

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Felix Stürner - Truc et trucage, les voitures vaudoises volages ?

Rappel

Depuis " l'affaire Volkswagen " appelée aussi " dieseldate " aux Etats-Unis, rares sont les semaines durant lesquelles de nouvelles révélations au sujet de la fraude de constructeurs automobiles ne font pas la une des médias. Après Fiat-Chrysler, c'était au tour de Renault, puis de PSA (Citroën) et d'autres d'être soupçonnés, voire accusés, de tricher avec les règles permettant de mesurer les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) ou encore de dioxyde de carbone (CO_2) qui s'avéraient être régulièrement sous-évaluées.

En ne pratiquant pas les tests en grandeur réelle, mais dans des conditions spéciales, les constructeurs sont arrivés à biaiser les résultats grâce à des logiciels placés dans les véhicules. Ces logiciels permettent de fausser les résultats lorsque les tests sont effectués hors des conditions de conduite normale, autrement dit sur des " bancs d'essai " ou en laboratoire en vue de l'homologation (technique dite du " préconditionnement ").

Cette façon de frauder les règles d'émissions de substances nuisibles ne pose pas seulement un problème légal, mais évidemment aussi un problème environnemental et de santé publique, surtout que le parc suisse de véhicules à moteur ne cesse de croître (plus de 5,9 millions), en général, et que le nombre de voitures à moteur diesel ne cesse d'augmenter, en particulier (Suisse : 39.3 % en 2016).

De ce fait, alors que dans sa communication du 17 mars dernier, le Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud (BIC) annonce les effets en apparence bénéfiques des mesures prônant l'utilisation des véhicules peu polluants (moins de 120 g de CO_2), notamment sous forme de rabais sur la taxe annuelle, il est légitime de se demander dans quelle mesure cette tendance tient compte des émissions effectives des véhicules en circulation dans le canton de Vaud, plus spécifiquement des voitures à moteur diesel.

Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Comment le canton a-t-il réagi aux possibles trucages des émissions d'oxyde d'azote (NO_x) ou encore de dioxyde de carbone (CO_2) par les constructeurs automobiles incriminés ou d'autres ?*
- De quelle manière le canton s'est-il servi des études de l'International Council on Clean transportation (ICCT) étasunien ou du Joint Research Center (JRC) européen pour revoir ou adapter ses normes ?*
- Quelles ont été les mesures concrètes prises par le Service des automobiles et de la navigation (SAN) suite aux divers scandales révélés par les médias ?*
- Quels moyens de contrôle conséquents et accrus des émissions des différents véhicules, notamment des véhicules à moteur diesel, ont été mis en place depuis septembre 2015 ?*

- *Le SAN s'est-il donné les moyens de contrôler les taux d'émission des véhicules en situation réelle d'utilisation et non seulement sur un " banc d'essai " ?*
- *Dans le cas des véhicules à moteur essence, pour les véhicules qui auraient indiqué injustement des taux de CO₂ inférieurs à 120 g, le Conseil d'Etat va-t-il prendre des mesures correctives relatives au rabais (75 %) ? Quel est le manque à gagner pour le canton ? L'Etat va-t-il modifier les taxes pour les véhicules incriminés, voire engager une action auprès des constructeurs concernés ?*

Dans l'optique d'une clarification des différents points énumérés ci-dessus, je remercie par avance le Conseil d'Etat de l'attention qu'il portera à cet objet, ainsi que des suites rapides qu'il lui donnera.

Souhaite développer.

(Signé) Felix Stürner

Réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil

En préambule, il convient de rappeler que le Service des automobiles et de la navigation (SAN) applique les prescriptions fédérales en matière de circulation routière et d'exigences techniques des véhicules et n'est pas compétent pour fixer les valeurs d'émission et les contrôler. Le SAN peut uniquement procéder à des contrôles des mesures de référence, par les contrôles anti-pollution.

La compétence appartient à l'Office fédéral des routes (OFROU), qui est – en Suisse – le service compétent en matière d'homologation des véhicules. De plus, les mesures d'homologation peuvent être faites uniquement par des organes d'expertises agréés par l'OFROU.

- **Comment le canton a-t-il réagi aux possibles trucages des émissions d'oxyde d'azote (NO_x) ou encore de dioxyde de carbone (CO₂) par les constructeurs automobiles incriminés ou d'autres ?**

Le SAN a suivi les instructions de l'OFROU et a relayé les informations à ses partenaires et clients par le biais de communications, notamment sur le site internet.

- **De quelle manière le canton s'est-il servi des études de l'*International Council on Clean transportation (ICCT)* étasunien ou du *Joint Research Center (JRC)* européen pour revoir ou adapter ses normes ?**

Il n'existe pas de normes cantonales concernant les valeurs d'émission d'oxyde d'azote ou de dioxyde de carbone. Les normes en la matière sont du droit fédéral et sont dérivées du droit européen.

- **Quelles ont été les mesures concrètes prises par le Service des automobiles et de la navigation (SAN) suite aux divers scandales révélés par les médias ?**

Le SAN a suivi les instructions établies par l'OFROU et a notamment suspendu l'immatriculation de véhicules des marques Audi, Seat, Skoda et Volkswagen (versions Euro 5), équipés de moteurs diesel avec une cylindrée de 1,2, 1,6 et 2,0 lt dès le 5 octobre 2015. Cette interdiction a été assouplie dès le mois de janvier 2016.

Par ailleurs, il participe actuellement aux campagnes de rappels des véhicules concernés par le scandale et qui n'auraient pas produits d'attestation de remise en conformité des importateurs/concessionnaires.

- **Quels moyens de contrôle conséquents et accrus des émissions des différents véhicules, notamment des véhicules à moteur diesel, ont été mis en place depuis septembre 2015 ?**

L'OFROU n'a pas mis en place de contrôles conséquents et accrus des émissions des différents véhicules. Ces mesures d'homologation sont européennes et doivent être changées par les autorités compétentes avant d'être appliquées en Suisse.

- **Le SAN s'est-il donné les moyens de contrôler les taux d'émission des véhicules en situation réelle d'utilisation et non seulement sur un " banc d'essai " ?**

Le SAN n'est pas en mesure de mettre en place des contrôles de taux d'émission en situation réelle d'utilisation. Seuls des mesures de référence – non en configuration réelle – peuvent être effectuées, lesquelles ne permettent pas de déceler d'éventuels trucages. A cet égard, il convient également de préciser qu'à partir de janvier 2013, l'OFROU a supprimé l'obligation de ces contrôles anti-pollution pour les véhicules munis d'un système de diagnostic embarqué (on-board diagnostic system ou système OBD).

De plus, de tels contrôles en situation réelle sont de la compétence de l'organe d'homologation fédéral. Il s'agit ici d'une mesure dans des conditions qui ne sont pas mises en œuvre par les organes de contrôle agréés (notamment le Laboratoire de contrôle des gaz d'échappement AFHB à Nidau). De plus, ils ne sont pas prévus par les directives européennes en matière d'homologation.

- **Dans le cas des véhicules à moteur essence, pour les véhicules qui auraient indiqué injustement des taux de CO₂ inférieurs à 120 g, le Conseil d'Etat va-t-il prendre des mesures correctives relatives au rabais (75 %) ? Quel est le manque à gagner pour le canton ? L'Etat va-t-il modifier les taxes pour les véhicules incriminés, voire engager une action auprès des constructeurs concernés ?**

Il convient de rappeler que la problématique concerne les émissions de No_x des véhicules diesel ; le taux d'émission de CO₂ et les véhicules à essence sont touchés de manière très marginale.

Dès lors, il n'est pas possible de chiffrer un éventuel manque à gagner. De plus, les critères de taxation (poids, puissance et éventuellement émissions de CO₂) se basent sur les fiches d'homologation, lesquelles n'ont pas été modifiées, les véhicules ayant dû être adaptés.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 juin 2017.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean