

Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 24 juin 2005 (BGC p. 808), le député Hubert Zurkinden suggère que tous les véhicules diesel immatriculés dans le canton de Fribourg soient équipés d'un filtre à particules. A cet effet, il propose :

- a) d'introduire une disposition légale contraignante afin que tous les véhicules diesel neufs mis en circulation dans le canton soient équipés d'un filtre à particules;
- b) que tous les véhicules diesel affectés aux transports ou services publics soient obligatoirement équipés d'un filtre à particules;
- c) d'analyser la mise en œuvre d'une disposition incitative sous forme d'une réduction d'impôt en faveur des voitures de tourisme et des camions équipés d'un filtre à particules.

Ces mesures ont pour objectif de réduire les particules provenant des moteurs diesel qui sont dangereuses pour la santé et néfastes pour l'environnement.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Le Conseil d'Etat partage les préoccupations du député Hubert Zurkinden; il est prouvé que les particules provenant de moteurs diesel sont nocives tant pour la santé de l'homme que pour l'environnement et que les filtres atténuent de façon significative les effets particulièrement nocifs des fumées d'échappement des moteurs diesel.

En effet, les moteurs diesel émettent en grand nombre des particules fines (PM10) qui occasionnent une atteinte à la santé de la population. Dans toutes les grandes communes du canton de Fribourg, les valeurs limites d'immission pour les PM10 fixées par la législation fédérale sur la protection de l'air sont régulièrement dépassées. Les émissions sous forme de particules des moteurs diesel sont composées en bonne partie de suie dont les effets cancérigènes sont avérés. Les filtres à particules permettent de réduire le nombre de particules dans les émissions des moteurs diesel d'un facteur de 10'000. L'air qui sort d'un filtre à particules correctement entretenu contient moins de particules que l'air ambiant en ville. Tous ces faits sont généralement reconnus et ne font pas l'objet de contestation. La généralisation des filtres à particules représenterait donc sans aucun doute une mesure importante pour la protection de l'air.

2. Sur un total de 370 véhicules ou machines propriété de l'Etat de Fribourg et immatriculés, 114 (soit 31 %) sont équipés de moteurs diesel et l'âge moyen de ces véhicules est de neuf ans. Ces véhicules ne sont pour l'instant pas équipés de filtre à particules.

Les Transports publics fribourgeois (tpf) sont la principale compagnie en charge des transports publics dans le canton. Une bonne partie de leur parc de véhicules a été renouvelée ces dernières années. Même si les prescriptions fédérales sur l'équipement des véhicules ne l'exigent pas, les tpf ont opté pour un équipement des nouveaux bus avec des filtres à particules. Actuellement, le 64 % du parc des véhicules diesel de cette

compagnie disposent de cette technologie performante. Cette mesure contribue de manière efficace à la diminution de la charge polluante, en particulier au centre de la ville de Fribourg.

3. La problématique des émissions nocives des moteurs diesel préoccupe les autorités fédérales et cantonales.

Suite à une motion de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national, le Conseil fédéral a analysé la question de l'introduction, dans le droit fédéral, d'une obligation tendant à ce que tous les véhicules diesel neufs mis en circulation en Suisse soient équipés d'un filtre à particules. Dans sa réponse du 4 mars 2005, le Conseil fédéral a reconnu la nocivité des émissions des moteurs diesel. Il a constaté cependant qu'une telle mesure ne pourrait pas être introduite isolément par la Suisse car, selon les accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), elle représenterait une entrave technique et conduirait à des distorsions dans le domaine du commerce international.

Au niveau cantonal, des réflexions sont en cours dans le cadre de la révision du plan de mesures pour la protection de l'air. Dans un projet qu'elle entend mettre en consultation publique en 2006, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) envisage de proposer les mesures suivantes :

- obligation d'équiper tous les nouveaux véhicules diesel des transports en commun d'un filtre à particules ;
- étude financière et technique des conséquences d'un équipement des anciens véhicules de transport en commun ;
- proposition au Conseil fédéral, conformément à la procédure prévue par l'article 44a alinéa 3 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, de prendre des mesures permettant de réduire les émissions de particules fines et de suie engendrées par les nouveaux véhicules équipés d'un moteur diesel ;
- application d'une politique d'exemplarité par l'Etat et les communes en matière de protection de l'air, ce qui signifierait en particulier que les collectivités publiques s'engageraient à n'acquérir que des véhicules diesel équipés d'un filtre à particules.

Ces propositions vont dans le même sens que la motion Zurkinden. Elles laissent toutefois une certaine marge de manœuvre au canton pour atteindre l'objectif de la généralisation des filtres à particules. Pour concrétiser les mesures susmentionnées, le Conseil d'Etat est d'avis de suivre la stratégie suivante :

- *Bus des transports publics* :
Il faut confirmer le principe que les tpf appliquent depuis 2001, à savoir de n'acquérir que des bus équipés de filtres à particules. Pour les anciens bus, la proposition susmentionnée ne demande pas un équipement systématique, mais exige une étude qui évalue les possibilités techniques ainsi que le coût annuel, en tenant compte de la durée pendant laquelle le véhicule sera encore utilisé. Il sera ainsi possible de juger la relation coût-bénéfice d'un équipement des anciens bus, qui ont en général une durée de vie nettement plus longue que les voitures.
- *Poids lourds de l'administration cantonale (par ex. véhicules d'entretien)* :
Sous réserve de la faisabilité technique, un équipement des nouveaux camions doit être réalisé. Il devrait être prévu en priorité pour les véhicules qui circulent dans des secteurs urbanisés ou font un grand kilométrage. L'équipement supplémentaire des anciens véhicules devrait se faire dans le même esprit que celui des anciens bus.

- *Véhicules légers (fourgons, voitures) :*

Selon les informations actuellement disponibles, l'équipement supplémentaire d'un véhicule léger n'est en général pas adéquat d'un point de vue technique ou financier. Pour les nouvelles voitures, le recours à un moteur diesel sans filtre à particules peut cependant être évité sans problème (choix d'un véhicule à essence ou d'un véhicule avec filtre). Dès lors, l'achat d'une voiture diesel sans filtre ne doit pas être autorisé dans l'administration. La situation du marché est un peu plus difficile pour les fourgons; il faudra choisir peut-être un autre modèle ou une autre marque qu'initialement prévu pour éviter l'achat d'un moteur diesel sans filtre.

4. Concernant l'impôt cantonal pour les véhicules, il faut constater qu'aucun canton n'a encore mis en place des mesures réduisant la charge fiscale pour des véhicules répondant exclusivement au critère de l'équipement d'un filtre à particules. Cette situation s'explique aisément car selon l'article 104d de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, l'Office fédéral des routes gère le registre automatisé des types de véhicules (TARGA). Ce registre contient les types de véhicules mis sur le marché en Suisse et sert notamment à percevoir les impôts. Actuellement, seules les caractéristiques générales des véhicules sont disponibles. En fonction des données de plus en plus précises qu'il faut pour procéder à une imposition selon des facteurs environnementaux, la Confédération a décidé d'étendre d'ici fin 2005 les données de ce registre. Toutefois, cette extension se fera uniquement pour les véhicules nouvellement mis sur le marché. Dès lors, il faut bien constater que les bases permettant d'identifier les véhicules équipés ou non d'un filtre à particules afin de réaliser une imposition différenciée font actuellement encore défaut.
5. Diverses évolutions se dessinent en ce qui concerne le développement du parc des véhicules diesel. L'immatriculation de camions et de bus selon la norme EURO3 ne sera plus possible dès le 1^{er} octobre 2006. Pour répondre aux nouvelles normes EURO4, certains constructeurs feront déjà recours aux filtres à particules. Des normes encore plus sévères sont prévues vers 2010 (EURO5) ; elles nécessiteront vraisemblablement la pose systématique d'un filtre à particules.

Quant aux voitures de tourisme équipées avec un moteur diesel, on constate un essor important depuis quelques années. Une norme EURO5 est envisagée vers 2008-2010 qui nécessitera sans doute la pose d'un filtre à particules. Les plupart des constructeurs de voitures diesel offrent déjà aujourd'hui des véhicules équipés d'un filtre.

6. Tenant compte de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose le rejet de la motion déposée par le député Hubert Zurkinden, et ce pour les motifs suivants :
 - la mesure exigeant l'équipement d'un filtre à particules sur tout véhicule diesel neuf mis en circulation ressort de la compétence de la Confédération. Selon la déclaration du Conseil fédéral, une telle mesure contrevient aux engagements internationaux de la Suisse en matière de commerce ;
 - les mesures préconisées par le futur plan de mesures du canton vont dans le même sens que la motion. Elles permettent cependant d'atteindre les objectifs avec la marge de manœuvre que requièrent les contraintes techniques et financières ;
 - les informations issues du registre fédéral des types de véhicules et permettant d'imposer de façon différenciée les véhicules équipés d'un filtre à particules font actuellement encore défaut ;
 - à court et moyen terme, les camions et les voitures diesel proposés par les constructeurs vont être systématiquement équipés d'un filtre à particules. En effet, cet équipement sera vraisemblablement indispensable pour répondre aux exigences de la

norme EURO5 qui entrera en vigueur à l'horizon 2008-2010 et qui sera sans doute adoptée par la Suisse.

Cela étant, le Conseil d'Etat s'engage, dans la mesure où c'est encore nécessaire, à prendre influence auprès des diverses compagnies actives dans le domaine des transports publics afin que lors de l'acquisition de nouveaux véhicules à moteur diesel, ceux-ci soient dotés d'un filtre à particules. De même, pour les véhicules propriété de l'Etat, le Conseil d'Etat veillera, chaque fois que cela est faisable d'un point de vue technique, à acquérir des véhicules équipés d'un filtre à particules.

Fribourg, le 20 décembre 2005