



Communiqué de presse

Luxembourg, le 7 février 2019

La législation de l'UE en matière d'émissions des véhicules s'est améliorée depuis le «dieselgate», mais tout n'est pas réglé, selon la Cour des comptes européenne

Dans un nouveau document d'information qu'elle publie, la Cour des comptes européenne indique que la législation de l'UE en matière d'émissions des véhicules s'est améliorée depuis le scandale du «dieselgate», mais que tout n'est pas réglé pour autant. S'ils se félicitent du renforcement de la surveillance du marché, les auditeurs soulignent que son efficacité dépendra de son application par les États membres. Ils font également observer que les constructeurs pourraient trouver des astuces pour satisfaire aux exigences des nouveaux systèmes d'essai mis en place et que bon nombre d'organismes tiers indépendants risquent d'exclure la possibilité qui leur est donnée d'effectuer les essais en raison des coûts élevés qu'ils entraînent.

En 2015, les écarts entre les niveaux d'émission mesurés en laboratoire et ceux enregistrés sur route ont fait la une avec l'éclatement du scandale dit du «dieselgate», qui a révélé que certains constructeurs utilisaient des dispositifs d'invalidation pour produire, lors des essais officiels, un niveau d'émission nettement plus faible que celui relevé en conditions de conduite réelles.

Le «dieselgate» a incité l'UE à accélérer les initiatives législatives déjà sur les rails et à entreprendre de nouvelles actions. Le Parlement européen a lancé une enquête sur la mesure des émissions, tandis que la Commission européenne a annoncé des plans destinés à améliorer les données disponibles sur les essais de mesure des émissions des véhicules, données qui sont limitées, fragmentées et difficilement accessibles. En outre, de nombreuses modifications ont été apportées aux contrôles des émissions des véhicules dans l'UE:

- la Commission peut désormais examiner les travaux des autorités nationales en charge de la réception par type, tester elle-même des véhicules, suspendre ou retirer des réceptions par type, et imposer des sanctions;

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du document d'information de la Cour des comptes européenne.

Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porte-parole

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Attaché de presse

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

- l'essai des véhicules en circulation est désormais obligatoire dans les États membres et peut également être effectué par des tiers intéressés;
- de nouveaux essais ont été instaurés pour s'attaquer au problème de l'écart important entre les émissions de CO₂ mesurées en laboratoire et celles enregistrées sur route, ainsi que pour mesurer les émissions d'oxydes d'azote (NO_x).

Comme bon nombre de nouvelles règles ne sont pas encore pleinement entrées en vigueur, il était trop tôt pour évaluer si les problèmes ont été résolus. Cela étant, les auditeurs soulignent un certain nombre de difficultés auxquelles sera confronté le nouveau système d'essai.

«Nous nous réjouissons de voir que des actions ont été entreprises, mais il faudra sans doute de nombreuses années pour améliorer la qualité de l'air des villes, en raison du nombre élevé de véhicules extrêmement polluants déjà en circulation», a déclaré M. Samo Jereb, le Membre de la Cour des comptes européenne responsable du document d'information. «Même si jusqu'ici, plus de dix millions de véhicules ont été rappelés, le peu de données disponibles indiquent que l'impact sur les émissions de NO_x a été faible.»

Les auditeurs conviennent que le nouvel essai mis au point pour les NO_x s'est traduit par une réduction importante des émissions de ce polluant sur les nouvelles voitures diesels, mais ils précisent que l'impact aurait pu être encore plus conséquent si la limite provisoire de 128 mg/km proposée au départ avait été adoptée au lieu du plafond de 168 mg/km.

Selon eux, les améliorations mettront un certain temps à faire sentir leurs effets. Ils recensent en outre une série de problèmes:

- l'efficacité de la surveillance du marché dépendra des États membres, qui doivent l'appliquer;
- alors que la législation prévoit un meilleur suivi des écarts entre les chiffres obtenus en laboratoire et les émissions de CO₂/NO_x mesurées sur route, les constructeurs pourraient trouver de nouveaux moyens d'adapter les émissions de leurs véhicules lors des essais;
- récemment instaurés, les essais effectués par des organismes tiers indépendants risquent de ne rencontrer qu'un succès limité en raison du coût élevé qu'ils entraînent.

Remarques à l'intention des journalistes

Un document d'information n'est pas un rapport d'audit, mais un document d'analyse établi sur la base d'informations accessibles au public et sur les travaux des auditeurs dans le domaine d'action considéré.

Le document d'information de la Cour des comptes européenne relatif à la réaction de l'UE au scandale du «dieselgate» est disponible dans 23 langues de l'UE sur le site web de la Cour (eca.europa.eu).