

Mercedes conserve le droit d'augmenter fortement l'effet de serre

26 septembre 2013 / Marie-Paule Nougaret (Reporterre)



Dans la moiteur de l'été, la firme Mercedes a obtenu un jugement l'autorisant à utiliser un gaz climatiseur à fort effet de serre. La chancelière Merkel soutient d'ailleurs les constructeurs automobiles contre les réglementations environnementales de l'Europe. *Reporterre* a eu envie de savoir pourquoi les conducteurs de grosses berlines avaient le droit de nous chauffer le climat.

"Mon Dieu, achète-moi une Mercedes" priait jadis Janis Joplin, dans un **gospel** ironique et tendre, bien dans l'esprit de 1969. De nos jours, c'est une Mercedes climatisée que le Seigneur devrait fournir : classe A, classe B, SL ou CLA ... tous modèles qui ont été interdits à la circulation en France du 12 juin au 27 août 2013, date à laquelle **le Conseil d'Etat a annulé l'interdiction**.

Les voitures s'accumulaient chez les concessionnaires et sur une plate-forme de stockage en Alsace ; les unes déjà vendues, d'autres en attente de clients ; d'autres encore, en Allemagne, bloquées en plein montage. Il y en avait 5 000 selon Daimler, la maison mère (du temps de Janice, c'était Benz). 1 300 emplois étaient menacés en France, selon la firme. La raison ? Le gaz du compresseur de la climatisation : Mercedes utilise le R 134A, sur les véhicules récents, au lieu du R1234yF imposé par les normes européennes.

Quand on emploie un gaz artificiel, il faut en effet s'attendre à ce que, tôt ou tard, il s'échappe et commette des dégâts. L'exemple historique désastreux est celui des CFC (chloro-fluoro-carbone). Les CFC, très résistants, parviennent dans la haute atmosphère, entre 15 km et 45 km du sol. Là, les rayons ultraviolets les détruisent et en libèrent le chlore qui fait leur solidité. Mais ce chlore attaque la couche d'ozone, le bouclier qui protège la terre des rayons ultraviolets. On le sait depuis 1975. Et depuis le Protocole de Montréal, en 1992, a lancé l'interdiction progressive des CFC, afin de protéger la couche d'ozone, et leur substitution par d'autres gaz.

Seulement cent cinquante fois plus nocif que le CO2

Mais les gaz de substitution ont un défaut majeur : ce sont des gaz à effet de serre, qui accroissent le changement climatique, à un degré beaucoup plus important que le gaz carbonique, le CO2. Les normes imposent donc des gaz dont le coefficient de serre est le plus faible possible.

L'Union Européenne exige ainsi un gaz comme le R1234yF dont l'effet de serre ne dépasse pas 150 fois celui du CO2 (et même 4 seulement, **selon un installateur**), alors que le R 134 utilisé par Mercedes a un effet de serre **1 200 fois plus important que le CO2**. Voici donc le

sacrifice qu'on impose à l'industrie : il ne s'agit pas de supprimer la clim', d'ouvrir les fenêtres des autos, de poser des ventilateurs solaires au plafond. Il s'agit d'employer un gaz peut être 150 fois plus nocif que le CO2, mais pas davantage. Cependant Mercedes n'y a pas consenti, avec, d'ailleurs, le soutien de Toyota.

La firme allemande avance deux arguments. Le premier concerne la sécurité : quand le moteur a chauffé, le R1234yF s'enflammerait dans les collisions. Mais l'argument est récusé par **les constructeurs américains**, selon qui seule la firme Daimler obtiendrait ces résultats. L'association de motoristes, Society of Automotive Engineers a de son côté entrepris de **tester l'hypothèse** et la trouve très improbable. Selon le fabricant du gaz, Honeywell, il suffirait d'ailleurs de modifications mineures dans le circuit pour écarter tout danger.

L'Europe a demandé à l'Allemagne de s'expliquer sur l'homologation des voitures par le KBA (Kraftfahrt-Bundesamt), et envisage de lancer une procédure d'infraction. Berlin aurait demandé au KBA de recommencer les tests, selon Honeywell, et trouvé, là aussi, qu'il n'y aurait pas de risque ou très peu. Sa réponse à Bruxelles demeure toutefois confidentielle. On attend pour le 28 octobre la décision de la Commission européenne.

Deuxième argument, une directive européenne permet d'homologuer des véhicules dérivés des modèles précédents et leur appliquer les normes dépassées. Tout le monde le fait, ont plaidé les avocats de Daimler devant le conseil d'Etat. Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles ne le nie pas : *"Soit le modèle est homologué comme un dérivé du modèle lancé avant l'entrée en vigueur de la norme (2008 sur la base 208 chez Peugeot, Captur sur la base Clio chez Renault), et l'ancien gaz peut être légalement utilisé ; soit c'est un nouveau modèle, comme la 308 Peugeot et le nouveau gaz est obligatoire"* a-t-il écrit à Reporterre. Le Conseil d'Etat a entendu et autorisé la vente à nouveau ; mais **doit encore juger sur le fond**.

Celui-ci ne devrait pas venir avant plusieurs mois. On guettera cependant la réponse de la Commission européenne le 28 octobre sur l'homologation des automobiles allemandes. Un sujet sur lequel la chancelière nouvellement élue, Angela Merkel, est particulièrement sensible : lors du Salon automobile de Francfort, le 13 septembre, **elle a averti** la Commission européenne qu'il fallait mettre la pédale douce sur les réglementations environnementales concernant l'industrie automobile : « *L'Europe doit apprendre que nous ne sommes pas un continent isolé, a-t-elle dit. Nous devons réussir dans la compétition globale. Nous ne devons pas imposer à notre industrie des charges plus grandes que sur les autres continents* ».

Source : Marie-Paule Nougaret pour *Reporterre*

Photo : *Jornal do Carro*

Lire aussi : *Les constructeurs automobiles reconnaissent que l'auto électrique n'est ni « propre » ni « écologique »*

Pour soutenir *Reporterre* :



- Emplacement : Accueil > Info >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Mercedes-serve-le-droit-d>