



N° 4425

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 31 janvier 2017.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
SUR LA PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE *appelant à une **réforme radicale de l'élaboration et du contrôle des normes régissant l'industrie automobile européenne*** (n° 4390).

PAR MME DELPHINE BATHO

Députée

---



## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION.....</b>	<b>9</b>
<b>I. DISCUSSION GÉNÉRALE .....</b>	<b>9</b>
<b>II. EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE .....</b>	<b>17</b>
<b>TEXTE DE LA PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES ....</b>	<b>19</b>



## INTRODUCTION

Rien ne peut plus continuer comme avant dans l'industrie automobile européenne après le scandale de « **L'Affaire Volkswagen** ». Les pouvoirs publics doivent tirer tous les enseignements de la révélation d'une tricherie aussi massive de la part du premier groupe automobile européen, utilisant un logiciel truqueur destiné à tromper les consommateurs sur la réalité des émissions polluantes de ses véhicules. **Les faits sont avérés et concernent plus de 11 millions de véhicules dans le monde. Par sa nature et sa dimension, l'affaire, mise à jour aux États-Unis par une ONG et non pas par un organisme public, constitue une des plus importantes fraudes industrielles de l'histoire économique.** Il en va tout d'abord de la santé des citoyens : elle doit être protégée alors que la pollution de l'air est devenue la troisième cause de mortalité en France et qu'elle tue chaque année plus de 500 000 européens<sup>(1)</sup>. Mais les enjeux concernent également l'avenir de l'industrie automobile, secteur stratégique pour notre continent. Au-delà c'est la crédibilité même de l'Europe et de ses normes à l'échelle mondiale qui est engagée.

Par la résolution européenne n° 684 *sur la révision des procédures de mesure des émissions de polluants atmosphériques automobiles*<sup>(2)</sup> du 26 février 2016, l'Assemblée nationale, du fait de l'absence de respect des normes votées par le législateur européen, appelait déjà « *la Commission européenne à exercer la plénitude de ses pouvoirs de « gardienne des traités » afin de garantir l'application du droit de l'Union* »<sup>(3)</sup>. La résolution européenne n° 4375 *appelant à une réforme radicale de l'élaboration et du contrôle des normes régissant l'industrie automobile européenne*<sup>(4)</sup>, votée à l'unanimité, le 18 janvier dernier, par la Commission des affaires européennes, reprend les principales propositions de la mission d'information de l'Assemblée nationale sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale. Créée par décision de la Conférence des Présidents, le 6 octobre 2015, cette mission d'information a procédé pendant plus d'une année à une analyse approfondie, au travers notamment de 42 auditions plénières auxquelles se sont ajoutées 86 auditions menées par la rapporteure, 24 déplacements dans des usines, des centres techniques, des laboratoires de recherche ainsi qu'auprès des centres d'homologation.

---

(1) *Étude de l'Agence européenne pour l'environnement.*

(2) *Proposition de résolution européenne n° 3396, déposée par Mme Danièle Auroi, au nom de la Commission des affaires européennes, adoptée le 9 février 2016 par la Commission du développement durable.*

(3) *Ibidem.*

(4) *Proposition de résolution européenne n° 4375, déposée par Mmes Danielle Auroi et Delphine Batho ainsi que M. Jean-Paul Chanteguet, adoptée le 18 janvier 2017 par la Commission des affaires européennes.*

La mission s'est également rendue à Bruxelles pour rencontrer la Commission européenne, des ONG, des associations de consommateurs mais aussi les *lobbies* de l'industrie automobile. Le rôle de la mission n'était pas d'interférer avec les enquêtes et procédures judiciaires en cours ni de procéder elle-même à des tests. En revanche, son rôle était de comprendre pourquoi on en était arrivé là et de tirer toutes les leçons du scandale.

Le rapport de la mission d'information, intitulé « *Écologie – automobile : une alliance française* »<sup>(1)</sup>, comportant 120 propositions, a été adopté, à l'unanimité, le 12 octobre 2016.

Il a établi, sans éluder les responsabilités des acteurs de la filière automobile, que l'Europe est en partie responsable de la tromperie des consommateurs et de l'atteinte à la santé des citoyens. En n'assurant pas sa mission de contrôle, en reportant toujours à plus tard les réformes à même de rétablir la transparence sur les émissions polluantes (beaucoup d'acteurs savaient de longue date que les tests d'homologation étaient dévoyés), l'Union européenne a donné de faux espoirs à l'industrie automobile, lui laissant croire qu'elle pourrait s'exonérer de certains des enjeux fondamentaux de notre époque. Elle a laissé s'instaurer un moins-disant écologique et sanitaire qui a découragé l'investissement dans l'innovation et a même offert une prime aux tricheurs, tout en infligeant un handicap à ceux des constructeurs qui investissaient pour relever les défis de la voiture responsable et durable. N'oublions pas que l'« Affaire Volkswagen » a fait deux fois plus de victimes en France qu'aux États-Unis, avec près de 950 000 véhicules concernés. Mais les propriétaires français des véhicules « truqués », comme leurs homologues européens, n'ont pas droit aux mêmes perspectives d'indemnisation que les automobilistes américains concernant la reconnaissance du préjudice subi.

Le droit en vigueur résulte de deux textes européens : **le règlement (CE) n° 715/2007 du 20 juin 2007** *relatif à la réception des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules* **et la directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007** *établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteurs, leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinées à ces véhicules.*

Ce cadre juridique laisse largement à désirer. En effet, il autorise notamment **différentes possibilités d'« optimisation »** des véhicules présentés à l'homologation, ce qui les différencie d'emblée des véhicules ultérieurement commercialisés, et offrent nombre d'avantages pour satisfaire avec succès aux tests d'émissions à l'échappement.

Par ailleurs la législation permet de contourner l'interdiction de tout « dispositif d'invalidation » permettant de ne pas faire fonctionner le système de traitement des émissions polluantes. Ce contournement de la réglementation est

---

(1) Rapport d'information n° 4109, 12 octobre 2016.

ouvert par la rédaction équivoque de l'article 5-2 du règlement (CE) 715/2007. Ainsi, il apparaît clairement que d'autres constructeurs que Volkswagen utilisent largement les dispositions de l'article qui prévoient des dérogations à cette interdiction. De ce fait par exemple, le système de dépollution ne fonctionne « à plein », en conditions normales de circulation, que dans le cadre de « fenêtres thermiques » soigneusement déterminées. Ainsi, un véhicule pourra se trouver correctement dépollué moins de 25 % de sa durée d'usage au long de parcours mêlant des conditions de circulation routière et urbaine variées. Avec de telles manipulations, un véhicule de série supposé répondre aux normes les plus récentes (Euro 5 et Euro 6) dépassera massivement, en usage quotidien, les seuils des émissions établis à l'homologation. Une telle situation résulte d'une interprétation des textes manifestement abusive que les constructeurs pour leur part ne considèrent pas illégale mais dont la justice est saisie dans plusieurs cas, notamment pour des véhicules du constructeur Renault.

**En tout état de cause, les défaillances des textes européens en vigueur s'avèrent flagrantes.** Cela d'autant qu'il existe une contradiction majeure entre de telles opportunités d'abus de la part de constructeurs et les « obligations de conformité de la production » que ces mêmes textes leur imposent, notamment vis-à-vis des normes d'homologation. À cet égard, il est grand temps de prendre en compte toutes les conséquences de la digitalisation croissante de l'industrie automobile avec le développement de systèmes informatisés de contrôle moteur qui ne doivent pas être des « boîtes noires » permettant des dissimulations techniques.

**Il est urgent de refonder dans son ensemble le système européen d'homologation des véhicules et des seuils d'émission à l'échappement. Les procédures et les normes actuellement en vigueur sont décrédibilisées.**

**Cette obligation se conjugue d'ailleurs avec l'objectif d'une indispensable révision de la politique européenne de lutte contre la pollution atmosphérique** dont le transport routier est l'un des facteurs essentiels.

Les transports, dans leur ensemble, représentent plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote (NOx) dans l'atmosphère. Mais les activités routières contribuent, à elles seules, à près de 90 % de ce total de rejets dangereux pour la santé, parmi lesquels le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le plus nocif, dont les motorisations diesel sont très fortement émettrices. Il en est de même pour les émissions de particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) dont les plus fines sont susceptibles de franchir la barrière air/sang au niveau pulmonaire : la part du trafic routier représente respectivement 83 % et 86 % des émissions des PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> par le secteur des transports. L'acuité du problème des rejets particuliers doit être soulignée en considérant le récent développement de nouveaux moteurs essence à injection directe qui émettent plus de particules fines que les moteurs diesel. En outre, les effets sanitaires des particules extra fines (PM<sub>1</sub>) et des nanoparticules liées au trafic routier restent mal connus car ces particules se combinent par

réaction chimique avec d'autres polluants (réglementés ou non) et génèrent des toxicités importantes.

Dans ces conditions, il est absolument anormal que l'Union européenne maintienne depuis des années des valeurs limites d'exposition aux PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> supérieures (en moyenne annuelle) à celle retenues par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

La Commission européenne a toutefois présenté plusieurs réformes, en discussion depuis des années, pour remédier à certaines carences : adoption du nouveau protocole *World Harmonized Light Vehicles Test Procedures* (WLTP), paquet *Real Driving Emissions* (RDE), réforme des systèmes d'homologation et, au-delà, de la surveillance du marché. Néanmoins, s'il faut saluer la volonté d'agir de la Commission, ses propositions tardives restent des avancées timides et, dès lors, insuffisantes, d'autant que des soupçons de nouvelles fraudes confirment – s'il en était besoin – la nécessité d'une réforme radicale et globale.

**Il est également urgent de rompre avec l'opacité qui préside à la définition des normes techniques européennes**, c'est-à-dire d'en finir avec un entre soi d'« experts » qui, dans les faits, sont les véritables parties prenantes des négociations inter étatiques conduites dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler la « comitologie ». Ces pratiques véritablement anti-démocratiques, sont toujours en vigueur, au sein du comité technique des véhicules à moteur.

Sur les 120 propositions que présente le rapport de la Mission d'information « Ecologie-automobile : une alliance française », une partie d'entre elles peut être mise en œuvre immédiatement, au niveau national, l'autre partie, elle, nécessitant une réforme radicale au niveau européen.

**Cette réforme radicale repose sur trois piliers** : une norme unique, la règle des cinq ans, la création d'une Agence européenne indépendante. Ces trois piliers pour refonder la confiance imposent donc de réformer en profondeur le cadre réglementaire européen :

– en élaborant **une norme unique** prenant en compte l'ensemble des émissions polluantes et s'appliquant de façon identique aux différents types de moteur thermique, diesel comme essence ;

– en respectant **un délai de cinq ans minimum avant l'entrée en vigueur d'une nouvelle norme environnementale** applicable au secteur automobile, et en annonçant dix ans à l'avance un objectif cible pour les nouveaux progrès à accomplir ;

– en créant **une Agence européenne indépendante** en charge de la surveillance du marché automobile, des procédures de sanctions, de l'agrément des services techniques désignés par les autorités nationales d'homologation.



## TRAVAUX DE LA COMMISSION

### I. DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 31 janvier 2017, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de Mme Delphine Batho, la proposition de résolution européenne appelant à une réforme radicale de l'élaboration et du contrôle des normes régissant l'industrie automobile européenne.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** La proposition de résolution européenne de Mmes Danielle Auroi, Delphine Batho et de moi-même, appelant à une réforme radicale de l'élaboration et du contrôle des normes régissant l'industrie automobile européenne a été adoptée par la commission des affaires européennes le 18 janvier dernier.

Cette proposition, qui reprend les principales propositions de la mission d'information de l'Assemblée nationale sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale, a été renvoyée à notre commission. Elle serait devenue définitive si nous ne nous en étions pas saisis avant le 18 février prochain. Mais, compte tenu du sujet, ainsi que des enjeux industriels et sanitaires, j'ai décidé qu'il serait préférable que la commission au fond l'examine et l'adopte.

**Mme Delphine Batho, rapporteure.** Cette proposition de résolution européenne fait suite au rapport de la mission d'information sur l'offre automobile que nous avons conduite pendant un an, mission à laquelle appartenaient certains membres de votre commission, tel notre collègue Philippe Duron.

La mission d'information a présenté 120 propositions, parmi lesquelles une réforme radicale du système européen de normes et de contrôle régissant l'industrie automobile européenne. Un an et demi après le début de l'affaire Volkswagen, il ne s'est, en effet, pratiquement rien passé en Europe. Le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne ont tout au plus introduit quelques procédures nouvelles de test. Mais, au-delà, l'Europe n'a pas réagi, notamment vis-à-vis des victimes de l'affaire Volkswagen et du logiciel « truqueur » qui sont deux fois plus nombreuses pour la seule France qu'aux États-Unis. Pourtant, en termes de reconnaissance de leur préjudice, leurs droits ne sont pas équivalents à ceux qui ont été reconnus par le groupe Volkswagen aux États-Unis.

En janvier 2016, la Commission européenne a mis sur la table une proposition visant à réformer la réglementation régissant l'homologation et la surveillance des véhicules en circulation. Malgré certaines avancées, cette réforme paraît largement insuffisante au regard des défaillances constatées. On a même pu

parler de complicité européenne. Si les constructeurs ont leur part de responsabilité, le système normatif a aussi la sienne. Depuis des années, il était de notoriété publique, non seulement que les résultats des protocoles de test présentaient des écarts très importants avec ceux obtenus dans la réalité, mais aussi que des logiciels truqueurs existaient. Les qualifiant de dispositifs d'invalidation, la réglementation européenne autorisait un certain nombre de dérogations à leur interdiction. Une information judiciaire a été ouverte sur ce sujet à l'encontre du constructeur Renault.

La proposition de résolution européenne reprend les propositions de la mission d'information et a déjà été adoptée par la commission des affaires européennes. Nous l'examinons à un moment important, car la commission d'enquête du Parlement européen sur l'affaire Volkswagen va bientôt rendre son rapport et ses conclusions. Une discussion s'ouvre ainsi sur les réformes qui vont s'engager au niveau européen.

Avec l'affaire Volkswagen, il en va tout d'abord de la santé des citoyens : elle doit être protégée alors que la pollution de l'air est devenue la troisième cause de mortalité en France et qu'elle tue chaque année plus de 500 000 Européens. Or les seuils de référence européens, non seulement ne sont pas toujours respectés dans les États membres, mais demeurent aussi inférieurs aux seuils prescrits par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). C'est l'un des points de la résolution.

Un autre point concerne les techniques d'optimisation, l'interdiction des dérogations en ce qui concerne les dispositifs d'invalidation ainsi que l'obligation d'homologuer les logiciels que l'industrie utilise. Alors que ceux-ci jouent désormais un rôle central dans le système de traitement de la pollution, et que ce rôle sera plus important encore demain avec l'essor du véhicule autonome, ils ne font l'objet d'aucune homologation par la puissance publique.

Enfin, le texte reprend les trois piliers des préconisations du rapport. D'abord, la préparation transparente d'une nouvelle norme Euro 7 « multicritères » intégrant tous les paramètres de pollution et respectant la neutralité technologique, c'est-à-dire s'appliquant avec la même vigueur aux motorisations essence et aux motorisations diesel. Ensuite, il s'agit d'établir une prévisibilité pour l'industrie européenne : les nouvelles normes seraient annoncées cinq ans à l'avance pour encourager la recherche et développement et les adaptations industrielles. Enfin, le point le plus important, eu égard aux débats de la Commission d'enquête du Parlement européen, c'est de plaider pour la création d'une instance indépendante de contrôle au niveau européen, donc une agence européenne de contrôle des véhicules en circulation. De fait, à l'issue de nos travaux, nous avons acquis la conviction qu'il importait, certes, d'améliorer le dispositif d'homologation des véhicules pour qu'il soit plus rigoureux et que les tests soient plus représentatifs des conditions de conduite sur route, mais que le plus vertueux est encore de disposer d'un système de contrôle aléatoire concernant des véhicules en circulation sur route, tel qu'il permette de vérifier que les engagements pris par un constructeur automobile sont respectés.

**M. Philippe Duron.** L'actualité, depuis les premières révélations du *Dieselgate* aux États-Unis en septembre 2015 avec le groupe Volkswagen, jusqu'à ses derniers retentissements avec le groupe Fiat-Chrysler, nous a révélé l'ampleur des carences de la régulation et du contrôle des normes de l'industrie automobile à l'échelle européenne. Rappelons la systématisation des pratiques de fraude à la réglementation que ce scandale a mis en avant. Ces pratiques s'appuient sur des logiciels truqueurs capables de fausser les résultats des tests sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de NOx. Cette fraude caractérisée, non seulement ruine la confiance qui doit exister entre les constructeurs et les consommateurs, mais elle remet aussi en cause tout le processus de normes et les règlements européens mis en place sur les émissions des véhicules à moteurs à combustion depuis 1992 avec Euro 1.

Ce scandale n'aurait pas eu cette portée considérable si nous ne connaissions pas l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé publique, aujourd'hui, elle est une cause avérée de mortalité prématurée, notamment pour les personnes vulnérables. Avec 48 000 décès annuels dus aux particules fines, nous ne sommes plus face uniquement à un scandale économique, mais clairement à un enjeu sanitaire d'envergure.

Notre rapporteure a eu raison de rappeler qu'il est anormal qu'aucune réparation aux victimes ne soit prévue en Europe. On ne peut donc que se féliciter, à la suite de cette onde de choc, de la mise en place rapide par notre Assemblée de la mission d'information sur l'offre automobile française, qui s'est faite dans une approche riche, complexe et passionnante. Il ne s'agissait pas seulement de dénoncer ou de sanctionner les constructeurs, mais surtout de permettre au secteur automobile, qui emploie dans notre pays plus de 440 000 personnes, de s'adapter aux mutations technologiques et industrielles liées à la transition énergétique.

Ayant participé à cette mission, je tiens à rendre hommage à notre présidente et à notre rapporteure pour la qualité et le sérieux des travaux. Nos conclusions ont été guidées par la volonté de faire de ce *Dieselgate* une opportunité de réformer en profondeur le système actuel, depuis la simplification des normes et leur plus grande visibilité jusqu'aux systèmes permettant l'efficacité de leur contrôle et la sanction de leurs violations.

C'est donc bien à l'échelle européenne que devra nécessairement se jouer demain une action globale et cohérente, sans laquelle échouera inévitablement notre volonté politique de lutter contre cette fraude industrielle qui semble s'être érigée en système. Trop de dérogations ont affaibli la mise en œuvre des normes Euro.

Notre ambition doit poursuivre trois objectifs majeurs : reconquérir la confiance des consommateurs et des parties prenantes, protéger la santé des personnes exposées aux émissions et permettre aux constructeurs de s'adapter à la nécessaire décarbonation de la mobilité.

La résolution reprend plusieurs des 120 propositions du rapport Batho, parmi les plus importantes. Il convient, non seulement de fixer une norme unique Euro 7 et une réglementation claire, permettant une comparaison effective entre les véhicules, mais aussi de mettre en place un système de contrôle cohérent au plan européen. Il s'agit également d'instituer des tests en utilisation réelle des véhicules (*Real Driving Emissions* ou RDE) et de créer les bonnes conditions pour contrôler ces tests de façon aléatoire.

Enfin, il importe de revoir le cadre de réception des véhicules à moteur, aujourd'hui trop complaisant pour les constructeurs.

La proposition de notre rapporteure de créer une agence européenne indépendante en charge de la surveillance du marché et du contrôle de conformité va ainsi dans le bon sens : elle apportera à la Commission européenne des outils dont elle manque aujourd'hui cruellement, et elle seule aura la capacité, par la démonstration de son action préventive et punitive, de redonner confiance aux Européens sur la capacité communautaire à agir.

Mais l'intelligence du rapport de la mission d'information et de cette résolution aujourd'hui, c'est de s'inscrire dans un processus de mutation de l'industrie automobile en misant sur sa capacité d'innovation. Dans le cadre de l'élaboration d'une norme Euro 7, le principe de neutralité technologique et la « règle des cinq ans » devraient permettre aux industriels de s'adapter et de trouver les moyens d'une décarbonation efficace des automobiles.

C'est un soutien plein et entier que le groupe socialiste, écologiste et républicain (SER) apporte à ce texte, qui enverra les bons signaux à Bruxelles sur notre ambition et notre détermination à enclencher une action collective forte, pour ainsi prévenir, autant que faire se peut, ces pratiques industrielles frauduleuses et inacceptables.

**M. Julien Dive.** En guise de préambule, je rappelle que, malgré le scandale qui a frappé l'entreprise Volkswagen, cette entreprise est devenue le premier constructeur mondial cette année, devant Toyota.

Rétablir la confiance des consommateurs est, certes, la première étape permettant de redynamiser notre industrie automobile. C'est aussi le rôle de l'Europe que de légiférer en ce sens. Il est de sa vocation de protéger nos entreprises et de leur donner un cadre clair dans lequel se développer.

Dans ma pratique professionnelle de l'industrie automobile, j'étais amené à construire des projets de recherche et développement aux côtés de laboratoires publics et de laboratoires privés bien connus, mais aussi de grands donneurs d'ordre – constructeurs, équipementiers – et de petites et moyennes entreprises (PME) sous-traitantes de rang 2 ou 3. Dans une filière industrielle, l'innovation est suscitée à la fois par des éléments endogènes, telle la stratégie industrielle, et exogènes tels qu'une crise, une norme ou une règle. C'est ce que j'ai pu vivre avec des programmes nationaux comme « Véhicule 2 litres aux 100 km », programme

fort lancé en 2012 avec la plateforme de la filière automobile (PFA), ou encore avec les normes Euro 6 et Euro 6+. Cependant, j'appelle votre attention sur l'intégration de ces phénomènes dans le temps, et la capacité et la réactivité des entreprises françaises. Je prends l'exemple de la région des Hauts-de-France, première région automobile française en nombre d'emplois, avec 50 000 emplois répartis à raison d'un tiers chez les constructeurs – PSA, Renault, Toyota –, un tiers chez les équipementiers – Plastic Omnium, Michelin, Valeo, Faurecia – et un tiers dans les PME.

Avec cette proposition de résolution, nous allons susciter une norme européenne plus drastique et plus engageante d'un point de vue juridique, qui amènera les constructeurs et les motoristes à continuer de travailler sur des solutions innovantes. Sur l'architecture moteur, l'on n'est pas encore allé au bout des choses avec le *downsizing*, mais je citerai aussi les parties liées à la postcombustion, le posttraitement et l'échappement en termes physiques, ou encore les logiciels. En synthèse, cette approche ne peut faire de sens que si elle s'applique correctement pour l'ensemble des pays européens au travers de leurs constructeurs d'automobiles, tout en ciblant les véhicules entrants, aussi bien en termes de réglementation que d'homologation dans ce périmètre.

Enfin, l'on vise toujours, et trop souvent, l'automobile et l'industrie automobile. *Quid* du transport routier des marchandises qui a toute la latitude, l'organisation et les outils pour continuer de passer à travers les mailles du filet et de polluer ? On le voit bien notamment dans les pays de l'Est, qui maîtrisent très bien ces technologies.

L'Europe est en train de débattre de ces questions ; avant de modifier ses normes, la France doit attendre les résultats de ce débat, notamment les conclusions de la commission d'enquête du Parlement européen sur les violations du droit européen. L'approche réglementaire doit être poursuivie, mais toute nouvelle norme doit intervenir au niveau européen, et non national, à l'issue des enquêtes en cours et en concertation avec tous les professionnels, PME comme grandes entreprises, mais aussi l'ensemble des utilisateurs.

C'est pourquoi le groupe Les Républicains s'abstiendra sur cette proposition de résolution.

**M. Yannick Favennec.** Je suis très attentif à la question de la protection de l'environnement et comme tout un chacun préoccupé par les conséquences de la pollution atmosphérique. C'est un problème de santé publique. Les institutions européennes et les États membres ont toutefois leur part de responsabilité dans cette atteinte à la santé des citoyens, en raison de l'absence de véritables contrôles et du retard pris dans l'adoption de réformes.

Si une politique stricte en matière d'émissions de polluants atmosphériques est nécessaire, les constructeurs automobiles ne doivent pas non plus être victimes d'un climat de suspicion qui pourrait directement peser sur un

secteur déjà en grande difficulté. Nos constructeurs ont réalisé des progrès constants pour améliorer leurs performances dans le domaine du développement durable. Il convient de le souligner. Je pense en particulier au Groupe PSA qui a été reconnu, en septembre dernier, comme l'un des leaders mondiaux du secteur automobile en matière de responsabilité sociale et environnementale (RSE).

Pour autant, les recommandations de cette résolution vont dans le bon sens, même si ce texte a surtout une visée symbolique. Il paraît, en effet, indispensable de rendre le système existant plus lisible et de ne pas laisser les seuils d'exposition aux polluants demeurer supérieurs aux valeurs limites définies par l'Organisation mondiale de la santé, ou encore d'élaborer une nouvelle norme Euro. En revanche, la création d'une nouvelle agence européenne ne me paraît pas opportune.

**M. Martial Saddier.** Je m'associe aux propos tenus au sujet des constructeurs français : on ne peut pas les associer à l'image décevante donnée par d'autres grands constructeurs dans le monde.

Je pense aussi que le débat doit avoir lieu au niveau européen. Nous ne pouvons plus décevoir : une nouvelle norme doit être irréprochable et appliquée de la même manière partout et par tous les constructeurs européens. Sinon, elle ne ferait que nourrir une nouvelle vague de défiance.

Comme président du Conseil national de l'air (CNA), j'ai eu l'occasion de m'intéresser à la question de la pollution de l'air. Ce problème n'est pas seulement dû aux véhicules, notamment aux véhicules lourds, à qui l'on impute vite de manière exclusive l'émission de particules fines. En réalité, c'est loin d'être le cas en hiver. Parfois, dans certaines zones géographiques, la pollution par les PM<sub>10</sub> est tout autant due aux appareils de chauffage. Et il faudrait évoquer aussi les centrales à charbon en service à l'étranger ; elles sont, elles aussi, fortement émettrices de particules fines. (*Approbatons diverses*)

Le défi de la qualité de l'air est donc un défi global. Il ne touche pas seulement les parcs de véhicules.

**M. Guillaume Chevrollier.** Le scandale Volkswagen a révélé un système d'homologation complaisant. Nous ne pouvons que le condamner, comme nous condamnons toutes les fraudes qui nuisent à la protection de notre environnement.

Les dispositions de votre proposition de résolution proposent deux axes importants. D'abord, les nouvelles normes doivent être décidées au niveau européen. Or notre secteur automobile souffre de normes et contraintes nationales qui mettent déjà à mal notre compétitivité. Les normes doivent être stables, et non changer de manière intempestive, ce qui est un lourd handicap pour nos industries.

Ensuite, nous sommes en accord avec la proposition sur certains points, mais nourrissons cependant quelques doutes sur l'opportunité de la création d'une agence européenne nouvelle. Faut-il vraiment créer une nouvelle structure ? Une

norme unique est-elle, par ailleurs, envisageable pour les différents types de moteurs ?

Pour conclure, votre proposition de résolution européenne nous semble prématurée tant que la commission d'enquête du Parlement européen poursuit ses travaux sur le sujet et n'a pas encore rendu ses conclusions. En outre, un amas de normes est déjà imposé à l'ensemble de nos opérateurs économiques. Les respecter représente un défi, notamment pour les automobilistes.

J'ai d'ailleurs été saisi ce matin par des professionnels de la question des véhicules entretenus en dehors des garages conventionnels ou officiels. C'est un vrai problème pour la qualité de l'air. Adopter plus de normes ne changera rien sur ce point.

**Mme la rapporteure.** Je souhaite que nous nous comprenions bien pour mieux nous rassembler. Notre collègue Philippe Duron a bien résumé les enjeux de la question.

Dans le secteur de l'industrie automobile, toutes les mesures sont prises au niveau européen. Nous ne parlons donc que de normes européennes qui s'appliquent à tous les États membres et à tous les constructeurs.

Le système que nous connaissons aujourd'hui est celui d'une norme Euro 6 décomposée en Euro 6a, Euro 6b, Euro 6c, Euro 6d... Plus personne n'y comprend rien ! Nous avons atteint une complexité inouïe. Qui plus est, des normes différentes sont applicables aux véhicules essence et aux véhicules diesel. Les premiers sont autorisés à produire plus de particules fines, les seconds plus de NOx. Il n'y a là aucune cohérence écologique.

La puissance publique doit, au contraire, fixer aux constructeurs, pour tout véhicule quelle que soit sa technologie, un niveau maximal de particules, de dioxyde de carbone et de NOx. La manière dont le constructeur y parvient relève ensuite de sa responsabilité. La norme européenne doit donc intégrer tous les paramètres de la pollution. Les calendriers des directives relatives à la protection du climat et l'émission de NOx ne sont pas cohérents et ne se rejoignent pas. Deux directions générales de la Commission européenne sont impliquées. Nous pensons qu'une norme doit prendre en compte tous les paramètres et s'appliquer de la même manière à tous les véhicules. Je relève, d'ailleurs, une évolution notable de la part des constructeurs français, qui soutiennent désormais une nouvelle norme Euro 7, valable quel que soit le type de véhicule et respectant le principe de neutralité technologique. Ce point est capital, il a fait l'objet de discussions approfondies avec l'industrie automobile.

Il faut aussi évoquer l'intégration de ces nouvelles normes dans le temps. Si l'on veut que les véhicules continuent leur marche en avant vers l'objectif « zéro émission », cela nécessite d'envisager la nouvelle norme sous l'angle de la stratégie industrielle. C'est pourquoi nous proposons la règle des cinq ans entre la définition d'une nouvelle norme et son entrée en vigueur. En considérant qu'après

avoir été discutée pendant dix ans, la question sur les nouveaux protocoles de test n'a été tranchée qu'en octobre 2016 pour une application dès 2017. Cela revient vraiment à se tirer une balle dans le pied ! L'absence de prévisibilité des normes au niveau européen Ce phénomène coûte 1,5 milliard d'euros chaque année aux constructeurs français, soit l'équivalent de leur résultat annuel.

Non, monsieur Yannick Favennec, il n'est pas vrai que ce texte a surtout une visée symbolique. Au contraire, des discussions ont lieu en ce moment au niveau européen. Si nous attendons qu'elles se terminent pour prendre position, nous ne pèserons plus sur leur contenu. Le 5 décembre dernier, j'ai été entendue par la Commission d'enquête du Parlement européen, j'ai eu des échanges avec des parlementaires européens de tous les États membres, certains souhaitant que tout continue comme avant, d'autres faisant des propositions en faveur de réformes de fond.

Enfin, monsieur Martial Saddier, vous avez raison d'évoquer le rôle nocif des appareils de chauffage, mais pas pour les NOx cependant.

**M. Martial Saddier.** Je parlais des particules fines.

**Mme Delphine Batho, rapporteure.** Soit. La priorité écologique reste cependant au renouvellement du parc de véhicules automobiles.

Quant à la création d'une agence européenne, je voudrais rappeler l'exemple du système de climatisation mis au point par Mercedes et utilisant un gaz réfrigérant fortement pourvoyeur d'effet de serre. La France a voulu interdire ce dispositif homologué en Allemagne, mais le Gouvernement a perdu devant le Conseil d'État. L'affaire est maintenant devant la Cour de Justice de l'Union européenne. Le système actuel dans lequel il n'y a pas d'agence européenne est un système dans lequel les États membres se renvoient la balle entre eux sans que la Commission européenne puisse agir.

Nous pourrions aussi parler du logiciel du Fiat, qui désactive l'émission de polluants pour une durée de vingt-deux minutes lorsqu'il remarque le début d'un cycle de test, prévu pour en durer vingt... L'Allemagne ne peut aujourd'hui rien faire contre cela, car elle a beau écrire à la Commission européenne, celle-ci ne dispose pas de pouvoir de contrôle.

La nouvelle agence ne serait pas une administration supplémentaire ayant besoin de moyens importants mais une agence équivalente à celle qui existe dans le secteur aérien. Lorsqu'il y a une interprétation divergente entre les États membres, l'autorité indépendante, cette agence, serait l'autorité compétente en termes de sanctions et de contrôle au niveau européen.

C'est pourquoi j'espère que nous pourrions tous nous rassembler sur le texte de cette proposition, ou qu'il pourra du moins bénéficier de votre abstention bienveillante, car je ne vois pas de désaccord entre nous sur le fond.



## II. EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

### *Article unique*

*La Commission examine l'amendement CD2 de M. Julien Dive, faisant l'objet du sous-amendement CD4 de la rapporteure.*

**M. Julien Dive.** Le texte actuel oublie de mentionner le transport routier de marchandises, pour lequel des entreprises peuvent toujours, notamment dans certains pays de l'Est, passer outre les réglementations en vigueur dans une majorité des États membres de l'Union européenne, tant en termes de temps de conduite que d'état des véhicules, par exemple. Cela est particulièrement préjudiciable à nos acteurs nationaux. Il convient donc que le contrôle des véhicules particuliers s'applique de la même manière aux véhicules de transport routier, qui sont amenés à traverser un certain nombre de pays membres de l'Union européenne au cours de leurs trajets.

**Mme la rapporteure.** Je suis prête à approuver votre amendement, à condition de le corriger de telle sorte que l'on ne puisse penser que le système de contrôle et de normes pour les véhicules particuliers serait précurseur par rapport à celui qui s'applique au transport de marchandises. En réalité, c'est l'inverse. Ainsi, le dispositif SCR adapté aux véhicules particuliers légers par PSA a d'abord commencé dans le domaine des poids lourds. Je propose donc, par le sous-amendement CD4, de corriger sur ce point votre amendement.

S'agissant des poids lourds, il y a une impérieuse nécessité de renforcer les procédures de contrôle et de sanctions, notamment au regard des logiciels truqueurs qui ont été découverts. En vente libre sur internet, des dispositifs permettent de déconnecter le système de traitement des NOx des poids lourds en toute impunité.

*La Commission **adopte** le sous-amendement CD2 à l'unanimité.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD4 ainsi **sous-amendé** à l'unanimité.*

*La Commission examine, en discussion commune, les amendements CD3 de la rapporteure et CDI de M. Julien Dive.*

**M. Julien Dive.** Cet amendement a pour objectif la clarification des conditions, notamment climatiques, dans lesquelles sont réalisés les tests d'homologation des équipements soumis aux nouvelles normes européennes.

Si l'on veut s'attacher à ne pas trop impacter notre industrie automobile en modifiant à la baisse ce qui est déjà en route avec Euro 6, il faut clarifier les conditions dans lesquelles se réalisent ces homologations. Les conditions climatiques dans lesquelles se pratiquent ces dernières ont permis à certains

centres d'essais hispaniques, publics et privés, de devenir des références florissantes, avec des équipements financés, de surcroît, par l'Union européenne.

**Mme la rapporteure.** Je comprends parfaitement vos intentions. Mais, pour des raisons de forme, j'ai réécrit l'amendement. Je vous propose donc de retirer votre amendement CD1 au profit de mon amendement CD3. Il convient, en effet, que les nouveaux critères et paramètres ne soient pas décidés par des experts dans le cadre de la comitologie, mais au contraire exposés publiquement, de façon transparente et démocratique, car le diable est dans les détails. Beaucoup d'éléments, par exemple climatiques, sont de fait cruciaux dans les résultats obtenus.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Monsieur Julien Dive, retirez-vous votre amendement au profit de celui de la rapporteure ?

*L'amendement CD1 est retiré.*

*La Commission adopte l'amendement CD3.*

*Puis elle adopte l'article unique ainsi modifié.*

\*

\* \*

**M. Christophe Priou.** Le groupe Les Républicains s'abstiendra de manière... bienveillante.

*La Commission adopte alors la proposition de résolution ainsi modifiée.*

## TEXTE DE LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 191 et 192,
- ④ Vu le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules,
- ⑤ Vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre),
- ⑥ Vu la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques,
- ⑦ Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,
- ⑧ Vu la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE,
- ⑨ Vu le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers,
- ⑩ Vu le règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves,
- ⑪ Vu le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du

Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules,

- ⑫ Vu le règlement (UE) n° 459/2012 de la Commission du 29 mai 2012 modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6),
- ⑬ Vu le règlement (UE) n° 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6),
- ⑭ Vu le règlement (UE) n° 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6),
- ⑮ Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers, du 31 janvier 2014 (COM(2014) 28 final),
- ⑯ Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, du 27 janvier 2016 (COM(2016) 31 final),
- ⑰ Vu la décision du Parlement européen du 17 décembre 2015 sur la constitution, les attributions, la composition numérique et la durée du mandat de la commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (2015/3037/(RSO)),
- ⑱ Vu les conclusions adoptées le 27 octobre 2015 par la Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale sur les mesures des émissions de polluants atmosphériques dans le secteur automobile,
- ⑲ Vu la résolution européenne sur la révision des procédures de mesure des émissions de polluants atmosphériques automobiles, considérée comme définitive en application de l'article 151-7 du Règlement par l'Assemblée nationale, le 26 février 2016 (T.A. 684),
- ⑳ Vu le rapport d'information n° 3772 sur l'évaluation des politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air, déposé le 19 mai 2016 au nom du comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques,
- ㉑ Vu le rapport d'information n° 4109 « Écologie-automobile : une alliance française », déposé le 12 octobre 2016 au nom de la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale, instituée par la Conférence des présidents de l'Assemblée nationale le 6 octobre 2015,

- 23 Considérant que la découverte, aux États-Unis, d'une fraude, mise en œuvre à une échelle mondiale par l'entreprise Volkswagen pour tromper les protocoles de tests mesurant les émissions de NOx a mis en évidence la faillite du système européen d'élaboration des normes, de régulation et de surveillance du marché automobile ;
- 24 Considérant que la Commission européenne s'est engagée à présenter un ensemble de mesures, dit paquets RDE pour « *Real Driving Emissions* », destinées à mesurer les émissions polluantes en conditions de conduite réelle ;
- 25 Considérant que dans le cadre de la procédure de comitologie relative à l'adoption du deuxième paquet RDE, le 28 octobre 2015, a été autorisé dans des conditions de transparence insatisfaisantes un dépassement de plus de 110 % des limites des émissions polluantes votées par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ;
- 26 Considérant que le « *Dieseldate* » a mis en lumière l'absence de volonté politique conjuguée de la Commission européenne et des États membres de pallier les insuffisances, connues depuis des années, de la réglementation européenne ;
- 27 Considérant que le Parlement européen a décidé le 17 décembre 2015 de constituer une commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile ;
- 28 Considérant que la Commission européenne a présenté le 27 janvier 2016 une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, afin de remédier aux défaillances relatives à l'homologation des véhicules en accordant davantage de pouvoirs à la Commission européenne et aux États membres ;
- 29 Considérant que la mission d'information de l'Assemblée nationale sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale a mis en évidence la faillite globale des systèmes européens de contrôle et d'élaboration des normes dans le secteur automobile ;
- 30 Considérant que les conclusions de la mission d'information précitée, présentées dans le rapport n° 4109 « Écologie-automobile : une alliance française », appellent à une réforme radicale du système européen de contrôle et d'élaboration des normes pour mettre fin aux errements hérités du passé et ainsi rétablir un pacte de confiance pour l'avenir d'ailleurs bénéfique à la compétitivité de l'ensemble de l'industrie automobile européenne ;
- 31 Considérant que depuis la parution du rapport précité, non seulement les défaillances et les errances dénoncées par le rapport demeurent mais des soupçons de nouvelles fraudes se font jour, notamment en ce qui concerne le respect des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- 32 Considérant que les défaillances actuelles du contrôle des émissions polluantes ont de lourdes incidences sur la santé des Européens et notamment sur l'espérance de vie des populations les plus fragiles ;

- 32 Considérant que l'absence de transparence dans le processus d'élaboration des normes européennes ainsi que leur non-respect entachent la crédibilité du législateur européen ;
- 33 Considérant que l'instabilité et le désordre normatifs sont préjudiciables à la compétitivité de l'industrie automobile européenne ;
- 34 1. Salue la création par le Parlement européen de la commission d'enquête (EMIS) chargée de faire toute la lumière sur les violations du droit de l'Union européenne et attend avec intérêt la publication de ses conclusions ;
- 35 2. Demande à la Commission européenne une intervention plus déterminée à l'égard du groupe Volkswagen afin que les consommateurs européens puissent être indemnisés dans des conditions comparables à celles des consommateurs américains pour un préjudice identique et résultant de l'intégration volontaire d'un « logiciel truqueur » dans les véhicules commercialisés pendant plusieurs années par différentes marques de ce groupe ;
- 36 3. Juge nécessaire une réforme d'ampleur du cadre réglementaire européen actuellement en vigueur afin de tirer toutes les conséquences de la faillite du système européen de régulation, de surveillance et d'élaboration des normes ;
- 37 4. Appelle ainsi la Commission européenne et les États membres à prendre les mesures qui s'imposent afin :
- 38 – de mettre un terme à une situation dans laquelle certains seuils d'exposition aux polluants retenus par la réglementation européenne demeurent supérieurs aux valeurs limites définies par l'Organisation mondiale de la Santé,
- 39 – d'interdire explicitement les pratiques dites d'« optimisation » mises en œuvre par les constructeurs au titre des protocoles d'homologation, en formalisant une liste complète des pratiques qu'il convient de proscrire,
- 40 – d'interdire expressément tout dispositif d'invalidation en supprimant toutes les dérogations existantes à cette interdiction,
- 41 – de rendre obligatoire l'homologation des logiciels, appelés à prendre une importance majeure avec les développements technologiques des véhicules connectés et autonomes,
- 42 – d'ouvrir une enquête sur l'utilisation du « AdBlue Emulator Box » logiciel truqueur destiné à mettre hors service le système de traitement des NOx sur les camions, et qui est en vente libre sur internet,
- 43 – de renforcer les droits des consommateurs en obligeant les constructeurs à rendre contractuelles les données relatives aux émissions ;
- 44 5. Demande à la Commission européenne de présenter une réforme radicale pour refonder le système d'élaboration des normes et de contrôle autour de trois propositions majeures :

- ④⑤ – élaborer une nouvelle norme Euro, unique et multicritères car intégrant tous les paramètres de pollution à l'émission, qui respecte le principe de neutralité technologique ;
- ④⑥ – respecter un délai de cinq ans minimum avant l'entrée en vigueur d'une nouvelle norme environnementale applicable au secteur automobile, et énoncer dix ans à l'avance un objectif cible pour les progrès à accomplir ;
- ④⑦ – créer une agence européenne indépendante en charge de la surveillance de marché et du contrôle de conformité des véhicules en circulation, des procédures de sanctions en cas de non-conformité, ainsi que de l'agrément des services techniques désignés par les autorités nationales d'homologation pour garantir le respect de standards de qualité.