

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 277-2015
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.1103

Déposée le: 16.11.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: de Meuron (Thun, Les Verts) (porte-parole)

Cosignataires: 1

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: du
Direction:
Classification: –
Proposition du
Conseil-exécutif:



Scandale VW: répercussions sur le canton de Berne

Les oxydes d'azote (NOx) comptent parmi les principaux polluants atmosphériques. Précurseurs de l'ozone et des particules fines, ils sont nocifs tant pour la santé que pour la végétation. Bien que les émissions de NOx aient reculé depuis les années 1980, les valeurs limites sont encore régulièrement dépassées, notamment dans les villes et aux abords des routes.

Le trafic routier est à l'origine de la moitié des émissions d'oxydes d'azote, ce qui en fait le principal responsable, et cela va continuer. Bien que les normes d'émission des gaz d'échappement soient régulièrement durcies, cela n'améliore pas la qualité de l'air dans les proportions escomptées. Car contrairement à ce que laisse espérer l'évolution des normes d'émission des gaz d'échappement, les émissions d'oxydes d'azote, en particulier celles des moteurs diesel, sont nettement plus élevées dans les conditions réelles de circulation. Les émissions globales ont été sous-estimées de 20 pour cent. En règle générale, chaque véhicule est testé sur un banc à rouleaux qui reproduit des cycles de conduite bien définis et mesure les différentes émissions. L'expérience montre cependant que les bancs à rouleaux ne reproduisent pas fidèlement les conditions réelles de circulation.

L'affaire Volkswagen récemment révélée expliquerait elle aussi ces écarts entre les valeurs d'émission officielles et les émissions en conditions réelles. Le groupe VW a admis avoir, à l'aide d'un logiciel, systématiquement manipulé les mesures durant le test d'homologation aux Etats-Unis. Cette fraude concerne les véhicules diesel. Les taux de polluants des gaz d'échappement de ces véhicules sont en réalité – c'est-à-dire en conditions réelles sur route – bien plus élevés que sur banc d'essai. Mais les manipulations ne concernent pas seulement les véhicules vendus aux Etats-Unis. Mondialement, quelque 11 millions de véhicules sont touchés par ces manipulations, dont 128 000 en Suisse. Les véhicules du groupe Volkswagen représentent la plus grande partie du parc automobile suisse.

Cela fait des années que les experts et expertes pointent du doigt ces écarts entre les valeurs d'émission officielles et les émissions en conditions réelles. Ce constat ne s'applique pas seulement aux oxydes d'azote, mais aussi au dioxyde de carbone (CO₂) et à la consommation d'essence et de diesel. Les protocoles de mesures ne reflètent tout simplement pas la réalité. Il est dans l'intérêt de la population et de l'environnement que la Suisse prenne immédiatement les dispositions qui s'imposent pour pouvoir mesurer l'émission effective de polluants comme les oxydes d'azote et le dioxyde de carbone, nocifs pour le climat, de toutes les catégories de véhicules et garantisse que les prescriptions légales sont observées dans la réalité et non seulement en laboratoire.

Dans ce contexte, on peut se poser la question des conséquences de ce scandale pour le canton de Berne et de la latitude dont il dispose pour agir.

Le Conseil-exécutif est donc prié de répondre aux questions suivantes :

1. Le canton de Berne a-t-il connaissance des contrôles d'émissions de gaz d'échappement effectués par le canton de Zurich sur le terrain, en conditions réelles, et de leurs résultats ?
2. Le canton de Berne surveille-t-il lui aussi les émissions de gaz d'échappement sur le terrain ?
3. Quelles sont les conséquences de ces manipulations pour le calcul de l'impôt sur les véhicules routiers ?
4. Comment les dédommagements annoncés par le chef du groupe Volkswagen devraient-ils être mis en place en Suisse ?
5. Quelles sont les conséquences de ce niveau de polluants supérieur à celui attendu pour la protection de l'air et la politique climatique du canton de Berne (objectifs de NO_x et de CO₂) ?
6. Que fait le canton de Berne pour protéger la population et l'environnement d'une pollution atmosphérique excessive au NO_x et au CO₂ ?