

"Dieselgate" : l'enfer est pavé de bonnes intentions



Alors que des progrès significatifs ont été enregistrés dans la lutte contre la pollution, la contamination de l'air demeure un sujet de préoccupation majeure. Résultant de sources multiples allant de la croissance de la consommation énergétique à l'accroissement du parc automobile, cette pollution sévit principalement en milieu urbain en raison de la concentration des activités économiques et des moyens de transport. Même si on respire mieux à Arlon qu'à Bruxelles, elle frappe toutes les villes. Son coût a de quoi donner le vertige : une augmentation constante des maladies respiratoires, des accidents vasculaires cérébraux, des cardiopathies, du cancer du poumon (voy. l'appel du collectif de médecins adressés à la région bruxelloise, LLB, 20 octobre 2015, pp. 50-51), 400 000 décès prématurés dans l'UE, et 23 milliards d'euros par an de coûts directs. Aussi, même si l'air que nous respirons aujourd'hui est bien plus propre que ces dernières décennies, la pollution atmosphérique demeure un "tueur invisible".

Malgré la pertinence du cadre réglementaire mis en place depuis le début des années 70, les mesures visant à limiter cette pollution tant en amont qu'en aval ne sont pas parvenues à produire les effets escomptés.

En aval, la santé de nos concitoyens devait être garantie par des objectifs de qualité en vertu desquels des concentrations de polluants tels que l'oxyde d'azote (NOx – 40 µg/m³ de moyenne annuelle), l'ozone (O₃), le dioxyde de soufre (SO₂), les particules fines (PM₁₀), et le monoxyde de carbone (CO) ne doivent pas être dépassées. A l'origine de smogs hivernaux et estivaux, les concentrations de NOx – produites à 41 % par le trafic routier – sont en augmentation dans les villes. Aussi plusieurs Etats membres, dont la Belgique, sont actuellement poursuivis devant la Cour de justice de l'UE pour avoir violé la législation sur la qualité de l'air en raison notamment de concentrations de NOx trop élevées.

Où le bât blesse

En amont, les objectifs de qualité pour le NOx en milieu urbain auraient dû être atteints grâce au renforcement progressif des normes de rejet applicables tant aux installations fixes (établissements classés) qu'à certains produits (véhicules automobiles). Or, c'est précisément au niveau du contrôle des émissions de véhicules que le bât blesse. Si on a surtout retenu le caractère immoral des procédés employés dans l'emploi par VW de logiciels espions, ce scandale jette une lumière crue sur la nature imparfaite, voire obsolète, du contrôle des émissions des véhicules.

Adoptées par l'UE dans le cadre de sa politique du marché intérieur, les normes "Euro" se sont succédées depuis 1993 pour les automobiles, les véhicules utilitaires légers, les motos et les poids-lourds. Pour les rejets de NOx émis par les voitures, les limites ont été progressivement renforcées : d'un seuil de 500 mg/km de NOx (norme Euro 3) applicable en janvier 2000 on est passé en 2014 à un seuil de 80 mg/km (norme Euro 6).

Quatre à cinq fois plus d'émissions

S'il est bien de se doter de normes anti-pollution sévères, encore est-il préférable de contrôler leur respect avant que les véhicules ne soient mis sur le marché. Le dieselgate aura en tout cas mis fin au secret de polichinelle qui entourait le contrôle du respect de ces seuils d'émission lors de l'homologation des véhicules automobiles. On le sait, réalisés en laboratoire, les tests d'homologation de l'UE New European Driving Cycle (NEDC) n'étaient pas du tout représentatifs des émissions en conditions normales de conduite, certains véhicules pouvant émettre quatre à cinq fois plus NOx que ce qui est prescrit par la norme Euro 6 (80 mg/km). Au demeurant, dès 2010, la Belgique avait attiré l'attention de la Commission européenne sur le fossé séparant les tests en laboratoire et la quantité de polluants réellement émise.

Vu l'ampleur du scandale VW, on aurait pu s'attendre à ce que des mesures strictes soient prises par l'UE, et notamment à ce que les tests en laboratoire soient complétés par des tests en conditions réelles de conduite sans échappatoire. Or c'est le contraire qui semble se produire : l'application des nouveaux tests en conditions réelles de conduite à partir de septembre 2017 (pour les nouveaux modèles) et de 2019 (pour tous les véhicules mis sur le marché) devrait permettre grâce à un "facteur de conformité" d'assouplir les normes existantes. Cette astuce devrait permettre aux véhicules testés d'émettre plus du double des 80 mg/km de NOx, soit au maximum 168 mg/km de NOx. De manière inattendue, cette décision qui sapera encore davantage la confiance des consommateurs revient à détricoter la norme Euro 6 adoptée par le législateur de l'UE en 2007.

Obscure procédure de "comitologie"

On ne peut comprendre ce choix politique qu'en se plongeant dans les méandres de la nébuleuse institutionnelle de l'UE. La Commission européenne a été chargée en 2007 par le législateur, le Conseil des ministres et le Parlement européen, de spécifier les tests d'homologation des véhicules. Conformément à l'obscurité de la procédure de "comitologie", la Commission ne peut adopter sa réglementation que moyennant un vote positif du comité technique pour les véhicules à moteur où sont représentés des fonctionnaires des 28 Etats membres. C'est précisément ce comité technique qui le 28 octobre dernier a décidé de relever à la hausse le facteur de tolérance lors des tests, permettant de la sorte aux futurs véhicules homologués d'émettre davantage que le seuil de 80 mg/km. Ce ne sera qu'à partir de 2020 que les émissions de NOx de tous les nouveaux véhicules seront vérifiées au regard d'un facteur de tolérance plus proche de la réalité (50 %). On est donc loin de l'image du phénix renaissant de ses cendres.

La décision de la Commission a de quoi susciter l'indignation : alors que la chirurgie lourde s'impose, l'homéopathie ne devrait plus être à l'heure.

Parce que le Parlement européen a décidé avec le Conseil 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 ne soit pas détricotée, au motif d'arguties techniques, par

un 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 exiger l'application de tests fiables. Alors que la confiance des citoyens de l'UE est au plus bas, il en va de sa crédibilité.

Copyright © 2015 IPM. Tous droits réservés