



COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE DU SUIVI DU DOSSIER « DIESELGATE »

*Présentation du 05 décembre 2016 – Parlement européen – Committee of inquiry into
Measurements in the Automotiv Sector*

Katrin JADIN

Députée fédérale
Présidente de la Commission

Début 15h00 – durée approximative de 2hrs – salle ctb

- 1) Maximum 10 minutes de présentation (travail effectué, les résultats obtenus). Un total de 4 présentations.*
- 2) Échange de vues. Possibilité de poser des questions ou d'être interrogé par les membres du EMIS committee.*



Madame la Présidente,

Mesdames, Messieurs les Députés,

Je remercie Madame VAN BREMPT pour son invitation ainsi que le Parlement européen pour l'attention qu'il porte aux parlements nationaux et à la Chambre des représentants de Belgique en particulier.

Nous sommes réunis aujourd'hui avec des représentants de la France, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de la Belgique. Cela démontre le caractère massif de cette fraude et la nécessité des parlements nationaux d'enquêter et d'émettre des recommandations. Cela démontre également l'importance du rôle que les institutions européennes sont appelées à jouer dans ce dossier. J'y reviendrais ultérieurement.

Lorsque le Dieselgate a éclaté, il est rapidement apparu qu'il importait de veiller à ce que les Belges confrontés à une manipulation du moteur de leur véhicule puissent être correctement informés, mais aussi disposer de l'ensemble des outils nécessaires à la protection de leurs droits en tant que consommateurs.

Ainsi, une commission spéciale fut instaurée par la Chambre fin octobre 2015, pour une durée de 4 mois. Elle fut chargée d'assurer un suivi de ce dossier et d'informer les parlementaires, mais aussi d'entendre diverses personnes et d'émettre des recommandations. Le 18 mars 2016, la Commission a remis son rapport avec ses 59 recommandations et l'a présenté pour approbation à la Chambre des Représentants de Belgique.

Le travail, durant ladite période, a pris la forme de réunions dont 11 étaient publiques et deux à huis clos. La commission a abordé le Dieselgate sous le prisme des thématiques suivantes : la protection du consommateur, la santé publique, et l'environnement. Le rapport consacre également un pan important de recommandations au niveau européen et aborde l'avenir du secteur automobile et de la mobilité.



Ce sont donc près de 40 personnes qui ont été auditionnées pour tenter de faire la lumière sur la fraude commise et son mécanisme, mais aussi d'émettre les recommandations nécessaires et pertinentes. Pour l'Etat fédéral, essentiellement, bien que de nombreux aspects relevaient surtout des entités fédérées. Il en va de nombreux cas en matière de contrôle, de supervision des procédures de rappel ou encore d'homologation. Ce sont également les Régions qui devront concrétiser les nouveaux tests proposés par la Commission européenne et validé par le Parlement européen.

La Commission spéciale a également adressé une série de recommandations afin d'améliorer la situation au niveau de l'Union européenne.

Les interlocuteurs furent de tous bords, en ce compris des dirigeants du secteur automobile. Je citerai, entre autres : M. Sven KUNATH, représentant de la Volkswagen AG et directeur des ventes pour l'Europe, Région Sud-Ouest, ainsi que M. Patrick DANAU, Directeur Général Audi Brussels. Nous avons par ailleurs auditionné de nombreux experts issus de la société civile, du secteur associatif, des administrations ou encore du monde académique.

Nous avons entrepris un travail de fond avec l'Allemagne, avec l'audition de M. Frank ALBRECHT, Ministariat Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, et de M. Mark WUMMEL, Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik, KBA.

Les travaux se sont conclus par des échanges de vues avec les ministres fédéraux belges concernés par le Dieselgate : le Ministre de l'Économie et des Consommateurs ; la Ministre de la Santé publique ; la Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable et la Ministre de la Mobilité.

Sur base de ces auditions, une série de recommandations ont été formulées par les différents groupes politiques prenant part à cette commission spéciale. Ces dernières ont été adoptées à la quasi-unanimité. Elles sont l'objet de ma présence aujourd'hui.



Nous souhaitons que l'objet de nos travaux soit aussi proche que possible des préoccupations des premières victimes de ce scandale, à savoir **les consommateurs**. C'est pourquoi, au cœur des exigences que nous formulons, figure d'abord la volonté d'assurer et renforcer la protection du consommateur. Pas moins de 16 recommandations y sont consacrées.

Il s'agit entre autres de rappeler à VW que le consommateur n'est pas responsable de ce scandale et qu'il est de leur responsabilité de faciliter le retour du véhicule du citoyen, mais aussi, si nécessaire, de le remplacer. Il lui est aussi demandé d'assurer un devoir d'information correcte vis-à-vis du consommateur.

Des recommandations dans le domaine de la protection du consommateur ont aussi été adressées au Gouvernement. Il s'agit par exemple d'envisager l'amélioration de procédures comme la *class action* et d'autres mesures relatives à la protection du consommateur, telle que l'instauration d'un code de bonne conduite pour le secteur automobile.

Les autres thématiques faisant l'objet de recommandations sont la **Santé publique et l'Environnement**, pour lesquelles il a été demandé au Gouvernement de poursuivre sa lutte contre les émissions nocives et d'analyser plus en profondeur leurs conséquences sur la santé et l'environnement.

Nos recommandations ont, à cet égard, tenu compte des réformes entreprises par le gouvernement. Je pense au Tax Shift, dont la volonté était notamment de favoriser les comportements responsables en taxant notamment plus lourdement le diesel. Je précise par ailleurs que, dans le cadre du conclave budgétaire 2017, le gouvernement fédéral a par ailleurs récemment indiqué sa volonté de proposer aux personnes susceptibles de bénéficier d'une voiture de société de choisir entre le véhicule et une compensation financière.

Néanmoins, toutes les recommandations précitées n'auront que peu d'impact s'ils elles ne sont pas suivies au **niveau européen**. C'est à cet effet que la Commission spéciale a également émis une série de recommandations auprès du gouvernement afin qu'il les transmette à l'Union européenne.



Cela concerne notamment la volonté d'intensifier la publication et l'affichage des émissions NOx ; l'adoption d'une norme européenne contraignant les constructeurs à un devoir d'information proche des conditions réelles de roulage. C'est aussi envisager, avec l'industrie automobile européenne, les compensations et solutions possibles contre les dépassements des normes d'émission de ces dernières années. Parallèlement, si un avantage est octroyé par un constructeur à un citoyen européen, nous souhaitons également qu'il puisse être étendu aux autres consommateurs de l'Union.

L'encadrement au niveau européen doit également se traduire par un durcissement des tests RDE, tout en y incluant le CO2 et les particules fines. En outre, la création d'un cadre normatif semble souhaitable afin d'effectuer des contrôles post-production. Des contrôles aléatoires tout au long du cycle de vie des véhicules sont également envisageables. Une meilleure harmonisation de ces cycles de tests semble par ailleurs nécessaires.

L'Espace Schengen favorisant la mobilité, il est nécessaire d'améliorer la traçabilité en cas de revente transfrontalière, de renforcer la supervision des services d'homologation ainsi que de favoriser la révision majeure de ce système par la Commission européenne. Ces tests doivent être fiables et conformes aux normes environnementales.

Afin de mettre en œuvre ces recommandations au niveau européen, il est essentiel de renforcer le pouvoir démocratique du Parlement en améliorant son contrôle tout au long des travaux. Il faut également que les instances européennes envisagent des sanctions pour les constructeurs qui ne respecteraient pas les futures normes d'émissions européennes.



Mesdames, Messieurs les Députés, vous constatez que notre commission a effectué un travail de fond, inclusif, qui ne se limite pas à la Belgique, mais comprend une réflexion sur l'ensemble de la problématique. En incluant un volet européen et un volet prospectif, la commission spéciale a, par ailleurs, souhaité entrevoir le futur de l'automobile et donc celui de la mobilité.

Je terminerai en rappelant qu'il ne nous semble pas qu'il soit ici question d'être « contre » la voiture, mais « pour » une autre voiture. Une voiture plus propre, moins gourmande en consommation. Une voiture plus respectueuse du consommateur, de la santé publique et de l'environnement, mais qui doit aussi demeurer cet extraordinaire outil de liberté et d'autonomie qu'elle incarne depuis plus d'un siècle. Une voiture, enfin, qui devra s'inscrire dans une offre de mobilité diverse mais sans hiérarchie. Une mobilité qui puisse répondre aux attentes et à la liberté de choix de chacun.

Il revient à présent aux acteurs publics et privés de veiller à construire cette mobilité du futur en retenant les leçons du Dieseltgate. Telle est, en tout cas, la conclusion que je souhaitais partager avec vous.

Mesdames, Messieurs les parlementaires, Madame la Députée VAN BREMPT, je vous remercie de votre attention.