

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

1997/0350(COD) - 13/10/1998

Sur la lancée de ses succès en matière de carburants plus propres et de limitation plus stricte des émissions polluantes des voitures et des utilitaires légers, la commission se tourne maintenant vers l'étape suivante de la stratégie européenne, à savoir s'attaquer à la pollution provoquée par les camions. La commission a donc adopté le rapport de M. Bernd LANGE (PSE, D) qui modifie considérablement une proposition de la Commission européenne relative à une directive sur les émissions de gaz et de particules polluants des moteurs diesel très performants des camions. La proposition de la Commission établit des plafonds d'émission contraignants applicables aux moteurs diesel lourds dès l'an 2000. Les substances polluantes visées sont le gaz carbonique, les hydrocarbures imbrûlés, les oxydes d'azote, les particules et les fumées. S'inspirant du dispositif déjà décidé pour les voitures et les utilitaires légers, la commission propose également des limites strictes obligatoires entrant en vigueur en 2005. Les amendements de la commission proposent des améliorations supplémentaires pour 2005. Ainsi, tous les véhicules lourds devraient être équipés de systèmes embarqués de mesures ou de diagnostic contrôlant les émissions rejetées pendant que le véhicule est en service et permettant de détecter rapidement tout dysfonctionnement d'une pièce ou d'un système. Des contrôles de conformité aux normes d'émission adoptées devront également être effectués sur le bord de la route et les dispositifs de réduction des émissions devront fonctionner pendant toute la durée de vie normale du véhicule. Les Etats membres peuvent recourir aux incitants fiscaux pour encourager la mise en circulation anticipée de moteurs lourds plus propres, sans attendre qu'ils soient devenus obligatoires, et également pour promouvoir la transformation des véhicules plus anciens en vue de les adapter aux nouvelles normes. La réception par type et le certificat de conformité seront refusés aux moteurs de camions ne respectant pas les valeurs-limites. La commission est d'avis qu'il pourrait s'avérer nécessaire d'instaurer des réceptions différenciées par type, en fonction de l'usage auquel est destiné le véhicule; le problème majeur dans les zones urbaines réside dans les émissions de particules de suie; alors que c'est celui des émissions d'oxydes d'azote qui se pose pour les longs trajets. La commission entend également que les véhicules lourds soient couverts par la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂. Ceci se traduirait non pas par une législation mais bien, comme dans le cas des voitures, par un accord volontaire de réduction conclu avec les constructeurs. Un autre amendement invite la Commission à présenter un rapport sur les limites d'émission pour les carburants autres que le diesel, tels que le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel.