

Les vieilles voitures, un business très polluant



L'Union européenne, qui représente la moitié des exportations de vieux véhicules, les convoie vers l'Europe de l'Est mais aussi vers l'Afrique. © Éric Feferberg / AFP

[L'Humanité](#), 28 octobre 2020

Où vont les anciens véhicules des pays du Nord ? La majorité, sans réglementation, atterrit dans les pays du Sud et constitue une menace pour la planète, selon les Nations unies.

Des Peugeot 404 qui servent de taxis en Éthiopie, un minibus Toyota qui crache des particules fines à Nairobi... Les vieilles bagnoles des pays de l'OCDE traversent les océans pour grossir le trafic déjà très dense des mégapoles des pays du Sud. Le phénomène est tel qu'il représente, selon l'ONU, une menace pour ces pays, en termes de réduction des gaz à effet de serre, de pollution de l'air, mais aussi d'accidents de la route.

Dans [un rapport inédit publié le 26 octobre](#), le Programme des Nations unies pour l'environnement (Pnue) se penche sur ce commerce mondial, en dessine les contours et les dangers. Le document compile pour la première fois les données nationales de 146 pays. Au total, entre 2015 et 2018, l'Union européenne, le Japon et les États-Unis ont exporté 14 millions de véhicules légers. L'Union européenne, qui représente la moitié des exportations, les convoie vers l'Europe de l'Est mais aussi vers l'Afrique. Le continent absorbe ainsi la moitié des exportations. Quand le Japon les envoie en Asie du Sud-Est.

« Au fil des ans, les pays développés ont exporté de plus en plus de véhicules d'occasion vers les pays en développement. Comme cela se produit en grande partie sans réglementation, cette exportation est devenue celle de véhicules polluants. Inger Andersen, directrice exécutive du Pnue

L'exportation de millions de véhicules hors d'usage passe inaperçue

Ainsi, dans le port d'Amsterdam, lors d'une inspection des autorités néerlandaises, fin 2019, les véhicules en attente de départ avaient 18 ans en moyenne et un compteur qui dépassait les 200 000 km... 93 % en étaient encore à la norme Euro 3 et avaient été commercialisés au début des années 2000. Des véhicules étaient hors d'usage, d'autres n'avaient plus de pot d'échappement.

« Les pays qui ont les réglementations les plus faibles sont aussi ceux où les taux d'accidents mortels sur les routes sont les plus élevés.

En 2018, la Commission européenne avait elle-même reconnu qu'elle ne savait pas où finissaient ces vieilles guimbardes. Chaque année, l'exportation de 3 à 4 millions de voitures passe ainsi inaperçue... La réglementation est très lâche en la matière. Deux tiers des 146 États étudiés par le Pnue ont des règles *« faibles »*, voire *« très faibles »*. En Afrique, seuls l'Égypte, le Soudan et l'Afrique du Sud ont adopté des mesures fortes pour contrôler ce marché. Trente pays du continent n'ont aucune disposition pour recaler les véhicules les plus anciens. *« Les pays qui ont les réglementations les plus faibles sont aussi ceux où les taux d'accidents mortels sur les routes sont les plus élevés »*, écrivent les auteurs du rapport.

Une absence de réglementation manifeste

Mais c'est en termes d'émissions polluantes que l'absence de réglementation est encore plus manifeste. Seuls 4 pays africains exigent le respect d'une des normes européennes : le Maroc, le Nigeria, le Rwanda et le Ghana. Le parc automobile mondial est l'un des principaux responsables de la pollution atmosphérique et du changement climatique. À l'échelle planétaire, le secteur des transports est responsable de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie.

Les pays importateurs doivent de leur côté adopter des normes de qualité, en n'acceptant que des véhicules Euro 4 (depuis 2005-2006), au minimum.

Ce commerce va pourtant encore exploser. D'ici à 2050, le nombre de véhicules devrait doubler et atteindre les deux milliards d'unités sur la planète, *« 90 % de cette croissance se produiront dans les pays en développement »*, souligne le Pnue. Il devient donc urgent de réglementer ces exportations. *« Les pays développés doivent arrêter d'exporter des véhicules qui échouent aux tests de sécurité et de pollution, et qui ne pourraient plus rouler dans leur pays d'origine. Les pays importateurs doivent de leur côté adopter des normes de qualité, en n'acceptant que des véhicules Euro 4 (depuis 2005-2006), au minimum »*, concluent les auteurs du rapport.

[Par Pia de Quatrebarbes](#)