**POLLUTION AU DIESEL: LES TESTS CONFIRMENT LE DÉPASSEMENT DES NORMES**

**Une nouvelle série de tests de pollution en conditions réelles a montré que tous les véhicules concernés dépassent les normes autorisées. Certains constructeurs s'en sortent cependant mieux que d'autres.**

La nouvelle série de tests a confirmé la différence entre les taux de pollutions affichés par les constructeurs et la réalité. Suite au scandale Volkswagen, les écarts entre les tests menés en laboratoires et les conditions réelles de circulation avaient été dénoncés.

Cette deuxième série de tests vient mettre en évidence que les conditions d'expérimentation, d'où les constructeurs tiraient leurs chiffres, ne représentaient pas la réalité du taux de pollution de leurs véhicules. Avec ces nouvelles exigences, les 52 voitures testées sont sans exceptions au-delà des seuils autorisés, comme l'avaient montré les premiers tests de 22 véhicules réalisés en février.

Tous les constructeurs ne sont cependant pas au même niveau. Ainsi Peugeot ou Mercedes ne s'en sortent pas si mal tandis que Renault et Opel font figures de mauvais élèves. Les véhicules des deux premiers n'émettent en moyenne des taux d'oxyde d'azote "que" deux fois supérieurs aux seuils autorisés. Cela parce que Peugeot et Mercedes utilise un procédé de réduction catalytique sélective (SCR), plus coûteux mais plus efficace.

En revanche, le système de recirculation des gaz d’échappement de Renault et Opel montre vite ses limites. De l'aveux du constructeur français, il ne fonctionne correctement que sous des températures comprises entre 17 et 35 degrés, celles-là même des tests en laboratoire.

Suite au scandale Volkswagen, les premiers tests avaient d'abord pour but de vérifier qu'aucune autre marque n'avait équipé ses véhicules de logiciels destinés à brouiller les chiffres d'émissions de polluants. Aucun n'avait été découvertmais l'opération avait mis en évidence "l'optimisation" des conditions auxquelles les véhicules étaient confrontés.

Si ces tests en conditions réelles deviendront la nouvelle norme européenne en septembre 2017, l'UE a en revanche accepté de relever le seuil de tolérance d'émissions de 110% (et de 50% à partir de janvier 2020).