

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

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:

N° d'ACE: 316/2016 du 9 mars 2016
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: -



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-il 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 ?

Réponse du Conseil-exécutif

1. Les contrôles antipollution effectués par le canton de Zurich sur le terrain et diverses études avaient mis en lumière, bien avant le scandale Volkswagen, des écarts importants entre les tests standardisés effectués sur les bancs à rouleaux et les émissions de gaz d'échappement en conditions réelles de circulation. Le canton de Berne en a donc tenu compte dans son plan de mesures de protection de l'air 2015/2030, dans lequel le Conseil-exécutif demande à la Confédération de prendre des mesures adéquates de surveillance des émissions effectives dues aux véhicules à moteur dans le trafic quotidien.

Le 12 août 2015, dans sa réponse à l'interpellation Maier (15.3746, Véhicules automobiles. Il est grand temps d'adapter la consommation normalisée à la réalité), le Conseil fédéral a en outre expliqué que la Suisse s'alignera sur la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (*Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure*, WLTP) dès son adoption par l'Union européenne, en principe à l'au-

tomne 2017. Cette procédure à la pointe de la technique devrait corriger les défauts avérés de l'actuel cycle de conduite européen (NEDC).

2. À ce jour, le canton de Berne n'a pas mené de telles actions de surveillance. Les normes antipollution applicables au trafic routier étant du ressort de l'Office fédéral des routes (OFROU), le canton de Berne estime qu'une surveillance de terrain – telle que celle demandée à la Confédération dans le cadre de la planification des mesures liées à l'hygiène de l'air – incombe en premier lieu aux autorités fédérales, au vu de sa complexité technique. Les premières démarches sont d'ailleurs en cours auprès de la Confédération : début 2015, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a fait l'acquisition d'un appareil de mesures portable (*portable emission measurement system*, PEMS) permettant de mesurer les émissions d'un véhicule engagé dans la circulation, c'est-à-dire en conditions réelles.
3. Les données officielles de l'OFROU relatives à la réception par type constituent la base du calcul des émissions polluantes dues au trafic routier. Pour ce qui est des véhicules Volkswagen concernés par cette affaire, la Suisse en a effectué la réception par type en se basant sur des réceptions générales CE. L'appréciation de l'efficacité sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions est fondée sur le système d'évaluation (catégories d'efficacité) de la Confédération (art. 12a de la loi du 12 mars 1998 sur l'imposition des véhicules routiers, LIV ; RSB 761.611). Une base de données centrale à l'échelle suisse est absolument nécessaire pour l'imposition des véhicules afin de garantir la sécurité du droit et le principe d'égalité devant la loi en matière de taxation et de perception.

Dans le canton de Berne, les véhicules relevant des catégories d'efficacité A et B font l'objet de bonifications durant une période limitée. Selon les informations officielles actuellement disponibles, des mesures des taux d'oxyde d'azote (NOx) ont été manipulées. Dès lors que c'est la catégorie d'efficacité énergétique des véhicules qui est déterminante en matière de bonification, le taux de NOx reste sans influence sur l'imposition. L'étiquette-énergie a pour but d'encourager la diminution escomptée de la consommation moyenne de carburant par les nouveaux modèles de voitures privées. Elle renseigne sur la consommation en litres par 100 kilomètres, sur les émissions de CO₂ en grammes par kilomètre et de l'efficacité énergétique en fonction du poids à vide du véhicule.

Selon les informations les plus récentes de l'OFROU (5 janvier 2016), des mesures complémentaires sont en cours sous la surveillance de l'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur (*Kraftfahrt-Bundesamt*, KBA), puisqu'il pourrait y avoir eu tricherie. S'il s'avère qu'en raison des manipulations, les chiffres relatifs au CO₂ et à la consommation appliqués pour les réceptions par type sont trop bas, les documents fondant ces dernières devront être corrigés, et c'est sur cette base qu'il faudrait examiner dans quelle mesure l'imposition des véhicules à moteur devrait être revue à la hausse dans le canton de Berne. Pour cela, il faut être informé des moteurs concernés, de la correction de la catégorie d'efficacité énergétique des véhicules en question et des circonstances de leur mise en circulation dans le canton de Berne.

4. Ce n'est que lorsque les résultats des mesures complémentaires ordonnées par le KBA seront disponibles que l'on saura concrètement si cette affaire aura d'autres répercussions en Suisse. Un nouveau groupe de travail placé sous la direction de l'OFROU, composé de représentants de l'Office fédéral de l'énergie et de l'Association des offices de la circulation et de la

navigation, est chargé d'en analyser les effets et de formuler des scénarios adaptés et raisonnables sous l'angle financier. Le cas échéant, il serait chargé de coordonner d'éventuelles prétentions en dommage-intérêts.

5. La planification des mesures liées à l'hygiène de l'air en matière de trafic routier est fondée sur l'évolution présumée des facteurs d'émission. Le Manuel informatisé des coefficients d'émission fournit des informations complètes sur les principaux polluants, en particulier concernant les quantités rejetées par un véhicule en fonction des conditions de circulation, de la conception de son moteur et de l'année de sa mise en circulation. Comme les divergences entre les mesures effectuées sur les bancs à rouleau et celles opérées en conditions réelles sont connues depuis longtemps, ce manuel les a prises en compte. Par ailleurs, de premières évaluations établies par l'OFEV montrent que les informations dévoilées dans le cadre du scandale VW ne sont pas de nature à modifier les pronostics liés aux facteurs d'émission figurant dans ce document et, partant, n'influent en rien sur la protection de l'air dans le canton de Berne.

Cette affaire reste également sans influence sur la politique climatique menée dans le canton de Berne, dont la stratégie n'est pas fondée sur les facteurs d'émission. En effet, le canton entend parvenir à une réduction des rejets de CO₂ en premier lieu par des mesures telles que l'introduction d'une gestion de la mobilité au sein de l'administration cantonale, de la promotion de la mobilité douce, de l'utilisation de véhicules électriques et du développement du réseau des transports publics, mais aussi en agissant sur les domaines de l'aménagement du territoire et de la fiscalité.

6. Grâce aux mesures prises à ce jour, les émissions de NOx ont déjà pu être réduites d'environ 60 pour cent par rapport au taux relevé en 1985. Le nouveau plan de mesures de protection de l'air 2015/2030 vise à réduire encore davantage la pollution atmosphérique. Toutefois, les mesures les plus importantes qui y figurent ont pour but de contenir les émissions le long des axes très fréquentés. À l'avenir, on déterminera les sites des projets routiers à forte fréquentation, dans le plan directeur, de manière à ce que les trajets du trafic motorisé individuel soient aussi courts que possible. Pour leur part, les entreprises rejetant de grandes quantités d'oxydes d'azote devront continuer de réduire leurs émissions polluantes.

Même si le CO₂ n'est pas un polluant atmosphérique, les mesures de protection de l'air et celles de protection climatique affichent d'évidentes synergies.

Destinataires

- Grand Conseil