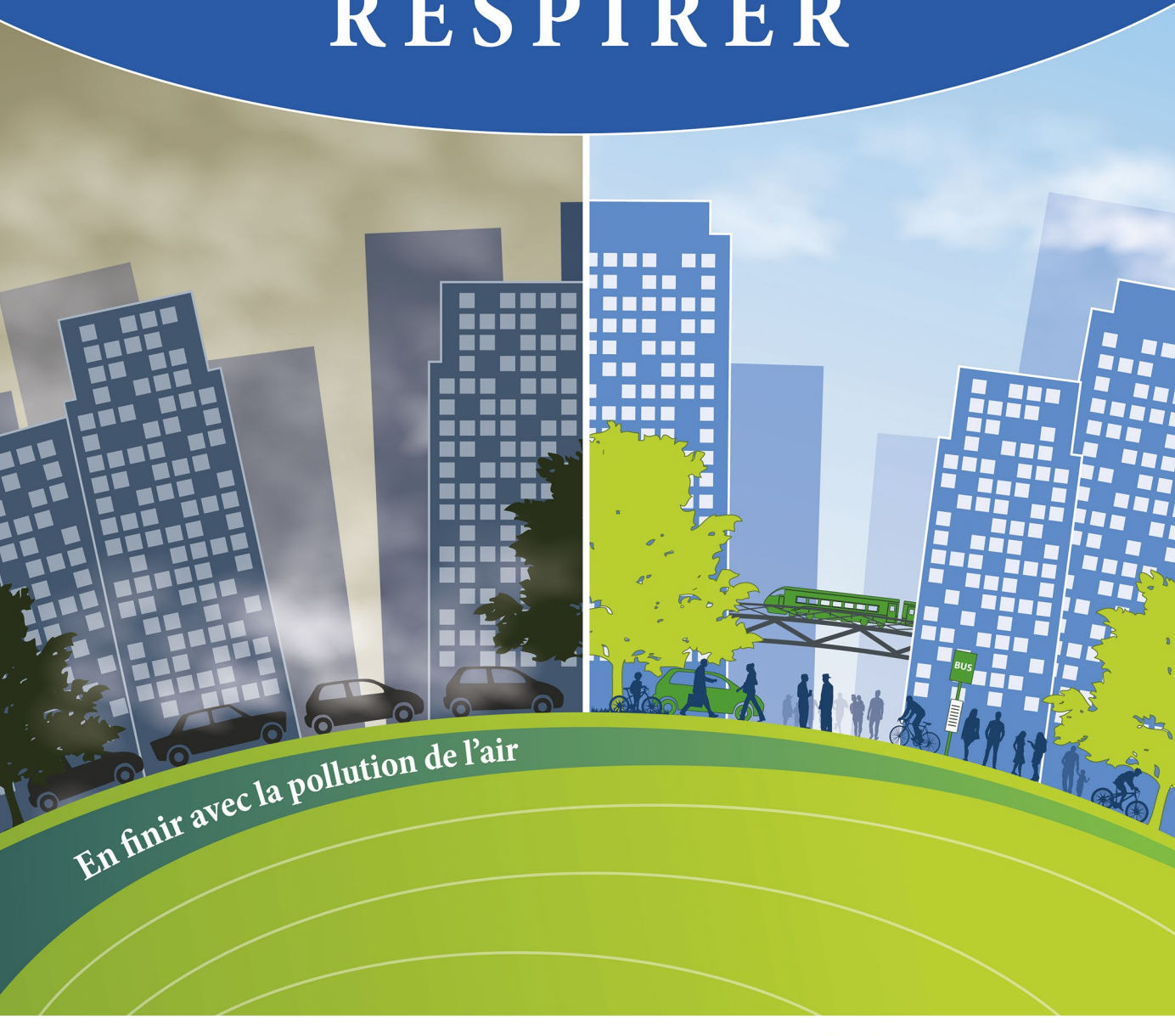
REPENSER *la mobilité urbaine* *pour mieux* RESPIRER



En finir avec la pollution de l'air

Les Verts | ALE
au Parlement européen

Karima DELLI
Députée européenne

Sommaire

3 Avant-propos

5 L'UE et la mobilité urbaine durable

5 | Chronologie de la stratégie de l'UE sur la mobilité urbaine durable

6 | Les leviers financiers

6 | Les chiffres clefs

7 | Les exemples qui marchent

9 Les mobilités de demain

9 | Le vélo

10 | Mobilité connectée et « transports intelligents »

11 Rapport sur la mobilité urbaine durable

11 | Rapport sur la mobilité urbaine durable

12 | Les 10 mesures phares du rapport

12 | Les combats que nous portons

13 Dieselgate : du cas Volkswagen au scandale mondial

13 | Chronologie

15 | Les réponses européennes au dieselgate

18 | Infographies France Nature Environnement

PARLEMENT EUROPÉEN
RÉCIT D'UNE CROISADE CONTRE LE DIESEL SUR FOND DE COP21 ET DE SCANDALE VOLKSWAGEN

Parce qu'à Paris, Lille, Turin ou Londres, respirer tue, la façon dont nous nous déplaçons en ville doit radicalement changer.

Réélue en juin 2014, j'ai été nommée coordinatrice de la Commission Transports du Parlement européen pour le groupe des Verts/ALE. Quelques mois plus tard, j'ai obtenu la rédaction d'un rapport d'initiative sur la mobilité urbaine durable. Un sujet cher aux écologistes et aux citoyens au regard des nombreux épisodes de pollution qui rythment la vie des citadins ces dernières années.

Initialement ce rapport devait être voté en juillet 2015, soit quelques mois avant la COP21, le Sommet international de Paris consacré à la lutte contre le changement climatique. Les négociations ont pourtant duré plusieurs mois, butant constamment sur la délicate question des véhicules diesel que je proposais de sortir des centres villes à horizon 2020. Compromis oblige, il a donc fallu tenir tête aux députés qui reprenaient à leur compte le mythe du diesel propre savamment entretenu par le lobby automobile depuis des années.

C'est là qu'un événement inattendu est venu changer la donne : le 22 septembre 2015, le PDG de Volkswagen reconnaît publiquement que plus de 11 millions de ses véhicules à travers le monde, sont équipés d'un logiciel fraudeur permettant à ses moteurs diesel de fausser les valeurs de ses émissions polluantes. Véritable séisme économique et politique, cette révélation va être le point de départ d'un scandale qui va secouer toute l'industrie automobile des Etats-Unis à la Basse Saxe, en éclaboussant au passage

le marché européen et ses décideurs politiques. En effet, ce qui deviendra bientôt le « dieselgate » va mettre en lumière les failles d'un système qui a non seulement permis la tricherie de Volkswagen mais également banalisé le contournement des normes européennes anti-pollution.

En cause, d'abord, la Commission européenne accusée d'avoir fermé les yeux alors que l'ancien commissaire à l'industrie, Monsieur Tajani, aurait été informé dès 2011. Egalement pointé du doigt dans cette affaire, le poids du lobby automobile, dont les dépenses à Bruxelles sont estimées à 18 millions d'euros pour l'année 2014, afin d'influencer la législation européenne. Des liens incestueux entre l'industrie et les autorités publiques, renforcés au niveau national par des Etats membres souvent très enclins à protéger leur champions nationaux.

Ainsi, jusqu'à présent, le dispositif d'homologation des véhicules reposait sur des tests réalisés en laboratoire par des autorités nationales loin d'être indépendantes puisque financées par l'industrie automobile. Or, à l'heure où l'Union européenne s'apprête enfin à remplacer ces tests par un nouveau cycle plus fiable, les Etats membres et la Commission n'ont rien trouvé de mieux que de relever les seuils limites d'émissions de NOx des moteurs diesel lors d'une réunion le 28 octobre. En clair, comme les constructeurs se disaient incapables de respecter une norme datant pourtant de 2007, on les a tout simplement autorisés à la contourner en leur délivrant des « permis de polluer »…

Naturellement, cette décision n'a pas manqué de faire scandale à son tour et de relancer le débat sur le diesel. Car finalement, le scandale Volkswagen n'a fait que confirmer ce que les associations environnementales dénoncent depuis des années, à savoir que l'ensemble des véhicules diesel ET essence, toutes marques confondues, émettent 4 à 5 fois plus de gaz polluants dans la réalité que ce que la loi autorise.

Face à ces nombreux abus, je me suis battue pour arracher une Commission d'enquête du Parlement européen dont la mission est de faire toute la lumière sur cette affaire, et dont je suis Vice-présidente. Baptisée « EMIS » (Mesure des émissions dans le secteur automobile), elle a vu le jour début 2016 après plusieurs mois de lobbying et rendra ses premières conclusions dans six mois. Cette victoire des écologistes est aussi une victoire citoyenne puisque notre proposition a été soutenue par une pétition sur change.org signée à plus de 150 000 européens.

C'est dans ce contexte, parallèlement à ce combat, que j'ai mené les négociations concernant mon rapport sur la mobilité urbaine durable, finalement adopté le 2 décembre en session plénière. Face à une droite et une extrême droite totalement pro-diesel, je n'ai eu de cesse de rappeler à mes collègues de la Commission Transports les dangers de ce carburant sur la santé. Reconnu cancérogène par l'OMS depuis 2012, le diesel est un facteur aggravant de la pollution qui mine la qualité de l'air de nos villes et de leur périphérie.

Pour remédier à ce fléau, nous n'avons d'autres choix que de progressivement sortir du diesel. Mais ce n'est pas tout, pour respirer à nouveau en ville, y compris lorsque la météo se fait clémente, c'est l'ensemble de notre modèle de mobilité qu'il faut repenser en accompagnant la reconversion des salariés vers un modèle plus soutenable. Abandonner la norme de la voiture individuelle, redonner de l'espace au vélo et aux piétons ou encore développer les transports publics, telles sont les mesures que j'appelle de mes vœux.

Karima Delli

L'UE SE BOUGE !

Depuis plusieurs années, la Commission s'est emparée de la question de la mobilité urbaine durable pour favoriser le passage à un transport urbain plus écologique et rendre les villes plus vivables. Elle entend notamment proposer des grandes orientations et apporter des financements pour renforcer les efforts accomplis par les autorités locales et favoriser le partage d'expériences.

CHRONOLOGIE DE LA STRATÉGIE DE L'UE POUR UNE MOBILITÉ URBAINE ET DURABLE

2009

La Commission présente son **Plan d'action en 20 initiatives pour une meilleure mobilité urbaine**.

2013

La Commission publie une communication intitulée « Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources » qui encourage les villes à mettre en place des plans de mobilité urbaine durable (PMUD).

2015

7 OCTOBRE - Le Conseil de l'Union européenne organise la première réunion informelle des Ministres des Transports consacrée exclusivement au vélo qui débouche sur la déclaration commune **« la bicyclette comme mode de transport respectueux du Climat et de l'environnement »**

2 DÉCEMBRE - Adoption du rapport d'initiative de Karima Delli sur la mobilité urbaine durable.

À SUIVRE...

COURANT 2016 - proposition de la Commission européenne en matière de mobilité urbaine durable

LES LEVIERS FINANCIERS

- Les **Fonds structurels et d'investissement européens** (fonds de cohésion, FEDER..) contribuent au financement d'infrastructures, notamment afin de corriger les déséquilibres régionaux.
- Le **programme Horizon 2020** : aide aux villes intelligentes et durables en 2016-2017 à hauteur de 232 millions d'euros.
- Le **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE) : l'appel d'offre de 2015 est ouvert aux projets d'infrastructure de transports. 13,1 milliards d'euros doivent être investis.
- Le **Fonds Européen pour les Investissements Stratégiques** (EFSI) ou **« Plan Juncker »** : les projets de mobilité durable sont éligibles à ce nouvel outil.

LES CHIFFRES CLEFS

80% de la population européenne vivra en ville d'ici 2050.[1]

50% des déplacements en zone urbaine font moins de 5km.[1]

70% des émissions polluantes en milieu urbain proviennent du transport.[1]

Les émissions urbaines de CO2 représentent **23%** des émissions totales de l'UE.[2]

La pollution de l'air cause plus de **430 000** décès prématurés par an en Europe. [3]

La pollution coûte plus de **100 milliards** d'euros par an à la France.[4]

Les émissions de gaz à effet de serre du transport ont augmenté de **30%** depuis 1990.[1]

Les transports doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de **60%** d'ici 2050.[5]

En France **2/3** des voitures roulent au diesel, **55%** au niveau européen.[1]

Sources : 1. Rapport d'initiative de Karima Delli sur la mobilité durable | 2. Commission européenne | 3. Rapport de l'agence européenne pour l'environnement – novembre 2015 | 4. Rapport de Leila Aïchi – juillet 2015 | 5. Livre blanc sur les Transports – septembre 2015

LES EXEMPLES QUI MARCHENT

Quand on pense « mobilité douce », on a souvent en tête les exemples de Copenhague ou d'Amsterdam qui excellent en la matière. Pourtant, partout en Europe, des villes ont innové et trouvé des solutions diverses et variées pour améliorer le quotidien des citadins. Voici un petit tour d'horizon des bonnes pratiques européennes :

METTRE EN PLACE UN PLAN DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE

Nantes (France) est devenu un modèle de mobilité urbaine durable. En 2013, la ville a reçu le prix de la Commission Européenne « Capitale verte Européenne ». Suivant son plan de mobilité et plan d'action pour l'énergie durable, elle a introduit des mesures coordonnées pour réduire l'utilisation de voitures, augmenter l'usage du vélo en centre-ville (une zone à 30 km/h depuis 2012), développer le réseau de tramways et de bus, améliorer la gestion des parking et promouvoir la mobilité écologique auprès des résidents.

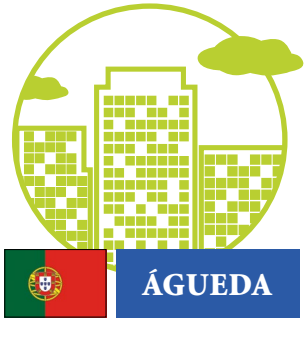
Résultat : 95% des habitants vivent à moins de 300 mètres d'un arrêt de transport publique.

OPTIMISER LA LIVRAISON DE MARCHANDISES

Pour alléger le centre-ville historique des camions de livraison, Utrecht (Pays-Bas) a misé sur une stratégie de livraison de marchandise zéro carbone en 2008 avec le projet « Mimosa » (plan de distribution du fret avec des zones à émissions réduites et une limitation des véhicules entrant en ville). En 2010, en remplacement d'un bateau diesel qui livrait les marchandises le long du canal, la ville met en place le « Beer Boat », un bateau électrique zéro émissions.

En 2009, elle introduit également « Cargohopper », un véhicule routier à énergie électrique et solaire.

MISER SUR LE VÉLO



La ville de Águeda (Portugal), présentant des dénivellations importantes, a installé en 2011 un dispositif de vélos électriques disponibles gratuitement.

Un système de monitorage sans fil permet d'identifier en ligne la disponibilité des vélos.

RÉDUIRE LA VITESSE

Première en Europe, la ville de Graz (Autriche) a introduit en 1992 une limitation de vitesse pour améliorer la sécurité, réduire la pollution et le bruit et favoriser la marche et le vélo. La vitesse est limitée à 30km/h dans toutes les zones résidentielles et routes secondaires, et à 50 km/h sur toutes les routes prioritaires. Les zones à 30 km/h couvrent à peu près 80% de la ville.

L'introduction du système de vitesse limitée a été précédée d'une vaste campagne d'information et d'une phase pilote de 2 ans après laquelle les citoyens étaient appelés à se prononcer pour ou contre cette mesure. Malgré une forte opposition au départ, au bout de 2 ans, le « oui » l'emporte à une large majorité.

RÉDUIRE LA CONGESTION

Pour résoudre ses énormes problèmes de congestion, bruit et pollution, Varsovie (Pologne) a investi dans un système de vélo publique (Venturilo) et dans son transport en commun.

Elle a introduit un système « park-and-ride » (P&R). Les conducteurs sont encouragés à laisser leur voitures dans un des treize P&R parkings (dont 8 co-financés par le Fonds européen de développement régional), tous situés à proximité de nœuds stratégiques de transport en commun et des 640 stations de vélo publique, qui les ramènent directement au centre plus vite qu'ils n'auraient pu le faire en voiture.

Le prix combiné du ticket de parking + transport en commun est inférieur à celui du stationnement en centre-ville.

LE VÉLO

« IL EST TEMPS DE SORTIR DU MYTHE DE LA VOITURE COMME FACTEUR PRÉDOMINANT DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE POUR FAIRE UNE PLACE AU VÉLO ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS »

ON OBSERVE AUJOURD'HUI UN « RETOUR » DU VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT EN VILLE. CÉLINE MEUNIER, CONSULTANTE SPÉCIALISTE DE LA MOBILITÉ DURABLE CHEZ INDIGGO (CABINET DE CONSEIL) EXPLIQUE POURQUOI LE VÉLO A DE L'AVENIR DEVANT LUI.

Quels sont aujourd'hui les principaux freins à l'essor du vélo ?

Les initiatives en faveur du vélo se multiplient en Europe dès les années 70, et plus tardivement en France depuis une vingtaine d'années. La tendance se renforce en particulier dans certaines villes telles que Strasbourg qui peut se prévaloir d'une part modale à 18%. Le vélo en libre-service a fortement revalorisé l'image de la bicyclette en tant que solution moderne de transport urbain.
La perception des citoyens a ainsi progressivement évolué avec l'émergence d'une culture vélo mettant en lumière ses bénéfices individuels et collectifs multiples (santé, environnement, économie, sociabilité) et sa performance en ville (rapidité sur des distances allant jusqu'à 5 à 8km, complémentarité avec les transports en commun).
Pourtant l'implication des collectivités locales n'est pas encore à la hauteur ! Le développement d'infrastructures reste à conforter notamment dans les périphéries et les territoires ruraux.

Le vélo peut-il booster notre économie ?

Les bénéfices économiques du vélo ont clairement été établis par de nombreuses études en Europe. Atout France a publié en 2009 le rapport « Economie du vélo » réalisé par Inddigo. Le chiffre d'affaires du secteur du vélo atteint alors 4,5 milliards d'€, dont environ 1,9 milliards pour le tourisme à vélo et 1.5 milliards pour l'industrie du cycle. La Fédération Européenne des Cyclistes estime le potentiel à 650 000 emplois en Europe d'ici 2025, toute activité confondue.
Favoriser le vélo, c'est aussi renforcer la dynamique commerciale locale à l'heure où les commerces de proximité souffrent d'un manque de fréquentation.
Enfin le vélo nous permet de réduire nos dépenses de santé publique : 5,6 milliards d'€ d'économies annuelles qui pourraient atteindre 15 milliards avec la généralisation d'une pratique de 20 minutes par jour.

Le dispositif d'indemnité kilométrique vélo (IKV) mis en place dans le cadre de la loi sur la transition énergétique est-il satisfaisant ?

Inddigo a collaboré au dispositif à double titre : en tant que consultant, pour le suivi de l'expérimentation et en tant qu'entreprise participante. En interne, la mesure a été assez facile à mettre en œuvre et peu onéreuse.
En tant qu'évaluateur, nous avons pu constater un fort volontariat des entreprises. Multipliant par 2 le nombre d'usagers et augmentant de 50% la part modale, la mesure est indubitablement efficace ! Toutefois, le plafonnement annuel à 200 € limite son impact. Actuellement, un cycliste « moyen » atteint le plafond de l'IKV en avril ou mai. Il mériterait d'être rehaussé à 600 ou 800 € par an.
Enfin, l'IKV remet en selle des personnes en carence d'activité physique. Et des employés en meilleure forme, c'est aussi une entreprise plus compétitive.

MOBILITÉ CONNECTÉE ET "TRANSPORTS INTELLIGENTS"

« LA MOBILITÉ CONNECTÉE OFFRE UN IMMENSE POTENTIEL D'OPTIMISATION DU PARC AUTOMOBILE, ET DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ MIEUX ADAPTÉE AUX BESOINS DES VOYAGEURS »

LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE A CONSIDÉRABLEMENT CHANGÉ LA DONNE DANS NOTRE RAPPORT À LA MOBILITÉ, FABIENNE WEIBEL, RESPONSABLE DES AFFAIRES PUBLIQUES DE BLABLACAR, RÉPOND À NOS QUESTIONS.

En quoi les mobilités connectées vont-elles révolutionner les transports de demain ?

La connectivité permise par Internet, l'adoption à grande échelle des smartphones, et la capacité à traiter de grandes quantités de données offrent l'opportunité de remédier aux inefficacités résultant d'une information imparfaite. Un immense potentiel d'optimisation s'ouvre à nous, et en particulier lorsque l'on considère l'usage de l'automobile.
En France par exemple (et le calcul est comparable en Europe), une voiture coûte en moyenne 5 000 à 6 000 € par an à l'entretien (en incluant les frais de carburant, péage, parking, entretien, assurance, dépréciation, etc.). Sur les 38 millions de véhicules du parc français, ces coûts représentent donc près de 10% du PIB. Sachant que ces véhicules passent en moyenne 96 % de leur temps à l'arrêt, 0,5% dans les embouteillages et enfin 0,8% à chercher une place de parking, ne reste donc que 2,7% du temps où un véhicule réalise effectivement un trajet, où dans 3 cas sur 4, seul le conducteur est à bord. Nous n'utilisons donc qu'un quart de 2,7% d'une ressource qui coûte 10% de notre PIB.
La connectivité nous permet de remédier à cet énorme gâchis, que cela soit par la mise en relation de conducteurs et de passagers pour du covoiturage, la location de véhicules ou de places de parkings entre particuliers, l'amélioration de l'inter-modalité entre les solutions de transport, etc. Ce faisant, une nouvelle offre de mobilité se crée, plus abordable et souvent mieux adaptée aux besoins des utilisateurs.

Toutes les mobilités connectées sont-elles durables ?

La dimension durable de la mobilité connectée résulte essentiellement de ce potentiel d'optimisation. Nous observons une mutation sans précédent des usages vers un partage plus rationnel des ressources. Et ces comportements ont des répercussions positives au delà d'un usage spécifique. Une étude conduite auprès de nos membres en 2014 révélait déjà que près d'un covoitureur sur cinq s'était mis au covoiturage courte-distance après s'être essayé au covoiturage longue-distance sur BlaBlaCar.

Quel est le potentiel de l'économie numérique pour lutter contre la pollution de l'air et le dérèglement climatique ?

Nous observons une prise de conscience du caractère limité de nos ressources. Or l'économie numérique nous donne les outils pour mieux gérer ces ressources, que cela soit dans le cadre du réseau électrique intelligent (*smart grid*) ou dans celui de l'optimisation du parc automobile. La nouvelle offre de mobilité longue-distance BlaBlaCar a permis d'économiser plus d'un million de tonnes de CO2 sur les derniers 12 mois. Le covoiturage répond à une demande croissante pour des solutions de transport longue-distance abordables sans impact environnemental supplémentaire. Et ce partage permet aussi de créer de nouveau liens sociaux intergénérationnels, culturels et socio-professionnels. Le 20ème siècle a été celui de l'abondance. Grâce à l'économie numérique, le 21ème siècle sera celui d'une utilisation plus rationnelle de nos ressources, d'un usage partagé et optimisé !

RAPPORT SUR LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE

Le 2 décembre 2015, le Parlement européen a adopté mon rapport sur la mobilité urbaine durable. Après de longues négociations et de fortes crispations autour de la question du diesel, l'ensemble des députés s'est entendu autour d'un texte final qui entend réorienter la politique des transports urbains vers un modèle plus soutenable.

En tant que rapport d'initiative, ce texte constitue la première pierre d'un travail législatif sur la mobilité urbaine durable au niveau européen qui devrait déboucher prochainement sur une proposition de la Commission européenne en la matière.

Si cette question s'impose aujourd'hui à l'agenda européen, c'est parce que la mobilité est cœur de deux défis majeurs de notre siècle : le dérèglement climatique et l'inclusion sociale. Alors que, d'ici 2050, 80 % des Européens vivront en ville, se déplacer aujourd'hui est, pour beaucoup d'entre nous, vécu comme une contrainte, voire un calvaire. Ainsi, le modèle actuel de nos cités organisées autour de la voiture individuelle s'avère aujourd'hui dépassé. De même, notre dépendance au pétrole et aux énergies fossiles est devenue insoutenable.

C'est pourquoi, ce rapport insiste sur la nécessité d'une étroite collaboration entre les États-membres, les autorités régionales et locales qui devront mettre en place des plans de mobilité durable ambitieux en concertation avec les citoyens. Sur le modèle des villes européennes où la neutralité carbone des transports a déjà largement fait ses preuves, ceux-ci devront faire la part belle aux modes de transports propres et redonner toute leur place au vélo et à la marche. A Copenhague, Amsterdam ou Strasbourg, cette transition a été engagée il y a des années. Cela prouve que les solutions sont à portée de main.

Pour les financer, nous avons cruellement besoin de mettre en place une fiscalité verte s'appuyant sur le principe « pollueur payeur » (eurovignette, péages urbains etc) dont les recettes doivent être fléchées prioritairement vers des projets de mobilité durable. La première des mesures à prendre est de mettre fin aux avantages fiscaux dont le diesel bénéficie encore dans de trop nombreux pays européens.

Enfin, après le scandale Volkswagen et malgré le poids des lobbies, ce rapport rappelle la nécessité de revoir la législation encadrant les mesures d'émissions du secteur automobile pour les réduire de façon drastique et garantir aux européens une qualité de l'air digne de ce nom.

IL Y A URGENCE...

... CLIMATIQUE !

À l'heure où la lutte contre le réchauffement climatique est devenue une priorité, les transports urbains comptent à eux seuls pour un quart des émissions de gaz à effet de serre, qui proviennent principalement de la circulation routière. L'inversion de cette tendance est primordiale si l'Union européenne veut atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés en termes d'émissions, soit une réduction de 60% à l'horizon 2050.

... SANITAIRE !

Au sein du parc automobile européen, la part trop importante du diesel (55%) est une menace pour la qualité de vie et la santé. Alors que l'OMS a classé le diesel comme cancérogène en 2012, la pollution de l'air provoque chaque année 430 000 morts prématurées en Europe.

... SOCIALE !

Dans le contexte de crise que connaît l'Union européenne, trop de citadins consacrent une part importante de leur temps et de leurs revenus aux transports. En France, 6 à 8 millions de « précaires de la mobilité » n'ont pas accès aux transports. On parle de « fracture de la mobilité ».

LES 10 MESURES PHARES DU RAPPORT

1. Développer **les zones à faibles émissions, la circulation alternée et verdir les flottes du transport de marchandises**
2. Fixer des **plafonds d'émissions nationaux ambitieux (PEN)** à horizon 2025, notamment pour le Nox
3. **Fixer un calendrier clair** pour la mise ne place des tests mesurant les émissions en conditions de conduite réelles (RDE)
4. **Soutenir l'économie collaborative, l'autopartage ou le covoiturage** dans les transports
5. **Doubler les transports publics** d'ici 2030
6. **Développer l'internet gratuit** dans les transports et les gares
7. Multiplier les **dimanches sans voitures** et organiser une **journée européenne du cyclisme**
8. Encourager les entreprises à **favoriser le télétravail**
9. **Réduire de moitié** la part des voitures roulant à carburant traditionnel en ville d'ici 2030 et **les supprimer d'ici 2050**
10. Flécher les recettes de l'eurovignette ou des péages urbains vers **des projets de mobilité urbaine**

LES COMBATS QUE NOUS PORTONS

Sortir les voitures diesel à horizon 2030

Réduire la vitesse à 30km/h en centre-ville

Interdire les poids lourds en centre-ville

Augmenter la part modal du vélo d'au moins 50% à horizon 2030

DU CAS VOLKSWAGEN AU SCANDALE MONDIAL

CHRONOLOGIE

2014

Des chercheurs de l'Université de Virginie Occidentale, mandatés par l'ONG International Council on Clean Transportation (ICCT), mènent des tests sur route sur des véhicules diesel Volkswagen et constatent qu'ils émettent jusqu'à 40 fois les quantités autorisées d'oxyde d'azote.

2015

À partir de mai : l'autorité californienne de l'environnement (CARB), procèdent à une nouvelle série de tests qui ne donnent toujours pas satisfaction. Elle prévient Volkswagen et l'autorité fédérale : l'Agence de protection de l'environnement (EPA).

18 SEPTEMBRE

L'EPA révèle que Volkswagen a délibérément installé un logiciel fraudeur pour faire baisser le niveau des émissions de ses moteurs diesel. L'annonce fait l'effet d'un coup de tonnerre en plein salon de l'automobile de Francfort.

22 SEPTEMBRE

Volkswagen avoue que 11 millions de véhicules sont concernés : 8 millions en Europe et près d'un million en France. La KBA (agence fédérale allemande pour l'automobile) ouvre une enquête.

24 SEPTEMBRE

Au micro de France Info, Ségolène Royal annonce qu'elle lance des tests aléatoires sur une centaine de véhicules tirés au sort. Ces tests seront menés par une Commission d'enquête dite « Commission Royal » réunissant des responsables de l'industrie automobiles, des élus, des associations environnementales et de consommateurs.

06 OCTOBRE

Lors d'un débat en plénière sur le scandale des émissions polluantes du secteur automobile, les Verts réclament une enquête européenne et indépendante du Parlement européen sur le dieselgate.

25 OCTOBRE

Le Financial Times révèle qu'en février 2013, M. Potocnik (ancien commissaire à l'environnement) avait écrit à M. Tajani (ancien commissaire à l'industrie) pour lui signifier que « des écarts importants » étaient constatés entre les émissions des véhicules lors des tests en laboratoire et en conditions réelles de conduite.

28 OCTOBRE

Lors d'une réunion dite de « comitologie » concernant les modalités d'application de la législation sur les tests d'émissions en conditions réelles de conduite (« RDE »), la Commission

européenne et les Etats-membres de l'UE décident d'introduire un « facteur de conformité ». Cette décision a pour conséquence de relever les seuils limites de pollution encadrés par la norme Euro 6. Fixés à 80 mg/km depuis 2007, le seuil limite d'oxyde d'azote (Nox) est élevé à 168 mg/km jusqu'en 2020, puis à 120 mg/km. Les Verts dénoncent « des permis de polluer accordés aux constructeurs »

02 DÉCEMBRE

Adoption de mon rapport sur la mobilité urbaine et durable en session plénière.

2016

14 JANVIER

Un tract de la CGT Renault de Lardy révèle que des perquisitions ont été menées la semaine précédente par les services de la répression des fraudes (DGCCRF) sur plusieurs sites d'Ile-de-France.

21 JANVIER

Lors d'un vote en session plénière à Strasbourg, le Parlement européen donne son feu vert à une Commission d'enquête du Parlement européen sur le dieselgate, baptisée « EMiS » (Mesure des émissions du secteur automobile).

27 JANVIER

La Commission européenne présente son projet de révision de la directive sur « la réception des véhicules à moteur » (*type-approval*).

03 FÉVRIER

Le Parlement européen valide la décision du 28 octobre concernant le relèvement des seuils de Nox.

16 MARS

Emmenés par Anne Hidalgo, 20 maires de grandes villes européennes lancent un appel dans Le Monde et sur change.org appelant la Commission européenne à revenir sur la décision du 28 octobre.

22 AVRIL

Le Ministre allemand des Transports rend public les conclusions de l'enquête menée par la KBA sur 53 véhicules. 16 marques dont 5 allemandes (Audi, Mercedes, Opel, Porsche et VW-Nfz) présentent des irrégularités. Pourtant l'enquête conclue qu'aucun autre constructeur que Volkswagen n'a équipé ses véhicules d'un logiciel truqueur illégal.

26 AVRIL

Mitsubishi reconnaît utiliser des tests inappropriés depuis 25 ans. La démission de son PDG est annoncée en mai. Le scandale s'étend au Japon.

28 AVRIL

La « Commission Royal » publie les 52 premiers résultats de ses tests aléatoires en précisant pour la première fois les modèles pour lesquels des irrégularités ont été constatées. Les constructeurs Renault, PSA, Fiat, Mercedes, Nissan, Ford et Opel sont épinglés. Comme en Allemagne, l'enquête conclue qu'aucun autre constructeur que Volkswagen n'a équipé ses véhicules d'un logiciel truqueur illégal.

07 JUIN

A l'occasion du Conseil européen des Transports du 7 juin, les verts demandent le rappel de tous les véhicules non-conformes.

LES RÉPONSES EUROPÉENNES AU DIESELGATE

Le scandale Volkswagen a créé un véritable séisme dont l'onde de choc continue de frapper l'industrie automobile. Mais il a surtout exposé au grand jour le fait que la législation européenne sur la qualité de l'air et sur les émissions de CO2 n'étaient pas respectées par les constructeurs. Cet état de fait, plusieurs ONG le dénoncent depuis des années en pointant du doigt les dépassements des normes anti-pollution qui expliquent en partie les pics de pollution récurrents que nous subissons en zone urbaine.

Pour remédier à ces failles, l'Union européenne a entamé deux réformes majeures sur lesquelles les Verts sont fortement engagés : instaurer des nouveaux tests sur les émissions des véhicules et réviser la procédure d'homologation. Parallèlement, sous l'impulsion des Verts, le Parlement européen a mis sur pied une commission d'enquête sur les émissions polluantes des voitures dont je suis la Vice-présidente. Son but : faire toute la lumière sur le dieselgate et dépasser les enquêtes menées au plan national en France, en Allemagne, ou en Grande-Bretagne, qui demeurent étrangement clémentes envers les responsables avérés de ce scandale.

1| IMPOSER DES TESTS EN SITUATION RÉELLE DE CONDUITE

Depuis des années, les ONG et les Verts se battent pour remplacer le cycle de tests des véhicules en vigueur désigné sous le sigle NEDC pour *New European Driving Cycle*. Introduit en 1973, ce test en laboratoire vise à mesurer les émissions polluantes des véhicules mais aussi leur consommation et leurs émissions de CO2. Aujourd'hui, il est jugé totalement obsolète et inefficace tant il est incapable de refléter les émissions réelles des moteurs diesel et essence. **Plusieurs études menées par les ONG démontrent en effet des écarts considérables entre les émissions en conditions réelles de conduite et les émissions affichées par les constructeurs.**

A titre d'exemple, une étude de Transports & Environnement de juillet 2015 démontre que seul un véhicule diesel sur 10 respecte la norme Euro 6. Pire, les voitures relevant de la norme Euro 6 émettent en moyenne 7 fois plus de Nox que le taux autorisé. Une autre étude datant de 2013 estime quant à elle qu'en roulant sur route, la consommation de carburant et les émissions réelles de CO2 dépassent de 25% en moyenne les résultats observés lors des tests officiels. **Ces résultats s'expliquent non seulement par l'obsolescence du cycle NEDC mais aussi par des stratégies déployées par les constructeurs pour contourner la loi.** Parmi elles : le fait de faire ces mesures sur des véhicules spécialement conçus pour ces tests, des « golden cars » qui ne correspondent pas à la réalité des modèles vendus dans les concessions.

ATTENDU DEPUIS 2012, LES TESTS « RDE » ONT FAIT L'OBJET D'UN INTENSE LOBBYING DE LA PART DE L'INDUSTRIE QUI A TOUT FAIT POUR REPOUSSER LEUR MISE EN ŒUVRE, PUIS POUR AMOINDRIR LEUR PORTÉE.

Pour contrecarrer ces manipulations, les tests NEDC doivent être remplacés par des tests en situation réelle de conduite. Ainsi le cycle WLTP (pour *Woldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*) concernant les mesures d'émissions de CO2 doit entrer en vigueur au 1er septembre 2017. Concernant les émissions de Nox, elles seront mesurées par des tests en conditions réelles de conduite appelés « RDE » (pour *Real Driving Emissions*) et équipés d'un système sophistiqué embarqué sur le véhicule : PEMS (pour *Portable Emissions Measurement Systems*). Ces tests doivent également entrer en vigueur en septembre 2017 après un débat particulièrement long et houleux lié à leur adoption.

Attendus depuis 2012, les tests « RDE » ont fait l'objet d'un intense lobbying de la part de l'industrie qui a tout fait pour repousser leur mise en œuvre (finalement adoptée en mai 2015), puis pour amoindrir leur portée. En effet, le 28 octobre dernier, les États-membres et la Commission, réunis en « comitologie », ont décidé de conditionner l'entrée en vigueur des nouveaux tests RDE à un allègement des normes antipollution (Euro 6). Concrètement, via l'introduction d'un « facteur de conformité », le seuil limite de Nox a été relevé de 110% jusqu'en 2020, puis de 50%. Cette décision scandaleuse a été fortement critiquée sur le fond, comme un détricotage en règle de la législation européenne, mais aussi sur la forme, comme un déni de démocratie. Les États-membres, notamment la France, ont clairement cédé aux revendications du lobby du diesel au détriment de la santé des citoyens.

LES ÉTATS-MEMBRES, NOTAMMENT LA FRANCE, SONT ACCUSÉS D'AVOIR CÉDÉ AUX REVENDICATIONS DU LOBBY DU DIESEL AU DÉTRIMENT DE LA SANTÉ DES CITOYENS.

Validée par un vote en plénière du Parlement européen le 3 février, elle est depuis remise en question par la Maire de Paris et plusieurs maires de grandes villes européennes qui ont décidé de saisir la Cour de Justice de l'Union Européenne pour la rendre caduque.

2| RÉVISER LES PROCÉDURES D'HOMOLOGATION : « *TYPE-APPROVAL* »

Le scandale Volkswagen a également mis en doute la procédure d'homologation qui vise à vérifier qu'un nouveau modèle est bien conforme aux normes de pollution et de sécurité avant d'être commercialisé. **Contrairement aux Etats-Unis où le régulateur (EPA - Agence de Protection de l'Environnement) effectue des contrôles efficaces en amont et en aval de la mise sur le marché, les autorités européennes n'ont pas été capables de détecter la fraude de Volkswagen.** Et pour cause, au sein de l'Union, les homologations sont délivrées par des autorités nationales financées par l'industrie automobile, comme l'UTAC en France. En somme, on est dans une situation de conflit d'intérêt où les constructeurs « s'auto-contrôlent ».

Face au flagrant « laisser-faire » de Bruxelles sur ce point, la Commission a proposé en début d'année une révision de la directive de 2007 sur « la réception des véhicules à moteur » (« *type-approval* »). Ce projet, pour lequel je suis rapporteure en Commission Transports, est actuellement débattu au Parlement européen et doit être voté d'ici fin 2016. Il vise principalement **à briser les liens incestueux qui unissent souvent un Etat-membre à son industrie nationale, mais aussi à imposer plus de rigueur dans un secteur qui apparaît aujourd'hui totalement dérégulé.** Cela passe par des pouvoirs accrus de l'institution communautaire qui supervisera désormais les certifications afin de s'assurer que la législation est bien respectée. La Commission européenne pourra par exemple procéder à des contrôles a posteriori sur des véhicules déjà en circulation et sanctionner les constructeurs ou les autorités nationales en cas d'irrégularités (jusqu'à 30 000 euros par véhicule).

ON EST DANS UNE SITUATION DE CONFLIT D'INTÉRÊT OÙ LES CONSTRUCTEURS « S'AUTO-CONTRÔLENT ».

Ces propositions vont clairement dans le bon sens mais nous souhaitons malgré tout obtenir un maximum de gages quant à l'indépendance des services qui seront chargés de réaliser ces contrôles. Nous militons pour la création d'une Agence européenne d'homologation sur le modèle du régulateur américain.

3| LA COMMISSION D'ENQUÊTE « EMIS »

Parallèlement aux réformes législatives, le Parlement européen s'est aussi lancé dans un travail d'investigation en mettant sur pied une commission d'enquête sur le dieselgate pour tirer les leçons de ce scandale. Baptisée « EMIS » (mesures d'émissions dans le secteur automobile), cette commission temporaire a officiellement vu le jour le 21 janvier 2016, après de longs mois de négociations pour rassembler une majorité de députés européens en faveur de sa création. Nous y sommes arrivés grâce au ralliement de la gauche et des libéraux qui ont fini par rejoindre notre proposition sous la pression de milliers de citoyens réclamant une enquête indépendante et européenne sur le dieselgate. **Cette enquête est donc avant tout une victoire citoyenne.** Elle s'est exprimée via une pétition en ligne lancée sur change.org en France et en Espagne avec mon collègue Florent Marcellesi et a rassemblé plus de 150 000 signataires en quelques jours.

NOUS NOUS BATTONS AUJOURD'HUI AU SEIN DE CETTE COMMISSION POUR ENTENDRE LES CONSTRUCTEURS ET DES ONG, MAIS AUSSI POUR QUESTIONNER LES RESPONSABLES NATIONAUX ET EUROPÉENS QUI ONT FAILLI À LEUR DEVOIR DE FAIRE RESPECTER LA LOI.

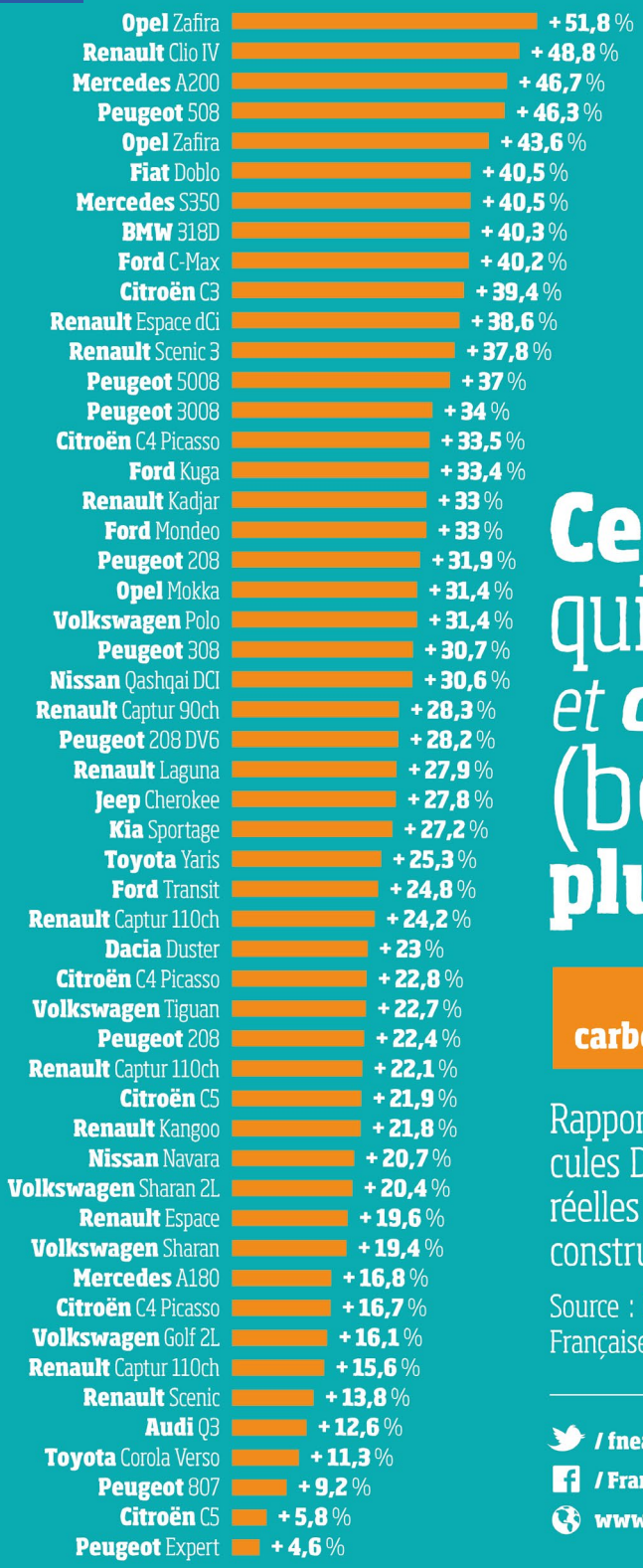
Fidèles à nos promesses, nous nous battons aujourd'hui au sein de cette commission pour entendre des experts et des ONG, mais aussi pour questionner les responsables nationaux et européens qui ont failli à leur devoir de faire respecter la loi. En outre, depuis le début de l'année, nous avons déjà auditionné des représentants de l'ONG allemande DUH (*Deutsche Umwelthife*) qui fait figure de lanceur d'alerte pour avoir alerté le Ministère des Transports allemand sur les dépassements de Volkswagen dès 2011. Nous avons également entendu l'ONG CEO (*Corporate Europe Observatory*), spécialisée dans l'influence exercée par le lobby automobile (dont les dépenses sont estimées à plus de 18 millions d'euros par an à Bruxelles) sur la législation européenne concernant le secteur automobile.

Au plan national, **plusieurs Etats ont lancé leur propre enquête, notamment en France avec la « Commission Royal ». Elles ont démontré que pratiquement tous les constructeurs dépassent les normes et ont recours à des stratégies pour contourner la loi**. En EMIS, nous chercherons à entendre des responsables de l'industrie ainsi que les responsables politiques qui ont fermé les yeux sur ce scandale. Parmi nos revendications, nous souhaitons qu'à minima, les pouvoirs publics instaurent le rappel automatique et obligatoire des tous les véhicules non-conformes dont les émissions polluantes dépassent les seuils autorisés. Le respect des droits des consommateurs et la santé des citadins est à ce prix.

EMIS

FICHE TECHNIQUE DE LA COMMISSION EMIS

Nom : Commission d'enquête sur les mesures des émissions dans le secteur automobile
Née le 21 janvier 2016
45 membres permanents dont 3 verts et autant de suppléants
Présidente : Kathleen Van Brempt (S&D, belge)
Vice-présidente : Karima Delli
Durée du mandat : 1 an avec remise d'un rapport.



FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Ces voitures qui polluent *et consomment* (beaucoup) plus que prévu...

Gaz carbonique CO_2

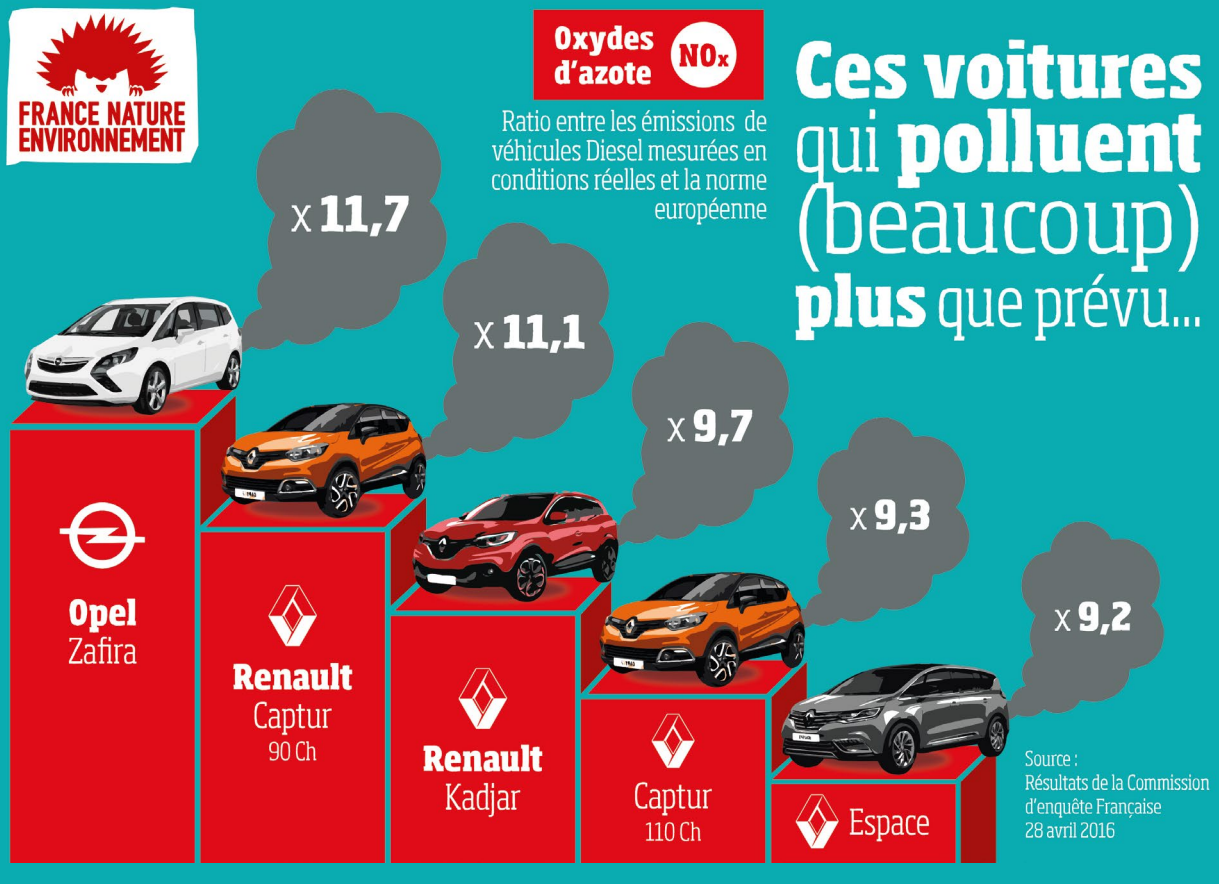
Rapport entre les émissions de véhicules Diesel mesurées en conditions réelles et celles annoncées par les constructeurs

Source : Résultats de la Commission d'enquête Française - 28 avril 2016

/ fneasso

/ FranceNatureEnvironnement

www.fne.asso.fr



CRÉDITS

Directrice de la rédaction : Karima Delli

Rédaction : Guillaumine Lickel, Maggy Gerbeaux, Emmanuel Kujawski, Grégory Merly

Conception graphique : www.nizaruth.be | Julien Bacus | julien.bacus@gmail.com

Illustrations : © Julien Bacus | © Freepik | © da-kuk | © France Nature Environnement

Imprimé sur papier 100% recyclé

Les Verts | Alliance Libre Européenne
au Parlement européen

Les Verts | ALE
au Parlement européen

www.karimadelli.eu