

Commission spéciale chargée du suivi du dossier « DIESELGATE »
Bureau : Présidente K.Jaddin (MR), Vice-P : D.Senesael (PS) et M.Detiège (SPA)
Rapporteurs : B.Wollants (NVA), L.Dierick (CD&V), Jansens (OVLD), JM Nollet (Ecolo)

I. Rétroactes du « Dieselgate » :

a) Irrégularités relatives à l'oxyde d'azote (NOx)

Le 18 septembre 2015, l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) lance une procédure en infraction contre le groupe Volkswagen pour violation de la loi US sur la pollution de l'air (Clean Air Act).

Le 22 septembre 2015, le groupe VW reconnaît des « irrégularité » et son PDG est remplacé. VW indique avoir installé entre 2009 et 2015 un logiciel capable de réduire les émissions d'oxyde d'azote (NOx) de certains de ses moteurs diesel au moment où ceux-ci sont soumis aux tests d'homologation américains. Ce logiciel permet au moteur de « respecter » les normes antipollution américaines pendant le test alors qu'en utilisation normale le véhicule pollue jusqu'à 40 fois plus. Selon VW, ce logiciel n'avait pas d'utilité en Europe car il s'active uniquement lors des tests américains où les normes relatives aux émissions de NOx sont plus sévères.

Dans le monde, c'est 11 millions de véhicules diesel (VW / Audi / SEAT / Skoda) qui sont concernés. Pour l'UE c'est 8,5 millions et +/- 320.000 en Belgique.

En ce qui concerne les consommateurs belges, Belgique, une action de rappel obligatoire est organisée par D'leteren. Elle va démarrer en mars 2016 pour finir en octobre 2017. Selon l'importateur, le logiciel frauduleux sera retiré mais cela n'aura aucun impact sur les prestations (puissance, consommation émissions) du véhicule. Evidemment, cette action de rappel est gratuite pour les consommateurs. D'leteren a également arrêté la commercialisation des voitures concernées.

b) Irrégularités dues au CO2

Volkswagen a annoncé début novembre un second problème concernant, cette fois, les émissions de CO2 de 800.000 de ses voitures. Les émissions de CO2 de certains véhicules du groupe Volkswagen dépasseraient les niveaux fixés sur leur certificat d'homologation. Etrangement, en décembre, ce second « scandale » se dégonfle. Après enquête interne, Volkswagen déclare que seulement un faible nombre de véhicules sont concernés et que les dépassements de CO2 sont minimes par rapport aux spécifications techniques.

II. Que retenir des auditions ? :

Les responsabilités ?

Le représentant de VW auditionné le 23 novembre 2015 a déclaré en commission ne pas être en mesure de faire la transparence sur les événements internes qui ont permis la fraude

NOx. Il n'a pas non plus donné d'indication sur les responsabilités individuelles au sein du groupe. VW dit attendre les résultats d'une enquête interne.

Si VW avait présenté ses excuses publiques en septembre, il faut savoir que VW est maintenant sur la défensive. VW a indiqué le 9 février devant les députés français que, selon eux, le logiciel incriminé ne constitue pas un dispositif d'invalidation interdit par l'UE.

Au niveau américain, Matthias Müller, le PDG de groupe, a nié en janvier que l'entreprise avait menti : « *Franchement, c'était un problème technique [...]. Nous n'avons pas eu la bonne interprétation de la loi américaine, et nous avons fixé certains objectifs pour nos ingénieurs. Ils ont résolu le problème, atteint les objectifs en trouvant une solution avec un logiciel qui n'est pas compatible avec la loi américaine* ». « *Nous n'avons pas menti* ». Répondant à une question sur le point de savoir si l'attitude de VW avait été « éthique » ou non, M. Müller a répliqué : « *Je ne comprends pas votre question.* »

Cette attitude défensive et non-transparente de VW s'inscrit évidemment dans le contexte des diverses procédures judiciaires en cours en Allemagne et aux USA. En Belgique, le parquet fédéral a ouvert fin janvier un dossier de coopération internationale.

Il faudra sans doute attendre les résultats des enquêtes en cours pour avoir des réponses aux questions encore en suspens : *Comment cette fraude a-t-elle pu être mise en place sans que le contrôle interne du groupe VW l'ait détectée et stoppée ? Qui est responsable en interne et en externe ? Pourquoi VW a-t-il équipé des véhicules européens avec ce logiciel qui vise uniquement les tests américains ? D'autres constructeurs sont-ils concernés ?*

Protection des consommateurs ?

En ce qui concerne les consommateurs belges, leurs véhicules seront gratuitement débarrassés du logiciel irrégulier. VW semble ne rien prévoir en surplus pour les consommateurs européens. Selon Test-achat, il n'est pas établi à ce stade s'il existe une base juridique suffisante pour permettre aux consommateurs belges d'exiger des compensations supplémentaires (comment prouver et quantifier un dommage ?). En tous cas, les consommateurs auront des motifs de réclamation si, après remise en conformité, les prestations du véhicule sont altérées ou si le scandale VW entraîne une diminution sensible des valeurs de revente des véhicules. A ce stade, D'Ieteren écarte ces deux scénarios.

Aux Etats-Unis, les propriétaires des véhicules concernés reçoivent 1000\$ et 3 ans d'entretien gratuit de la part de VW en plus du retrait gratuit du logiciel et, cela, sans devoir renoncer à leurs droits. On peut se demander s'il est légitime que VW traite les européens différemment des américains (mais évidemment le contexte légal est différent) ?

Contrôles et sanctions ?

Plus globalement, on constate qu'aux USA, il est très probable que VW paye une amende importante (on parle de 15 à 20 milliards de \$) en surplus des remises en conformité et compensations pour les consommateurs alors qu'en Europe seules les remises en conformité sont, à ce stade, acquises. On peut donc se demander si le système de sanction européen n'est pas moins efficace que le système américain de ce cas précis de fraude ?

On peut aussi se poser des questions sur le système européen de détection de la fraude : *Pourquoi plus de 5 ans ont été nécessaires avant que la fraude soit mise à jour ? Pourquoi c'est aux USA et non en Europe que la fraude a été détectée ?*

Cycle de test lors de l'homologation ?

Au-delà du cas VW, le Dieselgate a relancé le débat sur l'adéquation entre les mesures des émissions polluantes (CO₂, NO_x...) des véhicules lors des tests européens d'homologation en laboratoire et les performances réelles sur route.

Pour être homologués, les véhicules passent actuellement le test NEDC, qui signifie *New European Driving Cycle*. Ce test se passe sur banc d'essai, où il y a un ordre précis de paliers de vitesse, d'accélération et de décélération.

Les protocoles de ce test en laboratoire datent de 1972 et n'ont plus été revus depuis 1994 (alors que l'informatique embarquée a depuis explosé !). Ils sont archi-connus et maîtrisés par les constructeurs. Ceux-ci ont élaboré toute une série de stratagèmes pour obtenir toujours de meilleures performances en laboratoire (huiles spéciales, pneus surgonflés...). Evidemment ces techniques ne sont pas transposables sur la route. Les constructeurs présentent ces pratiques comme des « flexibilités légales » du système de test. En conséquence, l'écart entre les mesures réalisées en laboratoire et en route ne cesse de croître pour atteindre 40% aujourd'hui en ce qui concerne les émissions de CO₂ et 300 à 400% en ce qui concerne le NO_x.

Les résultats obtenus en laboratoire (surtout consommation) servent également à informer et attirer les consommateurs lors de l'achat. Cette différence entre tests laboratoire et condition réelle sur route doit donc être résorbée afin de mieux maîtriser les pollutions atmosphériques réelles et pour mieux informer les consommateurs. Cependant, modifier ces tests est complexe car (1) des tests sur route sont difficilement comparables car de nombreux facteurs influent sur le niveau de consommation et d'émission d'un moteur. Et (2) les constructeurs ont utilisé les mesures laboratoire donc les plus basses possibles comme argument marketing. Ils font donc pression pour éviter de communiquer sur base des émissions et consommations réelles.

La réforme des cycles de test est en cours mais elle se fait avec difficultés. A partir de 2017 des tests censés être plus représentatifs de la réalité seront mis en place. Cependant les constructeurs exigent des marges de flexibilité par rapport aux normes d'émissions maximale car les nouveaux tests sur route sont, selon eux, moins précis. Lors de sa séance du 3 février, le parlement européen a accepté de donner une grande flexibilité aux constructeurs. Par ce vote, le Parlement européen accorde aux constructeurs automobiles le droit de dépasser les normes Euro 6 d'émission de NO_x (80 mg/km depuis septembre 2015) de 110% à partir de septembre 2017, et de 50% à partir de janvier 2020.

III. Intervention de Daniel Senesael

- *En Belgique, 320.000 véhicules sont concernés. D'leteren a annoncé une action de rappel obligatoire. En tant qu'autorité publique, il faut s'assurer que le logiciel concerné soit bien retiré. Il faut aussi que les performances du véhicules (puissances, consommation, émissions) respectent toujours le certificat d'homologation après la remise en conformité. **Il y aurait donc lieu que le gouvernement réalise des contrôles afin de s'assurer que les rappels sont correctement effectués et que les prestations des véhicules ne sont pas altérées.***
- *Considérant que la valeur de revente d'un véhicule sur le marché de l'occasion fait partie des éléments qui sont pris en compte par les consommateurs lors de l'achat d'une nouvelle voiture, si les véhicules du groupe VW perdent de la valeur suite au Dieseldate, on pourra clairement établir que les consommateurs subissent un dommage qui donne droit à réparation. **Le gouvernement devra vérifier s'il dispose des moyens légaux et logistiques afin d'exercer un monitoring du marché des voitures d'occasion afin de vérifier si les véhicules VW perdent de la valeur suite au Dieseldate.***
- *Aux Etats-Unis, les propriétaires des véhicules concernés reçoivent 1000 dollars et 3 ans d'assistance gratuite de la part de VW en plus du retrait gratuit du logiciel et, cela, sans devoir renoncer à leurs droits. Pour les consommateurs européens, VW semble ne rien prévoir en surplus des mises en conformité. **A cet égard, je trouve regrettable la discrimination provoquée par VW dans l'indemnisation des clients selon qu'ils soient américains ou européens !***
- *Cette fraude vient d'une entreprise européenne. Cela a duré plus de 5 ans de 2009 à 2015. Plus de 8 millions de véhicules sont concernés en Europe. Mais la mise à jour de l'infraction ne s'est pas faite en Europe mais aux Etats-Unis. Cette affaire doit aussi nous interroger sur les systèmes de contrôle au niveau européen. **C'est pourquoi il faudra que la Belgique porte un message fort au sein du Conseil de l'Union européenne pour renforcer nos moyens de détection et de répression des fraudes de ce type !***
- *Il est de notoriété publique que les émissions polluantes des véhicules sont beaucoup plus élevées en conditions réelles de conduite qu'en laboratoire, lors des tests menés pour les constructeurs par des organismes choisis et payés par eux. **La législation européenne est en cours de révision avec l'introduction de tests en conditions réelles. Le 3 février dernier, le parlement européen a malheureusement accepté d'assouplir les normes à respecter par les constructeurs. C'est un très mauvais signal qui a été donné. Il serait dès lors judicieux que le gouvernement fédéral appuie la mise en place de tests plus réalistes dans ce cadre.***

- *Les constructeurs doivent homologuer leur modèle auprès d'un certificateur privé. Les certificateurs sont en concurrence pour attirer les constructeurs. De plus, les certificateurs sont souvent dépendants d'un constructeur pour assurer leur activité économique. **A l'instar de ce qui a été évoqué lors des auditions, il me semble plus que nécessaire de rendre les certificateurs indépendants des constructeurs !***
- *Je pense enfin qu'il est nécessaire de protéger les travailleurs qui dénoncent les illégalités au sein de leur entreprise. C'est d'autant plus important dans les secteurs industriels qui ont des implications sur la santé publique. **C'est pourquoi j'invite le gouvernement à renforcer la législation afin de mieux protéger les travailleurs « lanceurs d'alerte ».***