

Dieselgate : les scandales se succèdent et l'Europe ne fait rien ! Vraiment ?

*En septembre 2015, le scandale du «**Dieselgate**» a montré que certains constructeurs automobiles européens trichaient lors des tests antipollution de leurs véhicules afin de réduire artificiellement leurs émissions toxiques, révélant ainsi des failles dans le cadre réglementaire européen. Depuis, la mesure des **émissions polluantes** des véhicules a été radicalement réformée : tests en **conditions réelles** pour les émissions de particules fines (NO_x), nouveau test pour le **CO₂**, obligation pour les États de tester des véhicules en circulation réelle et possibilité pour la Commission européenne de conduire des contre-expertises et de sanctionner en cas d'infraction.*



Des failles dans le système de contrôle des émissions polluantes

En **Europe**, nous disposons de normes concernant les **émissions polluantes** des voitures, les « normes Euro », notamment pour les oxydes d'azote (NO_x). L'Europe réglemente aussi la prévalence des **particules** en suspension dans l'air (PM). Ces normes, de plus en plus strictes au cours du temps, s'appliquent aux **véhicules neufs**, qui font l'objet d'essais dans le cadre de la « procédure de réception par type » afin de vérifier si leurs **émissions** ne dépassent pas les limites réglementaires.

L'Europe a également instauré des normes **d'émission de CO₂** - gaz à effet de serre le plus émis puisqu'il représente 80 % du total - à ne pas dépasser. Ces plafonds diminueront au fil du temps. Les émissions étant directement proportionnelles à la consommation de carburants, les constructeurs automobiles doivent donc améliorer l'efficacité des moteurs pour respecter ces normes.

Le « **Dieselgate** » a éclaté en septembre 2015, lorsque le groupe Volkswagen a été formellement accusé d'avoir volontairement contourné les normes d'émissions pour certains **polluants atmosphériques**. Le constructeur automobile a admis avoir équipé 11 millions de ses voitures diesel de logiciels capables de détecter un test antipollution afin de modifier le comportement du véhicule et de respecter fictivement les normes pendant la durée du test en laboratoire.

L'écart important constaté entre les **émissions** des voitures mesurées en laboratoire et celles enregistrées en conditions réelles a permis de découvrir la supercherie et a conduit l'UE à réformer radicalement son cadre réglementaire.

Rappel de véhicules diesel, nouveaux tests, pouvoirs de sanction renforcés

Les États ont été invités, en tant qu'autorités responsables de la surveillance du marché et du respect de la législation, à entreprendre les enquêtes nécessaires sur les niveaux **d'émissions réels** des véhicules présents sur leur territoire et à assurer le respect du droit européen. Suite à cette demande, un grand nombre de constructeurs ont procédé à des rappels massifs de **voitures diesel**. Plus de 10 millions de véhicules ont été rappelés.

Surtout, le système des tests d'homologation a été réformé, avec la mise en place de nouveaux tests en **conditions de conduite réelles** (*Real Driving Emissions*) pour les **émissions de particules fines** (NO_x) et d'un nouveau cycle d'essai harmonisé au niveau mondial pour le test sur le CO₂ (WLTP). Par ailleurs, de nouveaux contrôles sont désormais obligatoires sur les véhicules en circulation, afin de vérifier que les voitures homologuées continuent à respecter les **limites d'émission réglementaires** pendant toute leur durée de vie.

Enfin, **l'Europe** s'est dotée de mesures coercitives efficaces : la Commission se voit dotée de nouveaux pouvoirs d'exécution, comme la possibilité de **suspendre ou de retirer** des homologations, d'exiger le rappel des véhicules non conformes - alors que seules les autorités nationales pouvaient le faire auparavant - et d'imposer des **sanctions**.

Dans un souci de **transparence** et pour renforcer l'efficacité des contrôles, les données concernant la **mesure des émissions** devront être accessibles au public à partir de 2020, notamment via la mise en place d'une base de données centrale qui permettra de comparer aisément les informations. De même, les essais effectués par des « tiers reconnus », comme des associations de protection de l'environnement, deviennent partie intégrante du cadre de contrôle.

Améliorer la qualité de l'air que nous respirons

L'objectif de ces normes et plafonds est d'assurer aux acquéreurs de véhicules une information fiable et transparente sur les performances réelles des véhicules en termes **d'émissions polluantes**, afin qu'ils puissent choisir leur mode de transport en connaissance de cause.

L'objectif est d'améliorer la **qualité de l'air** que nous respirons, en réduisant la **pollution** atmosphérique due au transport routier. Il s'agit aussi de contribuer à la lutte contre le changement climatique, le transport routier étant responsable d'environ 20 % du total des **gaz à effet de serre**

provenant de l'UE. Jusqu'à présent, les **plafonds d'émission** de CO₂ ne concernaient que les véhicules légers, mais l'Europe s'attaque désormais aux émissions des camions, qui devront être réduites de 30 % d'ici à 2030.

Il faudra sans doute encore des années pour améliorer sensiblement la **qualité de l'air** urbain en raison du nombre élevé de voitures polluantes en circulation, mais le suivi strict de l'application du droit européen doit permettre de restaurer la confiance, en particulier dans les constructeurs automobiles européens et dans les contrôles assurant le respect du cadre réglementaire.

Plus d'informations

La réaction de l'UE au scandale du « Dieselgate », Rapport de la Cour des comptes européenne, février 2019