

Renault toujours champion européen de la pollution et de la triche

21 septembre 2017 / Violette Bonnebas (Reporterre)



Deux ans après le scandale Volkswagen et la révélation par Reporterre que Renault crevait les plafonds de pollution, la firme française continue à produire des voitures dépassant largement les normes : les tests qui viennent d'être menés en Allemagne montrent que le nouveau modèle Kadjar dépasse de onze fois la norme d'oxydes d'azote.

• *Berlin (Allemagne), correspondance*

Deux ans après le scandale de la triche aux émissions polluantes, les voitures diesel sont-elles vraiment propres ? C'est ce qu'affirment les constructeurs automobiles. Mais les dernières mesures publiées hier par

l'ONG Deutsche Umwelthilfe (DUH) semblent les démentir. L'association allemande a procédé à de nouveaux **tests d'émissions polluantes** en conditions réelles de circulation sur 64 modèles diesel récents de normes Euro 5 et Euro 6, les dernières et les plus strictes des normes européennes d'émissions polluantes.

Reporterre a pu assister à l'un de ces essais, sur un **Renault Kadjar 1.5 dCi 110**, mis en circulation en juillet 2017 et homologué norme Euro 6. Le résultat est catastrophique : le SUV (*sport utility vehicle*) a **dépassé de onze fois le plafond** de rejet de NO_x (oxydes d'azote) autorisé, rejetant 872 mg/km, bien au-delà des 80 autorisés. « *Et ceci alors que le véhicule a fait l'objet d'une mise à jour de logiciel par le constructeur, censée le mettre en conformité avec la règle* », a souligné en conférence de presse l'auteur de l'étude, **Axel Friedrich**. Le modèle avait pourtant été épinglé en France par la Commission Royal en 2016.

Au total, sur les 64 voitures diesel de seize marques testées, 57 dépassent la norme. Le véhicule le plus polluant est une Fiat 500x1.6, qui rejette 17 fois plus de NO_x qu'elle ne le devrait. Mais, comme lors d'une précédente étude révélée en France par Reporterre en 2015, la palme de la pollution revient encore une fois à Renault. Les cinq voitures testées — outre deux modèles de Kadjar 1.5 dCi 110, un Captur 1.5 dCi, un Scenic 1.5 dCi et un Megane ENERGY dCi 110) dépassent entre 5 et 16,5 fois la norme. Contacté par Reporterre, le porte-parole de Renault répond : « *Nous ne sommes pas en mesure de commenter ces résultats. Le Groupe Renault respecte la législation française et européenne. Les véhicules Renault ont tous été homologués conformément à la loi et aux réglementations. Ils sont conformes aux normes en vigueur et ne sont équipés d'aucun logiciel frauduleux.* »

Les voitures de PSA dépassent aussi de trois fois le plafond autorisé

Le constructeur français PSA ne passe pas non plus la contre-visite, avec des taux de NO_x en moyenne trois fois supérieurs à Euro6. « *Il est complètement inacceptable que deux ans après l'éclatement du dieselgate, de telles voitures soient toujours mises en circulation* », s'alarme Axel Friedrich.



Il faut toutefois noter que sept véhicules testés, dont plusieurs Volkswagen, semblent désormais en

conformité avec la norme de 80 mg/km. La preuve, pour les experts de la DUH, que dépolluer un moteur diesel est techniquement possible. « *Mais la question du coût entre en ligne de compte pour les constructeurs, explique Axel Friedrich. Cela n'est pas forcément rentable pour eux.* »

Après avoir massivement investi dans le diesel, les constructeurs européens agitent la menace sur l'emploi pour continuer à s'assurer du soutien des dirigeants politiques. Le moteur diesel serait même indispensable pour tenir les engagements de réduction des émissions de CO₂ — une théorie battue en brèche cette semaine par l'ONG [Transport & Environnement](#). « *Si on tire le bilan, la situation est aujourd'hui plus ou moins la même qu'il y a deux ans, enchérit Jürgen Resch, le directeur de la DUH. C'est toujours l'industrie automobile qui décide. Malgré les promesses, il n'y a pas de contrôles indépendants, les véhicules diesel continuent majoritairement de polluer et il n'y a aucune transparence de la part des autorités et des constructeurs.* »

Une fois le scandale Volkswagen révélé en septembre 2015, les associations et les médias se sont chargés de dérouler la pelote de laine, levant au fur et à mesure le voile sur les pratiques frauduleuses ou limites de l'industrie automobile. En juillet 2017, le magazine allemand *Der Spiegel* dévoilait une longue enquête montrant que les géants du secteur outre-Rhin s'étaient entendus secrètement depuis plus de vingt ans sur le choix des sous-traitants comme sur la taille du réservoir du dépolluant diesel AdBlue. D'autres constructeurs européens auraient voulu participer, mais n'auraient pas été invités.

Le diesel est en tout cas en perte de vitesse

La justice semble avoir entendu les alertes de la société civile : sous le coup d'une amende record de 22 milliards de dollars aux États-Unis, Volkswagen fait l'objet en France d'une information judiciaire pour « *tromperie aggravée* ». La Direction générale de la répression des fraudes soupçonne également PSA d'avoir mis sur pied une « *stratégie globale visant à fabriquer des moteurs frauduleux* ». Quant à Renault et à l'Italo-États-Unien Fiat-Chrysler, ils sont eux aussi visés par des enquêtes dans l'Hexagone. Si Volkswagen a reconnu la triche, les autres constructeurs continuent d'affirmer leur innocence.

Accusés de complaisance voire de collusion avec les constructeurs, les gouvernements européens et la Commission européenne tentent aujourd'hui de donner quelques gages. En France, la fiscalité avantageuse du diesel devrait disparaître d'ici 2022. Côté européen, le nouveau protocole européen d'homologation des véhicules neufs, incluant des tests sur route, est censé assurer une meilleure fiabilité des homologations et réduire le fossé souvent immense entre les résultats des tests en laboratoire et ceux réalisés en conditions réelles de conduite.

Lentement mais sûrement, le diesel est en tout cas en perte de vitesse. En France, pour la première fois depuis 2000, les ventes de voitures particulières neuves roulant au gazole ont chuté sous la barre des 50 %. Outre-Rhin, la part du diesel a fondu à 37,7 % en août contre 45,3 % un an plus tôt. Les consommateurs se détournent d'un carburant bientôt chassé des grandes villes : la maire de Paris, Anne Hidalgo, veut bannir le diesel d'ici 2025. En Allemagne, plusieurs grandes villes, dont Stuttgart, Hambourg, Munich et Düsseldorf, ont fait des annonces similaires qui pourraient entrer en vigueur dès l'an prochain. La Chine, le Royaume-Uni, la France, les Pays-Bas et la Norvège ont même décidé de se passer complètement des moteurs à combustion interne — diesel et essence — à moyen terme. Il reste à savoir si la justice des États concernés pourra sanctionner les grands constructeurs qui ont délibérément triché et menti aux consommateurs.

Lire aussi : [Renault-Nissan, champion d'Europe de la pollution](#)

Source : Violette Bonnebas pour *Reporterre*

Photos : © Violette Bonnebas/*Reporterre*

. chapô : Axel Friedrich installant l'appareil de mesure des rejets d'émissions polluantes sur la Renault Kadjar 1.5 diesel.

. Greenpeac : DR

- [Emplacement](#) : Accueil > Editorial > Info >
- [Adresse de cet article](#) :

<https://reporterre.net/Renault-toujours-champion-europeen-de-la-pollution-et-de-la-triche>