

Directive ENGIN DE CONSTRUCTION

Version: Novembre 2015



The multitude of mobile machines and gadgets operating with diesel engines are a considerable emission source of particulate matter (which includes among others superfine soot particles). Though those machines are small in total numbers and gather only low mileage, they are operated over many hours a day at the same place for a longer time. In construction sites as hotspots, they contribute considerably to high local pollutant concentrations. However, while road transport in Europe is already subject to many measures reducing harmful emissions, construction machinery emissions not been sufficiently regulated.

Le grand nombre des engins mobiles entraînés par des moteurs diesel est une source considérable d'émission de particules fines (qui incluent entre autres des particules de suie ultrafines). Bien que ces engins soient relativement peu nombreux comparativement au nombre total des véhicules et qu'ils ne fassent que peu de kilomètres, ils tournent plusieurs

heures par jour au même endroit. Groupés sur les chantiers de construction, ces engins contribuent fortement aux concentrations élevées de polluants au niveau local. Or, tandis que les transports routiers en Europe font déjà l'objet de nombreuses mesures de réduction des émissions nocives, les engins de chantier ne sont pas encore soumis à des réglementations suffisantes.



L'installation de systèmes de réduction des émissions à bord des engins de chantier est d'une importance cruciale étant donné qu'ils sont utilisés durant plusieurs heures, voire plusieurs jours, au même emplacement ; ils mettent ainsi en danger la santé des ouvriers du bâtiment ainsi que celle des habitants du voisinage des sites de construction. L'introduction d'un plafond d'émission à l'échelle de l'UE pour les engins neufs est donc impérativement nécessaire.

Quoi qu'il en soit, les engins de construction peuvent également être gérés efficacement par les municipalités, étant donné qu'elles commanditent une part significative de leur utilisation. Dans ces cas, les municipalités sont donc en mesure de décider directement des limites d'émissions à appliquer pour les engins utilisés.

Potentiel

Comparativement aux véhicules lourds satisfaisant aux normes EURO 5 et EURO 6, les engins de chantier qui remplissent les critères 3A émettent jusqu'à 10 fois plus de particules ultrafines. Et tandis que la norme 3B réduit effectivement les émissions globales de particules fines (PM), les engins qui y satisfont créent souvent des particules plus petites qui s'avèrent encore plus dangereuses pour la santé. Les chiffres observés en Suisse permettent de

penser que ce type d'engins émet une quantité de particules ultrafines jusqu'à mille fois supérieure. Pour les engins plus anciens, seule l'installation de systèmes efficaces de filtres à particules permet de réduire les émissions de particules d'un

taux suffisant d'environ 95 %. Absolument nécessaires, ces mesures de post-équipement ont prouvé être réalisables au point de vue technique et économique. En outre, les filtres à particules doivent devenir obligatoires pour les engins neufs également.

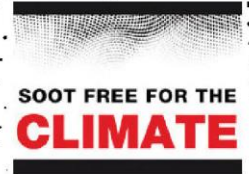
Règlement juridique

Le fait qu'aucune limite européenne concernant les engins de construction n'ait été introduite avant 1999 a naturellement contribué à leur proportion relativement forte parmi les émissions globales.

Pour les engins neufs, des seuils limite correspondant à la norme 3B avec un plafond de particules fines situé à 0,025 g/kWh ont été introduits successivement depuis 2012. Depuis 2014, ils doivent en outre satisfaire à la norme 4 ; cependant, les limites de particules fines ne sont pas devenues plus strictes et concernent uniquement les engins dont la plage de puissance se situe entre 56 et 560 kW. Certaines autres régions sont nettement plus avancées que l'UE et exigent d'ores et déjà la présence de filtres à

Pollution atmosphérique & santé

En 2010, plus de 400 000 personnes sont décédées prématurément en UE en raison de la pollution ambiante. Cela fait de la pollution atmosphérique la première cause de décès prématuré dû au climat en UE. Selon les estimations, les problèmes de santé en résultant coûtent entre € 330-940 milliards par an à la société. Plus de 90 % de la population urbaine en UE sont exposés à des concentrations dépassant la limite recommandée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). En tête de liste des agents polluants, on trouve le carbone suie (BC), l'un des composants des particules fines (PM), le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃).



Brême

La ville de Brême en Allemagne a décidé d'introduire des limites d'émissions pour les engins de chantier devant intervenir sur tous les projets de construction faisant l'objet d'un appel d'offres public. Malheureusement, le filtre ne fait pas partie des éléments obligatoires prévus par la ville.

particules. Mentionnons par exemple le Japon, la Californie et la Suisse.

La législation actuelle régissant les émissions néfastes des engins mobiles non routiers (EMNR) ne tient pas compte des avancées technologiques et ne prévoit pas de contrôles antipollution réguliers pour les gaz d'échappement.

Comment agir ?

Bien que les limites dictées par l'UE et la législation nationale représentent un niveau de régulation préférable, les municipalités peuvent d'ores et déjà agir à l'échelle locale. L'objectif : les engins utilisés doivent être équipés de technologies visant à réduire les émissions.

Nous formulons ci-dessous ce qui doit être entrepris aux différents niveaux politiques afin de réduire efficacement les émissions de particules ultrafines des engins de chantier :

À l'échelle européenne

La modification de la directive 97/68/CE de la Commission européenne régissant les émissions nocives des moteurs à combustion des EMNR a été retardée de plusieurs années, mais la Commission européenne a soumis une

proposition en juillet/août 2014. Le Parlement européen et le Conseil européen ont poursuivi leurs négociations jusqu'à la fin 2015 et se sont accordés sur de nouveaux plafonds d'échappement pour un grand nombre de sources d'émissions non routières dans les prochaines années. Cela entraînera l'introduction dans ces secteurs de nombreuses solutions de filtrage des gaz.

À l'échelle nationale

- les seuils limite dans les zones à faibles émissions peuvent et doivent également inclure les engins de chantier.
- labellisation appropriée des engins de chantier, p. ex. comparable au système des écopastilles colorées des zones à faibles émissions.

L'exemple suisse

La Suisse est considérée comme un pays exemplaire dans la lutte contre les particules fines. Afin d'éviter les conséquences néfastes sur la santé, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) suisse a adopté une directive concernant la protection de l'air sur les chantiers (Directive Air Chantiers) qui est entrée en vigueur au 1er septembre 2002.

En 2008, la réglementation du contrôle de la pollution atmosphérique a été harmonisée à l'échelle nationale et est appliquée depuis à tous les engins de chantier de Suisse. La législation prévoit des seuils limite pour la taille des particules fines ainsi que pour leur quantité. Ces valeurs limite s'appliquent tant aux engins neufs qu'aux engins existants, le filtre obligatoire est volontairement prévu pour tous les engins.



- introduction immédiate du filtre comme condition impérative dans les appels d'offres pour les contrats de construction gouvernementaux.

À l'échelle régionale

Plusieurs municipalités ont déjà identifié les engins de chantier comme une source importante d'émissions. En vue de réduire ces émissions, les municipalités devront inclure des conditions spécifiques aux procédures d'adjudication publiques, aux plannings de construction et aux plans de développement ainsi qu'aux régulations ayant trait à la qualité de l'air (p. ex. plans d'action qualité de l'air).

Conclusion

L'exemple Suisse montre qu'il est possible d'atteindre une réduction des émissions des engins de chantier dès aujourd'hui. En Union Européenne, la directive EMNR doit exiger une limite supplémentaire du nombre de particules ainsi qu'une obligation de post-équipement des filtres à particules. La Suisse a prouvé que la régulation des émissions des engins de chantier n'était pas aussi difficile qu'on le prétend. Les mairies peuvent prendre les devants et exiger l'emploi de filtres sur les chantiers municipaux.



CONTACT

Les municipalités intéressées peuvent nous contacter pour obtenir des informations supplémentaires :



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
| Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Téléphone : + 49 30 275 86-484
| E-mail : arne.fellermann@bund.net

QUI NOUS SOMMES

Clean Air est un projet de neuf organisations écologiques qui luttent pour la pureté de l'air dans les villes d'Europe. Malgré la législation en vigueur et le droit des citoyens à un air non pollué, la violation continue des limites de pollution ambiante constitue toujours un problème dans de nombreuses villes. La pollution ambiante menace notre santé, notre environnement et notre climat. Il est temps de passer à l'acte !

www.cleanair-europe.org

Lancée en 2009, la campagne commune « Pour un climat sans carbone suie » a pour objectif de réduire les émissions de suie des diesels, qui accélèrent le changement climatique et représentent une menace pour la santé publique. A ce jour, douze OGN européennes ont rejoint la campagne.

www.sootfreeclimate.org

partenaires du projet

