

Euro 7 : Une opportunité unique de réduire considérablement les émissions par évaporation des véhicules à moteur à combustion interne



Le Pacte vert pour l'Europe améliorera la qualité de l'air en adoptant la bonne approche

Conformément aux efforts européens actuels visant à améliorer la qualité de l'air, tous les véhicules doivent contribuer à la réduction des émissions.

Étant donné que les véhicules à moteur à combustion utilisant des combustibles fossiles et renouvelables continueront de jouer un rôle essentiel dans les transports pendant au moins 20 ans, leurs émissions doivent être réduites au minimum et l'utilisation du carburant doit être optimisée.

Les politiques européennes n'ont pas encore mis en œuvre de technologies de contrôle des émissions par évaporation, bien qu'elles soient disponibles dans le commerce et rentables. La norme Euro 7 doit désormais changer la donne.

L'intégration de technologies éprouvées de contrôle des émissions par évaporation répond à l'ambition « zéro pollution » du Pacte vert en réduisant les émissions et en améliorant la qualité de l'air dans les villes européennes.





Renforcer le contrôle des émissions par évaporation pour améliorer la qualité de l'air dans l'Union européenne et dans le monde

Tous les véhicules à moteur à combustion interne (MCI) peuvent et doivent se rapprocher de l'objectif « zéro émission » d'une manière rentable afin de contribuer à la réduction des émissions nécessaire à l'amélioration de la qualité de l'air. Les technologies existantes, à savoir les systèmes embarqués de récupération des vapeurs lors du ravitaillement (Onboard Refuelling Vapour Recovery - ORVR) et les systèmes de diagnostic embarqué (On-Board Diagnostics - OBD), sont des solutions disponibles dans le commerce et économiquement viables qui doivent être exigées pour tous les véhicules MCI.

Développer le système ORVR pour atteindre un niveau d'émissions par évaporation proche de zéro lors du processus de ravitaillement

- ORVR est une technologie disponible dans le commerce et entièrement développée qui permet de réduire de 98 % les émissions par évaporation, également connues sous le nom de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM).
- Si le système ORVR est mis en œuvre dans la norme Euro 7, cela contribuerait à une réduction de 110 000 tonnes de COVNM par rapport aux émissions non contrôlées, et jusqu'à 50 000 tonnes supplémentaires par rapport au système actuel Phase II.
- Par conséquent, le système ORVR permettra d'aider les 18 Etats membres ainsi que le Royaume-Uni ayant des difficultés à tenir leur engagement en matière de réduction des COVNM dans le cadre de la Directive sur les plafonds d'émissions nationaux de 2030, à remplir leurs obligations.

	PHASE II	ORVR
Efficacité de la certification	85 %	98 %
Efficacité moyenne type en conditions réelles	50 %-60 %	97 %-98 %
Entretien requis	Remplacer tous les 8-10 ans	Aucun
Emplacement du dispositif de contrôle	Distributeur de carburant	Véhicule
Émissions capturées	Envoyées vers un réservoir de stockage souterrain qui doit être contrôlé	Redistribuées vers le moteur pour être brûlées comme carburant
Coûts	1 200 à 1 600 € par distributeur chaque année*	10-20 €/véhicule pour toute la durée de vie**
Ressources MECA supplémentaires	 Lien ici	 Lien ici

*Basé sur l'analyse d'impact et l'évaluation pour une durée de vie utile de Phase II de 8-10 ans de la Commission européenne

**Estimation MECA basée sur les coûts des composants supplémentaires par rapport au canister requis dans Euro6d

Permettre un contrôle supplémentaire des émissions par évaporation grâce à des seuils plus stricts et la mise en place du système OBD

- L'établissement de limites d'émission par évaporation plus strictes fixées à 0,30 g/jour encouragera l'utilisation de technologies de contrôle des émissions par évaporation proches de zéro, y compris les contrôles de la perméation des vapeurs de carburant.
- Le système OBD pour la détection de fuites par évaporation est une technologie existante et éprouvée qui permettra d'identifier les véhicules à émissions élevées durant toute la durée de vie des véhicules équipés de cette technologie.

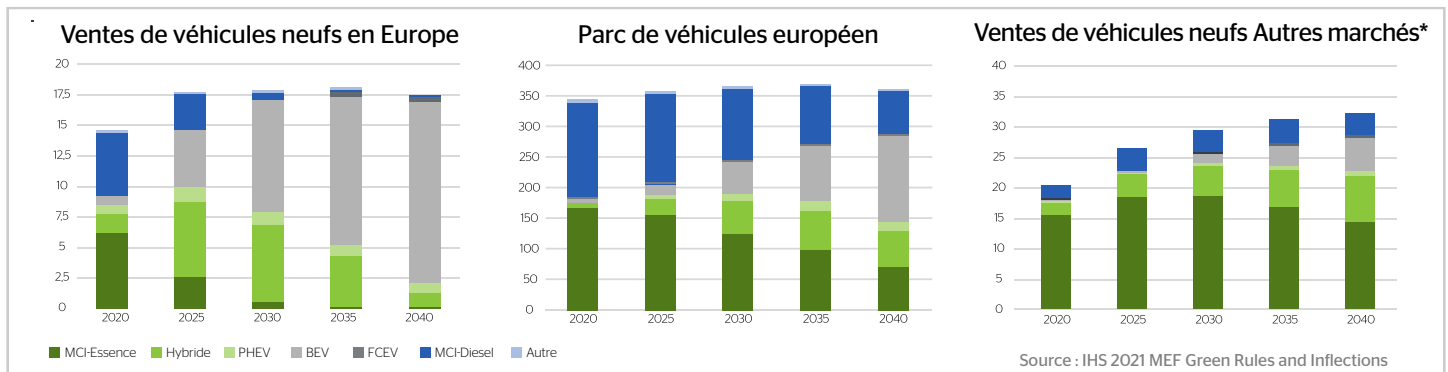
Renforcer les normes sur les émissions par évaporation pour garantir un niveau faible d'émissions pour tous les véhicules sur le long terme

Bien que la production et l'intégration de véhicules électriques à batterie (BEV) et de véhicules électriques à pile à combustible (FCEV) soient désormais une priorité, tous les nouveaux véhicules MCI vendus dans le cadre de la transition (y compris les PHEV, véhicules électriques hybrides rechargeables) continueront de circuler pendant au moins 10 ans. Par conséquent, les normes européennes relatives au contrôle des émissions de COVNM par évaporation, responsables de l'ozone et des émissions de PM2,5 secondaires, doivent être renforcées afin d'assurer un contrôle optimal et d'améliorer la qualité de l'air.

Les véhicules MCI constitueront encore la majorité des véhicules routiers d'ici 2040

Composition des véhicules	Moteur à combustion interne (MCI)	Hybride léger (Hybride)	Entièrement hybride (Hybride)	Véhicule électrique hybride rechargeable (PHEV)	Véhicule à batterie électrique (BEV)	Véhicule électrique à pile à combustible (FCEV)
MCI						
Assistance électrique						
Transmission électrique						
Terminologie courante	MCI	Hybride			« Véhicule électrique » (EV)	

Prévisions des ventes et du parc de véhicules neufs en Europe et dans le monde (en millions)



*L'expression Autres marchés fait référence aux pays et régions qui adopteront probablement les normes Euro 7 sur les émissions par évaporation. Cela comprend les ventes de véhicules neufs dans le monde, à l'exception de la Chine, des Etats-Unis, de l'Inde et de l'Europe.

Atténuer les composés organiques volatils (COV) contribuant directement à l'ozone et aux PM2,5 secondaires

- L'Europe devrait vendre 88 millions de véhicules MCI entre la mise en œuvre de la norme Euro 7 en 2025 et la date proposée de 2035 pour les ventes de véhicules zéro émission uniquement.
- Les véhicules MCI produisent à la fois des émissions à l'échappement et par évaporation. Alors que les politiques de transport existantes se sont fortement concentrées sur la réduction des émissions à l'échappement (c'est-à-dire NOx et PM2,5 directes), des efforts supplémentaires doivent être entrepris sur les émissions par évaporation (c'est-à-dire les COVNM) afin de réduire l'ozone et les PM2,5 secondaires dans les villes urbaines.
- Les émissions de COVNM lors du ravitaillement sont réglementées au niveau de l'Union européenne en vertu de la réglementation de Phase II ; toutefois, l'efficacité de ce système n'est pas optimale et diminue de façon significative sans une inspection et un entretien appropriés. De plus, l'installation de la Phase II n'a pas été achevée dans de nombreuses stations-service au sein de l'Union européenne. Les émissions de COVNM continuent de persister même s'il existe des solutions appropriées, comme le système ORVR, pour les contrôler beaucoup plus efficacement.
- Par conséquent, un système plus efficace est nécessaire pour lutter contre les émissions par évaporation, améliorer la qualité de l'air et atteindre les objectifs climatiques.

L'Europe a l'occasion d'être à l'initiative des mesures visant à améliorer la qualité de l'air à l'échelle mondiale

Enfin, les réglementations européennes sont adoptées volontairement par d'autres pays, par le biais des accords de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU), et par les constructeurs automobiles qui vendent des véhicules sur les marchés mondiaux qui n'ont actuellement aucune réglementation pour le contrôle du ravitaillement en carburant.

- Pays ayant des politiques sur les émissions par évaporation proches de zéro, notamment ORVR, OBD et Contrôle de la perméabilité amélioré
- UE-27 et Royaume-Uni adoptant la norme Euro 7
- Autres pays susceptibles d'adopter la norme Euro 7

