Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2017)

Heft: 2178

Artikel: "Dieselgate" : la dérobade fédérale : en Europe, le scandale des tests d'émission truqués joue les prolongations

Autor: Delley, Jean-Daniel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014381

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«Dieselgate»: la dérobade fédérale

En Europe, le scandale des tests d'émission truqués joue les prolongations

Jean-Daniel Delley - 13 septembre 2017 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/32124

Les autorités des pays européens tout comme Bruxelles ne prennent guère au sérieux la gigantesque escroquerie à laquelle se sont livrés les constructeurs automobiles. Alors qu'aux Etats-Unis l'administration et la justice sont intervenues prestement et avec vigueur, l'Europe tergiverse et les consommateurs dupés attendent toujours réparation. La Suisse s'applique à suivre fidèlement cette attitude complaisante à l'égard de l'industrie automobile.

L'Association transports et environnement (ATE), les Médecins en faveur de l'environnement et la Fédération romande des consommateurs viennent de déposer une pétition à l'intention du Conseil fédéral. Ce dernier a mis en vigueur la nouvelle norme européenne applicable aux véhicules à moteur diesel. Mais elle ne concerne que les véhicules homologués à partir du 1er septembre 2017.

Tous les autres véhicules déjà homologués avant cette date pourront encore être vendus durant deux ans. En clair, 250'000 voitures seront mises sur le marché jusqu'à l'automne 2019, voitures dont les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) sont en moyenne cinq fois supérieures et pour certaines d'entre elles jusqu'à 18 fois supérieures à la nouvelle norme.

C'est pourquoi la pétition exige l'abolition de ce délai transitoire de manière à ce que les nouvelles valeurs d'émission entrent en vigueur immédiatement pour tous les véhicules neufs. Cette demande a peu de chance d'être entendue. En effet, en réponse à une motion de la conseillère nationale Evi Allemann (PS/BE), le Conseil fédéral plaide pour ce délai transitoire de deux ans.

Après avoir rappelé les grands principes – il attache la plus grande importance à la protection de l'environnement et à la santé de la population – le gouvernement dévoile ses véritables priorités: les prescriptions techniques ne doivent pas entraver le commerce, dit-il; la branche automobile serait pénalisée si elle ne pouvait vendre les véhicules déjà homologués avant le 1er septembre. Par ailleurs, insiste-t-il, la Suisse est liée à l'Union européenne par un accord de reconnaissance de l'homologation effectuée dans les pays de l'UE. Ce qui signifie que la Suisse respecte les décisions d'autorités, notamment en Allemagne (où l'industrie automobile représente 13% du PIB), qui ont admis des véhicules à la circulation sur la base de données trafiquées.

Ce faisant, la Suisse s'aligne sur la politique pour le moins accommodante de l'Europe. Amag, le représentant exclusif du groupe Volkswagen pour notre pays, refuse tout dédommagement en faveur de ses clients dupés. Il n'offre qu'une mise à jour gratuite du logiciel trafiqué. Et comme la Suisse ne connaît pas la plainte collective, la Fédération romande des consommateurs organise une telle procédure devant la justice allemande.

Cette attitude timorée de l'Europe et de la Suisse tranche avec l'intervention rapide et ferme des autorités américaines. Dénoncée par une organisation non gouvernementale, l'escroquerie à grande échelle du groupe VW a mobilisé aussitôt l'Agence de l'environnement ainsi que la justice. D'ici juin 2019, 85% des 59'000 véhicules concernés doivent être mis aux normes ou retirés de la circulation. VW a l'obligation de racheter les véhicules dont les propriétaires ne veulent plus et d'indemniser les autres pour perte de valeur de leur voiture. Par ailleurs le constructeur a versé 2,7 milliards de dollars pour différents projets de réduction des émissions de NO_x, 2 milliards pour le développement d'infrastructures et la publicité en faveur de véhicules sans

émissions et payé une amende de 1,45 milliard. Au total, le groupe allemand a dû régler une facture de 14,7 milliards de dollars.

Désormais le scandale éclabousse d'autres marques encore. Et il apparaît que le trucage des moteurs pour éluder les normes anti-pollution relevait non pas d'acteurs isolés, mais faisait partie intégrante du modèle d'affaires: comment optimiser le profit et supplanter la concurrence en trompant le consommateur. Bref, tout le contraire des qualités inhérentes à un marché digne de ce nom, à savoir l'intégralité et la véracité des informations qui sous-tendent les échanges.

La liberté économique contre les droits humains

Reportage sur une mine de Glencore, entreprise zougoise, en Colombie

Charlotte Robert - 16 septembre 2017 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/32129

Je reviens de Colombie où j'ai partagé mon temps entre le paradis qu'est Nuqui, un village du Choco au bord du Pacifique, et l'enfer qu'est une mine de charbon de Glencore sise dans le désert de la Guajira, tout au nord du pays.

Glencore, une multinationale qui a son siège à Baar dans la banlieue industrielle de Zoug, est la deuxième plus grande société suisse d'extraction et de négoce de matières premières, après le groupe Vitol, basé à Genève. Elle fait partie de l'héritage de Marc Rich et figure parmi les 50 entreprises du monde affichant le plus gros chiffre d'affaires. Active dans la production et le commerce de métaux, minerais, pétrole et de produits agricoles, elle détient les plus grosses parts de marché dans le zinc, le cuivre, le plomb et le charbon. Quand elle est entrée en bourse, en 2011, les six membres de sa direction se sont partagé 23 milliards de dollars.

En 2008, elle a obtenu le prix de Public Eye pour *«ses pratiques commerciales irresponsables et opaques en Colombie»* et pour sa manière inacceptable de traiter les salariés de ses mines de charbon dans ce pays et de polluer les nappes phréatiques situées aux alentours.

En Colombie, Glencore exploite la plus grande mine de charbon à ciel ouvert du monde, dans le département le plus pauvre du pays, la Guajira, occupé en grande partie par des Indiens Wayúu. Le site de Cerrejon atteint maintenant une surface de 69'000 hectares, soit environ 70 km de long sur 10 km de large. Imaginez le lac Léman asséché! En 2016, la production s'est élevée à 32 millions de tonnes de charbon, toutes exportées, principalement vers l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. Ces activités représentent la moitié du produit régional brut de la Guajira, mais aucune valeur n'y demeure acquise, sauf les salaires des ouvriers.

Dans le petit musée installé à l'entrée de la mine, on peut lire qu'en 2016 Glencore a sauvé 3 jaguars et 447 tortues marines et a réhabilité 114 hectares de terre, soit un total de 3'674 hectares rendus à l'agriculture. Et que deviennent les gens?

Aux abords de Cerrejon survivent des communautés wayúu, qui sont de fait plutôt en voie d'extinction. Glencore a peu à peu grignoté leur territoire. Dans une des familles que j'ai rencontrées, un petit garçon de trois ans, David, est atteint d'une déficience respiratoire grave. Les médecins ont d'abord dit qu'il s'agissait d'un virus dû au réchauffement climatique. Plus honnête, une pédiatre a confié à la mère que l'enfant devait être évacué au plus tôt et poursuivre sa vie à quelque 300 kilomètres de là; elle a en outre prescrit des médicaments très coûteux. Mais Cerrejon n'a rien