



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Simon Bischof

2016-CE-243

Respect de critères de protection de l'air lors de l'acquisition de véhicules

I. Question

Ces dernières années, les spécialistes de Cercl'Air – l'association des représentant-e-s des autorités et des hautes écoles suisses qui traitent de la protection de l'air – ont constaté qu'à maints endroits, la qualité de l'air ne s'améliorait que très lentement. Dans les agglomérations urbaines, notamment, et le long des axes routiers très fréquentés, la pollution aux oxydes d'azote, nocifs pour la santé, n'a pratiquement pas diminué ces dix dernières années.

En Suisse, les pouvoirs publics sont d'importants acheteurs de véhicules et les choix qu'ils opèrent ont un impact direct sur l'hygiène de l'air. Ainsi, en achetant des véhicules « propres », les cantons et les communes peuvent contribuer à la protection de l'air et montrer ainsi le bon exemple.

Le scandale de la fraude aux tests antipollution a révélé que l'industrie automobile a triché pendant des années et qu'elle a mis sur le marché des voitures qui, en utilisation normale, émettent de bien plus grandes quantités de polluants que durant les tests d'homologation. Des recherches ont révélé que presque toutes les voitures des marques les plus diverses rejetaient, en conditions réelles sur routes, des quantités d'oxydes d'azote qui dépassent largement la limite légale – pour certaines, le dépassement était même de l'ordre du décuple.

En février 2016, l'Union européenne a adopté de nouvelles directives relatives aux gaz d'échappement. A compter du 1^{er} septembre 2017, une mesure des émissions effectuée en condition de conduite réelle fera partie intégrante de la procédure d'homologation des véhicules. Ces dispositions s'appliquent également à la Suisse. Dès lors, la situation devrait s'améliorer lentement. Ce ne sera qu'à partir de septembre 2019 que les nouvelles dispositions d'homologation s'appliqueront à tous les véhicules diesel neufs.

Pour que la qualité de l'air soit bonne, l'Etat doit montrer le bon exemple et opter pour les modèles les moins polluants.

Je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Existe-t-il, dans le canton de Fribourg, des lignes directrices relatives à l'acquisition de véhicules peu polluants, édictées à titre de mesures de protection de l'air ?
2. Si oui, quels sont les critères appliqués en la matière ?
3. Si non, est-il d'accord de montrer l'exemple en incluant des critères de santé publique, en particulier de respect de la protection de l'air, dans l'acquisition des véhicules de l'administration cantonale ?

4. Est-il favorable, à titre de mesures de protection de l'air, à renoncer à l'acquisition de véhicules diesel qui ne satisfont pas aux normes antipollution qui entreront en vigueur le 1er septembre 2017 ?
5. Est-il disposé à émettre une recommandation en la matière à la population et aux flottes privées ?

4 novembre 2016

II. Réponse du Conseil d'Etat

Dans sa réponse du 18 août 2009 au postulat 2051.09 Nicolas Rime / René Kolly « Exemplarité de l'Etat sur le choix de véhicules écologiques et assainissement de son parc automobile », le Conseil d'Etat s'est exprimé en faveur de la mise en place de critères écologiques pour l'achat de ses véhicules. Dans le rapport sur postulat y afférent du 21 septembre 2010, il s'est montré ouvert à tenir compte de l'étiquette Energie, des émissions de CO₂, des normes européennes les plus récentes et de l'équipement des véhicules diesel avec un filtre à particules fermé.

Ces critères ont fait l'objet d'une vérification auprès des services concernés et ont été complétés selon les normes les plus actuelles et en tenant compte du fonctionnement de l'administration. L'équipement avec des filtres à particules fermés étant devenu la norme, il n'a plus été nécessaire de retenir ce critère. Le 21 juin 2016, le Conseil d'Etat a finalement arrêté une directive relative à l'achat des véhicules de l'Etat qui s'applique aux unités administratives subordonnées et à celles rattachées administrativement. Elle vise à favoriser des véhicules présentant un profil environnemental favorable et concrétise donc la volonté d'exemplarité du Conseil d'Etat.

Le critère principal retenu dans la directive concerne les émissions de CO₂ en se référant notamment à l'étiquette-énergie. En effet, les normes d'émission pour les polluants affectant directement la santé des personnes (notamment les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les composés organiques et les particules issues de la combustion) sont identiques pour chaque catégorie de véhicules (voitures avec moteur à essence, voitures avec moteur diesel, poids-lourds etc.). En revanche, le CO₂ n'a pas été limité par le législateur pour chaque véhicule et le marché présente donc une grande fourchette de modèles par rapport aux émissions de CO₂. Pour atteindre l'objectif d'une flotte écologique à l'Etat, la directive restreint ainsi le choix en n'autorisant que des véhicules présentant une faible émission de CO₂.

Comme relevé dans la question du député, les véhicules légers actuellement sur le marché se distinguent fortement dans les émissions d'oxydes d'azote selon le type de motorisation (essence ou diesel). Par rapport à ce polluant, le choix d'un véhicule équipé d'un moteur à essence constitue une solution nettement plus écologique que l'achat d'un véhicule diesel. Si le scandale de la fraude aux tests antipollution n'avait pas déclenché un renforcement des normes européennes pour les véhicules diesel comme le député l'expose, il aurait effectivement été judicieux de prévoir dans la directive des restrictions par rapport à l'achat de véhicules équipés d'un moteur diesel. En tenant compte du fait qu'au plus tard en 2019, toutes les nouvelles voitures diesel émettront nettement moins d'oxydes d'azote, le Conseil d'Etat a estimé qu'il n'était pas adéquat d'édicter des règles particulières limitées à une courte période, d'autant plus qu'elles auraient concernées relativement peu de véhicules.

En effet, plus de la moitié des environ 290 voitures immatriculées par les unités administratives disposent d'un moteur à essence, et pour une partie des véhicules qui ont été acquises avec une motorisation diesel une variante avec un moteur à essence n'était pas disponible lors de l'achat.

Sur la base de ces considérations, le Conseil d'Etat peut répondre comme suit aux questions posées :

1. Existe-t-il, dans le canton de Fribourg, des lignes directrices relatives à l'acquisition de véhicules peu polluants, édictées à titre de mesures de protection de l'air ?

Le Conseil d'Etat a arrêté le 21 juin 2016 une directive relative à l'achat des véhicules de l'Etat qui s'applique aux unités administratives subordonnées et à celles rattachées administrativement.

2. Si oui, quels sont les critères appliqués en la matière ?

Les critères de la directive sont les suivants :

- > l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme ;
- > la norme EURO la plus récente disponible sur le marché pour les véhicules lourds ;
- > les émissions de CO₂ pour les autres véhicules sans étiquette-énergie.

3. Si non, est-il d'accord de montrer l'exemple en incluant des critères de santé publique, en particulier de respect de la protection de l'air, dans l'acquisition des véhicules de l'administration cantonale ?

Comme évoqué dans l'introduction, de nouvelles normes pour les voitures diesel entreront en force sous peu et une règle particulière n'est ainsi pas nécessaire. Par ailleurs, la directive recommande pour des raisons techniques de privilégier l'essence par rapport au diesel pour les voitures de tourisme et de livraison dont le kilométrage annuel est inférieur à 10 000 km.

4. Est-il favorable, à titre de mesures de protection de l'air, à renoncer à l'acquisition de véhicules diesel qui ne satisfont pas aux normes antipollution qui entreront en vigueur le 1^{er} septembre 2017 ?

Pour certaines catégories de véhicules, notamment les fourgons et les poids lourds, un moteur à essence n'est pas disponible sur le marché. Avec la recommandation mentionnée dans la réponse à la question 3, on peut estimer qu'il n'y aurait que très peu de cas concernés. Une exigence particulière à durée limitée, qui devrait de toute façon prévoir des exceptions, n'est donc pas opportune.

5. Est-il disposé à émettre une recommandation en la matière à la population et aux flottes privées ?

L'Etat de Fribourg a introduit dans la législation sur l'imposition des véhicules des règles incitant la population à l'achat de voitures présentant un profil environnemental favorable. L'impôt est différencié en fonction de l'étiquette-énergie (émissions de CO₂) et en fonction du type de moteur (diesel et essence, gaz, hybride, électrique). Il est vrai que les dispositions sur l'imposition ne distinguent pas les voitures à essence des voitures diesel. Par rapport aux derniers, le Conseil d'Etat estime cependant que le scandale relatif à la manipulation des tests antipollution sur les bancs d'essai et le fait que ces voitures émettent nettement plus d'oxydes d'azote que les véhicules avec moteur à essence, sont aujourd'hui bien connus dans la population. En tenant encore compte du

renforcement des exigences sur les gaz d'échappement des véhicules diesel à partir de l'automne 2017, une démarche de sensibilisation supplémentaire n'est ainsi pas jugée nécessaire.

12 décembre 2016