



COMMUNIQUE
Paris, le 17/01/2017

LES NORMES ANTI-POLLUTION EXPLIQUEES AUX VERTS

Aujourd'hui, mardi 17 janvier 2017, dans le quotidien *Le Parisien / Aujourd'hui en France*, Yannick JADOT, député européen EELV, dénonce un « scandale sanitaire absolu » suite à des mesures de rejets de polluants réalisées par la Commission européenne sur un modèle diesel commercialisé par le groupe PSA. Polémique injustifiée pour l'association « 40 millions d'automobilistes », qui rappelle que si les normes européennes définissant les seuils d'émissions de polluants des véhicules sont fixées en laboratoire, les tests sont – quant à eux – réalisés en conditions réelles de conduite, ce qui explique les écarts constatés.

Depuis septembre 2015 et le début du désormais célèbre « dieselgate » qui revient régulièrement dans les débats, les polémiques sur les normes européennes d'émissions de polluants des véhicules (normes EURO) ne cessent d'enfler, largement alimentées et relayées par les écologistes, dans le but de porter le coup de grâce au « diesel », motorisation diabolisée entre toutes.

« Depuis des mois et des mois que la presse traite de « l'affaire Volkswagen » en long, en large et en travers, on ne peut qu'être abasourdi de constater que certains élus – qui se prétendent qualifiés pour parler de ces sujets – ne comprennent toujours pas la méthodologie des études qui sont menées à leur demande ! Deux solutions : ou bien c'est de la bêtise, ou bien de la malhonnêteté intellectuelle. Et je ne peux pas croire que M. JADOT ne fasse pas la différence entre normes établies en laboratoire et tests réalisés en conditions réelles de conduite » s'indigne Pierre CHASSERAY, délégué général de « 40 millions d'automobilistes ».

Car l'enquête complémentaire qui devrait avoir lieu prochainement fait suite à des tests réalisés par un laboratoire de la Commission européenne sur 80 modèles de véhicules. Pour certains d'entre eux, dont la Captur de Renault et la Citroën C4 Cactus diesel, des « anomalies » auraient été constatées quant aux concentrations de rejets polluants mesurés.

Or, « pour interpréter correctement les chiffres mentionnés dans le rapport, il faut prendre en compte le fait que les conditions d'élaboration des normes de pollution et les tests réalisés pour délivrer les labels correspondants (EURO 6 actuellement) diffèrent totalement, explique Daniel QUÉRO, président de l'association. Dans le premier cas, on parle de conditions de laboratoire, qui ont la particularité d'être fortement optimisées pour réduire au maximum les émissions polluantes ; dans le second cas, ce sont des conditions réelles de conduite, qui varient en fonction du revêtement routier, des pneumatiques, et même du style de conduite de la personne au volant. Les écarts importants entre les données recueillies lors de ces deux phases sont donc parfaitement logiques. Il serait temps que ce débat revienne à un débat scientifique et non à un débat essentiellement politique » explique Daniel QUÉRO.

Donc pas de quoi crier au scandale. Et ce d'autant moins qu'à l'avenir, la phase « laboratoire » devra également reproduire des conditions de roulage plus proches de la réalité. La lisibilité des rapports devrait s'améliorer en même temps que les performances écologiques des véhicules.

**Retrouvez tous nos communiqués en exclusivité sur www.fil-conducteurs.com, avant leur diffusion.
Inscrivez-vous dès maintenant, et venez échanger avec nous sur l'actualité ! [Cliquez ici](#)**



www.fil-conducteurs.com



@40MA – 40 millions d'automobilistes
@PChasseray – délégué général



www.40millionsdautomobilistes.com