

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>89217</b>	De <b>Mme Michèle Delaunay</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Gironde )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Environnement, énergie et mer
<b>Rubrique</b> > automobiles et cycles	<b>Tête d'analyse</b> > pollution et nuisances	<b>Analyse</b> > tests de pollution. falsification. conséquences.
Question publiée au JO le : <b>29/09/2015</b> Réponse publiée au JO le : <b>24/05/2016</b> page : <b>4496</b> Date de changement d'attribution : <b>12/02/2016</b> Date de signalement : <b>08/12/2015</b>		

### Texte de la question

Mme Michèle Delaunay attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le préjudice subi par l'État français par la falsification des tests de pollution des véhicules de la firme Volkswagen. Le 22 septembre 2015, la direction du groupe Volkswagen a reconnu dans un communiqué de presse qu'un programme visant à fausser les résultats de pollution des véhicules a été élaboré et installé sur « un volume total d'environ 11 millions de véhicules dans le monde » pour lesquels « une différence frappante entre les valeurs lors du contrôle et lors du fonctionnement réel du véhicule a été constatée ». Depuis le 1er janvier 2008, dans une démarche d'incitation à l'achat de véhicules peu polluants, la France a mis en place un avantage pour les acheteurs par le biais d'une prime bonus/malus écologique selon le taux d'émission du CO2 du véhicule. On peut supposer que les véhicules Volkswagen incriminés ont pu faire l'objet de bonus ou de non-malus grâce à cette manipulation. Elle lui demande ce que le Gouvernement envisage de mettre en œuvre afin qu'à l'issue de l'enquête le classement réel des véhicules soit redéfini et que le constructeur s'acquitte des taxes éventuelles dont auraient dû faire l'objet les véhicules commercialisés en France.

### Texte de la réponse

Le 18 septembre 2015, l'agence fédérale américaine de protection de l'environnement (US EPA) a publié un avis de violation de la réglementation américaine en matière d'émission (Clean Air Act) par le groupe Volkswagen pour la production et la vente de voitures équipées de moteur diesel émettant jusqu'à 40 fois plus que la limite d'émission autorisée pour les oxydes d'azote (NOx). US-EPA a révélé que le groupe Volkswagen a introduit sur le marché américain, entre 2009 et 2015, des véhicules équipés d'un dispositif d'invalidation au sens de la réglementation en vigueur. Le groupe Volkswagen aurait installé, sur les véhicules incriminés, un logiciel détectant que le véhicule subit un contrôle de conformité aux émissions polluantes et permettant d'activer des dispositifs antipollution de traitement des NOx lors du contrôle, alors que ces dispositifs antipollution sont inactifs en situation de conduite réelle. Afin de déterminer l'ampleur de la fraude caractérisée par US-EPA, la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, a lancé une enquête approfondie qui concernera l'ensemble des constructeurs présents sur le marché français. Elle a mandaté l'union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) pour proposer et mettre en œuvre un protocole d'investigation visant à identifier les véhicules potentiellement équipés d'un système d'invalidation pour contourner la réglementation. Dès le 24 septembre, la ministre chargée de l'environnement, a fait part de ses inquiétudes à la

Commission européenne et l'a invitée à agir rapidement. La Commission a répondu positivement à sa demande d'associer un expert de son centre commun de recherche (CCR) à l'enquête menée en France. Sur décision de la ministre chargée de l'environnement du 30 septembre 2015, une commission indépendante composée de parlementaires, de représentants d'associations de protection de l'environnement et de protection des consommateurs et d'experts techniques est créée. Cette commission chargée d'établir l'étendue de la fraude sur le territoire national a validé le protocole de tests mis en œuvre, et examiné à ce jour les résultats des 52 premiers tests effectués. Elle a auditionné plusieurs constructeurs et équipementiers automobiles et transmettra ses recommandations à la ministre chargée de l'environnement en juin 2016. Ses recommandations, ainsi que les résultats des tests, seront rendus publics. Le Gouvernement se réserve la possibilité de faire réévaluer les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules concernés et, le cas échéant, que les conséquences en soient tirées, notamment au regard des dispositions fiscales basées sur les émissions de CO<sub>2</sub> : puissance administrative du véhicule, taxe sur les véhicules de société, bonus et malus automobiles. La Commission européenne et les États membres travaillent déjà à la mise en place d'un nouveau cycle de mesure (worldwide harmonized light vehicles test procedures (WLTP), horizon 2017/2018) qui rendrait ces mesures plus proches des consommations constatées. Des fraudes ont été suspectées quant à la déclaration des valeurs de consommation de référence pour Volkswagen, et plus récemment pour Mitsubishi. Ce type de comportements - s'ils sont jugés frauduleux - fera l'objet de poursuite, dans les pays où ces valeurs ont été enregistrées. S'agissant du bonus-malus, depuis octobre 2013, le bonus de 200 € versés pour les voitures émettant moins de 105 g CO<sub>2</sub>/km a été supprimé. Depuis, le bonus écologique est recentré sur les véhicules électriques et les véhicules hybrides essence. Le bonus est versé à l'acheteur et en cas de recours, il serait la première cible de l'action publique, c'est pourquoi un arrangement avec le constructeur sera nécessaire pour éviter de pénaliser un consommateur innocent. Pour le malus, les émissions de CO<sub>2</sub> prises en compte pour le calcul du malus sont issues de l'homologation. L'échelle de malus étant composée de différentes classes et de seuils, les dépassements observés sur certaines voitures pourraient couramment faire basculer celles-ci dans une classe immédiatement supérieure de malus. Ces sont ces cas de figure qui pourraient faire l'objet de recours.