

L'enfer du "dieselgate", pavé de bonnes intentions

25 novembre 2015 10:22

Nicolas De Sadeleer

La nouvelle réglementation permettra de doubler les rejets de NOx rejetés par les véhicules légers.

Défrayant depuis deux mois la chronique, le dieselgate aura au moins eu le mérite de mettre fin au secret de polichinelle qui entourait la mise en œuvre du règlement UE 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des normes d'émissions Euro 5 et 6, fer de lance de la lutte contre le réchauffement climatique et de la lutte contre la pollution atmosphérique. S'il est bien de se doter des normes anti-pollution, il est encore mieux de contrôler leur effectivité. On le sait désormais, réalisés en laboratoire, les tests d'homologation New European Driving Cycle (NEDC) n'étaient pas du tout représentatifs des émissions en conditions normales de conduite, certains véhicules émettant quatre à cinq fois plus NOx que ce qui est prévu dans le règlement de 2007 (80 mg/km depuis 2014 pour la norme Euro 6). Au demeurant, dès 2010, la Belgique avait attiré l'attention de la Commission sur le fossé existant entre les tests en laboratoire et la réalité. Aussi le renforcement progressif des normes de rejet de NOx (500 mg/km pour la norme Euro 3 de janvier 2000) n'était-il pas parvenu à produire les effets escomptés en termes de réduction de pollution atmosphérique, véritable fléau sanitaire.

Chargée de la mise en œuvre du règlement UE 715/2007, la Commission européenne avait envisagé, avant que le scandale VW n'éclate, de compléter les tests NEDC réalisés en laboratoire par des tests de terrain censés mieux refléter la quantité de polluants rejetés. Parmi les quatre paquets de mesures qu'elle a élaborées, le second concernant les critères qualitatifs pour calculer les émissions lors de tests sur le terrain est devenu, en quelques jours, une nouvelle pomme de discorde entre les institutions de l'UE et les États. Pour faire bref, conformément à la procédure de "comitologie", les règlements d'exécution de la Commission ne peuvent être adoptés que moyennant un vote positif du comité technique pour les véhicules à moteur où sont représentés les 28 États membres. En d'autres mots, les propositions de l'exécutif de l'UE doivent être avalisées par les États. C'est précisément ce qu'ils firent le 28 octobre, mais en revoyant à la hausse la technique de calcul préconisée par la Commission. La vérification du seuil de 80 mg/km, en conditions réelles de conduite, pour la période allant de 2017 (pour les nouveaux modèles) à 2019 (pour tous les véhicules mis sur le marché) devrait être tempérée par l'application d'un facteur de conformité de 110% (la Commission proposait 60%). Assurément le diable se trouve dans les détails car cette tolérance, qui avait obtenu la faveur des états producteurs d'automobiles et de ceux d'Europe centrale, devrait permettre aux organismes nationaux d'homologation de certifier des véhicules émettant deux fois plus de NOx que ce qui a été décidé en 2007 par le législateur de l'UE. Ce ne sera qu'à partir de 2020 que les émissions de NOx de tous les nouveaux véhicules seront vérifiées avec un facteur de tolérance de 50%.

Courte mémoire

De manière paradoxale, en cherchant à regagner la confiance des marchés par le recours à des tests plus

proches de la réalité, cette nouvelle réglementation permettra de doubler les rejets de NOx rejetés par les véhicules légers. On serait donc loin de l'image du Phénix renaissant de ses cendres.

Mais n'est-ce pas là avoir la mémoire un peu courte? Le trafic routier n'est-il pas en partie responsable des 400.000 décès prématurés causés par la pollution atmosphérique dans l'UE? Plusieurs États membres, dont la Belgique, ne sont-ils pas poursuivis devant la Cour de justice pour violer la législation sur la qualité de l'air en raison notamment de concentrations de NOx trop élevées? L'image du fleuron de l'industrie automobile allemande n'a-t-elle pas été suffisamment ternie par le recours systématique aux dispositifs d'invalidation sous la forme de logiciels espions? L'office allemand pour la circulation des véhicules à moteur n'a-t-il pas, le 15 octobre dernier, reconnu que ces leurres violaient le règlement de 2007? Alors que la chirurgie lourde s'impose, l'homéopathie ne devrait pas être de mise.

Parce que le Parlement européen a décidé d'imposer, à partir de 2014, un seuil de 80 mg/km pour toutes les voitures mises sur le marché, il lui revient maintenant de veiller à ce que cette limite soit vérifiée dans des conditions réelles de conduite sans faire l'objet d'une échappatoire aussi stupéfiante. Il en va de sa crédibilité, car une norme à ce point importante pour la santé humaine ne peut, dans une démocratie, être détricotée au motif d'arguties techniques par un simple comité technique dont les 28 membres ne jouissent d'aucune légitimité démocratique. Le Parlement dispose d'un délai de trois mois pour infirmer cette funeste décision et se rallier à la proposition initiale de la Commission mieux à même de rassurer les consommateurs.

Par Nicolas de Sadeleer | Professeur ordinaire, chaire Jean Monnet, Université Saint Louis

Source: L'Echo

Publicité

Copyright L'Echo