

Diesel: la fraude au filtre à particules n'est pas détectée au contrôle technique

RTBF avec Agences - 04 juillet 2017

Chaque année, des dizaines de milliers de voitures au diesel retirent leur filtre à particules illégalement et sont prises sur le fait par l'inspection automobile. Sauf en Belgique où le contrôle technique ne détecte pas cette fraude, car ses mesures sont obsolètes, écrit lundi le site web de la *VRT*, *deredactie.be*.

Les filtres retiennent les particules fines toxiques et les émissions de particules de suie produites par les voitures roulant au diesel.

2000 euros pour un filtre à particules

Depuis 2011, il est presque impossible de respecter les normes strictes d'émissions européennes sans filtre à particules. La plupart des nouvelles voitures au diesel en sont équipées. Parfois, ces filtres se cassent, ce qui peut causer de graves problèmes au moteur. Il faut alors les remplacer, ce qui coûte environ 2000 euros. Une solution meilleure marché, mais illégale existe : enlever tout simplement le filtre à particules.

Les journalistes de la *VRT* ont décidé de tester le contrôle technique belge. Après avoir enlevé le filtre à particules de leur voiture, le contrôle technique a conclu que le véhicule était entièrement en ordre. Il est pourtant illégal et émet environ 90% de particules fines et de suie en plus, soulignent les journalistes flamands. On estime qu'environ 2500 décès prématurés en Belgique et plus de 450 000 en Europe sont causés par l'émission de ces substances. Les inspecteurs reconnaissent que leurs mesures accusent un retard d'au moins 10 ans.

Goca : "*Les normes sont trop hautes pour l'instant*"

Les normes d'émissions de particules fines sont "*trop hautes pour l'instant et ne permettent pas de détecter tous les véhicules polluants*", déclare le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (Goca).

Lors du test des moteurs diesel, le contrôle technique analyse l'opacité de la fumée. "*Les inspecteurs ne peuvent vérifier physiquement le filtre à particule*", explique Marie De Backer, porte-parole du Goca. "*Le filtre est caché au niveau du pot d'échappement et pour le contrôler, il faudrait pouvoir démonter (en partie) le véhicule.*" Or, les inspecteurs n'ont pas le droit, juridiquement, d'effectuer des opérations de démontage.

Les inspecteurs ne sont pas démunis pour autant. "*Sur les voitures les plus modernes, quand le filtre est retiré, un témoin s'allume sur le tableau de bord*", signale Marie De Backer. Mais bien souvent, "*les personnes qui font déjà le choix amoral de retirer leur filtre, paient également pour fausser le signal*", déplore la porte-parole. "*On n'est vraiment pas aidés.*"

Le dernier moyen de détecter la fraude est donc le respect des normes d'émission. "*Or, les seuils sont trop hauts pour l'instant.*" Marie De Backer souligne que les normes européennes

sont bien respectées par la Belgique, *"qui a toujours eu un peu le lead en termes de contrôle technique"*. Le Goca plaide pour que l'Europe rende ses normes plus strictes.

"Le test a toute sa raison d'être", défend la porte-parole qui admet qu'il pourrait être *"plus efficace mais là, c'est le législatif qui doit suivre"*. *"Il y aura toujours des petits malins pour contourner les règles"*, conclut-elle.

Le VAB plaide pour des contrôles plus efficaces

L'organisation de mobilité flamande VAB appelle le gouvernement à améliorer le contrôle technique des véhicules. Dans un communiqué, elle estime que cette fraude n'est que *"la partie émergée de l'iceberg"*. L'organisation Touring n'a, elle, pas souhaité réagir.

"De très nombreux filtres s'avèrent défectueux et incapables d'atteindre leur objectif de filtrer 95% des émissions", affirme le VAB dans son communiqué. L'organisation a calculé qu'en Belgique, *"pas moins de 140 000 voitures diesel roulaient sans filtre à particules ou avec un filtre défectueux"*.

L'incapacité de détecter le degré de pollution des voitures diesel est due à des appareils de mesure inadéquats, affirme l'organisation. Par ailleurs, le test de mesure d'opacité des fumées d'échappement à l'accélération, utilisé par le contrôle technique, *"est très controversé car inadapté aux voitures diesel modernes"*. Il n'est pas non plus *"représentatif de la concentration en particules fines des gaz d'échappement"* et n'est pas *"assez précis"*.

Zones à basse émission

Le VAB se pose dès lors de sérieuses questions sur la légitimité des zones à basse émission (ZBE) comme à Anvers. Comment garantir le respect de cette zone alors qu'on n'est pas en mesure de contrôler efficacement les moteurs diesels?, se demande-t-il.

Le VAB plaide pour que contrôle technique et ZBE soient ajustés afin que le premier rende la deuxième valide et efficace. Il souhaite que l'on puisse opérer d'ici 2019 des contrôles environnementaux plus rigoureux, non seulement pour les filtres à particules mais aussi pour l'émission de dioxyde d'azote (NO₂).

Pour ce faire, la norme appliquée au contrôle technique doit être adaptée à la norme européenne, le taux d'émission de NO₂ doit être contrôlé à chaque inspection et des méthodes de mesure plus efficaces et modernes doivent être utilisées, conclut l'organisation.

Le secteur réclame des normes de mesure plus strictes

Traxio, la fédération du secteur automobile et des secteurs connexes, réclame des normes de mesure plus strictes pour évaluer les émissions de particules.

Selon le porte-parole de Traxio, Philippe Decrock, qui représente entre autres les garagistes, les Pays-Bas avaient assoupli la législation sur les filtres à particules entre 2015 et début 2017. Retirer son filtre à particules n'était plus punissable. Dès lors, de nombreux garagistes néerlandais ont proposé par internet de retirer le filtre à particules. Ces offres ont été également proposées en Belgique, bien que cela reste illégal dans notre pays.

Il est difficile d'estimer le nombre de fournisseurs belges qui ont réalisé ce travail, ajoute Traxio. *"La majorité de nos garages savent bien que si on enlève le filtre à particules, la voiture n'est techniquement plus aux normes."*

Traxio soutient Goca, le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire, qui plaide pour des normes de mesure plus strictes. *"Nous devons revoir d'urgence l'équipement afin d'obtenir un test correct. Il existe des dispositifs plus modernes qui permettent de contrôler de manière plus efficace"*. Traxio indique qu'elle prendra contact avec le Goca.

Réaction de Bianca Debaets aux révélations de la VRT

Bruxelles veut renforcer les contrôles sur les fraudes au filtre à particules

RTBF avec Belga - 04 juillet 2017

La secrétaire d'Etat bruxelloise à la Sécurité routière Bianca Debaets a commandé à Bruxelles Mobilité une étude sur les émissions de particules des voitures carburant au diesel et les fraudes éventuelles au filtre à particules. *"Sur base des résultats, j'envisage de donner aux centres de contrôle technique un soutien financier pour qu'ils bénéficient de la meilleure technologie possible"* pour repérer cette fraude, a-t-elle indiqué.

[Une enquête de la VRT avait révélé lundi que l'inspection automobile en Belgique n'était pas capable de repérer un véhicule diesel duquel a été retiré le filtre à particules.](#) Etant donné que tout un chacun peut faire contrôler son véhicule dans n'importe laquelle des trois Régions, Mme Debaets (CD&V) fait observer qu'une concertation interrégionale permettrait d'offrir une réponse uniforme aux fraudes au filtre à particules.

La veille, le ministre flamand de la Mobilité Ben Weyts (N-VA) avait déjà avancé sa solution: renvoyer, en cas de soupçon d'absence du filtre à particules lors du contrôle technique, le propriétaire de la voiture vers un distributeur agréé pour obtenir une attestation, avant tout feu vert de l'inspection automobile. M. Weyts plaide aussi pour des normes européennes plus strictes.