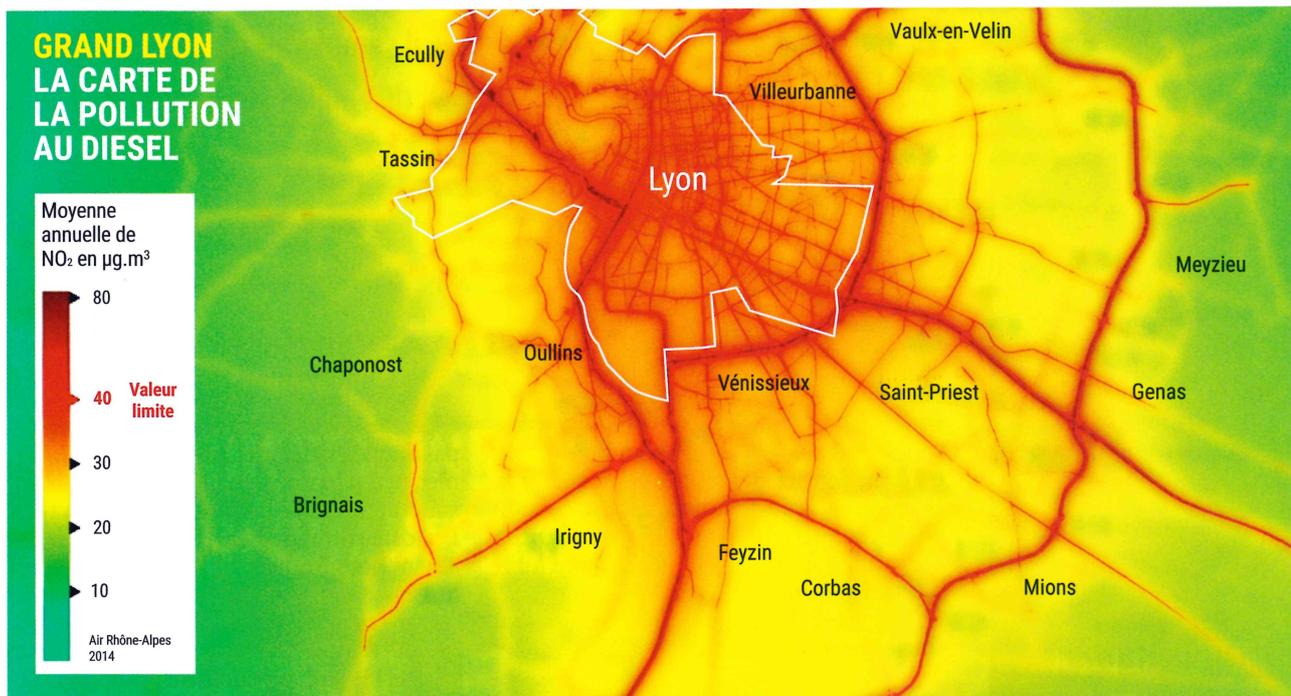


GAZ D'ÉCHAPPEMENT CE QUE L'ON RESPIRE VRAIMENT

Avec l'affaire Volkswagen, le grand public a appris, avec stupeur, que les véhicules diesel de la marque polluaient bien plus que les normes admises. D'après une ONG européenne, tous les constructeurs seraient visés. Et la communauté scientifique estime que nombre de polluants contenus dans les gaz d'échappement ne sont pas encore pris en compte par la législation.



Au lendemain du scandale Volkswagen, Sébastien Vray, porte-parole de l'ONG Respire, qui travaille sur les questions de qualité de l'air, n'est pas étonné : "Nous savons depuis longtemps que les tests pratiqués sont bidouillés et ne reflètent pas la réalité sur la route", déclare-t-il. Le diesel "propre" que nous vendaient les constructeurs automobiles n'existe donc pas ?

Dès 2013, l'ONG européenne Transport & Environment alertait sur les différences significatives d'émissions de CO₂ et sur le dioxyde d'azote, un gaz dangereux pour la santé rejeté massivement par les véhicules au gazole. "En conduite normale, réelle, les voitures diesel émettent en moyenne cinq fois plus de dioxyde d'azote que la norme", nous confie François Cuenot, dont l'ONG a fait passer des tests de son côté.

D'après les études menées par Transport & Environment, tous les constructeurs sont touchés. Par exemple, une Audi A8,

UNE AUDI A8 REJETTE 21 FOIS PLUS D'OXYDES D'AZOTE QU'AUTORISÉ

en conditions réelles d'utilisation, rejette 21 fois plus d'oxydes d'azote (NOx) que la norme européenne l'autorise. Une BMW X3 en rejette 9 fois plus, une Opel Zafira Tourer 9,5 fois plus et une Citroën Picasso 5,1 fois plus.

Passer outre les tests d'homologation serait donc un jeu d'enfant pour les constructeurs ? "Les tests réglementaires effectués sur les voitures sont peu représentatifs. Les scientifiques qui travaillent sur le sujet en sont tous conscients. Les différences varient de 30 à 40 % pour certains polluants entre ces tests et la réalité des émissions", nous confirme Michel André, du laboratoire Transport

et Environnement de l'Ifsttar*. Céline Kastner, directrice du service juridique de l'Automobile Club Association, en est également convaincue : "Les constructeurs connaissent par cœur les conditions d'homologation et leurs règles, donc ils ont optimisé la façon de passer les tests."

Les polluants émergents

Si les voitures au gazole sont plus polluantes que prévu, il semblerait qu'elles rejettent également des particules toxiques non détectées jusqu'à présent. "L'ammoniac, le platine et le rhodium – considérés comme des métaux lourds –, certains hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ne sont pas soumis à réglementation. Ils sortent pourtant de nos pots d'échappement", affirme Michel André, de l'Ifsttar. Ces polluants toxiques seraient donc inhalés à petites doses... Le professeur Patrick Rairoux, physicien à l'institut Lumière Matière de l'université Lyon 1, a analysé de près les émissions

des gaz d'échappement : "Lors de nos études, nous avons remarqué que, suivant la combustion, plus d'une centaine de gaz et de particules sortent des gaz d'échappement", explique-t-il. Des particules ultrafines et des nanoparticules s'échappent de nos voitures, sans qu'on puisse les quantifier et encore moins en réduire les émissions. "Les filtres à particules ont des limites. On sait bien que les particules ultrafines passent. Ce sont pourtant les plus dangereuses pour l'homme, car elles s'infiltrent à travers les membranes pulmonaires."

En 2012, le Centre international de recherche sur le cancer (Circ) a officiellement fait un lien entre cancer et diesel en classant ce dernier "cancérogène certain" pour l'homme. Si le diesel a été établi comme une cause du cancer du poumon, il est aussi un "cancérogène probable" pour la vessie.

En France, la part des voitures diesel représente 63,9 % du parc automobile, soit l'une des plus importantes avec celle du parc espagnol (64,9 %).

* Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, à Bron.

Ségolène Royal a décidé d'augmenter d'un centime d'euro par litre le prix du gazole et de baisser d'autant celui de l'essence.



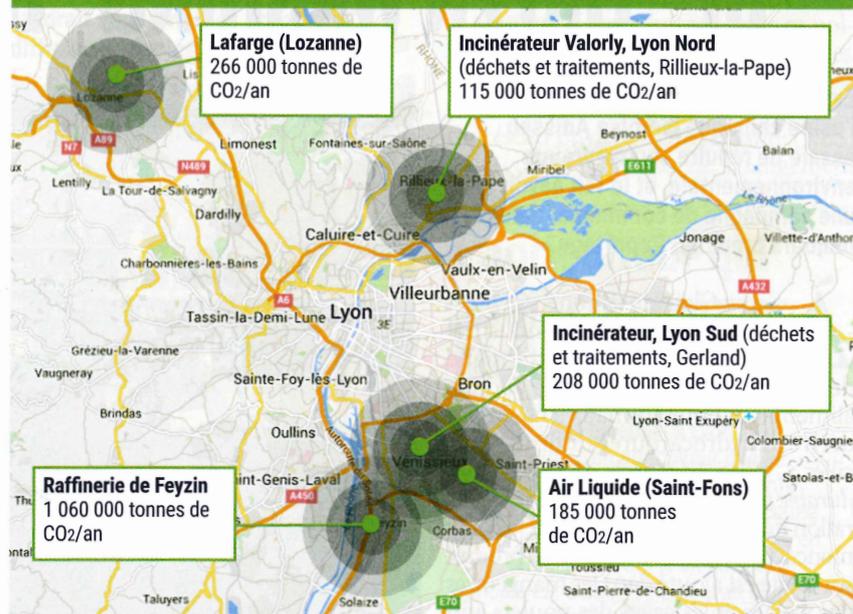
Vers la fin d'une politique pro-diesel ?

Ségolène Royal et Michel Sapin portent, tour à tour, des coups à l'hégémonie du diesel en France. Fin octobre, la ministre de l'Écologie décidait d'augmenter d'un centime d'euro par litre le prix du gazole et de baisser d'autant celui de l'essence. Et, d'après nos confrères des *Échos*, Bercy songerait à réduire les avantages fiscaux en faveur du diesel dans les entreprises, notamment en revoyant le barème de la taxe sur les véhicules de société et celui du régime de déduction de la TVA des carburants.

USINES : DES CONTRÔLES DE POLLUTION RÉALISÉS... PAR LES INDUSTRIELS

À Lyon Capitale, après le scandale de la tricherie sur les émissions de polluants chez Volkswagen, on s'est interrogé sur les processus de contrôle des usines polluantes de l'agglomération lyonnaise.

DIOXYDE DE CARBONE : LES USINES LES PLUS POLLUANTES DE L'AGGLOMÉRATION



Terre industrielle depuis plus d'un siècle, Rhône-Alpes est l'une des régions où la densité d'installations classées – c'est-à-dire susceptibles de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou des nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains – est la plus forte : on en compte près de 12 000. Ce qui engendre des pollutions multiples. Par exemple, en 2013, les industries ont émis 16 300 tonnes d'oxydes d'azote (NOx), soit 18 % des émissions régionales.

Des capteurs éloignés des cheminées ?

Alors, comment sont contrôlées ces installations ? Première surprise : c'est à l'exploitant de mesurer lui-même ses rejets (polluants, déchets, impact sur

l'environnement), données qu'il transmet ensuite à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal). "Ce sont les industriels eux-mêmes qui font les tests sur leurs rejets dans l'air – CO₂, benzène, oxydes de soufre – et dans l'eau : chrome, fer, sulfates, etc. C'est de l'autocontrôle. Les relevés sont soit ponctuels, soit en continu. Mais la deuxième option coûte bien plus cher, elle est donc rare. Les industriels consignent les émissions dans un fichier et le jour où un inspecteur vient sur le site [de façon inopinée, NdLR], il contrôle les émissions", explique Solène Demonet, spécialiste des risques industriels à France Nature Environnement (FNE). Le problème, avec ce processus d'autocontrôle, est qu'il permet de présenter les chiffres les plus favorables. "On remarque souvent