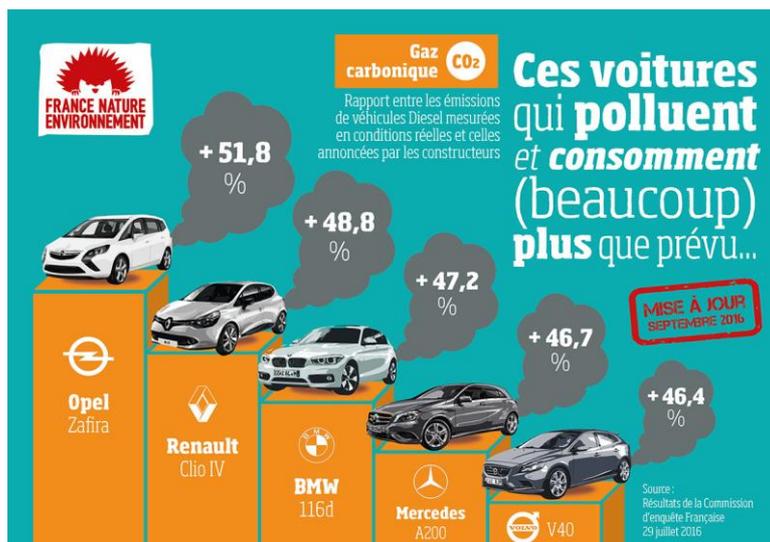


Dieselgate / commission Royal

Un an après, où en est le concours du moins mauvais ?

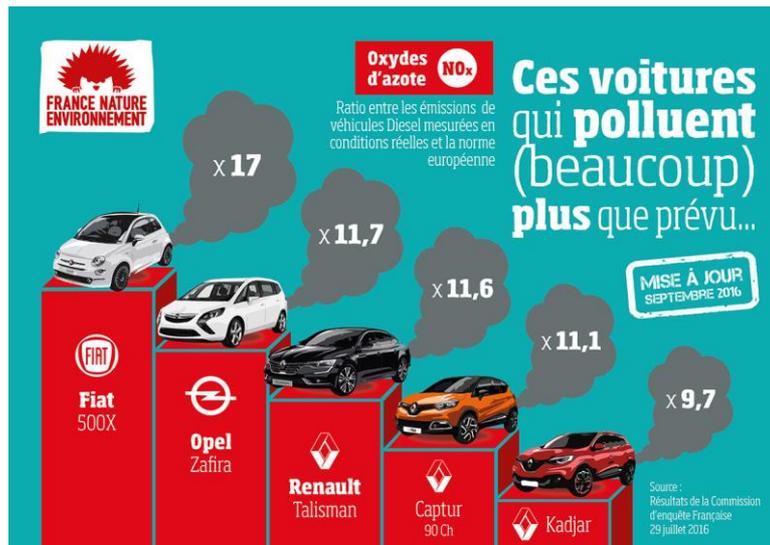
Un an après le début du scandale « Volkswagen » et à la veille de la dernière réunion de la commission instaurée par la ministre de l'Écologie, retour de France Nature Environnement (FNE) sur le travail de la commission d'enquête. Que s'est-il passé ? Est-ce que les choses ont changé ?

Lorsque le scandale Volkswagen a éclaté le 18 Septembre 2015, plusieurs pays européens ont décidé d'ouvrir des enquêtes, afin de mesurer les émissions de l'ensemble des voitures diesel des constructeurs automobiles. En Octobre 2015, Ségolène Royal a mis en place une commission d'enquête qui se voulait indépendante et transparente, rassemblant plusieurs acteurs tels que des associations, des représentants du gouvernement, des décideurs politiques et instituts techniques¹. Cette commission a effectué des tests de contrôle des émissions de d'oxydes d'azote (NOx) et de CO₂ sur 86 véhicules représentatif du parc automobile Français.





Pourquoi ces deux gaz ? Les NOx sont toxiques pour l'homme, irritants pour nos poumons. Ils favorisent l'apparition de maladies respiratoires. Par ailleurs les NOx sont toxiques pour le cœur et le système respiratoire. Le CO2, quant à lui, outre sa responsabilité dans le réchauffement climatique, permet de connaître la consommation réelle des véhicules à comparer à celle affichée par les constructeurs.



En condition réelle, les véhicules consomment et polluent plus qu'annoncé

L'UTAC², sous le regard de la commission Royal, a été mandaté pour réaliser plusieurs tests: des tests d'homologation, des tests en laboratoire différents du test officiel et des tests sur piste tentant de reproduire les conditions réelles. Ceci a permis de faire des comparaisons d'émissions et de mettre en évidence le fait que les véhicules polluent et consomment beaucoup plus en réalité qu'en laboratoire. EN moyenne, sur la base des 86 véhicules testés, on peut estimer que les voitures d'occasion françaises consomment 29% de plus que ce qu'elles prétendent puisqu'elles émettent 29% de plus de CO2 que ce qu'elles déclarent.

² Autorité officiel

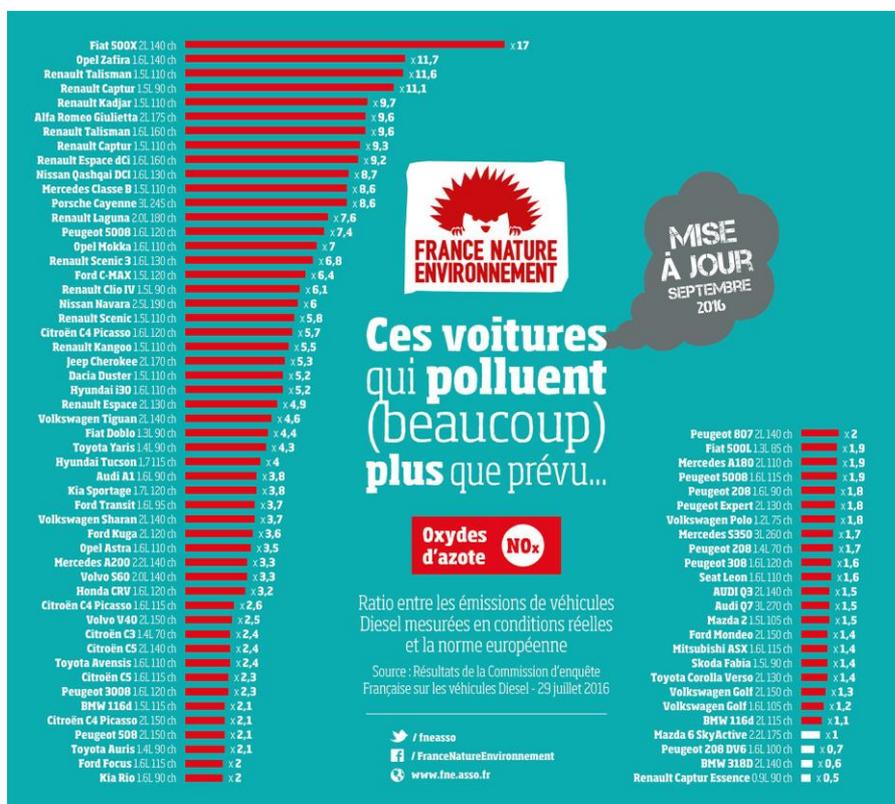


Des problèmes de communication au sein de la commission

FNE se réjouit que le gouvernement ait créé cette commission, la première au sein de l'Europe et la seule regroupant différents acteurs. Outre le gage d'indépendance, cette configuration s'est révélée surtout utile lors des auditions des constructeurs, où nous avons pu observer une vraie complémentarité entre les questions posées par les différents membres de la commission.

Toutefois, l'exercice de transparence est encore perfectible. Suite à la première perquisition faite chez un constructeur français et à l'intention affichée médiatiquement de rendre publics les résultats de la commission, les membres de commission, eux-mêmes, ont eu des difficultés à obtenir ces résultats. Une clause de confidentialité fut nécessaire pour que les membres obtiennent les 22 premiers résultats de tests d'émissions des véhicules, puis le reste fut divulgué uniquement par la publication de communiqués de presse du gouvernement. Les membres obtenaient ainsi les résultats parfois après la presse.

Nous avons également eu besoin de solliciter le gouvernement pour obtenir une présentation des résultats des investigations plus poussées de l'IFPEN pourtant réalisées à la demande des associations environnementales. Ce manque de transparence a régulièrement provoqué une remise en question de la poursuite de notre participation à la commission d'enquête.



Les déboires du rapport final

Le 29 Juillet dernier, FNE et le RAC s'opposait à l'éventualité d'une publication du rapport final de la commission dite « Royal » en plein mois d'Aout. Le ministère a réagi en publiant le rapport le jour même, ne laissant pas l'opportunité aux membres de commission de le relire.

En l'état, ce rapport final regroupe de nombreuses recommandations et demandes exprimées par les associations environnementales. On peut notamment y voir l'intégralité des résultats des tests d'émissions, un récapitulatif très incomplet des auditions des constructeurs, ainsi que nos recommandations sur les actions à mener par la suite.

Et maintenant ?

FNE espère qu'à l'occasion de la réunion organisée le jeudi 22 septembre, la commission s'accordera sur la publication d'un rapport consolidé et sur l'opportunité d'un nouveau mandat pour la commission d'enquête. Nous souhaitons, pour notre part, que les travaux de cette commission se poursuivent afin de tester les véhicules re-calibrés par les constructeurs automobiles. Ces véhicules respectent-ils davantage les normes ? Nous notons un signe encourageant puisque le ministre de l'Environnement a proposé d'instaurer un comité de suivi composé, d'associations environnementales et de consommateurs, ainsi que de parlementaires.



De plus, nous avons suivi avec intérêt les travaux de l'IFPEN³ et souhaitons pouvoir échanger sur ces résultats avec les membres de la commission. Enfin, nous attendons les conclusions de la DGCCRF⁴ sur les perquisitions de Renault et PSA.

La réglementation européenne doit changer

Pour que la situation s'améliore et que les normes soient mieux respectées, la bonne volonté des constructeurs automobiles ne suffira pas. L'Europe a un grand rôle à jouer.

Le système actuel a de nombreuses failles. La législation européenne permet par exemple aux constructeurs de limiter l'utilisation du système de dépollution au motif, du coup systématiquement invoqué, qu'il pourrait « détériorer » le moteur. Ces dérogations doivent être supprimées immédiatement, afin de donner à la lutte contre la pollution de l'air et les changements climatiques un caractère tout autant prioritaire que la sécurité du moteur des véhicules.

Michel Dubromel, Vice-président de FNE : *« le test européen d'homologation des véhicules doit impérativement être révisé. Aucun citoyen ne conduit un véhicule en laboratoire. Il faut donc mettre en place et généraliser les tests en condition réelle de circulation, mais aussi publier ces données pour qu'elles soient consultables par tous. Il nous semblerait légitime que l'Etat tente de récupérer les aides versées indûment, conditionnées par les niveaux d'émissions de CO2. Performance presque jamais atteinte. »*

Pour plus d'information :

<http://www.planeterenault.com/30-alliance/1597-actualite-automobile/4609-commission-royal-omissions-rapport/>

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2016-08-24 -
Precisions Commission independante affaire VW.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2016-08-24-_Precisions_Commission_independante_affaire_VW.pdf)

http://www.lemonde.fr/pollution/article/2016/07/29/enquete-inachevee-sur-les-vehicules-diesel_4976199_1652666.html

<http://www.fne.asso.fr/communiques/diesel-lenfumage-nest-pas-pr%C3%AAt-de-sarr%C3%AAter>

³ Institut Français du Pétrole Energies Nouvelles

⁴ Direction Général des fraudes du gouvernement Français