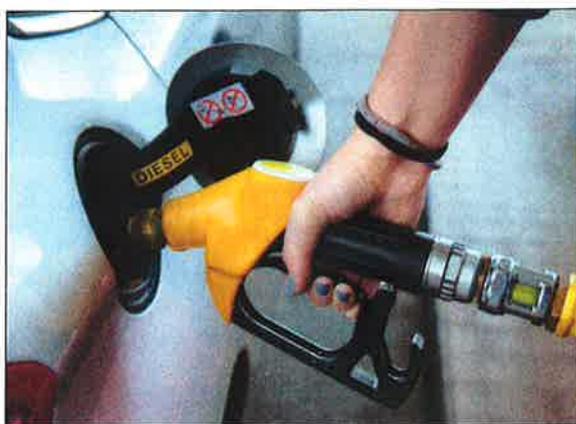


# Diesel, victime ou coupable ?

Une nouvelle fois accusés de tous les maux dans le cadre de "l'affaire Volkswagen", les acteurs du Diesel ont profité de leur semaine à Equip Auto pour se faire entendre et surtout se défendre. Avec quels résultats ? Enquête.

Par **Romain Baly**

Dans les travées de Villepinte (93), il n'était question que de lui. De lui, de ces "irresponsables" qui le mettent une nouvelle fois en danger, des critiques qui en découlent et des pistes d'amélioration que chacun croit tenir. Au café du commerce d'Equip Auto, les conversations ont souvent été menées tambour battant. L'onde de choc provoquée par la tricherie mise en place par le groupe Volkswagen aux Etats-Unis pour tromper les tests antipollution est telle qu'aujourd'hui, chacun y va de son bon mot. Cette semaine de salon aura confirmé la tendance, mais elle aura surtout confirmé toute la difficulté à mettre au clair la responsabilité exacte de ce type de motorisation sur la qualité de notre air ambiant alors que 62 % du parc tricolore en est équipé. Disons-le tout de go, Equip Auto ne constituait pas, apparemment, le meilleur endroit permettant de peser le pour et le contre de cette épineuse question. Toutefois, échauffés par "l'affaire" et encore plus par les commentaires au vitriol de politiques et de pseudo-spécialistes, les acteurs de la filière Diesel ont tenu à se défendre corps et âme avec un argumentaire souvent pointu. La riposte proposée se devait d'être à la hauteur de l'attaque subie, en somme. Premier à dégainer, **Fabrice Godefroy**, directeur général d'IDL et président de l'association Diéséliste de France, estime ainsi "qu'il faut stopper le Diesel Bashing !" et dénonce "les réactions en cascade tant des



pouvoirs publics, des organisations professionnelles que de différents groupes de pression anti-Diesel". Face à ce constat, ce dernier a souhaité rétablir sa vérité en organisant "ses" Etats Généraux du Diesel deuxième du nom, alors que la première édition avait eu lieu en avril 2014, soit en plein pic de pollution. L'occasion pour **Jean-Paul Morin**, chercheur honoraire à l'Inserm et toxicologue spécialiste de la pollution atmosphérique, de dresser un bilan global de la pollution hexagonale. Contrairement aux idées reçues, il apparaît ainsi que le transport routier n'est plus la principale source de pollution dans le pays, sa part étant passée de 42 % en 1990 à 10 % en 2012.

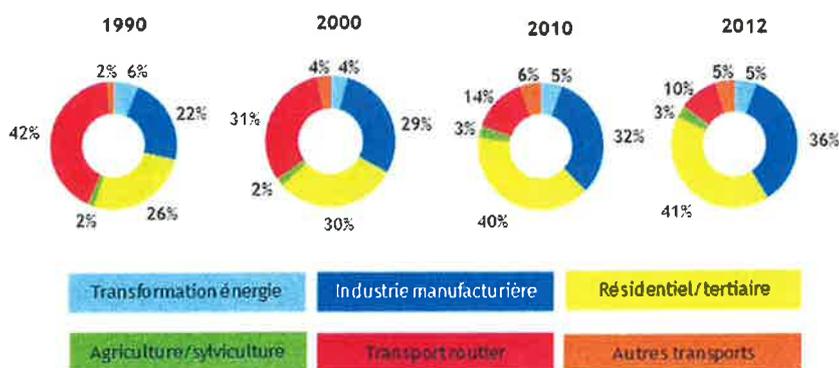
## Le problème des NOx

Parallèlement, la pollution liée à l'industrie manufacturière et au tertiaire (résidentiel) n'a cessé de croître, passant de respectivement 22 % et 26 % en 1990 à 36 %

et 42 % en 2012. Ceux qui crient haro sur l'automobile, et donc sur le Diesel, en sont quittes pour réviser leur jugement. De même, Jean-Paul Morin note que les émissions de particules liées aux véhicules légers Diesel ont considérablement diminué ces quinze dernières années sur le plan européen. Un résultat "logique, compte tenu de l'amélioration des technologies et de l'introduction des blocs Euro

5, imposant les FAP, et Euro 6. Aujourd'hui, l'essentiel des émissions polluantes liées au transport routier provient des consommables". En premier lieu desquels figurent les plaquettes de freins et les pneumatiques, dont la responsabilité n'a cessé d'augmenter depuis l'an 2000. De quoi dédouaner un tant soit peu le Diesel, à ceci près que les technologies Euro 5 et 6 n'équipent pas encore la majeure partie du parc roulant, ce qui signifie donc que leurs normes, censées dans le cas de l'Euro 6 être équivalentes à celles des moteurs essence, et donc leurs effets sur l'air, demeurent minimales. Pour le moment. Selon les données publiées par Airparif, les émissions de particules fines (PM10) en Ile-de-France sont passées entre 2000 et 2012 de 10000 à 4000 tonnes/an alors que celles émises par des VP Diesel ont été divisées par deux pendant que celles liées aux VP essence demeuraient nulles. Sur le plan des NOx (oxydes d'azote), en revanche, le bilan s'avère nettement moins flatteur. Ainsi, toujours selon Airparif et toujours sur la période 2000/2012, alors que les NOx émises par les VP essence passaient de 25000 tonnes/an à environ 3000, celles à mettre au crédit des VP Diesel ont continué de croître, passant d'environ 15000 à 20000 tonnes/an. C'est précisément pour répondre à cet écueil que l'Euro 6 prévoit de faire quasiment converger les normes de ces deux types de motorisations avec un seuil de tolérance fixé à 60 mg/km pour l'essence et 80 mg/km pour le Diesel, soit environ 20 fois moins que les seuils fixés par l'Euro 1 entrée en vigueur en 1993. Ingénieur en chef de l'engineering

Origine des émissions polluantes.



►►► avancé injection et combustion Diesel de Delphi, **Noureddine Guerrassi** précise que "les tests iront très prochainement beaucoup plus loin avec l'arrivée de la surveillance RDE (Real Driving Emissions, N.D.L.R.) à partir de 2016". Couplés aux tests aléatoires voulus par la ministre de l'Écologie, **Ségolène Royal**, ces tests réalisés en conditions réelles permettront de présenter des données plus en adéquation avec la réalité.

**Crit'Air, un dispositif discriminant**

Demeure un dernier problème de fond. Alors qu'un filtre à particules céramique tel qu'il est monté sur des Euro 5 stoppe 99,9 % des particules fines, quelles que soient leur taille ou leurs spécificités, celui-ci reste vulnérable face aux nano-gouttelettes, ces particules liquides qui se créent à l'issue de la combustion dans le pot catalytique une fois le moteur coupé et qui s'évacuent au redémarrage. Alors que l'Organisation mondiale pour la Santé (OMS) les avait déclaré cancérigènes, ces dernières semblent présenter un niveau de toxicité largement inférieur aux premières estimations. En conclusion, un collègue de grands scientifiques a ainsi retoqué l'avis de l'OMS et considère, sur la base d'études toxicologiques et épidémiologiques, que ces polluants ne sont ni toxiques ni cancérigènes. Un constat qui n'a pas manqué de faire sourire **Pierre Chasseray**, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, qui dénonce plus globalement le caractère "démagogue" des mesures envisagées pour lutter contre les problèmes atmosphériques. "Le vélo, la voiture électrique, le covoiturage constituent autant de solutions qui ont du sens, mais qui ne conviennent pas à tout le monde. Quand je vois les mesures prises par la Ville de Paris



Fabrice Godefroy, directeur général d'IDLP et président de l'association Diéséliste de France.

DATE DE PREMIERE IMMATRICULATION DU VEHICULE			
VOITURES PARTICULIERES			
Toutes les voitures particulières « zéro émission moteur » : 100 % électrique et hydrogène	Essence et autres <b>EURO 5 et 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	Essence et autres <b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus  Diesel <b>EURO 5 et 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	Essence et autres <b>EURO 2 et 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus  Diesel <b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
6 % du parc automobile		23 % du parc automobile	40 % du parc automobile

Dans le cadre du "Certificat qualité de l'air", le Gouvernement introduira à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 des vignettes d'identification.

pour interdire la circulation de véhicules Diesel, je comprends qu'il ne s'agit là que de mesures électorales..." Plus que le souci d'**Anne Hidalgo** avec le Diesel, ce dernier a également rappelé le caractère incongru du "Certificat qualité de l'air". Une mesure qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier prochain et qui prévoit la mise en place d'un dispositif d'identification des véhicules en fonction de leurs émissions polluantes selon des vignettes

**"Il faut stopper le Diesel Bashing!"**

de différentes couleurs. Une manière pour les autorités d'identifier plus facilement les véhicules autorisés à circuler sur tel axe ou dans telle zone réservée. Si la première, la verte, destinée aux véhicules électriques et hydrogènes ne fait pas débat, les trois suivantes (violette, jaune, orange) s'avèrent bien plus problématiques. Nonobstant des normes de plus en plus proches, les blocs Diesel Euro 5 et 6 sont ainsi étrangement regroupés dans la troisième catégorie avec les blocs essence Euro 4. Autre bizarrerie avec un dispositif non obligatoire pour les automobilistes, qui pourront toutefois être sanctionnés en cas d'absence de certificat dans une zone à circulation restreinte. "L'idée n'est donc pas de diminuer la pollution, mais bien de lutter contre le Diesel et de stigmatiser ses utilisateurs", ajoute Pierre Chasseray.

**Un achat plus raisonné**

Pour son association, il aurait été plus opportun de créer un crédit d'impôt pour équiper

d'anciens Diesel de systèmes de dépollution ainsi qu'une prime à l'achat pour l'acquisition d'un véhicule récent. Une ambition partagée par Fabrice Godefroy. Si ce dernier convient que "le renouvellement du parc est la solution la plus efficace pour lutter contre les émissions de particules et de NOx", il en appelle également à une réflexion plus pointue sur la question. "Plutôt que d'encourager les consommateurs à changer de véhicule, il faut les encourager à choisir un véhicule qui corresponde à leurs besoins." Ainsi, pour un citadin parcourant moins de 10 000 km/an, un modèle essence (ou électrique sous certaines conditions) constituera la solution la plus adaptée alors

qu'un modèle Diesel sera conseillé pour un automobiliste réalisant au moins 20 000 km/an, "car il consommera toujours entre 20 et 25 % de carburant en moins qu'un véhicule essence", ajoute Fabrice Godefroy. Par ailleurs, face au coût généralement élevé d'une voiture neuve, son association souligne qu'il serait judicieux d'inciter davantage les conducteurs à se tourner vers des modèles d'occasion Euro 5, dont la part continue de grandir chez les revendeurs. Une solution présentée comme "économique, écologique et sociale" par les Diésélistes, mais qui ne constitue pas l'unique solution face à ce problème. Pour ceux n'ayant les moyens de s'offrir ni un VN ni un VO, 40 millions d'automobilistes et Diéséliste de France s'accordent sur l'importance et le potentiel de la technologie du rétrofit.

**Les atouts du rétrofit**

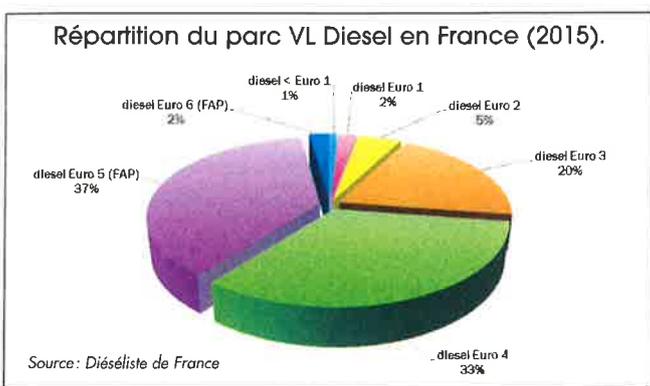
Alors que l'Euro 3 équipe encore 20 % du parc contre 33 % pour l'Euro 4, la mise en place d'un filtre à particules en post-équipement (installé en aval du catalyseur d'origine ou du catalyseur primaire d'origine) prend tout son sens. Avec une efficacité certes moindre comparée à un FAP d'origine, mais "qui peut tout de même permettre de réduire les émissions entre 30 % et 85 %", comme l'explique **Olivier Reimann**, ingénieur en chef pour la marque HJS, spécialiste de la question. Autres atouts avec un temps de montage limité à environ une heure, aucune maintenance à réaliser et un coût variant entre 300 et 800 euros qui pourrait être financé, à en croire Pierre Chasseray, par un crédit d'impôts récupéré sur les taxes du Diesel. Chez certains de



Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes.

nos voisins européens, plus en avance sur la question, cette technologie bénéficie d'une prime d'État de 600 euros en Belgique, de 400 euros aux Pays-Bas et de 330 euros en Allemagne, où elle équipe d'ores et déjà 900 000 véhicules légers. A défaut d'aides, Diéséliste de France préconise d'encourager les automobilistes à faire cet investissement en leur permettant d'upgrader leur vignette Crit'Air. Ou encore de réduire les émissions polluantes de leur véhicule en se tournant vers un garage disposant de la technologie mise au point par

Flexfuel. Cette PME française a ainsi créé une machine brevetée, l'EGR Pilot, permettant un décalaminage par hydrogène. Ecologique, ce dispositif permet de dépolluer le moteur sans aucun additif chimique, mais avec seulement de l'eau déminéralisée. Directeur commercial de la société, Jérôme Loubert précise que c'est bien "la combustion de l'hydrogène et de l'oxygène qui va créer une vapeur d'eau très chaude permettant de dépolluer en douceur le moteur pour lui donner une seconde jeunesse". Une prestation facturée environ 65 euros HT de l'heure, censée aussi permettre aux ateliers de proposer des services annexes. Une nouvelle opportunité qui s'inscrit pleinement dans l'Eco Entretien défendu par la Feda. Conformément à la loi sur la transition énergétique



prévoyant un renforcement du contrôle des émissions polluantes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 via l'intégration de l'écodiag, la Fédération a profité d'Equip Auto pour rappeler que si l'écotentretien constituait un moyen d'améliorer les performances moteur, il était surtout une formidable occasion de densifier les entrées ateliers. Président de la Feda Nord-Picardie, Jacques Riffart a ainsi souligné que "sur 120 véhicules testés dans le cadre de l'introduction de ce dispositif, 52 présentaient au moins un défaut et 29 au moins deux". Des défauts principalement liés à l'admission (51 %), aux injecteurs (46 %), à l'échappement (37 %) ou encore aux vannes EGR (36 %). Si le débat sur la question du Diesel est loin d'être terminé, nourri par la confusion de certaines données, des solutions existent aussi bien pour les automobilistes que pour les professionnels du secteur. Gage à eux de s'en nourrir pour impulser au grand méchant loup de l'écologie une dynamique plus positive. ■

« Un nouveau pneu toute performance révolutionnaire ! »

**FAITES PLUTÔT CONFIANCE  
AUX VÉRITABLES MÉDIAS  
PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE  
ET À UNE INFORMATION EN TEMPS RÉEL !**

à partir de  
**89€**  
TTC / AN

**ABONNEZ-VOUS**

journal - web - newsletters - hors-séries

Abonnez-vous sur [j2rauto.com](http://j2rauto.com)

\*TVA à 20%