépollution comme l'AdBlue ou le filtre à particules. Cela peut aussi être lié à un mauvais entretien."

Mesures obligatoires à partir de 2021

Lorsqu'une inadéquation entre les données d'homologation et les mesures réelles est constatée, et dans les cas où la responsabilité du constructeur est potentiellement engagée, les données remonteront à l'Europe, et des mesures comme des rappels peuvent être envisagés.

Toutes ces mesures officielles seront obligatoires pour les États membres à partir de 2021. La Région wallonne s'y prépare donc avec, notamment, ce projet de recherche exploratoire étalé sur trois jours. Elle dispose aussi d'un laboratoire mobile PEMS (Portable Emissions Measurement System), analysant les échappements à la sortie du pot, en cours de route.

Il s'agit bien d'un faisceau de mesures pour tester de façon représentative le parc de véhicules wallon. En septembre 2020, les contrôles techniques prendront la mesure des émissions de particules et, d'ici 2021, la Région disposera, à Collfontaine, d'un nouveau banc test sur rouleaux, homologué WLTP, pour un investissement de plus de 5 millions d'euros. Et là, pluie ou pas, ça doit marcher.

Dominique Simonet

Parc automobile

Les SUV font exploser les émissions de CO₂

Les SUV, véhicules urbains très populaires, plus imposants qu'une berline classique, ont été la deuxième source d'augmentation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans le monde entre 2010 et 2018, après le secteur de l'énergie, mais avant l'industrie lourde (acier, ciment...), les poids lourds ou l'aviation, a mis en garde mercredi le directeur de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), Fatih Birol. Plus de 200 millions de SUV circulent aujourd'hui dans le monde, contre 35 millions en 2010, une tendance que l'on retrouve partout, relève l'AIE. Alors qu'en 2010, les SUV ne représentaient que 18 % des ventes de voitures dans le monde, cette proportion est montée à 40 % en 2018. Souvent plus lourds et moins aérodynamiques, ces véhicules consomment un quart d'énergie en plus par rapport à une voiture de taille moyenne, souligne le rapport. De ce fait, ils sont seuls à l'origine de la demande en pétrole venue de l'industrie automobile entre 2010 et 2018, qui a dépassé largement les progrès en termes d'efficacité réalisés sur les voitures plus petites et les économies de carburant permises par les véhicules électriques. "Qui, les voitures électriques marchent fort, il y en a environ 6 millions dans le monde [...] Mais est-ce synonyme de décarbonation? Absolument pas", a par ailleurs insisté M. Birol, relevant que la moitié roule "dans un pays, en Asie", la Chine, où les deux tiers de l'électricité sont produits par des centrales à charbon. "Les voitures électriques ne sont pas la panacée, le prérequis doit être une décarbonation du système énergétique", a-t-il plaidé. (AFP)