



krebsliga schweiz
ligue suisse contre le cancer
lega svizzera contro il cancro



Communiqué de presse

L'industrie automobile reste inactive malgré la tromperie flagrante

Les importateurs automobiles attendent que la fraude aux valeurs d'émission se règle d'elle-même.

L'ATE, la fondation pour la protection des consommateurs, la ligue contre le cancer, les Médecins en Faveur de l'Environnement (MfE) et la ligue pulmonaire se sont informés auprès des importateurs automobiles sur les conséquences concrètes de la tromperie sur les moteurs diesel. Les réponses sont décevantes. Seul un tiers des importateurs ont répondu à leur courrier en se servant, qui plus est, de clichés apaisants.

Le scandale diesel chez VW n'est que la partie visible de cet iceberg malhonnête : sans gêne aucune, presque tous les groupes automobiles contournent les contrôles légaux prescrits et manipulent la purification des gaz d'échappement de leurs véhicules diesel au moyen de dispositifs de mise hors circuit. Ensemble avec la ligue contre le cancer, la fondation pour la protection des consommateurs, la ligue pulmonaire et les Médecins en Faveur de l'Environnement (MfE), l'ATE veut mettre un terme à ces agissements illégaux et louche, en exigeant des importateurs suisses d'automobiles des informations sur la vente de ces voitures.

ATE Association transports et environnement
Aarbergergasse 61, case postale, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

Seul un tiers des importateurs a réagi à ce courrier. Tous prétendent que leurs véhicules sont conformes aux dispositions légales. Si aucun d'entre eux ne confirme l'utilisation d'un dispositif d'invalidation, aucun ne la conteste non plus. Et ils ont bien raison de ne pas le faire car la tromperie est prouvée. Nous en avons eu une nouvelle fois confirmation hier soir dans l'émission télévisée suisse allemande « Rundschau ». Les dépassements partiellement massifs de la valeur limite pour les oxydes d'azote en conditions réelles d'exploitation ne sont considérés que comme des écarts en raison du cycle d'homologation utopique. Le fait que, conformément à la loi en vigueur, les constructeurs automobiles doivent adopter les mesures techniques qui « garantissent une limitation effective des émissions [...] tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales. » est complètement ignoré (Règlement CE no 715/2007).

L'exemple d'Opel prouve que les constructeurs automobiles sont parfaitement en mesure de construire des voitures diesel propres. Après avoir subi de fortes pressions, en Allemagne en particulier, visant à interdire définitivement les tromperies, le constructeur a remanié son modèle Astra en été 2016. Tel que nous l'a affirmé Opel Suisse dans sa réponse, le système anti-pollution fonctionne à présent entre - 8 et + 50 degrés, à grande vitesse également. Cette déclaration est confirmée aussi par le résultat d'essais indépendants rendus publics récemment et effectués par l'organisation environnementale allemande Deutschen Umwelthilfe. Opel est l'exception louable. Tous les autres importateurs automobiles se cachent derrière des généralités.

La Confédération doit agir

L'échange de courrier permet de conclure que : les importateurs automobiles ne veulent ni travailler sur le principe de la transparence, ni retirer du marché les véhicules au dispositif d'épuration insuffisant. La Confédération est donc d'autant plus mise à contribution. Compte tenu des dépassements massifs des valeurs limites d'émissions de nombreuses voitures diesel, il est impératif de prendre des mesures.

En cas de soupçon, l'Office fédéral des routes OFROU devrait examiner en détail les modèles concernés et en stopper la vente le cas échéant. A ce sujet, deux interventions déposées par Evi Allemann sont en suspens au Parlement (la motion 16.3832 ainsi que l'interpellation 16.4146) ainsi qu'une autre rédigée par Karl Vogler (interpellation 16.4107).

Dispositif d'épuration rarement en service

Les mesures de gaz d'émission appliquées actuellement pour la réception par type ne correspondent aucunement aux conditions de conduite réelles. Cela ne dispense cependant pas les constructeurs de leur obligation à respecter les valeurs limites d'émission en utilisation sur la route. Conformément au règlement européen cité ci-dessus et adopté par la Suisse

dans le cadre des contrats bilatéraux, le dispositif d'épuration des gaz d'échappement doit fonctionner dans des conditions normales d'utilisation, par basse température extérieure également. Les dispositifs d'invalidation réduisant l'efficacité du système d'épuration des gaz d'échappement sont explicitement interdits.

Cependant, les constructeurs ont l'habitude de réduire la performance de l'épuration des gaz d'échappement voire même de la désactiver dans diverses conditions de conduite n'étant pas prises en considération dans les mesures des émissions déterminantes :

- en dessous d'une température définie (p. ex. en dessous de 17 degrés)
- en dessus d'une température définie (p. ex. 30 degrés)
- 22 minutes après le démarrage (donc exactement 2 minutes après la fin du cycle de mesure de 20 minutes prescrit par la loi !).
- si le régime du moteur dépasse 2400 tours par minute
- à partir d'une altitude supérieure à 850 m
- à partir d'une vitesse de plus de 145 km/h

En bref : le dispositif d'épuration est hors service dans de nombreuses situations de conduite quotidiennes.

Des conséquences dévastatrices pour la santé et l'environnement

Les véhicules diesel étant les principaux responsables des concentrations élevées d'oxydes d'azote dans l'air, cette manière de faire a donc des conséquences graves sur la santé et l'environnement en Suisse. Les gaz d'échappement et les poussières fines des moteurs diesel présentent un risque de cancer élevé et nuisent à notre santé. Un exemple révoltant : une étude réalisée par l'agence européenne pour l'environnement révèle que pour la seule année 2012, près de 1000 personnes sont décédées prématurément des suites de la pollution aux oxydes d'azote.

Informations:

Roger Nordmann, vice-président ATE, 079 290 06 74

Caroline Beglinger, co-directrice ATE, 079 310 11 86