

## Entretien avec Abdelkader Amara, ministre de l'Équipement, du transport, de la logistique et de l'eau

«Le passage à la norme antipollution Euro VI est prévu pour 2023 et ciblera aussi les 2 et 3 roues»



Le Maroc poursuit son engagement pour la réduction des émissions polluantes des véhicules à moteur. Dès 2023, il doit passer aux normes Euro 6b pour les véhicules particuliers et utilitaires légers, et Euro VI pour les poids lourds. Le changement de normes antipollution concernera également les 2 et 3 roues.

Pages 10 et 11



Entretien avec Abdelkader Amara, ministre de l'Équipement, du transport, de la logistique et de l'eau

## «Le passage à la norme antipollution Euro VI est prévu pour 2023 et ciblera aussi les 2 et 3 roues»



Abdelkader Amara : «Il est important de souligner que la réussite de cette transition dépend de la disponibilité de carburant de qualité, à même de garantir l'efficacité des technologies et systèmes antipollution qui seront installés dans les véhicules pour le passage à Euro VI.»

Le Maroc poursuit son engagement pour la réduction des émissions polluantes des véhicules à moteur. Dès 2023, il doit passer aux normes Euro 6b pour les véhicules particuliers et utilitaires légers, et Euro VI pour les poids lourds. Le changement de normes antipollution concernera également les 2 et 3 roues. Dans cette course vers la mobilité et le développement durables, la qualité du carburant devra être adaptée et les consommateurs seront mieux informés sur la consommation de leurs véhicules et sur les émissions de CO<sub>2</sub> qu'ils génèrent grâce à une étiquette écologique. Autre grande annonce : un centre d'essais de véhicules neufs verra le jour cette année à Oued Zem et opérera en complémentarité avec le futur laboratoire du ministère de l'Équipement, du transport, de la logistique et de l'eau. Tour d'horizon avec Abdelkader Amara dans cet entretien exclusif.



Abdelkader Amara.

**Le Matin : La norme Euro VI avait été annoncée pour 2022 au Maroc. Cette date tient-elle toujours et quels sont les véhicules ciblés ?**

Abdelkader Amara : Afin de faire face à la dégradation de l'environnement résultant de l'essor économique et social qu'a connu le pays, le Royaume du Maroc s'est engagé volontairement, lors des dernières années, dans un processus de réhabilitation de l'environnement et d'intégration du développement durable dans sa politique de développement au niveau de tous les domaines. Cet engagement s'est renforcé par les Orientations Royales exprimées par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu l'Assiste, lors de son discours à la 22<sup>e</sup> Conférence des Parties de la Convention-Cadre des Nations unies sur le changement clima-

tique (COP 22), tenue à Marrakech en novembre 2016.

Le secteur du transport, ayant un rôle de taille dans la dynamisation de l'activité socio-économique du pays vu qu'il contribue à hauteur de 6% au PIB et absorbe environ 25% de la consommation nationale d'énergie, a intérêt à ce que les travaux analytiques sur le transport dépassent les seuls aspects climatiques et intègrent tous les aspects du développement durable. Dans ce cadre, le ministère de l'Équipement, du transport, de la logistique et de l'eau a entrepris, au niveau du secteur du transport routier, considéré comme l'un des principaux responsables des émissions polluantes, plusieurs mesures dont de nouvelles normes de dépollution des véhicules, pour passer à la norme Euro VI au lieu de la norme Euro

IV, en vigueur depuis 2011, pour les véhicules importés, et depuis 2015 pour les véhicules construits localement. Cette action est prévue d'être concrétisée en 2023. Elle se traduira par le passage à la norme Euro 6b pour les véhicules particuliers et utilitaires légers, et à la norme Euro VI pour les poids lourds. Il est à noter qu'une année sera accordée aux concessionnaires pour liquider leurs stocks non conformes aux nouvelles normes. Concrètement, cette nouvelle norme imposera les limites maximales pour les émissions d'oxydes d'azote et les parti-

Une année sera accordée aux concessionnaires pour liquider leurs stocks non conformes aux nouvelles normes.

### La norme Euro VI et ses exigences

Les normes européennes d'émission, ou normes Euro, visent à réduire au maximum la pollution causée par la circulation des véhicules. Fixées par les autorités européennes, elles permettent de classer les véhicules selon leur niveau d'émission de polluants. Ce dispositif se focalise sur 4 substances : monoxyde de carbone (CO) ; hydrocarbures imbrûlés (HC) ; oxydes d'azote (NOx) et les particules fines en suspension (PM). Les normes antipollution Euro imposent donc aux véhicules à moteur des seuils de rejet de pollution à ne pas dépasser. Sachant que les véhicules sont responsables de deux types bien distincts d'émissions dans l'atmosphère : les émissions de gaz à effet de serre - GES - (et notamment le dioxyde de carbone, ou CO<sub>2</sub>, émis par la combustion de carburants) contribuant au dérèglement climatique de la planète, et les émissions de gaz nocifs pour la santé. Pour limiter ces dernières, des réglementations européennes ont donc été prises depuis le début

des années 1970. Appelées normes Euro depuis 1990, elles imposent ainsi des valeurs limites d'émissions des oxydes d'azote, du monoxyde de carbone, des hydrocarbures et des particules. Les émissions polluantes des véhicules d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes sont ainsi encadrées par des normes européennes de plus en plus contraignantes, de Euro 0 en 1990 à Euro VI depuis le 1er janvier 2014. La norme Euro VI, qui sera appliquée au Maroc en 2023 (si tout va bien) permet de réduire, de façon significative, les plafonds des émissions polluantes de poids lourds par rapport à la norme Euro III. Ainsi, les limites fixées pour les oxydes d'azote et les particules ont toutes deux été diminuées de 92% entre 2001 et 2014. Par rapport à la norme Euro V, la norme Euro VI impose une réduction supplémentaire des valeurs limites de 80% pour les oxydes d'azote, de 50% pour les particules et de plus de 70% pour les hydrocarbures.

(Source : <https://www.ecologie.gouv.fr>)

### Valeur limite en grammes par kilowatt-heure (g/kWh), des oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) et particules

Normes	Textes de référence (directives)	Date de mise en application (tous types)	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
Euro 0	88/77	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
Euro I	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro II	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro III	1999/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro IV	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro V	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro VI	Règlement (CE) n° 595/2009	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01



.../...

**La dernière grande révision des normes d'homologation au Maroc remonte à 2010, la mise à jour des normes ne concerne-t-elle que les émissions nocives ou également les autres aspects des homologations européennes ?**

Le socle réglementaire relatif aux véhicules, en général, a connu un saut important en 2010 avec l'entrée en vigueur du Code de la route et l'adoption d'un référentiel d'homologation, composé de 102 règles techniques qui convergent avec les règlements internationaux des Nations unies et de la Commission européenne. L'apport positif de ce référentiel d'homologation sur la sécurité routière et l'environnement est indéniable. Après dix ans, le ministère est conscient de la nécessité de revisiter certains textes en vigueur, tout en veillant à la convergence avec les règlements et standards internationaux, afin d'accompagner l'évolution rapide que connaît le secteur et de répondre aux besoins des professionnels.

Dans cette optique, le ministère a établi un plan d'action relatif à la réglementation véhiculaire et à la mobilité durable, à court et à moyen terme. Ce plan comprend plusieurs actions concernant le volet organisationnel et procédural de l'homologation. Je citerai, à titre d'exemple, l'introduction de la notion de l'extension des homologations par type, l'externalisation de l'homologation à titre isolé, la mise en place d'un système d'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers neufs (l'étiquette écologique), ainsi que la mise à niveau du secteur de carrossage des véhicules.

#### **Un système « Bonus/Malus » pour encourager l'achat de véhicules plus propres**

Quant à l'aspect mobilité durable, plusieurs projets sont entrepris, notamment le développement d'un système incitatif « Bonus/Malus » pour encourager les consommateurs à acquérir des véhicules plus propres, et aussi la mise en place des normes de performance relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules particuliers neufs, et les véhicules utilitaires légers, en vente par les concessionnaires.

#### **Les normes européennes ont beaucoup évolué depuis 2010, quelles mises à jour prévoyez-vous pour les autres types de véhicules : motos, quadricycles, tracteurs ?**

Il est vrai que la réglementation européenne en matière de normes anti-

Le ministère est conscient de la nécessité de revisiter certains textes, tout en veillant à la convergence avec les règlements et standards internationaux, afin d'accompagner l'évolution rapide que connaît le secteur et de répondre aux besoins des professionnels.



Sur un parc global estimé à 6,3 millions de véhicules à fin 2020, les deux ou trois roues à moteur en représentent plus de 1,8 million d'unités, soit une part de 28,5%.

pollution des véhicules a connu une évolution fulgurante durant la dernière décennie. Cette accélération est due principalement à deux facteurs majeurs. D'un côté, les constats alarmants concernant la pollution de l'air dans certaines grandes agglomérations européennes, et de l'autre, l'affaire « Dieselgate », qui a mis sous les projecteurs des pratiques frauduleuses de certaines marques de véhicules concernant les falsifications des résultats des tests antipollution. D'un point de vue général, si on analyse l'évolution des systèmes normatifs antipollution des véhicules à travers le monde, on s'aperçoit que le rythme de changement des normes diffère d'une région à l'autre, et d'un pays à l'autre, et ce, selon le contexte politique, social, économique et environnemental. Au Maroc, bien que la ligne directrice soit la convergence avec les standards internationaux et les règlements européens en matière d'homologation des véhicules, il nous appartient, avant l'adoption de chaque nouvelle norme, de prendre en considération les intérêts du pays et ses contraintes économiques, sociales et environnementales. S'agissant des véhicules à moteur à deux ou trois roues, le parc ne cesse d'augmenter. On en compte à fin 2020 plus de 1,8 million sur un parc global de véhicules de 6,3 millions d'unités – y compris les cyclomoteurs –, soit une part de 28,5%.

#### **Véhicules agricoles : Pas de date encore pour le passage à la norme Tier III-A**

Au-delà de leur utilité sociale, force est de constater que les véhicules à moteur à 2 ou 3 roues représentent une source considérable de nuisance et de pollution atmosphérique et sonore. Il est donc impératif d'agir en mettant en place des normes plus strictes pour ces véhicules. Ainsi, pour répondre à votre question, oui, le changement de normes antipollution concernera également les véhicules à 2 et 3 roues en 2023. Quant aux véhicules agricoles, qui sont actuellement à la norme Tier II (norme antipollution spécifique à ce genre de véhicules), un passage à la norme Tier III-A est prévu, mais la date exacte sera fixée ultérieurement.

#### **Ces modifications vont-elles impacter les véhicules nord-américains et ceux conformes aux normes américaines ou canadiennes ?**

Entre les normes européennes et celles des États-Unis ou du Canada, il y a des



Le transport routier est l'un des principaux responsables des émissions polluantes.

différences fondamentales sur tous les aspects : les procédures d'homologation, les procédures des tests, les normes des émissions polluantes, les valeurs limites, etc. De ce fait, il est difficile d'établir une équivalence entre les deux systèmes normatifs. Toutefois, selon la réglementation en vigueur, tout véhicule conforme aux normes fédérales de sécurité des véhicules des États-Unis d'Amérique (FMVSS) ou les normes de sécurité des véhicules du Canada (CMVSS), notamment en ce qui concerne les émissions polluantes, peut être homologué au Maroc.

#### **Où en sont les projets de laboratoire national d'essai et d'abonnements aux bases de données des homologations européennes pour lutter contre la fraude aux homologations ?**

Pour le Maroc, se doter d'un laboratoire d'essai des véhicules est un choix stratégique. D'abord, pour accompagner l'industrie automobile qui est en plein essor, et aussi pour mieux maîtriser le processus d'homologation et du contrôle des véhicules.

C'est dans cette optique que le ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau a lancé une étude préalable pour la réalisation d'un laboratoire national d'essai dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Il faut savoir qu'il s'agit d'un projet de grande envergure, qui nécessite un investissement énorme et une expertise pointue, et qu'il constitue une étape

importante pour consolider la position de notre pays, comme un modèle et un leader dans le secteur de l'automobile aux niveaux régional et continental. Par ailleurs, le ministère de l'Industrie, du commerce et de l'économie verte et numérique a signé, fin 2019, un protocole d'accord avec l'opérateur français Utac Ceram, spécialiste dans le domaine automobile, en vue de construire un centre d'essais de véhicules neufs à Oued Zem. Ce laboratoire, qui est prévu d'être opérationnel en 2021, va assurer quelques essais en réponse aux besoins exprimés par les constructeurs locaux, et opérera en complémentarité avec le futur laboratoire du ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau. L'objectif étant d'assurer, in fine, une offre complète en matière d'essais des véhicules.

Pour répondre au deuxième volet de votre question, nous estimons qu'avec l'adhésion à l'accord concernant l'adoption des règlements techniques harmonisés des Nations unies applicables aux véhicules à roues – et aux équipements et pièces – et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements (1958), nous aurons plus facilement accès aux différentes bases de données des homologations européennes. Ce projet d'adhésion fait partie de nos priorités et nous espérons que cela va se concrétiser prochainement. ■

Entretien réalisé par Itham Lamrani Amine