

PLANÈTE

Pollution : le tribunal de l'Union européenne juge « trop élevées » les limites d'émissions des diesels

Un recours avait été déposé par la Mairie de Paris pour faire annuler la norme Euro 6, selon elle, un « permis de polluer » accordé par la Commission européenne aux constructeurs automobiles.

Par Stéphane Mandard • Publié aujourd'hui à 12h29, mis à jour à 14h51



Paris, Bruxelles et Madrid avaient dénoncé un « permis de polluer » accordé aux constructeurs. Francisco Seco / AP

C'est une victoire retentissante pour la maire de Paris, Anne Hidalgo, et les villes de Bruxelles et Madrid qui l'avaient accompagnée dans sa croisade contre le « *permis de polluer* » accordé, selon elle, par la Commission européenne aux constructeurs automobiles.

Dans un arrêt rendu jeudi 13 décembre, le tribunal de l'Union européenne « *annule partiellement le règlement de la Commission fixant des limites d'émission d'oxydes d'azote trop élevées* » pour les essais des voitures. Les oxydes d'azotes (NO_x) sont des gaz très toxiques rejetés principalement par les voitures diesel et rendus célèbres par le scandale du « *dieselgate* ».

A l'initiative d'Anne Hidalgo, Paris, Bruxelles et Madrid avaient déposé un recours pour contester le règlement n° 2016/646 du 20 avril 2016 modifiant la norme Euro 6 sur les émissions de gaz polluants des voitures. Le scandale du « *dieselgate* » avait conduit le législateur européen à modifier cette norme, en vigueur depuis 2014.

En octobre 2015, le patron de Volkswagen reconnaît avoir truqué les moteurs de 11 millions de véhicules diesel pour minorer les émissions de NO_x lors des tests d'homologation. Pour éviter que la fraude ne se reproduise, la Commission décide de modifier cette norme Euro 6 en introduisant des tests en conditions de conduite réelle (ou RDE, pour *real driving emissions*, en anglais) en plus de ceux réalisés en laboratoire et mis à mal par le « *dieselgate* ».

Une marge d'erreur devenue un « permis de polluer »

Or, « afin de permettre aux constructeurs de s'adapter progressivement aux règles RDE », précise le règlement de 2016, une marge d'erreur appelée « facteur de conformité » est ajoutée. Censée réduire l'écart entre la limite réglementaire (80 mg/km) mesurée en laboratoire et les valeurs obtenues en RDE, c'est cette marge d'erreur qui constitue « un permis de polluer », selon les mots d'Anne Hidalgo.

Fixé à 2,1 pour les nouveaux véhicules jusqu'en septembre 2019, puis à 1,5 à partir de janvier 2021, ce facteur de conformité autorise donc dans les faits les constructeurs à produire des véhicules dont les niveaux d'émissions de NO_x (168 mg/km, puis 120 mg) sont bien supérieurs (110 %, puis 50 %) à la limite de 80 mg/km retenue par le Parlement européen au titre de la norme Euro 6. En juin 2007, les eurodéputés avaient en effet décidé de durcir les critères d'homologation en abaissant le seuil de 180 mg/km (Euro 5) à 80 mg/km à l'horizon 2014.

Le Tribunal conclut que la Commission n'était « pas compétente pour apporter, en appliquant des coefficients de correction, une modification à ces limites pour les essais RDE ». Il estime, en outre, que, « même si l'on devait admettre que des contraintes techniques peuvent justifier une certaine adaptation, avec un écart comme celui résultant du règlement attaqué, il est impossible de savoir si la norme Euro 6 est respectée lors de ces essais ».

Le tribunal donne douze mois à la Commission européenne, à partir d'un éventuel pourvoi, pour adopter une « nouvelle réglementation » dans un souci de « protection de la santé publique et de l'environnement ». La Commission dispose de deux mois pour faire appel. Pour l'heure, elle « prend note du jugement » et « va l'analyser en détail », indique-t-on à Bruxelles. L'Association européenne des constructeurs automobiles se donne aussi le temps prendre connaissance du jugement avant de réagir.

Ce jugement « va faire date. Il permet à des citoyens de [se] faire entendre sur des sujets aussi importants que l'environnement et la santé » Anne Hidalgo

« Cet arrêt est un coup de tonnerre, une révolution juridique ! ». L'avocat de la Mairie de Paris, Jérémie Assous, ne cache pas, lui, sa satisfaction : « Désormais, ce ne sont plus 27 Etats qui peuvent contester une norme européenne, ce sont des millions de collectivités, de villes, de Länder, et cela change tout. C'est l'équivalent de l'introduction d'une QPC [question prioritaire de constitutionnalité] à l'échelle européenne. »

« C'est un jugement qui va faire date, une avancée majeure, déclare au Monde Anne Hidalgo. Le tribunal permet enfin à des citoyens, à travers leurs maires, de faire entendre leur voix face aux lobbies sur des sujets aussi importants que l'environnement et la santé publique ».

Le tribunal de l'UE a estimé que les villes de Paris, Bruxelles et Madrid étaient « recevables » dans leurs recours car, pour lutter contre la pollution de l'air, elles ont adopté des mesures de restriction de la circulation qui se fondent sur les normes Euro.

« Un grand plan de rappel des véhicules de PSA et Renault »

Yannick Jadot, tête de liste des Verts aux élections européennes, se félicite également de cette décision. « Dans le contexte des gilets jaunes, il est important de se souvenir que la Commission, soutenue par l'Allemagne et la France à l'époque, avait offert un permis de tuer aux constructeurs car le diesel est responsable de plusieurs milliers de morts prématurés chaque année, indique M.Jadot au « Monde ». Il serait désormais temps que le gouvernement français imite l'Allemagne et exige de PSA et Renault un grand plan de rappel de leurs millions de véhicules qui ne respectent toujours pas les normes pour recalibrer à leurs frais les moteurs frauduleux. »

Dans un rapport publié en septembre pour le troisième anniversaire du « dieselgate », l'ONG européenne Transport & Environment estimait qu'environ 43 millions de diesels recrachent encore des quantités de Nox très excessives à travers l'Europe. Et avec 8 741 000 véhicules, c'est la France qui compterait le plus de voitures polluantes en circulation, devant l'Allemagne.

Lire aussi | [La pollution automobile coûte plus de 60 milliards de frais de santé par an en Europe](#)

Stéphane Mandard