

## Trois ans après, l'héritage enfumé du *dieselgate*

- I Historique du scandale du *dieselgate* et ses répercussions en France
- II - L'héritage du *dieselgate* : la pollution de l'air persiste en France
- III- La France n'a pas tiré toutes les leçons du *dieselgate*
- IV- Mesures prioritaires pour tourner la page du scandale

### I. Historique du scandale du *dieselgate* et ses répercussions en France

#### 18 septembre 2015 : Révélations sur Volkswagen

Après les accusations de l'Agence américaine de l'environnement ayant constaté les excès de pollution au NOx, Volkswagen admet avoir truqué les moteurs de 11 millions de véhicules. L'Allemagne ordonne le rappel des véhicules. En janvier 2016, une information judiciaire est ouverte en France pour "tromperie aggravée" contre VW.

#### Octobre 2015 : L'enquête de la "Commission Royal"

Le gouvernement français créé la « Commission Royal » une commission d'experts indépendants, dont les ONG Réseau Action Climat et France Nature Environnement et l'association de consommateurs UFC Que Choisir. Elle est chargée d'examiner les émissions en conditions réelles de conduite d'une centaine de véhicules.

#### 2016 : Le scandale du *dieselgate* dépasse Volkswagen

Les travaux ont mis en évidence d'importants dépassements, en conditions réelles de conduite, des seuils d'homologation sur les émissions d'oxydes d'azote (NOx) sur [des véhicules diesel commercialisés en France de toutes marques](#), dont Renault et PSA, à cause de la désactivation de systèmes anti-pollution.

#### Janvier - Février 2017 : Fiat, Renault et PSA aussi visés par la justice française

Après Fiat Chrysler et Volkswagen, la DGCCRF transmet les résultats de la "Commission Royal" au Parquet de Paris qui ouvre une information judiciaire visant Renault et PSA pour "tromperie aggravée".

#### Décembre 2017 : Réforme a minima du cadre réglementaire européen adoptée

A partir de 2020, des contrôles seront effectués a posteriori sur des véhicules en circulation et des amendes (jusqu'à 30 000 euros par véhicule) pourront être imposées en cas de non-conformité à l'encontre des services techniques et des constructeurs, mais il n'existe toujours pas d'autorité indépendante pour superviser l'homologation et la surveillance du marché automobile.

#### Mai 2018 : La France est poursuivie par la Commission européenne sur la pollution de l'air

La France est poursuivie devant la Cour de justice européenne pour dépassement des normes de pollution sur le dioxyde d'azote (NO2) dont les véhicules diesel sont la première source.

#### Septembre 2018 : Des dizaines de millions de véhicules du *dieselgate* sont encore en circulation

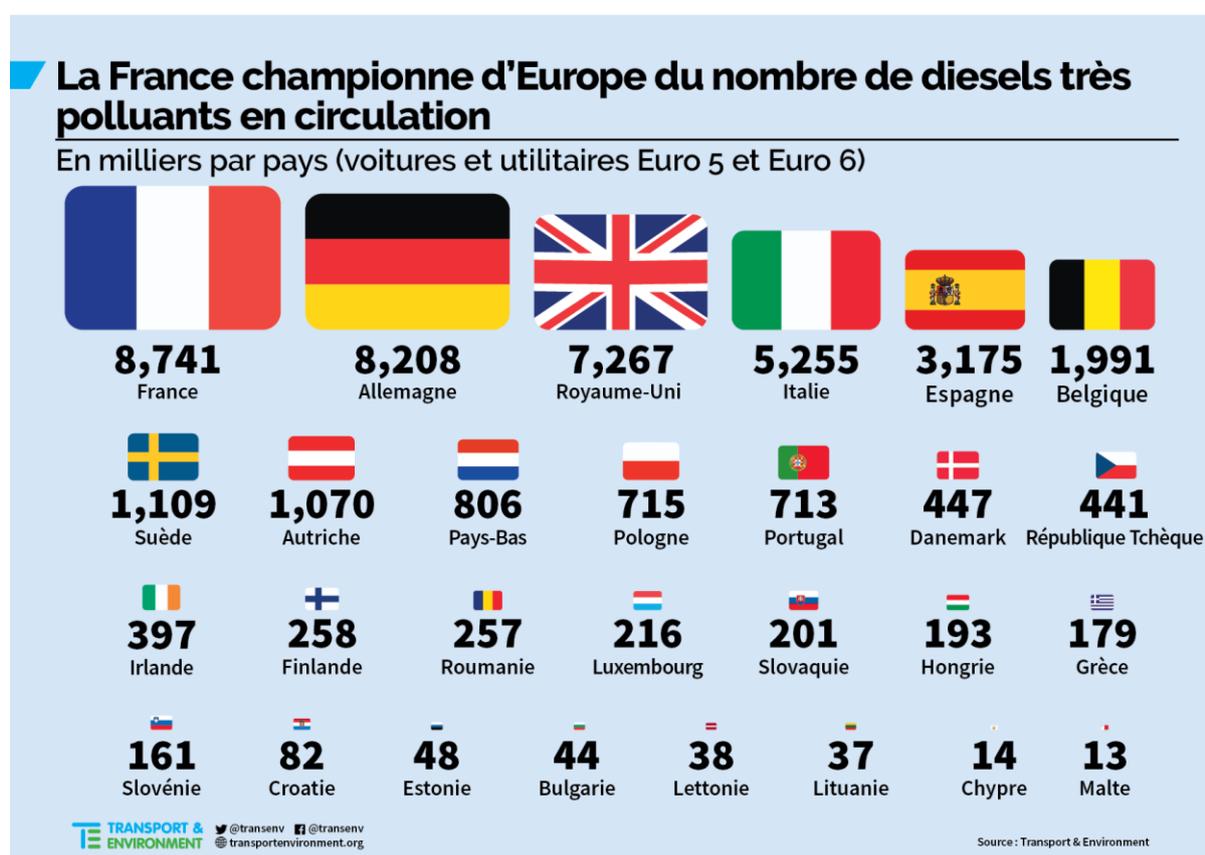
Plus de 43 millions de véhicules « très polluants » hérités du *dieselgate* circulent encore en Europe (T&E).

## II- L'HERITAGE DU DIESELGATE : LA POLLUTION DE L'AIR PERSISTE

Trois ans après le scandale du *dieselgate*, qui a révélé l'ampleur des pratiques de fraude aux normes antipollution par les constructeurs automobiles, un rapport de l'ONG Transport & Environment montre que les implications et les conséquences de ce scandale sont encore largement sous-estimées<sup>1</sup>. Les véhicules diesel et essence ne seront jamais propres.

### 2018 : 43 millions de « véhicules diesel très sales » toujours en circulation en Europe

L'ONG a ainsi fait le calcul du nombre de véhicules diesel « très sales » toujours en circulation dans les pays européens. Selon ce rapport, ce chiffre s'élève à 43 millions au niveau européen, dont **plus de huit millions en France, qui se place en tête du classement**. Ce nombre de « véhicules très sales » correspond aux voitures et camionnettes Euro 5 et Euro 6 émettant au moins trois fois plus d'oxyde d'azote (NOx) que les seuils permis par les normes réglementaires.

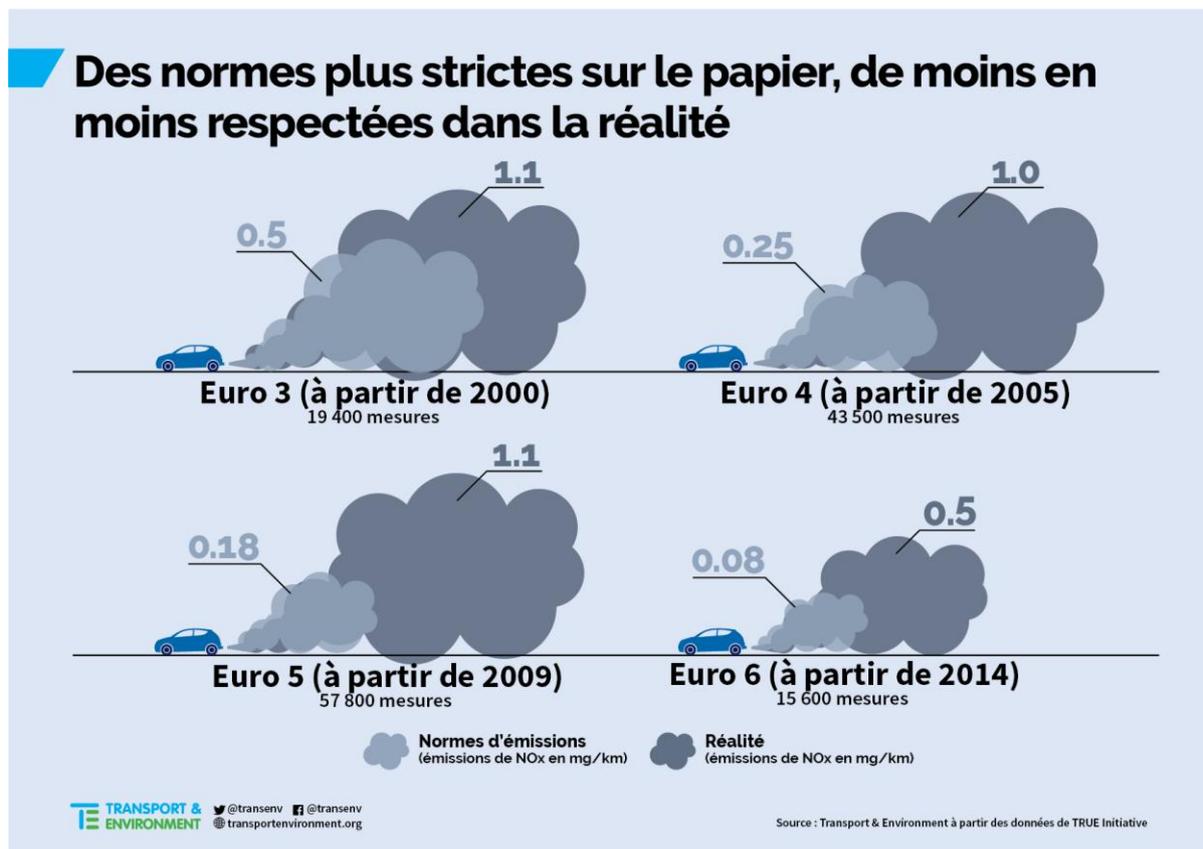


### Des normes de moins en moins respectées en conditions réelles

Le rapport montre également l'ampleur de l'écart entre les mesures faites en laboratoire et en conditions réelles : si le passage à la norme Euro 6 a permis de réduire les émissions de NOx en valeur absolue, l'écart entre les mesures faites en conditions réelles et les niveaux d'émissions planchers prévus par les seuils réglementaires continue de se creuser.

Ainsi, les diesels couverts par la norme Euro 3 émettaient en moyenne deux fois plus de NOx que le maximum réglementaire, contre quatre fois plus pour la norme Euro 4 et six fois plus pour les normes Euro 5 et Euro 6.

<sup>1</sup> <https://www.transportenvironment.org/publications/cars-engines-can-they-ever-be-clean>



Le constat est également valable pour les véhicules essence : si les émissions de NOx de ces véhicules sont bien moindres que celles des véhicules diesel, un tiers des véhicules essence couvertes par la norme Euro 6 présente néanmoins des dépassements en conditions réelles.

### **Les émissions des véhicules les plus récents sont aussi alarmantes**

Autre élément particulièrement préoccupant : Transport & Environment a effectué des tests montrant que les nouvelles mesures réglementaires prises dans le sillon du dieselgate et notamment la mise en place du test visant à contrôler les polluants en condition de conduite réelle (RDE) en 2017 ne permettent pas de faire complètement baisser les émissions de NOx au niveau de pollution au seuil visé. Des tests réalisés sur des véhicules diesel et essence récemment mis sur le marché<sup>2</sup> montrent qu'en conditions plus représentatives de la conduite réelle des usagers, les émissions de NOx et de particules fines grimpent en flèche.

### **Les émissions de CO2 sont excessives**

Rappelons par ailleurs que les dépassements de normes ne sont pas l'apanage des polluants de l'air, l'écart entre les émissions de CO2 en conditions réelles et en laboratoire étant de 42%<sup>3</sup>. De nouveaux soupçons de fraude pèsent sur les constructeurs, cette fois-ci sur les émissions de CO2 : ceux-ci profitent du passage à la nouvelle norme de test (WLTP) pour gonfler artificiellement les mesures d'émissions qui serviront de base aux futurs objectifs de réduction instaurés par l'Union Européenne pour la période après 2020, comme l'a révélé un courrier des commissaires européens chargés de l'énergie et du climat et de l'industrie en juillet dernier<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> [1] Couverts par la norme Euro 6d-temp depuis 1<sup>er</sup> septembre 2017

<sup>3</sup> <https://www.transportenvironment.org/publications/ending-cheating-using-real-world-co2-measurements-within-post-2020-co2-standards>

<sup>4</sup> <https://reseauactionclimat.org/nouvel-enfumage-des-constructeurs-automobiles-sur-les-emissions-des-vehicules/>

### **Le rôle de l'offre automobile mise sur le marché**

Outre les faiblesses des protocoles d'homologation et l'absence de contrôle strict, les évolutions du marché automobile ont largement contribué à faire augmenter les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques. La vente de véhicules plus lourds et plus émetteurs a contribué à faire bondir les émissions des véhicules neufs : la croissance du marché des SUV a bondi de 4% en 2001 à 26% en 2016. A l'inverse, le segment des véhicules de plus petite taille a perdu 9% de parts de marché entre 2015 et 2017<sup>5</sup>.

## **II- La France n'a pas tiré toutes les leçons du *dieselgate***

Trois ans après les premières révélations du *dieselgate*, les préconisations de la commission technique indépendante dite « Commission Royal » ont été peu mises en œuvre. Le suivi est au point mort depuis l'arrivée du gouvernement actuel. Bilan des recommandations de la commission technique indépendante.

- *Recommandation 1 : Le gouvernement exige des constructeurs automobiles l'amélioration des performances environnementales des véhicules, au moyen de rappels, si nécessaire.*

**La réalité en 2018:** Contrairement à l'Allemagne, la France n'a pas lancé de procédure de rappel des véhicules obligatoire contraignant les constructeurs automobiles à effectuer des mises à jour sur les véhicules concernés pour abaisser leur niveau de pollution. Seuls 5% des véhicules Renault dont les émissions de NOx étaient particulièrement élevées par rapport au seuil réglementaire ont fait l'objet d'une mise à jour (mai 2018.)

**Leçon :** les rappels volontaires ne suffisent pas. L'Etat doit exiger des constructeurs automobiles une mise à jour des véhicules « hors normes », effectuée à leur frais, et un dédommagement des consommateurs si nécessaire.

- *Recommandation 2 : Poursuivre les investigations pour évaluer les émissions réelles des véhicules en circulation*

**La réalité en 2018:** La justice française s'est saisie de l'affaire en 2017, mais la commission technique indépendante sur les tests étant au point mort, il n'y a eu ni test approfondi sur les véhicules dont le niveau d'émissions était inexploqué, ni test de contrôles supplémentaires sur d'autres véhicules. Même les véhicules les plus récents connaissent des écarts très importants.

**Leçon :** des tests de contrôle aléatoires sont nécessaires, notamment sur les véhicules lourds et les véhicules essence.

- *Recommandation 3 : Instaurer un comité de suivi composé d'ONG, d'associations de consommateurs et de parlementaires pour examiner les résultats des tests en conditions réelles*

**La réalité en 2018 :** La commission technique indépendante sur les tests est au point mort et le comité de suivi n'a pas été mis en place. En l'absence de comité de suivi, le suivi de la mise en œuvre des recommandations vis-à-vis des constructeurs sont indisponibles. Le plan anti-pollution de juillet 2018 annonce la création d'un service à compétence nationale chargé de la surveillance du marché des véhicules et des pièces détachées qui leur sont destinées mais nous n'avons pas de garanties sur la transparence et l'implication de parties prenantes.

<sup>5</sup> <https://www.transportenvironment.org/press/carmakers-delaying-more-efficient-models-until-2019-maximise-profit-most-remain-track-meet>

**Leçon :** Il faut rétablir la commission indépendante car des tests de contrôle aléatoires et indépendants sont nécessaires, sur les véhicules diesel mais aussi sur les véhicules lourds et les véhicules essence.

➤ **Recommandation 4 : Renforcer le cadre européen sur l'homologation des véhicules pour un respect effectif des normes**

- Accroître les pouvoirs de la Commission Européenne en termes de supervision des autorités d'homologation et des services techniques et améliorer notablement la surveillance de marché.
- Les tests d'homologation doivent être réalisés sur la base d'un règlement européen par des agences nationales totalement indépendantes des constructeurs et sous le contrôle d'une agence européenne
- Des tests de contrôles doivent être réalisés sur des véhicules à plusieurs étapes de leur vie et notamment lors des contrôles techniques
- Des sanctions dissuasives en cas d'infraction commise par un constructeur, un service technique ou une autorité d'homologation
- Systématiser la pratique de tests conduits par la puissance publique sur des véhicules en conditions réelles de fonctionnement, et un prélèvement sur l'immatriculation des véhicules neufs pour financer ces tests.

**La réalité en 2018 :** Des tests de contrôle devront être effectués de manière aléatoire à partir par les Etats, avec un risque de sanctions (<30000€/véhicules) pour les constructeurs automobiles ou les services techniques, à partir de 2020. La Commission européenne pourra effectuer ses propres tests. Toutefois, la réforme n'a pas abouti sur la création d'une agence européenne de surveillance du marché et le lien financier entre services d'homologation et constructeurs automobiles n'est pas rompu.

➤ **Recommandation 5 : Les autorités françaises créent un label positif pour les véhicules qui respectent la norme Euro 6d en conditions réelles de conduite**

**La réalité en 2018 :** L'outil d'identification des véhicules qui respectent les normes en conditions réelles de conduite n'a été mis en place alors qu'il serait plus efficace pour réguler les sources de pollution en ville notamment.

➤ **Recommandation 6 : Afficher à la vente les émissions réelles de CO2 et de polluants des véhicules pour inciter à l'achat de véhicules à faibles émissions**

**La réalité en 2018 :** Il n'existe toujours pas de test en conditions réelles de conduite sur le CO2 malgré la croissance des écarts entre consommation théorique et réelle. La prime à la conversion bénéficie encore aux véhicules diesel et essence.

➤ **Recommandation 7 : Faire évaluer la fiscalité du diesel pour l'aligner sur celle de l'essence**

**La réalité en 2018 :** la fiscalité du diesel rattrape progressivement celle de l'essence et sera aligné à l'horizon 2022 (sauf pour certains secteurs).

**Retour sur les engagements du Président de la République :**

Alors candidat, Emmanuel Macron s'était engagé dans son programme à « peser pour renforcer les normes anti-pollution et les contrôles en conditions de conduite réelles en tirant les enseignements du scandale Volkswagen. »

Depuis son élection, la France a été active dans la réforme du système d'homologation au niveau européen mais au niveau national, les contrôles sont de moins en moins transparents et les véhicules hérités du *dieselgate* sont encore en circulation, mettant en danger la santé des populations.

## Bilan des recommandations de la commission indépendante : les leçons n'ont pas été tirées

Le gouvernement exige des constructeurs automobiles l'amélioration des performances environnementales des véhicules, avec des rappels si nécessaire	→	✗	
Poursuivre les investigations pour évaluer les émissions réelles des véhicules en circulation	→	●	
Instaurer un comité de suivi composé d'ONG, d'associations de consommateurs et de parlementaires pour examiner les résultats des tests en conditions réelles	→	✗	● Partiellement suivi d'effets
Renforcer le cadre européen sur l'homologation des véhicules pour un respect des normes effectif	→	●	✓ Suivi d'effets
Les autorités françaises créent un label positif pour les véhicules qui respectent la norme Euro 6d en conditions réelles de conduite	→	●	✗ Non suivi d'effets
Afficher à la vente les émissions réelles de CO2 et de polluants des véhicules	→	✗	
Faire évaluer la fiscalité du diesel pour l'aligner sur celle de l'essence	→	✓	

## III- MESURES PRIORITAIRES POUR TOURNER LA PAGE DU SCANDALE

- **Des campagnes de rappel obligatoires** pour obliger les constructeurs automobiles à effectuer les mises à jour sur les véhicules hérités du *dieseldate* pour permettre une réelle baisse de la pollution au NO2.
- **Des objectifs de réduction d'émissions de CO2 et des normes européennes pour 2025 et 2030** plus stricts et ambitieux pour accélérer la fin des véhicules roulant aux énergies fossiles.
- **Un test de mesure des émissions à l'homologation en conditions réelles de conduite sur tous** les polluants et **la consommation de carburant** (et les émissions de CO2).
- **Des tests de contrôle aléatoires** sur tous les types de véhicules par une commission indépendante et transparente **avec la participation de tiers**.
- Des zones à faibles émissions dans toutes les **agglomérations** les plus exposées à la pollution de l'air avec **l'interdiction progressive des véhicules diesel puis essence au plus tard en 2025**.
- **Ajuster la fiscalité** pour qu'elle ne bénéficie plus aux véhicules diesel ou essence, en les **excluant du dispositif de prime à la conversion** notamment.

Au-delà de la nécessaire transformation de la filière automobile pour sortir au plus tôt des énergies fossiles néfastes pour le climat et la santé, la lutte contre la pollution de l'air dépend également de la transformation de la politique de transports et de mobilité actuelle pour accélérer le développement de mobilités alternatives à la voiture et l'optimisation des pratiques pour éviter les déplacements inutiles.

@: L. Limousin, [lorelei.limousin@reseauactionclimat.org](mailto:lorelei.limousin@reseauactionclimat.org) ; A. Bounfour, [agathe.bounfour@reseauactionclimat.org](mailto:agathe.bounfour@reseauactionclimat.org)