

A Paris, même les diesels récents dépassent les normes

Une étude inédite a mesuré les émissions réelles des voitures et des deux-roues

Les voitures à moteur diesel, même les plus récentes, continuent à émettre des oxydes d'azote (NO_x), gaz très toxique rendu tristement célèbre par le scandale du « dieselgate », à des niveaux très supérieurs aux normes d'homologation et aux véhicules essence. Telle est l'une des principales conclusions d'une étude inédite à laquelle *Le Monde* a eu accès et dont les résultats devaient être présentés mardi 10 septembre.

Entre le 18 juin et le 16 juillet 2018, une campagne de collecte de données sans précédent a été menée dans les rues de Paris dans le cadre du projet TRUE (The Real Urban Emissions Initiative). Pilotée par le Conseil international pour un transport propre (ICCT), l'organisation non gouvernementale à l'origine de la révélation du « dieselgate », elle a permis d'obtenir une photographie précise de la réalité de la pollution automobile dans la capitale à partir des mesures effectuées sur près de 180 000 véhicules en circulation.

En utilisant des portiques équipés de lasers, les experts de l'ICCT ont pu analyser précisément la composition et la concentration des gaz et particules sortis directement des pots d'échappement. Sans possibilité de fraude, contrairement aux tests qui sont pratiqués en laboratoire lors de l'homologation des véhicules.

« Pas adapté à la ville »

Premier enseignement, la majorité des véhicules qui sillonnent les rues de la capitale sont encore des diesels (64%) et récents (28% sont des Euro 6, immatriculés après 2014). Or, révèle l'étude, les Euro 6 diesel émettent six fois plus de NO_x que la norme d'homologation (80 milligrammes par kilomètre) et 4,8 fois plus que les Euro 6 essence.

« Cette étude nous montre une nouvelle fois que le diesel n'est pas adapté à la ville et que les émissions réelles des véhicules sont très différentes de celles annoncées par les constructeurs », commente Christophe Najdovski, adjoint à la Mairie de Paris chargé des transports. « Elle nous conforte dans notre opposition au projet du ministère de l'économie de requalifier

Les oxydes d'azote (NO_x) contribuent à la formation d'ozone lors des vagues de chaleur

les diesels les plus récents en Crit'Air 1 [catégorie aujourd'hui réservée aux essences les plus performantes et aux hybrides], poursuit l'élue écologiste. *Il n'y a pas de diesel propre.* »

Les diesels Euro 6 bénéficient pourtant de la vignette Crit'Air 2, c'est-à-dire qu'ils ne seront pas interdits à Paris avant le bannissement de tous les diesels en 2024 et qu'ils peuvent circuler même en cas de pic de pollution, le nouveau principe de circulation différenciée entrée en vigueur cet été ne s'appliquant qu'aux véhicules les plus anciens (Crit'Air 4 et 5).

Autre découverte majeure de la campagne menée par les spécialistes de l'ICCT : au-delà de 30 °C de température extérieure, les diesels Euro 6 recrachent de 20 % à 30 % de plus de NO_x qu'entre 20 °C et 30 °C. Or les NO_x contribuent à la formation d'ozone lors des vagues de chaleur. « Ces résultats démontrent que les diesels mêmes récents viennent aggraver les épisodes de pollution à l'ozone auxquels nous avons été confrontés cet été et qui vont se reproduire. Aussi, tous les diesels devraient être interdits de circulation pendant les pics », considère M. Najdovski.

Dernier résultat marquant de l'étude : la pollution des deux-roues, jusqu'ici mal documentée. Les mesures de l'ICCT montrent que les motos et scooters, très présents à Paris, recrachent jusqu'à six fois plus de NO_x et onze fois plus de monoxyde de carbone (CO) que les voitures essence les plus récentes. Très toxique pour l'homme, le CO est également un précurseur de la formation d'ozone et contribue, à l'instar des NO_x, aux pics de pollution l'été. ■

ST. M.



Le Monde 11/09/2019, bladzijden 12 & 13

All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via Le Monde

