



COMMUNIQUÉ
Paris, le 11/09/2019

ÉTUDE SUR LES VOITURES DIESEL À PARIS : DES CONCLUSIONS FAUSSÉES PAR UNE INTERPRÉTATION ERRONÉE DES OBJECTIFS DES NORMES D'HOMOLOGATION

Le quotidien *Le Parisien / Aujourd'hui en France* révélait hier, mardi 10 septembre 2019, les résultats d'une étude menée dans le cadre du projet international TRUE (*The real urban emissions initiative*). Au cours de l'été 2018, l'organisme a mesuré les émissions « réelles » de 180 000 véhicules circulant à Paris. Mais ces résultats semblent faussés par une mauvaise interprétation et une méconnaissance des normes d'homologation.

L'ICCT – le Conseil international pour un transport propre – qui a réalisé les mesures, a constaté que les moteurs diesel EURO 6 émettaient jusqu'à « 6 fois plus d'oxydes d'azote que les normes d'homologation ». L'adjoint aux transports de la mairie de Paris n'a pas manqué d'en conclure que les véhicules diesel les plus récents ne devraient pas pouvoir se voir octroyer la vignette Crit'air 1, à l'inverse de ce qu'envisage le ministère de l'Économie, et que le projet d'interdiction pure et simple des véhicules diesel dans la capitale à l'horizon 2024 était pertinent.

Opposée aux interdictions de circulation, l'association « 40 millions d'automobilistes » rétablit quelques vérités sur les tests d'homologation et les émissions polluantes des voitures diesel.

Le non-sens des mesures « en conditions réelles de circulation »

Avant d'être introduit sur le marché automobile, chaque véhicule doit être homologué selon un protocole spécifique. Pour les émissions de polluants, c'est le cycle *WLTP* (*Worldwide harmonized light Test Procedures*), en vigueur depuis septembre 2017, qui fait foi. Il remplace l'ancien *NEDC* (*New European driving Cycle*), accusé d'avoir recours à des procédures ne reproduisant pas assez fidèlement les conditions réelles de circulation.

Le nouveau test, dont l'objectif est de recueillir des données pertinentes de consommation de carburants et d'émissions de polluants afin de certifier que celles-ci répondent aux exigences européennes, met donc en œuvre des procédures standardisées (durée de cycle, vitesse moyenne, phases d'accélération et de décélération...) qui ne peuvent en aucun cas être considérées comme fidèles aux conditions réelles de conduite, celles-ci étant par définition très hétérogènes en fonction du conducteur du véhicule et des conditions de trafic.

Or, l'étude dont il est question ici a été réalisée dans des conditions de circulation très particulières : « la capitale française est en effet bien connue pour ses embouteillages permanents, qui sont sans aucun doute possible la pire situation en termes d'émissions polluantes par les véhicules motorisés. Aussi, il est évident qu'aucune voiture thermique ne pourrait, dans ces conditions, respecter les seuils de plus en plus draconiens des normes EURO. Ce n'est d'ailleurs pas le sens de la réglementation ! » rappelle Pierre CHASSERAY, délégué général de « 40 millions d'automobilistes ».

Une réglementation qui vise l'optimisation constante des performances environnementales des véhicules

« Pour pouvoir comparer et classer les véhicules selon leurs émissions, nous devons impérativement les soumettre à un même protocole. Toute étude empirique ne peut donc qu'aboutir à un résultat biaisé ».

qui n'est pas l'objectif d'une norme. Le but réel de l'homologation est en effet d'impulser un mouvement perpétuel d'amélioration des performances environnementales des véhicules par la recherche et le développement » conclut Daniel QUÉRO, président de l'association.

Et à cet égard, on ne peut que constater l'efficacité de la politique européenne normative des émissions polluantes des véhicules, puisque selon le CITEPA (Centre interprofessionnel technique d'Études de la Pollution atmosphérique), en France entre 1991 (année où l'on a mesuré le plus d'émissions de particules d'origine humaine) et 2014 (année qui enregistre la plus faible quantité d'émissions de particules), une baisse de -54,4% des émissions de PM10 du transport routier et de - 61% des PM2.5 a été constatée.

Les émissions de NOx du transport routier ont quant à elles diminué de moitié entre 1990 et 2012, malgré une hausse du trafic de 34 %.



www.fil-conducteurs.com



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



www.40millionsdautomobilistes.com



A propos de « 40 millions d'automobilistes » 40 millions d'automobilistes est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'europpéen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobilité, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages.
www.40millionsdautomobilistes.com