

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Valérie De Bue, Ministre de la Fonction publique,
de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme,
du Patrimoine et de la Sécurité routière, concernant
**La soumission des véhicules diesel les plus anciens
au test de particules fines**

Madame la Ministre,

Depuis le 1^{er} juillet 2022, les centres de contrôle technique sont équipés d'un appareil compteur de particules auquel sont soumis les véhicules diesel. Cette décision résulte d'un accord entre les Ministres régionales de la Mobilité. Le but étant d'améliorer de manière significative la qualité de l'air.

La pollution de l'air est responsable de décès prématurés ainsi que de bons nombres de maladies, affections respiratoires et problèmes cardiovasculaires. Les normes d'émissions des véhicules étant de plus en plus strictes, il est apparu primordial de suivre l'évolution technologique et d'affiner les outils de mesures.

Jusqu'à présent, les appareils utilisés au contrôle technique se basaient sur l'opacité des gaz d'échappement. Toutefois, cette technologie a atteint ces limites de mesurage pour des concentrations de particules aussi faibles et aussi fines. C'est pourquoi de nouveaux instruments de mesures, basés sur une nouvelle technologie et permettant un contrôle fiable, rapide, peu coûteux et utilisables lors du contrôle technique en station devenaient nécessaires.

Il ne s'agit donc pas d'un contrôle supplémentaire, mais de l'adaptation des appareils de mesures des émissions de particules aux véhicules diesel les plus récents, c'est-à-dire ayant été immatriculés pour la première fois en 2013 (soit la norme Euro5 ou supérieure).

Madame la Ministre, il me revient qu'un véhicule de 9 ans, totalement en ordre d'un point de vue technique, a été recalé par la norme pollution dû au pot d'échappement qui doit être changé. En effet, le filtre devient moins performant suite à la nouvelle réglementation et le mettre aux normes aura un impact financier conséquent. Avez-vous connaissance de cette problématique? Des solutions existent-elles pour des véhicules aux normes d'un point de vue de la sécurité mais pas de la norme pollution?

Je vous remercie.

Réponse de la Ministre De Bue:

[Novembre 2022]

Comme l'honorable membre l'indique dans sa question, les particules fines sont un important polluant intervenant dans les allergies et les maladies pulmonaires. C'est pourquoi la vérification du respect des normes d'émission des véhicules est essentielle.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, les nouveaux véhicules vendus en Europe doivent répondre à des normes strictes pour les émissions de gaz d'échappement, dont les particules fines.

L'évolution technique de la motorisation des véhicules a amené à ce qu'ils émettent des particules plus fines qui sont plus nocives parce qu'elles entrent plus profondément dans les poumons.

Ces particules plus fines rendent les anciens instruments de mesure utilisés au contrôle technique quasi inopérants. C'est pourquoi de nouveaux instruments de mesures, basés sur une nouvelle technologie et permettant un contrôle fiable, rapide, peu coûteux et utilisables lors du contrôle technique en station devenaient nécessaires.

Il ne s'agit donc pas d'un contrôle supplémentaire ou d'une nouvelle norme, mais de l'adaptation des appareils de mesures des émissions de particules aux véhicules diesel les plus récents, euro 5b et 6, c'est-à-dire les véhicules mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 2013. Les véhicules euro 5b étant apparus en 2013, l'ensemble des véhicules contrôlés avec le nouvel appareillage ont été homologués pour la norme de contrôle pratiquée. Elle est utilisée pour les véhicules de moins de 9 ans uniquement. La visite au contrôle technique vérifie que les véhicules répondent toujours à la norme initiale d'homologation.

Depuis ce 1^{er} juillet, les agents des stations d'inspection mesurent donc les émissions de particules fines de toutes les voitures et camionnettes diesel immatriculées pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2013 avec le nouvel appareillage.

Le travail préparatoire à l'acquisition et l'usage de ce nouvel appareillage a pris du temps. En 2019, le Ministre flamand de la Mobilité, Ben Weyts, annonçait ce changement d'instruments de mesure pour début 2020. L'usage du nouvel appareillage a été concerté entre les 3 Régions et le secteur des constructeurs automobiles et des garages.

On ne peut pas généraliser le souci d'émission trop élevée de particules fines puisque moins de 5 % des véhicules contrôlés sur ce critère sont défectueux et donc plus de 95% sont en ordre à ce niveau.

Plus précisément, si le véhicule émet entre 250.000 et 1 million de particules fines par centimètre cube, un code d'avertissement est repris sur le certificat vert de visite au contrôle technique. Si le véhicule émet trop de particules fines, à savoir plus d'un million de particules fines par centimètre cube, un certificat de visite rouge d'une durée limitée de 3 mois est délivré aux propriétaires de voitures afin d'effectuer les réparations nécessaires. Il en serait de même pour une autre défektivité majeure comme un jeu excessif dans la direction,

d'amortisseurs trop "mous" ou un effort de freinage insuffisant. Les véhicules présentant une déféctuosité majeure ne peuvent plus être qualifiés "en bon état".

Je comprends l'embarras des propriétaires de voitures face aux difficultés éprouvées par les concessionnaires et garagistes à réparer leur véhicule. Cependant, l'entretien, la réparation et la mise à disposition d'un véhicule conforme aux normes de circulation relèvent bien de la responsabilité du constructeur automobile et de son représentant, le concessionnaire/garagiste.

Rappelons que le contrôle technique fait partie des mesures nécessaires pour s'assurer de l'état de bon fonctionnement de tous les véhicules en circulation sur la voie publique. Il en va de la santé et de la sécurité de tous, le conducteur et ses passagers comme de l'ensemble des autres usagers et des riverains.

Le remplacement du filtre à particules et, le cas échéant, d'autres pièces de la ligne d'échappement des gaz de combustion étant onéreux, les garagistes travaillent en différentes étapes.

La première étape correspond en une sorte de nettoyage: lancement d'une phase dite de régénération du filtre à particules, vérification des paramètres de la motorisation, etc.

Si cette première étape ne permet pas d'améliorer significativement les émissions de particules fines du véhicule, la seconde étape consiste à adjoindre un additif au réservoir de carburant. Le véhicule doit alors circuler quelques centaines de kilomètres afin de consommer l'ensemble de l'additif.

Si le véhicule ne répond toujours pas aux normes d'émission de particules fines, le remplacement du filtre à particules et éventuellement d'autres pièces complémentaires de la ligne d'échappement des gaz de combustion devient inévitable. En effet, si le filtre à particules est défectueux, dégradé ou totalement encrassé, la répétition des étapes de nettoyage et d'adjonction d'un additif est inefficace.

Malgré la préparation et la concertation préalable du secteur durant 2 années complètes avant l'usage du nouvel appareillage, certains réseaux de distributeurs/importateurs n'ont apparemment pas suffisamment anticipé la démarche, ne se sont pas formés, pas équipés adéquatement pour pouvoir répondre à la problématique.