

CONCLUSIONS SUR LES MESURES DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DANS LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu l'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

Vu le règlement 715/2007 (CE) relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules,

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulguées (secret d'affaires) contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites (COM[2013]813 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers (COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques et modifiant la directive 2003/35/CE,

Vu la résolution sur la proposition de directive relative au secret d'affaires, considérée comme adoptée définitivement par l'Assemblée nationale le 17 juillet 2015 (TA 572),

Vu les conclusions adoptées par la Commission des affaires européennes sur la lutte contre la pollution atmosphérique le 8 juillet 2014,

Considérant que les émissions dans l'atmosphère de substances polluantes ont de graves conséquences sanitaires, environnementales et économiques,

Considérant que l'aggravation du phénomène en Europe appelle un renforcement de la législation, en particulier celle relatives aux émissions des automobiles et des poids lourds, qui constituent la principale source de polluants atmosphériques nuisibles à la santé,

Considérant, d'une part, les engagements pris par l'Union européenne en vue de la Conférence de Paris sur le Climat (COP 21), et d'autre part, les engagements pris par les entreprises dans le cadre du plan d'actions Lima-Paris (Agenda des solutions), destiné à faciliter la mise en œuvre de l'accord visé à Paris,

Déplore l'atteinte ainsi portée à la crédibilité de l'Union européenne en matière de respect de ses propres normes environnementales, ainsi que celle portée à l'image de l'industrie automobile européenne, auprès des citoyens et consommateurs européens, mais aussi du reste du monde ;

Regrette le retard dans la transition vers un nouveau modèle de véhicule automobile plus respectueux de l'environnement et de la santé humaine qu'engendre le choix de mécanismes visant à se soustraire aux respect de normes démocratiquement adoptées, au risque de rater un virage technologique majeur, comme le symbolise le cas de Tesla en Californie ;

Prend acte du fait que la Commission européenne assure avoir été consciente depuis 2011 de la question du différentiel de résultat entre ceux des tests réalisés en laboratoire et ceux obtenus en conduite réelle, ainsi que de la redéfinition opérée en 2015 des paramètres des protocoles de tests pour réduire cette différence; qui en est la conséquence ;

Souhaite néanmoins une accélération du calendrier prévu pour le passage de la phase de simple contrôle à celle de validation de l'homologation pour la nouvelle procédure RDE ;

Juge nécessaire, dans un système décentralisé, d'assurer la transparence et un niveau égal des tests d'homologation entre les agences des États membres, afin de mettre fin à la possibilité d'« optimisation administrative » des constructeurs (« *type approval shopping* ») ;

Demande à la Commission et aux États membres d'étudier l'opportunité de mettre en place une Autorité européenne d'évaluation, voire de contrôle, pour garantir le respect des valeurs limites d'émission imposées par la législation européenne ;

Appelle les États membres à une vérification ex post de la conformité des véhicules aujourd'hui en circulation dans l'Union européenne, afin de restaurer la crédibilité de l'industrie automobile européenne, et de prendre les mesures correctives appropriées en cas de divergences majeures ;

Souligne la nécessité d'une action résolue des États membres en cas de violation avérée du droit européen, par une sanction efficace, proportionnée et dissuasive, et de la Commission pour ce qui regarde la question des aides d'État, en matière d'incitations fiscales qui auraient pu bénéficier à des véhicules ne répondant pas aux spécificités environnementales y donnant droit ;

Réitère avec force sa demande d'une protection spécifique des lanceurs d'alerte individuels, notamment des salariés, par le droit européen.