



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Action en responsabilité suite au dieselgate

Question écrite n° 4721

### Texte de la question

M. Éric Alauzet interroge M. le ministre de l'économie et des finances sur l'action en responsabilité pour faute que le gouvernement précédent souhaitait engager contre les constructeurs automobiles suite au scandale du *dieselgate* et au préjudice causé par le manque à gagner fiscal. Le gouvernement estimait que le système du bonus-malus écologique avait été faussé puisqu'il reposait sur des données qui se sont révélées inexactes. Aussi, il lui demande quand cette action en responsabilité sera effective afin de réparer le préjudice causé par la tromperie sur les niveaux d'émissions polluantes de certaines marques automobiles.

### 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. Des voitures équipées de moteur diesel émettaient jusqu'à 40 fois plus que la limite d'émission autorisée aux USA pour les oxydes d'azote (NOx). À la suite de cette révélation, une enquête approfondie a été menée en France sur 86 véhicules testés. Le ministère de l'environnement a installé une commission indépendante pour analyser les résultats de tests confiés à l'UTAC et formuler des recommandations. Cette commission regroupe les associations de consommateurs, les services des ministères de l'écologie, de l'industrie, et de l'économie, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et des experts scientifiques. À l'issue d'une campagne de 10 mois, 86 véhicules ont été testés et leurs résultats analysés par la commission indépendante. Le ministère de l'environnement a publié le rapport de la commission indépendante le 29 juillet 2016 : 13 recommandations ont été proposées. Le ministère a engagé des actions en ce sens dans l'objectif de renforcer la réduction réelle des émissions des véhicules, la transparence et l'efficacité des processus d'instruction et de contrôle des véhicules. Les tests menés n'ont pas permis d'établir la présence d'un dispositif permettant de tromper les cycles d'homologation ni d'exclure une telle éventualité. Ces essais ont néanmoins montré des dépassements significatifs des limites d'émissions en conditions réelles de circulation. Ils ont permis de constater que les systèmes de dépollution utilisés par plusieurs constructeurs ne fonctionnent pas de façon optimale en permanence afin, selon les constructeurs interrogés, de préserver différents éléments de motorisation. S'agissant des émissions d'oxyde d'azote, des actions de rappels volontaires ou obligatoires ont été engagées par les différents constructeurs concernés. Le Gouvernement français suit avec attention le bon avancement de ces campagnes de rappels en France et rapporte ces données à la Commission européenne. Par ailleurs, plusieurs informations judiciaires ont été ouvertes en 2016 et 2017. S'agissant des émissions de dioxyde de carbone, ces essais n'ont pas permis de mettre en évidence une fraude sur les mesures en laboratoire en vue de l'homologation. Néanmoins, ces essais ont largement confirmé que le cycle d'homologation NEDC, entré en vigueur dans les années 70, n'était plus représentatif des consommations réelles des voitures. Le ministère de l'environnement, a exigé des constructeurs nationaux qu'ils mettent en place des plans d'actions pour améliorer la performance des dispositifs de traitement des polluants. Aussi, le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, se réjouit de l'entrée en vigueur du protocole d'essai WLTP. Ce nouveau protocole permettra d'améliorer l'information des consommateurs quant à la

consommation des véhicules. Il permettra également de mettre en place une fiscalité en adéquation avec le véhicule acheté ou utilisé et non plus avec la famille de véhicules à laquelle appartient le véhicule acheté ou loué. Le ministère poursuit l'objectif de parvenir à ce que les niveaux d'émissions des véhicules en conditions de conduite réelle respectent effectivement les normes en vigueur.

## Données clés

**Auteur :** [M. Éric Alauzet](#)

**Circonscription :** Doubs (2<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4721

**Rubrique :** Pollution

**Ministère interrogé :** [Économie et finances](#)

**Ministère attributaire :** [Transition écologique et solidaire](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [23 janvier 2018](#), page 468

**Réponse publiée au JO le :** [5 mars 2019](#), page 2198