

La Wallonie accuse l'ensemble du secteur automobile de "tromperie"

L'Echo,
Jeu. 02 Jul. 2016, Page 3

D'après une étude de la Région wallonne, toutes les voitures polluent davantage que ce que déclarent les constructeurs. Ce constat oblige la Wallonie à revoir sa politique de lutte contre la pollution de l'air.

LE RÉSUMÉ

Dans la foulée du scandale des moteurs truqués de Volkswagen, la Wallonie a lancé des tests sur 38 véhicules.

Les conclusions montrent que les 38 véhicules testés ont des émissions de NOx et CO2 largement supérieures aux émissions déclarées dans les catalogues.

Cette révélation impose à la Wallonie une modification de sa politique environnementale. Une taxation plus "verte" des véhicules est aussi inévitable.

L'affaire des logiciels truqueurs placés par le constructeur allemand VW sur certains de ses modèles pour fausser les tests de pollution prend une nouvelle tournure. Un dommage collatéral qui éclabousse l'ensemble des constructeurs automobiles. Il jette également le trouble sur la fiabilité des tests européens. De quoi faire trembler tout un secteur!

Dans la foulée de la découverte de la fraude organisée par Volkswagen en septembre 2015, la Wallonie, sous l'insistance de son ministre de l'Environnement Carlo Di Antonio (cdH), s'est très vite interrogée sur d'éventuels autres cas de tricherie. De simples suspicions qu'il fallait étayer. Le ministre a donc chargé le centre de technologie avancée (CTA) situé à Mons de réaliser des mesures des émissions de véhicules diesel en conditions réelles de circulation.

Pour ses travaux, le CTA a été associé à l'institut scientifique de service public en tant que laboratoire wallon de référence pour la validation des mesures, ainsi qu'à l'université de Mons pour la constitution d'un échantillon représentatif. Et derniers détails, les véhicules testés disposent des mêmes caractéristiques: norme Euro 5 (180 mg/km), kilométrage inférieur à 100.000 km, moteur diesel de 1.400 à 2.100 cc. "L'objectif était d'avoir une estimation réelle des taux d'émissions des véhicules légers en Wallonie et d'évaluer le différentiel d'émissions du parc de voiture avec les valeurs renseignées par les constructeurs dans leur catalogue et certifiées par les centres européens homologués", explique le ministre.

Les résultats viennent de tomber. Ils sont interpellants. Les 38 véhicules testés ont des émissions de NOx (oxyde d'azote) largement supérieures aux émissions déclarées dans le catalogue de vente des constructeurs. "La valeur moyenne mesurée est de 617 mg/km. Il s'agit d'un dépassement moyen de 3,4 fois la norme de 180 mg/km et de 4,4 fois en référence à la moyenne des émissions annoncées par le certificat de conformité de 141 mg/km", concluent les résultats de l'analyse.

Quatre véhicules émettent même 5 fois plus que la limite imposée, comme la Nissan Qashqai dont l'émission est de 1.183,37 mg/km contre 167,5 déclarés. C'est 6,57 fois plus que la norme Euro 5.

Seule une VW Sharan testée par le laboratoire respecte les normes Euro 5 (173,72). Elle dépasse néanmoins de 0,96 fois la valeur annoncée par son constructeur (138,5). Toute la question est forcément de savoir si le véhicule de VW était équipé du logiciel truqueur. "Nous n'avons pas la capacité de le détecter", souligne-t-on au cabinet du ministre.

Les résultats sont tout aussi interpellant pour les émissions de CO2 (dioxyde de carbone). "Tous les véhicules présentent un taux d'émission supérieur à la valeur déclarée par le constructeur et vérifiée lors de l'homologation." Moins significatifs que pour le NOx, les écarts sont en moyenne de 36% supérieurs. "La valeur moyenne des émissions de CO2 pour les 38 véhicules est de 163,26 gr/km. Le plafond est actuellement fixé à 130 gr/km."

L'Europe épinglée

Une seule conclusion s'impose pour Carlo Di Antonio: "Nous avons été trompés par le secteur automobile depuis des années. On s'est fait avoir." Si le ministre évite de trop vite stigmatiser les constructeurs (mis à part VW), il pointe sans hésiter la Commission européenne. "Rien ne prouve de la part des constructeurs qu'il s'agit d'une vaste fraude mais cela soulève une question: y a-t-il eu une collusion entre les constructeurs et l'Europe? On peut se demander si les tests européens n'ont pas été volontairement adaptés pour arriver à des émissions faibles? Ces résultats prouvent que le test européen est inutile."

Tous les résultats "wallons" devraient maintenant être compilés avec ceux réalisés par l'Angleterre, l'Allemagne et la France et être transmis à la Commission européenne. "Quels que soient le protocole de tests et la norme Euro, les conclusions sont similaires. L'Europe doit modifier ses tests et les réaliser en conditions réelles."

Interdiction de rouler au diesel en alerte smog

D'ici un changement au niveau des instances européennes, la Wallonie se voit obligée de revoir sa politique environnementale. "Toute notre politique Air-climat reposait sur des bases qui ne sont plus bonnes. Nous pensions que le secteur des transports était responsable de 60% des émissions de NOx. Le solde venant de l'industrie et du chauffage. Tout change! On est proche des 90%." D'après une première estimation, la Wallonie évalue à 4.600 tonnes le surplus de NOx émis dans l'atmosphère dû au dépassement de la norme pour les 430.000 véhicules Euro 5 immatriculés dans le sud du pays en 2015. "Nous allons devoir réorienter notre politique et certaines mesures de soutien."

Ces adaptations passeront par des règlements plus sévères les jours de forte concentration d'ozone dans l'air. "Il faudra aller plus loin dans les restrictions les jours où la Wallonie est en alerte smog. Ces tests montrent que les véhicules polluent plus. Nous ne pouvons plus nous limiter à dire aux conducteurs qu'il faut rouler moins vite. Il faudra interdire les voitures roulant au diesel dans les centres-villes. Nous devons aussi évoluer vers une taxation verte qui encourage les véhicules moins polluants", conclut Carlo Di Antonio.

FRANÇOIS-XAVIER LEFÈVRE ■