



## **Dieselgate : 3 ans d'inaction**

**Inter-Environnement Wallonie  
18 septembre 2018**

### **Table des matières**

Résumé exécutif .....	2
1. Introduction.....	3
2. La législation européenne.....	3
3. La FEBIAC face au dieselgate .....	5
3.1. Un virus et des innocents.....	5
3.2. L'attaque face à la réalité des chiffres.....	5
4. Les conséquences en Belgique .....	5
4.1. Dépassement des seuils d'émissions nationaux .....	5
4.2. Quantification des dépassements .....	6
4.3. Quantification de l'effet sanitaire .....	8
4.4. Qualification des faits.....	9
5. Conclusions .....	10



## **Résumé exécutif**

Le scandale du dieselgate, qui éclatait le 18 septembre 2015, permettait au grand public d'accéder à une information connue des seuls experts depuis des années : les constructeurs d'automobiles équipent sciemment leurs voitures diesel Euro 5 et 6 de « dispositifs d'invalidation ». Par la mesure de divers paramètres, ceux-ci permettent de repérer quand le véhicule est dans les conditions des tests d'homologation et quand il n'y est assurément pas. Dans le premier cas, les systèmes de dépollution permettant de ramener les émissions d'oxydes d'azote sous les normes sont maintenus actifs – dans le second cas (c'est-à-dire dans la vraie vie), ils sont désactivés.

Seuls certains constructeurs ont reconnu – du bout des lèvres – l'existence de ces pratiques. Aucun n'a présenté ses excuses aux familles des victimes. Ces dernières sont rarement connues. Il est en effet impossible d'identifier de manière exhaustive les personnes qui décèdent des suites de la pollution de l'air. Il est par contre possible d'en estimer le nombre. C'est l'exercice auquel s'est livré Inter-Environnement Wallonie. Sur base de la composition du parc automobile, des kilométrages annuels des voitures en fonction de leur âge et des émissions spécifiques en conditions réelles, il apparaît que le non-respect des normes Euro 5 et 6 par les voitures diesel immatriculées en Belgique génèrent dans notre pays des émissions excédentaires de 31.400 tonnes d'oxydes d'azote (pour un total de 182.000 tonnes pour l'entièreté des secteurs). Ce qui induit au minimum 322 décès annuels et 3.327 années de vie perdues.

Face à cette réalité, l'industrie a opté pour une attitude mêlant minimisation des faits, déni, arrogance,...

En ce 18 septembre 2018, trois ans après le début du dieselgate, il est grand temps pour la FEBIAC, représentante en Belgique des constructeurs et importateurs, de sortir de la posture adoptée depuis trois ans (démenti, minimisation, voire arrogance) et de simplement reconnaître les faits. Par ailleurs, Inter-Environnement Wallonie (de même que les autres acteurs de la société civile) attend de la FEBIAC (et de toute l'industrie automobile) qu'elle tourne définitivement le dos à ces pratiques inqualifiables et garantisse que les normes d'émissions soient respectées sur route. Il convient enfin de rappeler la nécessité de tourner le dos aux motorisations diesel et essence : pour améliorer le bilan sanitaire et environnemental du trafic, l'avenir de la voiture ne peut s'envisager que partagée, « zéro émissions » et de taille, puissance et poids raisonnables.



## 1. Introduction

Le 18 septembre 2015, la nouvelle ébranlait la galaxie automobile : l'administration fédérale américaine ainsi que l'administration californienne lançaient des procédures à l'encontre du groupe Volkswagen pour non-respect de la législation relative à la protection de l'air. Ceci sur base de la preuve dûment établie que VW trichait délibérément pour maintenir les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) de certains de ses véhicules en-deçà des limites légales lors des tests en laboratoire – et lors des tests seulement. Le principe - simplissime autant qu'abject – consistait à mesurer certains paramètres pour s'assurer que le véhicule n'était pas en phase de test et à désactiver alors les systèmes de dépollution. Ceci au plus grand mépris de la santé humaine et de l'environnement.

Il apparut bien vite que ces pratiques étaient tout à fait généralisées – et qu'il s'agissait, en fait, d'un secret de Polichinelle. Le scandale dieseldgate était né.

Face aux innombrables preuves de leur triche, comment les constructeurs ont-ils réagi ?

- En public se sont succédés les démentis, les minimisations, les interprétations tendancieuses de la législation, voire l'arrogance face aux investigations menées par certains pouvoirs publics.
- Dans l'ombre, les lobbyistes de l'industrie se sont démenés avec énormément de compétence. Si bien que les constructeurs automobiles ont obtenu l'autorisation de continuer à vendre des véhicules émettant plus que les normes en toute légalité<sup>1</sup> et qu'ils ont échappé à l'obligation de mettre en conformité tous les véhicules vendus ne respectant pas les normes dans la vie réelle.

En ce 18 septembre 2018, les signataires de la carte d'anniversaire à la FEBIAC déplorent que le dieseldgate n'ait pas, jusqu'à présent, permis d'améliorer le désastreux bilan sanitaire du trafic routier. Les comportements immoraux sinon illégaux continuent d'exister et les véhicules neufs continuent de polluer beaucoup plus que les normes d'émissions adoptées il y a plus de dix ans.

## 2. La législation européenne

La législation en vigueur quand le scandale du dieseldgate a éclaté comprenait trois pièces maîtresses :

- le règlement (CE) n° 715/2007 ;
- la directive (CE) n°2007/46 ;
- le règlement (CE) 595/2009.

L'article 4.2 du règlement (CE) n° 715/2007 relatif aux obligations des constructeurs stipulait on ne peut plus clairement que :

*« Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service soient respectées.*

---

<sup>1</sup> Du fait de l'application de « facteurs de conformité » lors des essais en conditions réelles – voir chapitre 2



***En outre, les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement et des émissions par évaporation, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales.* »**

L'article 5.2 interdisait quant à lui l'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions. Un dispositif d'invalidation, selon l'article 3 (10) du règlement est « *tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules* ». L'utilisation de tels dispositifs d'invalidation était déjà dénoncée par le centre de recherches conjoint de la Commission européenne en 2013<sup>2</sup>.

Suite au dieselgate, la législation européenne a été revue. Le 1<sup>er</sup> septembre 2020 entrera en vigueur le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

En parallèle à cela, les autorités européennes ont continué leur travail relatif à la législation « RDE » (pour real driving emissions – émissions en conditions réelles). Ainsi, depuis septembre 2017, les nouveaux modèles d'automobile<sup>3</sup> doivent, pour être homologués, être testés en conditions de conduite réelles. Les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines (nombre de particules émises) sont mesurées avec des équipements portables selon des méthodes standardisées.

Si les émissions d'oxydes d'azote des voitures seront dorénavant mesurées lors de tests menés sur route, elles pourront dans ces conditions être 2,1 fois supérieures aux normes Euro jusque 2021 et 1,43 supérieures au-delà<sup>4</sup>. Pour bien apprécier la valeur du cadeau fait à l'industrie automobile, il est utile de rappeler ici que la norme Euro 6 fixant à 80 mg/km la limite des émissions d'oxydes d'azote pour une voiture à moteur à allumage par compression (diesel) dans des conditions d'utilisation normales a été adoptée en... 2007!<sup>5</sup> Comme l'a souligné la Commission d'enquête mise en place par le Parlement européen suite au dieselgate : « *Des facteurs de conformité NO<sub>x</sub> inférieurs à la valeur de 1,5 ou même très inférieurs à 1 sont déjà réalisables.* »<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Weiss M., Bonnel P., Hummer R., Steining N. 2013. *A complementary emissions tests for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures*. JRC scientific and policy reports.

<sup>3</sup> Et toutes les voitures neuves à partir de septembre 2019

<sup>4</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-18-3646\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3646_en.htm)

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 715/2007, Annexe I, tableau 2

<sup>6</sup> European Parliament. 2017. *Report on the inquiry into emission measurements in the automotive sector*, p. 6



### 3. La FEBIAC face au dieselgate

#### 3.1. Un virus et des innocents

Invité de l'émission *Matin Première* (RTBF) le 25 septembre 2015, Thierry van Kan, Président de la FEBIAC, qualifiait de « virus » les dispositifs d'invalidation utilisés par le groupe VW et déclarait : « *A ma connaissance, personne n'a été accusé si ce n'est Volkswagen. Nous sommes tous innocents jusqu'à preuve du contraire* ». La preuve a largement été faite que si l'immense majorité des travailleurs du secteur ignoraient tout de ces pratiques, ce n'était guère le cas de leurs états-majors. Pour des raisons purement financières, les constructeurs ont équipé leurs véhicules diesel de dispositifs d'invalidation.

La pollution excédentaire induite est responsable, rien qu'à l'échelle de la Belgique, de plusieurs centaines de décès par an (voir paragraphe 4.3). A quelques rares exceptions près, aucun regret, aucune excuse n'ont cependant été exprimés

#### 3.2. L'attaque face à la réalité des chiffres

Le 2 juin 2016 étaient publiés les résultats de l'évaluation des rejets atmosphériques par les véhicules légers diesel en Wallonie. L'évaluation concluait à « un dépassement généralisé et significatif des normes » pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). La FEBIAC réagissait dans la foulée par voie de presse, avec un ton d'une arrogance sidérante, titrant « *Les tests wallons de véhicules démontrent uniquement que deux tests différents délivrent deux résultats différents* »<sup>7</sup>. Contrairement à ce qu'affirmait la FEBIAC, les résultats de ces tests étaient cependant largement cohérents avec ceux des investigations menées par les autorités françaises, allemandes et britanniques ainsi qu'avec les conclusions de toutes les études menées précédemment par divers organismes, dont le centre de recherches conjoint de la Commission européenne, le JRC<sup>8</sup>.

### 4. Les conséquences en Belgique

#### 4.1. Dépassement des seuils d'émissions nationaux

La directive (UE) 2016/2284 fixe des plafonds aux émissions nationales de certains polluants. Pour la Belgique, le plafond d'émissions d'oxydes d'azote actuel est de 176 milliers de tonnes par an (kt/an). Les Etats sont tenus de réaliser les inventaires nationaux en se conformant à certaines procédures bien définies.<sup>9</sup>

Le non-respect des normes d'émissions par les voitures en conditions réelles de conduite est en partie responsable des dépassements de seuils d'émissions nationaux. Ceci a notamment été souligné par :

- l'Agence européenne de l'Environnement (EEA) : « *The fact that NO<sub>x</sub> emissions from diesel cars are considerably higher than intended in the Euro 5 and Euro 6 regulations for diesel*

<sup>7</sup> <http://www.iew.be/febiac-une-arrogance-proportionnelle-a-l-ampleur-de-l-arnaque>

<sup>8</sup> Weiss M., Bonnel PL, Hummel R., Provenza A., Manfredi U. 2011. *On-road emissions of light-duty vehicles in Europe*. Environmental Science & technology.

<sup>9</sup> Voir notamment EEA Report No 21/2016. *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016*



*vehicles affects the ability of Member States to comply with the limit and target values set by the Ambient Air Quality Directive for NO<sub>2</sub> in particular, but also for ambient air concentrations of O<sub>3</sub>, PM10 and PM2.5, for which NO<sub>x</sub> is a precursor”<sup>10</sup>*

- la Commission d'enquête EMIS du Parlement européen mise en place suite au dieselpgate : *“There are large discrepancies between the NO<sub>x</sub> emissions of most Euro 3-6 diesel cars measured during the type-approval process [...] and their NO<sub>x</sub> emissions measured in real driving conditions. These discrepancies contribute, to a large extent, to infringements by several Member States of Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe.”<sup>11</sup>*

Le problème est connu de longue date. Les Etats ont cependant fait preuve d'attentisme pendant des années, « réglant » le problème en grande partie grâce aux flexibilités de la législation européenne. Celle-ci permet en effet de déduire des inventaires nationaux des émissions dont on peut faire la preuve qu'elles résultent de facteurs imprévisibles (mécanisme d'ajustement). Ainsi, pour l'année 2016, les inventaires réalisés par les autorités belges estiment à 182 kt les émissions annuelles totales d'oxydes d'azote, au-dessus du plafond national de 172 kt. La Belgique demande dès lors de pouvoir soustraire une certaine quantité d'émissions dans différents secteurs. Pour les transports routiers<sup>12</sup>, la demande d'ajustement porte sur 43,01 kt, soit les émissions excédentaires imputables au non-respect des normes Euro par les véhicules routiers motorisés (voitures, camionnettes, camionnettes, véhicules lourds, motos, ...) <sup>13</sup>.

Les Etats auraient été mieux inspirés de se souvenir que l'objectif premier ne réside pas dans le respect du prescrit européen en faisant appel à ses flexibilités mais dans la protection de la santé de leurs citoyens. Ce qui aurait dû les amener à :

- mettre en place les mesures de restriction du trafic permettant d'atteindre les seuils d'émissions avec les véhicules existants ;
- user de tout moyen nécessaire pour contraindre les constructeurs à respecter les normes d'émissions et à mettre en conformité les véhicules en circulation.

#### **4.2. Quantification des dépassements**

IEW a quantifié les émissions excédentaires imputables au fait que les voitures ne respectent pas, sur route, les normes d'émission Euro. Pour ce faire, les hypothèses suivantes ont été adoptées :

- les calculs ont été menés pour les années 2016 et 2017, soit les deux années suivant le dieselpgate, durant lesquelles l'industrie automobile aurait pu et dû remettre ses véhicules en conformité ;

<sup>10</sup> EEA Report No 28/2016, *Air Quality in Europe – 2016 report*, p. 44

<sup>11</sup> European Parliament. 2017. *Report on the inquiry into emission measurements in the automotive sector*, p. 4

<sup>12</sup> Pour les différents véhicules routiers motorisés : voitures, véhicules utilitaires légers, véhicule utilitaires lourds, motos et cyclomoteurs.

<sup>13</sup> VMM, AWAC, IBGE, CELINE, EKG. 2018. *Informative Inventory Report about Belgium's air emissions submitted under the Convention on Long Range Transboundary Air Pollution CLRTAP and National Emission Ceiling Directive NECD*, p. 187



- seuls les véhicules diesel les plus récents répondant (en théorie) aux normes Euro 5 et 6 ont été pris en compte, soit les véhicules vendus depuis 2009 inclus ;
- les chiffres relatifs à la composition du parc automobile par année de première immatriculation et au kilométrage annuel sont issus des publications du SPF Mobilité et Transports<sup>14</sup> ;
- les pourcentages de voitures Euro 5 et 6 dans les ventes de véhicules neufs entre 2009 et 2017 sont issus de la base de données transport du Bureau fédéral du plan<sup>15</sup> ;
- les émissions des voitures diesel Euro 5 et 6 en conditions réelles sont celles données par l'ICCT (The International council on clean transportation) sur base d'un passage en revue de la littérature scientifique<sup>16</sup> ;
- les données relatives à l'année 2017 n'étant pas toutes disponibles, certaines hypothèses ont dû être faites par extrapolation sur les années précédentes ;
- pour les voitures immatriculées durant l'année considérée (soit 2016 pour les calculs relatifs à l'année 2016), le kilométrage annuel a été divisé par deux pour tenir compte du fait que des véhicules sont immatriculés tout au long de l'année.

Les chiffres présentés ci-dessous ne prétendent donc pas être rigoureusement exacts mais constituent néanmoins une bonne estimation de l'ordre de grandeur des émissions excédentaires.

**Le total des émissions excédentaires imputables au non-respect des normes par les véhicules diesel Euro 5 et euro 6 se monte à 31,4 kt NO<sub>x</sub> pour l'année 2016 et 33,8 kt NO<sub>x</sub> pour l'année 2017 (tableau 1).**

**Tableau 1** : Emissions d'oxydes d'azote excédentaires (en tonnes de NO<sub>x</sub>) imputables au non-respect des normes Euro par les voitures les plus récentes

Année	Voitures Euro 5	Voitures Euro 6	Total
2016	28.263	3.113	31.376
2017	28.347	5.498	33.845

Ces chiffres sont cohérents par rapport à ce que la Belgique estime être l'ajustement pour l'ensemble des véhicules routiers motorisés (43,01 kt NO<sub>x</sub>) dès lors que l'on sait que les véhicules lourds respectent dans leur grande majorité les normes d'émissions Euro<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> SPF MT. 2017. Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2016

<sup>15</sup> BFP. Base de données transports. Nombre d'immatriculations de voitures neuves, répartition par type de propriétaire, type de véhicule, carburant, cylindrée et performances environnementales [en ligne]. Consulté le 10/08/2018

<sup>16</sup> ICCT. 2017. European vehicle market statistics – Pocketbook 2017/18, p. 67

<sup>17</sup> ICCT. 2016. NO<sub>x</sub> emissions from heavy-duty and light-duty diesel vehicles in the EU: Comparison of real-world performance and current type-approval requirements





### 4.3. Quantification de l'effet sanitaire

L'Agence européenne de l'Environnement publie chaque année une estimation du nombre de décès induits par les différents polluants atmosphériques ainsi que du nombre d'années de vie perdues (voir encadré ci-dessous). Pour les émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)<sup>18</sup>, l'EEA donne deux chiffres correspondants à deux hypothèses différentes<sup>19</sup>. Dans la première, on considère que seuls les niveaux de pollution supérieurs à une concentration de fond de 20 µg/m<sup>3</sup> induisent des décès et des pertes d'années de vie. Dans la seconde, ce seuil critique est établi à 10 µg/m<sup>3</sup>, en conformité avec certains travaux scientifiques récents<sup>20</sup>. Les deux hypothèses sont reproduites dans le **tableau 2**. Celui-ci a été établi en tenant compte des émissions excédentaires calculées pour l'année 2016 (31,4 kt NO<sub>x</sub>) qui représentent 17,2 % des émissions de la Belgique pour cette année (182 kt NO<sub>x</sub>). Cette approche mène à une estimation basse du nombre de décès et d'années de vie perdues imputables au non-respect des normes Euro 5 et 6 par les voitures diesel. En effet, la contribution du transport routier aux concentrations ambiantes de NO<sub>2</sub> et donc aux effets sur la santé est considérablement supérieure à la part que représente ce secteur dans les émissions nationales de NO<sub>x</sub>. Ceci est aisé à comprendre : le transport routier émet près du sol (donc près des voies respiratoires) et, dans les centres urbains, en zones densément peuplées<sup>21</sup>.

Dans l'hypothèse basse (seuil de référence de l'EEA : 20 µg/m<sup>3</sup> de dioxydes d'azote) et sans tenir compte du fait que les émissions du trafic routier impactent plus sur la santé que celles des autres secteurs, **les émissions excédentaires induites par le non-respect des normes Euro 5 et 6 par les voitures diesel causent 322 décès et 3.327 années de vie perdues par an en Belgique. Dans l'hypothèse haute (seuil de référence : 10 µg/m<sup>3</sup> de dioxydes d'azote), ce sont 1.115 décès et 11.498 années de vie perdues du fait des pratiques inqualifiables des constructeurs d'automobiles.** Ceci sans parler des milliers d'années de souffrance pour toutes les personnes atteintes de maladies respiratoires (asthme, mucoviscidose, etc.).

**Tableau 2** : Nombre de décès et d'années de vie perdues imputables à la pollution par les dioxydes d'azote en Belgique – total pour la Belgique et part imputable aux émissions excédentaires dues au non-respect des normes Euro 5 et 6 par les voitures diesel (part dieselgate dans le tableau).

	Estimation basse (pollution de fond = 20 µg/m <sup>3</sup> )	Estimation haute (pollution de fond = 10 µg/m <sup>3</sup> )
<b>Décès prématurés</b>		
Total pour la Belgique	1.870	6.470
Part dieselgate	322	1.115
<b>Années de vie perdues</b>		
Total pour la Belgique	19.300	66.695
Part dieselgate	3.327	11.498

<sup>18</sup> L'appellation oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) recouvre les monoxydes d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) ; c'est ce dernier qui produit des effets nocifs sur la santé humaine.

<sup>19</sup> EEA Report No 13/2017. Air quality in Europe — 2017 report, p. 55-58

<sup>20</sup> EEA Report No 13/2017. Air quality in Europe — 2017 report, p. 56

<sup>21</sup> Ibid., p. 42





### Les mesures des impacts sur la santé<sup>22</sup>

Les **décès prématurés** sont des décès qui se produisent avant que les personnes n'atteignent un « âge espéré », qui est égal à l'espérance de vie moyenne pour un pays et un sexe donnés. Les décès prématurés sont considérés comme évitables si leur cause peut être éliminée.

Les **années de vie perdues** sont définies comme les années de vie potentielle perdues en raison de décès prématurés. C'est une estimation du nombre d'années qu'une personne aurait vécues si elle n'était pas morte prématurément. Cette mesure prenant en compte l'âge auquel le décès se produit, elle donne plus de poids aux décès de personnes plus jeunes et moins de poids aux décès de personnes plus âgées. Elle donne dès lors une information plus nuancée que le seul nombre de décès prématurés.

#### 4.4. Qualification des faits

Un mois après l'éclatement du scandale dieselgate, le professeur d'économie Etienne de Callatay déclarait : « *La statistique est implacable : avec sa tricherie, VW a tué.* »<sup>23</sup> Au-delà de ce constat irréfutable, comment pourrait-on qualifier l'utilisation volontaire de dispositifs d'invalidation ? L'on peut légitimement s'interroger quant à savoir si la responsabilité pénale des constructeurs concernés pourrait être engagée.

Osons un parallèle : un cuisinier indélicat qui viendrait à causer la mort d'un de ses clients du fait d'un non-respect volontaire des normes sanitaires pourrait être poursuivi pour homicide involontaire en vertu de l'article 418 du code pénal :

*« Est coupable d'homicide ou de lésion involontaires, celui qui a causé le mal par défaut de prévoyance ou de précaution, mais sans intention d'attenter à la personne d'autrui. »*

L'utilisation en pleine connaissance de cause de dispositifs d'invalidation limitant, au mépris des législations en vigueur, l'efficacité des systèmes de dépollution en-dehors des phases de test peut *a minima* être qualifiée de défaut de prévoyance quant à ses conséquences sanitaires. Comment en effet ne pas savoir que les émissions excédentaires nuiront à la santé des personnes alors que la législation interdisant l'utilisation des dispositifs d'invalidation s'inscrit clairement dans les suites du programme européen « Air pur pour l'Europe » (CAFE pour Clean air for Europe) ?<sup>24</sup>

On pourrait également s'interroger quant à savoir si les entreprises concernées pourraient être déclarées responsables, notamment au regard de l'article 5 du code pénal instituant la responsabilité pénale des personnes morales :

*« Toute personne morale est pénalement responsable des infractions qui sont intrinsèquement liées à la réalisation de son objet ou à la défense de ses intérêts, ou de celles dont les faits concrets démontrent qu'elles ont été commises pour son compte. [...] La responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs des mêmes faits ou y ayant participé. »*

<sup>22</sup> D'après EEA, 2017, Air quality in Europe, 2017 report, p. 55

<sup>23</sup> La Libre Belgique, 15/10/2015

<sup>24</sup> Considérant (4) du règlement (CE) 715/2007



Encore davantage que le souci de maintenir une image de respectabilité et de fiabilité, la crainte de se voir reconnus responsables d'homicides involontaires pourrait expliquer l'absence de reconnaissance, par les constructeurs, de l'utilisation volontaire de dispositifs d'invalidation.

## **5. Conclusions**

Il a beaucoup été question, dans le cadre du scandale dieseldgate, de tests, de normes, d'interprétation du prescrit légal. Cette « technicité » des débats a relégué aux oubliettes une vérité que personne – et surtout pas le secteur - ne veut affronter : les émissions excédentaires ont induit des morts. Des centaines par an à l'échelle de la Belgique selon nos calculs, des milliers par an en Europe. En cas de triche avérée, les faits pourraient être qualifiés d'homicides et de lésions involontaires. Ce dont il n'a jamais été question dans ce dossier. Pire : les constructeurs

- ont très rarement reconnu l'illégalité de leurs comportements – et jamais leur amoralité ;
- ont au contraire dénoncé avec arrogance les démarches des autorités publiques visant à objectiver les faits ;
- prétendent respecter scrupuleusement la loi et imputent la responsabilité des dépassements de normes aux faiblesses de celle-ci – faiblesses qui découlent notamment de l'action de leurs propres lobbyistes.

D'autre part, les constructeurs produisent des véhicules toujours plus lourds, plus volumineux, plus puissants, plus rapides, plus agressifs par rapport aux usagers vulnérables (piétons et cyclistes). Des véhicules qui annihilent pour partie les progrès réalisés en matière d'aide à la conduite et de sécurité active et passive des véhicules. Mais là non plus, à les croire, les constructeurs ne sont pas responsables : ce sont les consommateurs qui veulent de grosses voitures...

La voiture qui, intrinsèquement, est un excellent outil de mobilité, est devenue un cauchemar social et environnemental. Il est plus que temps de changer un système qui n'obéit qu'à une logique financière au mépris de la santé publique, de la vie humaine et de l'environnement. Le secteur automobile doit mettre une fin immédiate à ce déni organisé, assurer que ses produits respectent les normes en conditions normales d'utilisation et abandonner au plus vite la motorisation thermique, intrinsèquement productrice d'émissions polluantes.