

Contrôles antipollution des véhicules routiers

Evaluation de l'efficacité et de l'efficience

L'essentiel en bref

Il existe deux types de contrôle périodique des véhicules motorisés: d'une part, l'**entretien obligatoire du système antipollution** effectué par les garages. Il comprend le contrôle des composants des véhicules qui influent sur les émissions de gaz d'échappement, leur réglage et leur remplacement en cas de besoin. D'autre part, le **contrôle périodique officiel** effectué par les offices/services cantonaux des automobiles. En matière de qualité de l'air, les deux mesures visent à ce que les composants qui influent sur les émissions de gaz d'échappement demeurent en état de fonctionner durant toute la durée d'exploitation du véhicule.

La qualité de l'air s'est manifestement améliorée ces dernières décennies, grâce notamment aux normes plus strictes applicables aux gaz d'échappement. Les émissions polluantes dues au trafic ont reculé de 40% à 80% depuis 1980 selon le polluant. Les nouveaux systèmes de traitement des gaz d'échappement présentent une plus grande efficacité d'épuration et sont plus fiables que les anciens systèmes. C'est surtout parmi les *voitures légères à essence* que la fiabilité a augmenté, grâce aux *catalyseurs et aux systèmes de diagnostic embarqué*. Pour ces véhicules, l'entretien obligatoire du système antipollution décèle des insuffisances au niveau des gaz d'échappement dans 5% des cas environ seulement. Autrement dit, dans 95% des cas, aucune défectuosité n'est constatée – et le contrôle n'a pas d'utilité pour l'environnement.

De nombreux garages n'effectuent pas complètement l'entretien obligatoire du système antipollution, ce que trahissent des prix moyens peu élevés et une courte durée de travail. Les travaux d'entretien prescrits pour les composants de véhicule qui influent sur les émissions de gaz d'échappement sont souvent omis. Beaucoup de garages se fient uniquement aux résultats des mesures effectuées sur le tuyau d'échappement et aux données enregistrées par les systèmes de diagnostic embarqué concernant le comportement des gaz d'échappement du véhicule. Si les valeurs sont suffisantes, l'exécution de l'entretien est simplement consignée dans la fiche d'entretien du système antipollution. Toutefois, la mesure des gaz sur le tuyau d'échappement au ralenti ne permet pas de déceler toutes les insuffisances au niveau des gaz d'échappement. Les coûts annuels actuels de l'entretien du système antipollution sont estimés à 165 millions de francs pour tous les groupes de véhicules.

Le comportement des gaz d'échappement des véhicules motorisés peut également être vérifié par la police lors d'un contrôle du trafic ou dans toute la Suisse lors du contrôle périodique officiel du véhicule. Bien que les cantons s'inspirent d'un système commun d'assurance-qualité pour le contrôle périodique officiel, le Contrôle fédéral des finances (CDF) a constaté de grosses différences dans la fréquence et l'intensité des contrôles. Par ailleurs, les cantons ne rassemblent pas les résultats des contrôles, ce qui ne permet pas d'obtenir un aperçu des insuffisances décelées sur le plan des gaz d'échappement, de la sécurité et des émissions de bruit à l'échelle nationale.

Vu les rares défectuosités des systèmes de traitement des gaz d'échappement des *voitures légères à essence équipées de systèmes de diagnostic embarqué*, l'intervalle prévu actuellement entre les contrôles peut être prolongé pour ce groupe de véhicules. Le CDF envisage deux options pour cela (**cf. recommandation n° 1**). Les autres groupes de véhicules – y compris les véhicules lourds – présentent plus fréquemment des insuffisances au plan des gaz d'échappement. C'est pourquoi

le CDF ne voit aucune raison de prolonger les intervalles prévus pour l'entretien du système anti-pollution de ces autres groupes de véhicules.

Les véhicules nouvellement mis en circulation présentent moins souvent des insuffisances au plan des gaz d'échappement que les véhicules en service depuis plusieurs années. De toute façon, il ne faut guère s'attendre à des entretiens lacunaires parmi les nouveaux véhicules, car la plupart jouissent d'une garantie du fabricant dont la durée est habituellement de 3 à 5 ans. Or, durant la période couverte par la garantie, il est dans le propre intérêt du détenteur du véhicule de respecter les délais de service exigés par le fabricant sous peine de perdre les droits à la garantie. Le premier entretien obligatoire du système antipollution après la première mise en circulation pourrait par exemple s'effectuer un an plus tard pour les voitures légères sans qu'il faille escompter un surcroît notable d'émissions (**cf. recommandation n° 2**).

Les intervalles définis dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière prévoient un laps de temps d'un mois pour effectuer un entretien. C'est peu, car dans la pratique, les délais de service exigés par les fabricants viennent s'ajouter à l'entretien obligatoire du système antipollution. Or les détenteurs de véhicule et le garage chargé de l'entretien cherchent généralement une date permettant si possible d'effectuer le service du fabricant et l'entretien du système antipollution en une seule fois. Le laps de temps recommandé (un trimestre à la place d'un mois) devrait permettre aux détenteurs de véhicule et aux garages de convenir d'une date plus facilement (**cf. recommandation n° 3**).

Si les autorités cantonales constatent, lors du contrôle d'un véhicule, que l'entretien du système antipollution n'a pas été effectué ou qu'il n'a pas été effectué conformément aux prescriptions, elles peuvent ordonner un nouvel entretien ou un nouveau contrôle subséquent. L'omission des travaux d'entretien est difficile à prouver après coup. Comme de nombreux garages ne procèdent qu'à un entretien incomplet du système antipollution, la position juridique des autorités devrait être renforcée afin qu'elles exigent la *répétition de l'entretien par un autre garage* en cas d'insuffisances constatées au niveau des gaz d'échappement (**cf. recommandation n° 4**).

Le potentiel d'économie que représentent les recommandations 1 et 2 se monte entre 15 et 22 millions de francs par année en fonction de la variante choisie (**cf. annexe 12**).

L'Office fédéral de l'environnement et l'Institut national de métrologie soutiennent les recommandations du CDF. L'Office fédéral des routes (OFROU) envisage - au lieu de la révision partielle recommandée par le CDF - un réexamen global des prescriptions sur l'entretien obligatoire du système antipollution des véhicules motorisés. L'OFROU rejette en outre la recommandation 4 (**cf. annexe 14**).