



# CC 18 C



## RÉGLEMENTATION - JURIDIQUE

Bonjour à Toutes et à Tous,

Quelques articles à vous partager tirés du dernier magazine Auto Plus, qui concernent les nouvelles normes antipollution, où nous y découvrirons que même l'électrique sera impacté par les Normes Euro.

En dernier lieu, un sujet sur le marché public des radars...



## Le tour de vis attendra

Le Parlement européen vient d'entériner pour de bon les nouvelles normes antipollution, applicables aux voitures neuves dès 2026. Mais, contrairement au projet initial, la version définitive ne devrait pas changer grand-chose.

**D**epuis un peu plus de trente ans, les normes européennes d'émissions, dites "Euro" (aujourd'hui Euro 6d), imposent aux véhicules neufs de se conformer à des limites strictes de rejets polluants. Dans leur ligne de mire, point de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>), mais des polluants directement nocifs, tels les NOx, les hydrocarbures non brûlés, les particules fines et autres "joyeuse-

tés" dégradant la qualité de l'air. Le 1<sup>er</sup> juillet 1992 entrait ainsi en vigueur Euro 1, qui contraignait les voitures essence à adopter un pot catalytique.

### Objectif Euro 7

Régulièrement sévèrisesées par la suite, ces normes ont, par exemple, imposé aux diesels de s'équiper de filtres à particules puis de systèmes AdBlue afin de

rester dans les clous. Mais ces évolutions ne se font pas sans heurts. A chaque annonce d'une nouvelle étape, nous assistons aux mêmes joutes verbales. Les écologistes regrettent que les seuils de rejets polluants ne baissent pas plus vite, tandis que les constructeurs arguent que satisfaire à ces nouvelles normes engendrerait de tels surcoûts de fabrication que les tarifs des voi-

tures neuves exploseraient. La baisse des ventes qui en découlerait provoquerait alors des vagues de licenciements. Lors des discussions concernant Euro 7, ces arguments ont visiblement fait mouche. En effet, dans sa communication, le Parlement européen insiste sur l'équilibre trouvé "entre les objectifs environnementaux et les intérêts vitaux des constructeurs".

### Rien (ou presque) ne change

Selon l'Acfa\*, l'association qui défend les intérêts des constructeurs automobiles en Europe, atteindre les niveaux initialement envisagés aurait en effet entraîné une hausse du coût de production supérieur à 2000 € par véhicule, et aurait également nécessité de lourds investissements. Impensable en cette période où toutes leurs ressources sont consacrées au développement des véhicules 100% électriques. Résultat? Alors que la première mouture du texte prévoyait une diminution drastique des émissions de particules fines et, sur les diesels, des oxydes d'azote, les seuils restent finalement inchangés! L'unique modification relative aux rejets à l'échappement ne concerne plus que la taille des particules, Euro 7 prenant en compte des éléments deux fois plus petits qu'Euro 6... mais toujours quatre fois plus gros que ceux majoritairement produits par les moteurs actuels. Seule évolution contraignante: les mesures ne

## Place aux contrôles aléatoires

Pour la première fois, l'Europe va lutter contre ce qu'elle appelle les "stratégies artificielles". Comprenez par là qu'afin d'éviter un nouvel épisode du type dieselpgate, elle s'assurera que les véhicules satisfont dans le temps, et non plus seulement lors de leur homologation, aux normes Euro 7. Pour cela, au moins un véhicule de chaque "famille d'interpolation" (modèle, moteur et boîte de vitesses identiques), âgé de moins de 2 ans et affichant entre 3000 et 40000 km, sera testé sur banc à rouleaux mais aussi sur route. N'ayez crainte, ce n'est pas votre voiture qu'on ira réquisitionner, mais probablement celles de loueurs ou de flottes.



seront plus seulement effectuées lors de l'homologation du véhicule, mais aussi au cours de son cycle de vie (voir encadré). Autre nouveauté, les particules émises lors du freinage et au contact des pneus avec la chaussée seront désormais prises en considération. Concernant les premières, cela imposera d'utiliser des composants (disques, tambours et plaquettes) moins sensibles à l'abrasion et fabriqués avec des matériaux plus "verts" (et sûrement plus coûteux). Certains modèles pourraient également se doter d'"aspirateurs à particules", comme celui mis au point par la société française Tallano. Un dispositif annoncé très efficace et peu coûteux (une vingtaine d'euros). Les manufacturiers devront aussi "verdifier" le processus de fabrication

de leurs pneus, notamment en réduisant la part de caoutchouc synthétique. Hélas, dans tous les cas, c'est l'automobiliste qui devra payer l'addition finale.

### L'électrique impactée

Jusque-là épargnées par les normes Euro, les voitures électriques seront, pour la première fois, soumises à certaines règles. Celles concernant les particules de freinage et de pneus, bien sûr, mais également une exigence inédite visant à s'assurer de la durabilité de leur batterie de traction. Celle-ci devra ainsi conserver, au minimum, 80% de sa capacité après 5 ans/100000 km, et 72% à 8 ans/160000 km. Une condition qui s'appliquera également aux hybrides et hybrides rechargeables.

**Pierre Audemar**



## Les petits secrets d'un marché public sur les radars

Les marchés publics liés au fonctionnement des contrôles routiers sont parfois l'occasion de dénicher des informations cachées ou insolites. C'est le cas avec le dernier en date, qui concerne la fourniture et le maintien des liens de télécommunications sécurisés entre les radars et les serveurs du ministère de l'Intérieur. Voici ce qu'il nous a appris...

Pour transférer les messages d'infractions (MIF) au centre de traitement de Rennes, trois technologies sont utilisées : les liaisons sans fil 3G/4G/5G, désormais majoritaires ; l'ADSL, devenu l'exception (sur 1 300 radars tourelles, un seul l'utilise !) ; et les stations de transfert. Ces dernières servent à transmettre les données d'infractions stockées sur des clés USB issues des radars mobiles et de certains radars autonomes, lorsqu'ils sont installés dans des zones blanches.



V. VOESTLIN / MAXPPP

Détail intéressant : alors que la fonction "leurre" des radars tourelles semble remise en question (voir Auto Plus n° 1833), le marché public sur les télécommunications l'évoque clairement. On apprend en effet

que le déplacement du système radar d'une cabine à l'autre est chronométré : 25 minutes maxi pour la dépose et 40 minutes pour l'installation ! Et pour accélérer la mise en service du module, les données de paramétrage du radar, qui varient d'une cabine à l'autre, sont stockées dans une carte mémoire qui est attachée dans la cabine !

Tous les radars n'ont pas la même activité. On découvre ainsi qu'ils disposent de petits surnoms issus de l'acronyme MIF. Celui qui flashe peu sera un petit "mifneur" et celui qui flashe beaucoup un gros "mifneur" !

Pour terminer, parmi les 63 pages de description technique du marché, apparaît un tableau indiquant le volume des données transférées chaque mois. Sans grande surprise, ce sont les radars autonomes et les radars tourelles qui consomment le plus de bande passante avec en moyenne plus d'un téraoctet mensuel de transfert chacun, sur un total de 4 To mensuels pour l'ensemble des radars automatiques.

Pourtant, les plus bavardes sont de loin les voitures radars privatisées puisqu'elles envoient pas moins de 9 To de données chaque mois ! Une infime partie de celles-ci concerne les clichés d'infractions. Tout le reste sert à la gestion de flotte, au logiciel de navigation et au système de gestion des vitesses maximales autorisées. **Nicolas Lourdin**

## Les pouvoirs du nouveau « super-radar » tourelle

Le Parisien



LP/INFORMOGRAPHIE, C.T. ET K.V.

SOURCE : IDEMIA

Sources : Magazine Auto Plus et Le Parisien

Amicalement.

Webmaster – Communication  
**Hervé BLAISE**

Le Président  
**Fernand ROZIAU**