



Intervention de Kattrin JADIN en Séance plénière du 14 avril 2016 –

Recommandation DIESELGATE

Monsieur le Président,

Chers collègues,

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.

C'est notamment à cet effet que la Conférence des présidents fit fin octobre dernier le choix de créer notre commission spéciale.

Durant les 4 mois de ses travaux, notre commission a pu successivement aborder une série de thématiques découlant de ce dossier.

Outre la protection du consommateur, je pense aux questions de santé et d'environnement, en ce compris la question des particules fines et des émissions de NOx et de CO₂.

Je pense également au volet européen, essentiel dans ce dossier, ainsi qu'au volet prospectif qui nous aura permis d'entrevoir le futur de l'automobile et donc aussi de la mobilité.

Au cours de nos travaux, nous avons abordé ces différentes thématiques par le biais d'une série d'auditions qui nous ont progressivement permis, à la fin de nos travaux, de lister plusieurs recommandations que nous adressons au gouvernement fédéral.

Au-delà du rôle de présidente qu'il m'a été donné d'assumer pendant ces quelques mois, je souhaiterais revenir ici sur quelques points auxquels le groupe MR est particulièrement sensible et qu'il nous a semblé important de défendre à l'occasion de nos travaux.

Au cœur des exigences que nous souhaitons, figure avant tout la volonté d'assurer et renforcer la protection du consommateur.

Nous avons notamment plaidé en faveur d'une réflexion sur l'extension de la protection des consommateurs à l'ensemble des victimes du Dieseldate, au-delà donc des seuls consommateurs-acheteurs.

Une telle démarche constituerait une réelle plus-value pour les titulaires de professions libérales ainsi que pour d'autres professionnels.

Il était également important de veiller à ce que Volkswagen permette aux propriétaires lésés de ramener leur véhicule et procéder à leur régularisation de manière totalement gratuite. Il semble que cela soit en cours de concrétisation et nous pouvons nous en féliciter.

Nous serons attentifs à ce que le consommateur ne paie pas pour le mauvais comportement de son constructeur. Il importait de sensibiliser le consommateur sur l'importance qu'il puisse ramener son véhicule dans le cadre des actions de rappel, notamment afin de stopper l'impact sur la santé publique et l'environnement.

Certes, dans un effort de consensus, nous avons accepté, parmi les 55 recommandations que nous vous soumettons ce jour, une série de mesures pour lesquelles nous demeurons extrêmement sceptiques.

Nous nous étonnons, par exemple, que certaines formations aient plaidé en faveur d'une réflexion relative au concept des lanceurs d'alerte.

Ce mécanisme demeure controversé. Outre les questions d'opportunité, on rappellera ainsi qu'il existe de nombreuses alternatives permettant de poursuivre le même objectif.

Nous disposons certes déjà de régimes analogues dans la fonction publique :

- En Communauté flamande depuis 2004
- Dans la fonction publique fédérale depuis 2013

Notre scepticisme demeure et, nous l'avons dit en Commission, à l'occasion des auditions notamment, quant à l'opportunité de son extension au secteur privé.

On s'étonnera d'ailleurs que certaines formations, au pouvoir dans les entités fédérées, n'aient pas prévu d'étendre ce type de mécanisme dans la fonction publique ni en Région wallonne, ni en Région bruxelloise ou en Fédération Wallonie-Bruxelles, mais souhaitent l'étendre au secteur privé....

Il nous semble qu'il serait plus opportun d'évaluer son efficacité au sein du secteur public avant d'aller de l'avant dans le secteur privé.

Je l'annonçais déjà, notre scepticisme se justifie d'autant plus que le secteur privé belge dispose déjà de garde-fou à l'intérieur desquels peuvent déjà évolués les « lanceurs d'alerte » ou assimilés.

Je pense notamment :

- aux comités d'audit et aux mécanismes de compliance
- A plusieurs législations ad hoc dans le domaine de la lutte contre le financement du terrorisme et du

blanchiment d'argent ; les mécanismes de dénonciations dans le cadre de la fraude fiscale, etc..

- au Code belge de gouvernance d'entreprise

Vouloir généraliser ce mécanisme, qui peut, à mon estime, encourager la délation, et vouloir en faire un instrument rigide nous semble à tout le moins prématuré.

Une concertation préalable et approfondie avec le secteur privé est prévue et sera sans doute l'occasion d'en discuter plus avant....

Il était également important de pouvoir faire le point sur les mesures qui seront prochainement portées par le fédéral (je pense notamment au budget mobilité), au-delà de ce qui a déjà pu être réalisé.

Avec le tax shift, la majorité fédérale a déjà fait la démonstration de sa volonté d'encourager les comportements moins polluants tout en soutenant l'innovation en vue de développer des technologies moins polluantes.

L'implantation de la production du nouveau modèle de véhicule électrique Audi Q6 sur le site de Forest,

intervenue durant les travaux de la commission, constitue d'ailleurs une excellente nouvelle, en ce compris pour les emplois qui pourront ainsi être maintenus après l'arrêt de la production de l'Audi A1 sur ce site.

Les véhicules « zéro émission » (véhicules électriques ou autres) représentent d'ailleurs une réelle piste d'opportunité pour l'avenir. Nous continuerons à plaider pour investiguer le potentiel de gain des véhicules alternatifs (CNG à court terme, véhicules électriques et intelligents à moyen et long termes) en favorisant la recherche et le développement dans ces différents domaines et en inscrivant cette démarche dans une stratégie d'électricité « bas-carbone ».

De même, le MR est disposé à examiner et à débattre des alternatives au système des voitures de société pour autant qu'il s'agisse d'une alternative crédible et réaliste qui ne pénalise ni les travailleurs ni les employeurs.

S'il était important de faire l'inventaire des différentes pistes de réflexion dont pourra s'inspirer le gouvernement fédéral d'ici la fin de la législature, il convient cependant de garder à l'esprit que les Régions disposent également

de nombreux outils permettant d'accompagner l'action du fédéral (contrôles des véhicules, supervision des actions de rappel, protection de la qualité de l'air, etc.).

Elles disposent en effet, singulièrement depuis la 6^{ème} réforme de l'Etat, de leviers importants. Il est impératif qu'elles puissent également entreprendre des démarches concrètes parallèlement aux recommandations que nous avons formulées.

Enfin, il est rapidement apparu que le volet « européen » constituait certainement le niveau le plus adéquat de réformes pour pallier aux carences révélées par le dieselgate.

C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité plaider pour un renforcement des normes et des outils à l'échelle européenne.

Le gouvernement fédéral a œuvré et obtenu l'adoption d'une norme européenne contraignant les constructeurs à fournir les informations de consommation et d'émissions de polluants de leurs véhicules, en se rapprochant au plus près des conditions réelles de

circulation, tout en contribuant au durcissement des exigences en termes de tests RDE.

Certes, l'accord finalement intervenu au niveau européen aurait pu être plus ambitieux...

Mais il était attendu depuis longtemps. Ce compromis entre les 28 Etats-membres est un premier pas important.

Nous n'en restons pas moins convaincus qu'il faudra aussi plaider à l'avenir pour le durcissement de ces tests et de ces normes.

Outre la question des normes et des tests en situation réelle, il nous semble qu'une des caractéristiques du Dieselgate fut son caractère « massif ». C'est toute l'Europe (pour ne pas dire : tous les pays) qui fut touchée !

Le MR estime que ce scandale renforce la nécessité d'une protection des consommateurs commune en Europe.

C'est déjà en partie le cas (le droit de la protection du consommateur est pour l'essentiel encadré par diverses normes européennes) mais il nous semble qu'il serait notamment opportun d'imaginer que lors d'un scandale à l'échelle européenne, les démarches positives entreprises par l'entreprise à l'égard de la clientèle d'un Etat-membre puisse également s'appliquer à l'ensemble des autres Etats-membres de l'Union.

Un renforcement de la transparence devra également être opéré concernant la comitologie, comme le prévoit l'accord institutionnel européen. Ce mécanisme, loin de ne concerner que le fédéral, intervient au contraire à tous les niveaux de pouvoir (en ce compris les Régions) et à travers toute l'Europe depuis de nombreuses années. Il serait sain de renforcer la prégnance du politique sur ces matières a priori techniques, mais dont les enjeux politiques ne sont jamais très éloignés.

Les travaux se poursuivent au niveau de l'Union. Nous serons notamment attentifs aux conclusions que le Parlement européen tirera des travaux de la commission

d'enquête mise sur pied en décembre dernier concernant le Dieselgate.

Il importe enfin de souligner que nous ne sommes pas « contre » la voiture mais « pour » une autre voiture. Une voiture plus propre, moins gourmande en consommation. Une voiture respectueuse du consommateur, de la santé publique et de l'environnement. Mais qui puisse aussi continuer à constituer cet extraordinaire outil de liberté qu'elle incarne depuis plus d'un siècle.

Une voiture qui, sans hiérarchie, sans dogme, devra dans un proche avenir s'inscrire dans une offre de 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 Dieselgate. Notre groupe continuera en tout cas à proposer des pistes concrètes en ce sens.

Je vous remercie.