



**AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES (PARIS VIII).** La pollution automobile envahit de plus en plus les agglomérations. En France, la très grande majorité des automobilistes roulent au diesel. Ce type de moteur produit des particules fines très nocives ainsi que de l'oxyde d'azote, un gaz empoisonné, malgré le pot catalytique. Résultat : 42 000 personnes meurent chaque année à cause de ces gaz d'échappement. (LP/BENOÎT HASSE.)

## « Un problème comparable à celui de l'amiante »

**BRUNO GUIBEAUD** ● président d'Europe Qualité Expertise (EQE)

Europe Qualité Expertise est l'un des grands réseaux d'experts automobiles français. C'est un des principaux interlocuteurs des pouvoirs publics sur les grands dossiers du transport ces dernières années, et notamment du diesel.

**Les particules fines émises par les moteurs Diesel sont responsables de 42 000 morts par an en France. Depuis quand connaît-on le danger des particules fines ?**  
BRUNO GUIBEAUD. Depuis toujours ! Les constructeurs et les pouvoirs publics connaissaient dès le début du diesel, dans les années 1960, le danger des particules fines. Un simple torchon sur le pot



(DR.)

maîtrisée par les Français. Quand on a une longueur d'avance, on n'a aucun intérêt à perdre son avantage compétitif...

**Les constructeurs mettent en avant que le pot catalytique et le filtre à particules permettent de réduire les émissions de particules fines.**

d'échappement et l'on récolte des suies que l'on n'a pas avec un moteur essence. Mais à l'époque, les intérêts de l'État étaient plus importants que la santé publique et l'écologie n'existait pas... Le lobby du diesel a toujours été très puissant car il s'agit d'une technologie parfaitement

maîtrisée par les Français. Quand on a une longueur d'avance, on n'a aucun intérêt à perdre son avantage compétitif...

**Les constructeurs mettent en avant que le pot catalytique et le filtre à particules permettent de réduire les émissions de particules fines.**

**Ces dispositifs sont-ils efficaces ?**

Ce qui est vrai, c'est qu'en vingt ans, les moteurs Diesel sont passés de l'âge de pierre à la haute technologie et polluent un peu moins. Sauf qu'entre-temps, le parc automobile a été multiplié par cinq et que les deux paradades aux particules fines, le pot catalytique et le filtre à particules, présentent chacune de grosses faiblesses.

**Quelles sont ces faiblesses ?**

Le filtre à particules ne s'attaque qu'aux particules sans faire de chimie fine. Or le diesel émet aussi des oxydes d'azote (NOx) très dangereux pour les bronches. Le pot catalytique, lui, ne fonctionne qu'à partir d'une certaine température... que les voitures n'atteignent pour ainsi dire jamais en ville. Résultat, les moteurs Diesel s'encrassent et émettent encore davantage de particules fines.

Les particules fines et les gaz NOx tuent tous les jours

**Peut-on parler d'un véritable problème de santé publique comparable à celui de l'amiante ?**  
Oui, car nous n'avons pas trouvé de solution et une partie des dispositifs antipollution mis en place ne font qu'accentuer le problème. La pollution est moins visible qu'autrefois, quand le diesel fumait noir, mais les particules fines et les gaz NOx sont toujours là et tuent tous les jours. Le diesel en ville aujourd'hui est une gigantesque bombe à retardement. Ceux qui roulent peu, moins de 10 000 km par an, et ils sont nombreux, ne devraient jamais rouler avec un diesel. C'est criminel.

**Les zones d'actions prioritaires pour l'air (Zapa), en interdisant les véhicules polluants à l'intérieur de certaines villes, peuvent-elles permettre de résoudre le problème ?**

Les Zapa ne résoudront rien du tout. Elles ne feront qu'ajouter un clivage de plus entre les gens qui ont de l'argent — et une voiture récente — et ceux qui n'en ont pas. Côté pollution, un diesel récent au moteur encrassé pollue autant qu'un vieux. Dans notre réseau, nous voyons chaque année des milliers de ces véhicules au moteur encrassé et c'est de pire en pire. On dit que le diesel « souffre en silence », ça ne se voit pas, ça ne s'entend pas, mais ça pollue terriblement !

PROPOS RECUEILLIS PAR MATTHIEU PELLOLI

## Pour Renault, ce n'est plus une solution d'avenir

« Dans la lutte contre l'émission de particules, on atteint les limites de la technologie, estime Bruno Moreau, du département motorisation chez Renault. On pourrait encore resserrer les mailles des filtres pour retenir encore plus de particules, mais alors c'est le moteur qui ne fonctionnerait plus ! On peut encore innover, comme le dispositif de « start and go » qui arrête le moteur aux feux rouges pour moins consommer, mais ces technologies sont coûteuses pour des gains pas déterminants. Ou alors il faut carrément interdire les diesels dans certaines zones trop polluées des grandes villes. » Chez Renault, on l'aura compris, le diesel n'est plus la solution d'avenir. Officiellement, le constructeur ne laisse pas tomber le diesel. « Nous tra-

vaillons sur la consommation, avec des moteurs toujours moins gourmands », poursuit Bruno Moreau. Cependant, Renault avance une autre priorité : l'électrique. « Pour nous, le diesel est adapté aux gros rouleurs, car c'est sur les longues distances que les dispositifs comme le filtre à particules sont efficaces. Mais il montre ses limites dans les centres urbains. Ici, l'électrique est la solution : nous sommes le seul constructeur à proposer une gamme complète en énergie électrique. Cela permettra de répondre aux futures normes déjà annoncées, et qui sont encore plus sévères à la fois sur l'émission des particules fines mais aussi sur le gaz carbonique ou le dioxyde d'azote. L'électrique ne produit aucun de ces polluants. »

S.R.

## « La pollution concerne les vieux véhicules ! »

**PATRICE MAREZ** ● directeur de la conception des moteurs chez PSA

« Nous ne contestons pas les études sur la pollution et le rôle du diesel, mais cela concerne les vieux véhicules ! martèle Patrice Marez, directeur de la conception des moteurs chez PSA. Aujourd'hui, le filtre à particules arrête tout ! Ce qui passe au travers n'est même pas mesurable. Il faut attendre que le parc se renouvelle et la pollution baissera. » Mieux, le constructeur au lion assure qu'on ne peut pas se passer du diesel à l'avenir : « Seul le diesel permet aujourd'hui de répondre aux futures normes de réduction du gaz carbonique. » Le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) prévient : « L'industrie automobile a investi plus de 2,5 Mds€ dans l'évolution des moteurs, lance

François Roudier du CCFA. Attention aux accusations qui pourraient fragiliser notre économie. »

**Des puissants lobbys**

C'est l'argument principal des lobbys automobiles : une lutte trop « extrême » contre la pollution portera préjudice à la bonne santé du secteur. « Lors de l'élaboration des normes antipollution à la Commission européenne, ils étaient très actifs, se souvient Corinne Lepage, ex-ministre de l'Environnement aujourd'hui députée européenne. Ils actionnent leurs députés porte-flingue qui luttent à coups d'amendements qui dénaturent les mesures. » En 2008, lors des débats du Grenelle de l'environnement, la sénatrice des Verts Marie-Christine Blandin a mesuré la

puissance de ces groupes de pression : « Pendant l'élaboration des lois, on ne les voyait pas. Puis, on a compris qu'ils avaient accès directement au ministère de l'Écologie qui, depuis, avait intégré les transports. Et le fameux bonus-malus a ciblé le gaz carbonique, mais pas les particules fines émises par le diesel. » Même méthode en 1997, pour que les véhicules diesels fassent partie des voitures dites « écolos » et bénéficient de l'avantage fiscal de la pastille verte. « Les industriels appelaient au ministère pour faire pression sur nos négociateurs, explique Dominique Voynet, ministre de l'Environnement. Je me souviens de Jacques Calvet, alors patron de PSA, me hurlant au téléphone que la pollution du diesel n'avait jamais tué personne ! »

CQFD.

S.R. ET M.P.