

Question de Madame la Députée Isabelle Tasiaux-De Neys
à Monsieur Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
concernant les **problèmes de passage au contrôle technique de la Fiat 500.**

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Une fois sur deux, la Fiat 500, ainsi que d'autres petites voitures légères, européennes et asiatiques, échouent au test obligatoire de suspensions du contrôle technique. Ce test, dénommé Test Eusama, vérifie l'efficacité des amortisseurs et l'adhérence des pneus à la route.

Les services techniques du Goca, l'organisme de contrôle, ont réalisé des essais et ont en effet constaté qu'une fois sur deux, la Fiat 500 a échoué au test d'adhérence.

Du côté de l'importateur, on soutient qu'il ne s'agit pas d'un problème de sécurité du modèle, mais plutôt « un problème d'interprétation des données ». Ainsi, le test (obligatoire en Belgique depuis les années '90) « ne correspondrait plus à la réalité des technologies automobiles, qui ont évolué ».

En février dernier, les dirigeants de Fiat ont invité les représentants du Ministère, de l'IBSR et du Goca au centre d'essai de Balocco, en Italie. A l'issue de cette rencontre, Fiat a obtenu une dérogation pour que la voiture puisse franchir le contrôle technique, le temps de réfléchir à la situation.

Or cette dérogation prenait fin le 1^{er} juillet 2009.

Certaines astuces utilisées pour faciliter le test ont été utilisées, comme par exemple diminuer la pression des pneus jusqu'au minimum autorisé par les constructeurs, ou encore placer un sac de sable dans le coffre.

On en arrive dès lors à une situation paradoxale où des voitures passent le contrôle technique dans des conditions qui ne seront pas celles de leur utilisation au quotidien.

D'où mes questions, Monsieur le Secrétaire d'Etat :

- Ne serait-il pas judicieux d'adapter le Test Eusama ?
- Avez-vous rencontré les responsables de Fiat afin de trouver des solutions à ce problème ?
- Que comptez-vous faire à court terme pour remédier à cette situation ?

Je vous remercie pour vos réponses.

Réponse de Monsieur Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat à la Mobilité, concernant les problèmes de passage au contrôle technique de la Fiat 500.

Il n'existe aucun critère d'homologation européen pour la suspension des véhicules. Lorsqu'une voiture a obtenu une homologation, celle-ci ne donne aucune indication sur la suspension.

Cela n'implique bien sûr pas que les voitures ne sont pas sûres. Le constructeur soumet ses voitures aux tests nécessaires. Les rapports test du constructeur indiquent que la Fiat 500 est un véhicule sûr.

Lorsqu'un véhicule a obtenu une homologation dans un État membre de l'Union européenne, celle-ci est automatiquement valable dans les autres États membres. La Fiat 500 dispose d'une homologation. Il ne s'agit donc nullement de concurrence déloyale, comme d'aucuns l'ont affirmé.

Il existe une harmonisation européenne minimale des règles d'agrément; les États membres sont autorisés à ne pas appliquer certaines règles. L'un des éléments à contrôler obligatoirement est la suspension, mais les États membres déterminent eux-mêmes comment effectuer le contrôle. Le test de suspension utilisé par la Belgique a été instauré en 1992. Il va de soi que ce test est très important pour la sécurité routière. Seulement 2 % des véhicules sont refusés chaque année à cause d'une mauvaise suspension.

Il existe une procédure adaptée pour les véhicules légers: la tension des pneus est contrôlée et l'essieu arrière est alourdi. La Fiat 500, aussi petite soit-elle, est toutefois trop lourde pour être classée dans la catégorie des véhicules légers.

Le fait que des nouvelles voitures, dont la tenue de route ne présente normalement aucun problème de sécurité, ne passent pas le test de suspension constitue un nouveau phénomène. En outre, les petites voitures ne sont pas les seules à rencontrer des difficultés pour passer le test de suspension.

Des problèmes se présentent aussi pour les grosses voitures équipées d'un système de suspension électronique. C'est pourquoi j'ai demandé une évaluation du test de suspension sur la base de l'évolution technique des voitures, ce qui ne signifie toutefois pas que le test de suspension ne soit pas utile.

Nous avons laissé 6 mois au constructeur de la Fiat 500 pour trouver une solution et permettre que le véhicule passe les tests avec succès. Au cours de cette période, les Fiat 500 n'ont pas été soumises au test de suspension.

Une procédure appropriée a été mise en place après cette période de six mois mais la moitié des véhicules ne sont toujours pas conformes. Jusqu'ici, les ingénieurs n'ont pas été en mesure de déterminer les raisons pour lesquelles une moitié des Fiat 500 satisfait aux tests et l'autre pas. Il faut élucider la question.

Différentes tailles de jantes – 14, 15 et 16 pouces – montées sur des pneus à profil bas sont utilisées pour la Fiat 500, ce qui ne manque pas d'avoir une influence au moment où le véhicule est soumis au contrôle des suspensions. Plus le profil des pneus est bas et les pneus, durs et moins le véhicule a de chances de passer ce contrôle avec succès. Le poids de l'essieu arrière ne devrait pas poser de problème dès lors que les stations de contrôle technique accordent une dérogation jusqu'à 300 kg. La difficulté provient du fait que dans la Fiat 500, ce poids atteint 400 kg.

Pour réussir ce contrôle, il faudrait que ce véhicule soit chargé plus lourdement. À compter d'aujourd'hui, 16 novembre 2009, une nouvelle instruction est donc en vigueur. La pression des pneus sera adaptée en fonction de leur taille et deux personnes prendront place dans le véhicule pendant le contrôle. Cette nouvelle procédure sera évaluée tous les mois et elle sera soumise à une évaluation globale le 20 avril 2010.

Pour établir un lien entre les accidents et les données relatives aux véhicules en vue de définir de nouveaux critères de sécurité routière, nous devons disposer d'un nombre suffisant de véhicules du type concerné ainsi que de paramètres comme le degré d'exposition, de préférence aussi au niveau européen. Nous pouvons d'ores et déjà retrouver les caractéristiques techniques du véhicule concerné dans la banque de données sur la base du numéro d'immatriculation mentionné sur la déclaration d'accident. La nouvelle plateforme d'information qui est en préparation permettra d'obtenir ces données plus facilement et plus rapidement.

Les ingénieurs de Fiat ni nos propres services n'ont encore trouvé de solution définitive au problème posé par la Fiat 500. Nous n'allons évidemment pas adapter notre réglementation simplement pour faire plaisir à Fiat. La tenue de route du véhicule dans des conditions de circulation difficiles doit être suffisante pour garantir une sécurité maximale.

Nous travaillons en étroite collaboration avec le constructeur pour trouver une solution que nous n'attendons toutefois pas avant mars ou avril 2010.

Commission Infrastructure
Lundi 16 novembre 2009