

DIESEL ou VW GATE ? Qui est le dindon de la farce ?

De qui se moque t on ? VW serait il le seul à tricher ? sans doute pas ! ... et dans l'histoire, c'est le consommateur qui paie ...au bout du compte !

La question serait : pourquoi les constructeurs et surtout pourquoi des organismes totalement indépendants ne donnent pas de vrais chiffres en conditions réelles de circulation, testées par des professionnels d'organismes indépendants ? : performances, consommation, et rejets polluants (pas iniquement le Co2) en usage normal ? pourquoi annoncer des consommations records absolument impossible d'atteindre dans la vraie vie ?

1/ Lobbyistes performants ? assuré-ment !

Les constructeurs automobiles sont particulièrement actifs auprès des institutions européennes et leurs gouvernements respectifs: France, Espagne, Allemagne, Italie, Angleterre Ils ont dépensé 18,5 millions d'euros à Bruxelles rien qu'en 2014, selon des chiffres de la Commission européenne compilés par Greenpeace. Ils employaient alors 184 lobbyistes, dont une cinquantaine ayant des badges d'accès au Parlement européen. Mais la disparité était forte, entre Volkswagen qui avait dix-huit employés à temps plein sur place et a dépensé 3,3 millions d'euros, et Renault qui en avait deux et a dépensé moins de 400 000 euros.

En savoir plus sur

http://www.lemonde.fr/automobile/article/2015/10/13/apres-le-scandale-volkswagen-les-actionnaires-s-alarment-pour-tout-le-secteur-automobile_4788098_1654940.html

2/ Voiture testée = moteur bridé ?

Tout part d'un constat des techniciens en charge des tests d'homologation. Ils s'étonnent que plusieurs véhicules soient "bridés" lorsqu'ils sont testés à l'arrêt, comme le prévoit la procédure. En clair, il est impossible pour eux de vérifier si ces voitures sont propres ou non. Le technicien a beau appuyer sur l'accélérateur, très rapidement, le moteur plafonne. Il s'arrête le plus souvent à 2.500 tours minute, soit environ la moitié de ses capacités.

Ce constat est partagé par la trentaine de centres de contrôles techniques contactés par Europe 1. Le hic : pour réaliser un contrôle anti-pollution, le technicien est censé pousser le moteur dans ses retranchements, à 4.000 tours minute et au-delà. C'est même la procédure réglementaire, à l'œuvre partout en Europe. Et c'est évidemment impossible avec un moteur bridé. "Concrètement, à 2.500 tours, il n'y a aucune pollution qui sort. C'est très rare que soient refusés ces véhicules-là", explique l'un des techniciens au micro d'Europe 1, qui assure que "toutes les Volkswagen et Audi le font, mais aussi des Peugeot, des Renault, des Citroën" (Europe 1 a assisté à un test sur un utilitaire Peugeot).

3/ Annoncer des consommations basses ? une nécessité commerciale

Depuis les années 60, la masse moyenne des véhicules a augmenté de plus de 60% pour atteindre presque une tonne cinq .. Les causes de ce surpoids sont connues : augmentation du gabarit, augmentation de la vitesse qui implique un renforcement du châssis, amélioration de l'insonorisation, généralisation des équipements de confort et de sécurité, et multiplications des accessoires sans parler du volume total des Monospace et autres 4x4 . Cette tendance préoccupe les constructeurs qui doivent fournir des véhicules moins polluants (normes et fiscalité, principe pollueur-payeur) et moins chers à l'usage (augmentation du prix des carburants). Or, plus un véhicule est lourd, plus sa mise en mouvement requiert d'énergie. La consommation de carburant augmente quasi-linéairement avec la masse des véhicules selon le principe $E = \text{Masse} \times \text{Vitesse au carré}$.

De plus les moteurs optimisés pour combattre les rejets de CO et de CO₂ émettent en contre partie plus d'Oxydes d'Azote bien plus dangereux pour la santé Qu'en est il

- des "imbrulés" ?
- du Gaz Carbonique (CO₂) : non nocif, mais actif dans l'effet de serre ?
- du Monoxyde de carbone : toxique, il gêne l'absorption d'oxygène par le sang, mais sa durée de vie est courte.
- des Oxydes d'azote (Nox) : précurseurs de l'ozone, très nocifs. De plus, ils produisent des composés acides au contact de l'humidité.
- des Composés organiques volatiles (COV) : hydrocarbures qui peuvent être cancérigènes (benzène) et participent à la formation de l'ozone.
- du Méthane (CH₄) : non nocif et de courte durée de vie, mais très actif dans l'effet de serre.
- des Particules en suspension (PS) : suspectées d'effets cancérigènes, les plus fines étant les plus nocives.
- de l' Oxyde de soufre (SO₂) : produit des composés acides au contact de l'humidité.
- de l' Ozone (O₃) : produit indirectement en zone urbaine par l'action du rayonnement ultraviolet solaire sur les Nox et les COV. Très nocif pour le système respiratoire.

Et qu'en est il des moteurs DIESEL mal utilisés sur de petits trajets, à froid, en ville .. le fameux filtre à particules (obligatoires depuis 2 ans) ne fonctionne pas ou mal à froid ...sans parler des conducteurs qui suppriment le dit filtres à particules ...en faisant le bonheur des sociétés spécialisées...

Il serait intéressant de calculer les rejets polluants du puits à la roue » comme le faisait un temps la revue Energie développement durable magazine en calculant notamment les rejets de Co₂, de CH₄, de N₂O ...et publiant régulièrement un classement « pressions de gaz à effet de serre » En regardant le No Hors série d'Octobre 2006 , je vois que le No 1 était la Toyota Prius GNV affichant 30,3 quand la VW Passat 2.0 TDI 170 apparaissait à la 219 e place avec un GES de 71 tandis que la VW Phaeton 3 0 TDI pointait à la 680e place avec un GES de 105 ...

4/ On ne savait pas ? Ah bon

Ce ne sont pas les études qui manquent publiées depuis 30 ou 40 ans , alertant l'opinion et les pouvoirs publics ! La question serait de savoir pourquoi elles n'ont pas été prises en compte par le législateur Fallait il sauver à tous prix l'industrie automobile et le soldat «tout auto » au grand dam de la sécurité sanitaire et sociale ?

- **Le Rapport Roussel, paru en 1983**, demandait la réduction du DIESEL , dans les villes notamment. Cf le Journal télévisé du 7 juillet 1983 à partir de 19'45 :

<http://www.ina.fr/video/CAB00046631>

- Le 3 MARS 1994 : Note sur la taxation du gazole Rapport présenté par M. Martin et Gilles Bellec : Sous la pression des transporteurs routiers, relayée par le Ministère des Transports, le Premier Ministre a demandé à M. LONGUET d'étudier la faisabilité d'un allègement des taxes sur le gazole à usage professionnel. Ayant été étroitement associé à la rédaction du rapport que M. Gilles BELLEC (ancien directeur des hydrocarbures) a remis à M. LONGUET, dont voici la teneur (résumé) .

1. Le transport routier de marchandises connaît une crise grave mais qui n'est en rien imputable au prix du gazole et ne serait pas réglée par une baisse de ce prix. Cette crise est une crise de surcapacité du transport routier accentuée par une baisse conjoncturelle du trafic en 1993. Une concurrence excessive règne dans cette profession, concurrence qui a

pris un caractère de plus en plus déloyal, un nombre très élevé d'entreprises ne respectant pas les règlements concernant le poids total en charge, les vitesses limites, les temps de conduite et de repos : un transporteur routier qui enfreint ces règlements peut augmenter sa capacité de transport par véhicule dans des proportions dépassant 40 %. Ce faisant, il diminue frauduleusement ses prix de revient et accroît la capacité offerte accentuant encore la crise de surcapacité.

Il est légitime que l'Etat aide cette profession à se restructurer et à réduire ses capacités, mais tout abaissement du prix du gazole ne profiterait en l'état actuel des choses qu'aux seuls clients du transport routier de marchandises, accentuerait le déficit et le recul du transport ferroviaire de fret et ne ferait qu'accroître les atteintes à l'environnement causées par les transports.

Les entreprises de transports les plus lucides savent très bien ce qui précède et n'ont poussé la revendication d'une baisse des taxes sur le gazole que pour contraindre les pouvoirs publics à imaginer et financer un mécanisme de restructuration de la profession.

2. Toutefois les transporteurs routiers reprochent à juste titre à l'Etat le caractère non prévisible de l'augmentation des taxes en août dernier : les entreprises qui sont engagées dans des contrats d'une durée de plusieurs mois (parfois annuels) à des prix fermes et non révisables n'ont pu répercuter immédiatement cette nouvelle charge dans leurs prix. C'est la raison pour laquelle j'insiste pour que nous plaidions à Bruxelles l'affichage d'une augmentation programmée des taxes sur le gazole du 1^{er} 1995 au 1^{er} 2000.

3) Les taxes sur le gazole ont baissé (en francs constants) de 20 % en France depuis 1980, cette baisse étant venue s'ajouter à la très forte baisse des prix du pétrole : aujourd'hui les dépenses de carburant ne représentent plus que 17% du coût du transport routier contre 26,5 % en 1982.

Dans le même temps, ces taxes ont très fortement augmenté dans les pays voisins dont les transporteurs concurrençaient sévèrement (avec un avantage de prix du carburant) nos propres entreprises : aux Pays Bas par exemple ces taxes ont doublé depuis 1987 et sont aujourd'hui au même niveau que chez nous.

Nos entreprises qui subissaient un handicap certain avant rapprochement des fiscalités européennes ont aujourd'hui un léger avantage quand on tient compte à la fois des taxes sur les carburants et sur les véhicules. Alors que nos transporteurs n'assuraient que 45 % du trafic international de la France, leur part est remontée à 50 % en 5 ans.

4) Le transport routier de marchandise ne paie pas les coûts externes qu'il engendre. La seule imputation des coûts d'infrastructure et d'insécurité nécessiterait un quasi doublement de la taxe sur les carburants ; la prise en compte des atteintes à l'environnement devrait conduire à la tripler.

5) Les modalités pratiques d'un allègement de la taxe sur le gazole au bénéfice des professionnels poserait des problèmes difficiles :

si l'on veut limiter cet allègement aux seuls usages professionnels, on créera une nouvelle possibilité de fraude pour les entreprises aux abois. Alors que, aujourd'hui, le prix du carburant n'est pas un facteur qui joue dans la concurrence entre transporteurs, cette nouvelle possibilité de fraude viendrait aggraver le caractère déloyal de la concurrence actuelle.

si, pour éviter cet inconvénient grave, on abaisse la taxe sur le gazole payée par les automobilistes, le manque à gagner pour l'Etat prendrait une ampleur inadmissible (la substitution du gazole à l'essence, en raison du différentiel de taxe déjà trop élevé entre ces deux carburants coûte 8 milliards par an dès aujourd'hui et coûtera 20 milliards par an dans 5 ans).

Pour freiner le passage des automobiles au gazole une taxe à l'achat sur les véhicules diesel serait nécessaire, mais nul ne sait à quel niveau il faudrait la placer si l'on veut être efficace sans l'être trop : une telle opération présente des risques d'instabilité inadmissibles pour notre industrie automobile.

- 6) En conclusion, il faut financer un plan de restructuration de la profession du transport routier de marchandises, et dans le même temps demander à Bruxelles un relèvement concerté des accises sur le gazole, qui est indispensable si l'Union européenne veut respecter ses engagements internationaux sur le climat.

- En 1996, paraissait le rapport La pollution atmosphérique d'origine automobile et la santé publique édité par la Société Française paru dans la collection Santé et Société No 4 de Mai 1996. Que du beau monde à compétences et expertises incontestées et pour autant ce rapport est resté lettre morte dans quelques tiroirs ministériels, de l'assemblée nationale et du Sénat.

Rapport <http://fulltext.bdsp.ehesp.fr/Sfsp/Rapports/pollution1996.pdf>

a été rédigé à la demande :

du Ministère du Travail et des Affaires Sociales

du Ministère de l'Environnement

du Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme

avec la participation de :

l'INRETS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

l'ADEME, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

l'APPA, Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique

et le soutien de : Renault, de l'UFIP et de Rhône-Poulenc

Ce rapport sera lui aussi mis sous le boisseau des autorités publiques françaises et européennes : le lobby automobile et pétrolier Diesel-lisant aura raison de l'aéropage de spécialistes et d'experts reconnus :

- Guy AUBURTIN de l'INERIS (Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques),
- Jean BIGNON de l'INSERM U139 (Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale),
- Mireille CHIRON de l'INRETS-LÉAT (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité),
- Anne DELORAINE du CAREPS, (Centre Rhône-Alpin de Recherche Epidémiologique et de Prévention Sanitaire),
- Jacques DONATI du Laboratoire Central de la Préfecture de Police de Paris,
- Christian ELICHEGARAY de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie),
- Bernard FESTY de l'Université Paris V,
- Jean-François GONNET d'Elf Aquitaine,
- Michel JOUAN du Réseau National de Santé Publique,
- Dominique LAFON de l'INERIS,
- Yvon LE MOULLEC du Laboratoire d'Hygiène de la ville de Paris,
- Sylvia MEDINA de l'Observatoire Régional de la Santé Ile-de- France,
- Isabelle MOMAS de l'Université Paris V,
- Annick PICHARD de Rhône- Poulenc,
- Philippe QUÉNEL du Réseau National de Santé Publique,
- Rémy STROEBEL de l'ADEME,
- Benoît WALLAERT de l'Institut Pasteur de Lille,
- Denis ZMIROU de l'Université Joseph Fourier à Grenoble.
 - Coordination : Mireille CHIRON,
 - Comité éditorial : Mireille CHIRON, Jacques DONATI, Bernard FESTY, Philippe QUÉNEL, Denis ZMIROU,
 - Avec la participation de : Jeanne-Irène CANIARIS, Michèle CHEVRIER de Renault, Jean-Claude GUIBET de l'IFP, Michel SOMMER de l'APPA (Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique), Groupe qualité de l'Air Santé de l'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières).

- Dans les années 90, Il y eut aussi les articles et **l'étude de l'ingénieur Jean louchet (INRIA)** intitulé « Diesel si on nous trompait » ...La revue Autobio dans son No 3 de Juillet 2007 ...reprenait cette étude ... (ce No faisait l'essai de l'extraordinaire Honda Clarity a Pile à combustible 1ere berline mondiale commercialisée dans quelques pays : Japon, Etat de Californie, Norvège ...):

Extrait : <http://carfree.fr/index.php/2005/12/11/diesel-et-si-on-nous-trompait/>

- Plus récemment (2015) les journalistes du magazine Cash Investigation animé par Elise Lucet ont consacré une émission sur le sujet : Cash investigation

http://www.francetvinfo.fr/replay-magazine/france-2/cash-investigation/video-cash-investigation-le-diesel-tue-on-le-sait-depuis-1983_1104749.html

- Trente-deux ans. Cela fait une génération que les pouvoirs publics ont officiellement connaissance de la dangerosité des particules fines, dont les moteurs diesel sont un puissant émetteur. Cela remonte à la remise d'un rapport rédigé par le professeur André Roussel en 1983. Intitulé Impact médical des pollutions d'origine automobile, il faisait alors les gros titres des journaux télévisés et indiquait clairement qu'il n'était "pas souhaitable" que le parc automobile français se "diésélise". 4,8% de véhicules diesel en 1980, 65% aujourd'hui

La question pouvait encore se poser à l'époque : en 1980, seuls 4,8% des véhicules carbureraient au gazole. Aujourd'hui, ce sont 65% des véhicules qui sont équipés de moteurs diesel en France. Et plus de 40 000 personnes meurent chaque année à cause des particules fines, officiellement déclarées cancérigènes par l'OMS depuis 2012. Cherchez l'erreur.

5 / Diesel le piège franco-français ?

La pratique de l'auto "Pollution du diesel : inquiétude justifiée ?" (article du lundi 30 septembre 2013, par Emmanuel HOURDEQUIN)

<http://tempsreel.nouvelobs.com/planete/20130329.OBS6200/la-france-dans-le-piege-du-diesel.html>

Voici l'adresse du site où l'on trouve la réponse à la question posée par l'émission "La pratique de l'auto" de Jean-Rémy Macchia sur France-Info du lundi 23 septembre 2013, à savoir : « Pollution au diesel, inquiétude justifiée ? » :

<http://www.franceinfo.fr/environnement/la-pratique-de-l-auto/pollution-du-diesel-inquietude-justifiee-1151419-2013-09-23#comment-330487>

Nous, les consommateurs (à la fois coupables et victimes) ne sommes pas responsables des erreurs du passé (c'est, en effet, Jacques Calvet, PDG de PSA Peugeot-Talbot Citroën de 1983 à 1997 qui a invité François Mitterrand à maintenir et développer l'avantage fiscal du diesel alors qu'on savait qu'il était cancérigène depuis le rapport ROUSSEL de 1983).

Au Japon, la société a pris conscience du scandale du diesel. Les coupables sont sur le banc des accusés et l'état a pris des mesures correctives d'urgence pour limiter cette pollution dangereuse. Les véhicules diesel sont interdits des grandes villes et les constructeurs automobiles ont dû indemniser les victimes à hauteur de 800 millions d'euros. Plus aucun véhicule diesel ne se vend dans ce pays. En France, le parc des véhicules diesel n'a cessé de croître pour atteindre pratiquement 80% aujourd'hui. Il faudrait pourtant interdire les voitures diesel des grands centres urbains, comme au Japon, dont l'industrie automobile était très impliquée dans ce type de moteur.

Pour inverser cette courbe, il est impératif de supprimer la niche fiscale du diesel, en alignant sa fiscalité sur celle de l'essence (TIPP favorable au gazole pour les particuliers et les professionnels, récupération de TVA sur le gazole pour les professionnels, taxe sur les véhicules de société favorisant le gazole) et en le payant non plus au litre, mais en fonction de la quantité d'énergie qu'il contient (un litre de gazole contient 11% d'énergie de plus qu'un litre d'essence car sa masse volumique est plus grande), arrêter la consommation de l'intelligence des ingénieurs français dans la motorisation diesel ou hybride diesel et de sa dépollution impossible, pour l'orienter vers les véhicules propres, comme au Japon : véhicules

hybrides, voitures électriques, hydrogène et pile à combustible et introduire dans le malus à l'achat la nocivité des émissions, le bruit, ainsi que l'émission de protoxyde d'azote N₂O ayant un pouvoir de réchauffement du climat 310 fois supérieur à celui de CO₂ et ne pas se focaliser uniquement sur l'émission de CO₂.

Ne rien faire est à la fois criminel et suicidaire. Des alternatives au diesel existent et se serait dommage de ne pas les exploiter car ce serait bon à la fois pour notre économie et pour notre santé. Je rappelle les pouvoirs calorifiques et les réactions de combustion complète de quelques carburants (PCI signifie pouvoir calorifique inférieur) :

- dihydrogène : $\text{H}_2 + \frac{1}{2} \text{O}_2 \rightarrow \text{H}_2\text{O}$ (PCI = 120 MJ/kg) ;
- méthane : $\text{CH}_4 + 2 \text{O}_2 \rightarrow \text{CO}_2 + 2\text{H}_2\text{O}$ (PCI = 50 MJ/kg) ;
- essence : $\text{C}_8\text{H}_{18} + (25/2) \text{O}_2 \rightarrow 8 \text{CO}_2 + 9 \text{H}_2\text{O}$ (PCI = 43 MJ/kg) ;
- gazole : $\text{C}_{21}\text{H}_{44} + 32 \text{O}_2 \rightarrow 21 \text{CO}_2 + 22 \text{H}_2\text{O}$ (PCI = 42 MJ/kg).

En réalité, le carburant contient de nombreux additifs, des impuretés et la combustion est incomplète. Elle produit des molécules entières imbrûlées, des petits morceaux de molécules, de nouvelles molécules (composés organiques volatils, benzène, composés aromatiques polycycliques, extrêmement cancérigènes), du carbone (particules C cancérigènes, passant dans les alvéoles pulmonaires, le sang et les organes) ou encore du monoxyde de carbone (CO qui détruit les cellules nerveuses de façon irrémédiable) en plus du dioxyde de carbone (CO₂) et de l'eau (H₂O) (sans oublier des oxydes d'azote NO, N₂O et NO₂ provenant du diazote N₂ de l'air à haute température des oxydes de soufre SO₂, SO₃, provenant du soufre S présent sous forme d'impuretés dans le carburant très toxiques pour les poumons et responsables des pluies acides et du réchauffement climatique pour le protoxyde d'azote N₂O).

Ceci fait baisser le PCI (donc augmenter la consommation d'énergie) tout en générant la pollution et son cortège de maladies graves (cancers du poumon, de la vessie, des reins, particules dans le sang, le cœur, le cerveau, le placenta pour les femmes enceintes provoquant infarctus, AVC, maladie d'Alzheimer, retards de croissance du fœtus, de l'asthme, des allergies et bien d'autres désordres augmentant avec la dose reçue, c'est à dire avec la proximité des axes à fort trafic, à partir de 7000 véhicules par jour, extrêmement nombreux dans les villes où la population est la plus concentrée et où les gens vont travailler. Dans ces conditions, l'exposition des victimes se fait dans les rues, les habitations, les bureaux, les commerces, les bâtiments publics, les maisons de retraites, les crèches, les écoles, les cours de récréation, les collèges, les lycées, et dans l'habitacle des véhicules (plus particulièrement dans les embouteillages).

La suie du diesel se dépose, se colle partout et salit continuellement les portails, les murets, les murs, les façades, les toits, s'infiltré à l'intérieur des habitations par les bouches d'aération au dessus des fenêtres en souillant les rideaux, les murs et les plafonds (et l'intérieur de nos poumons de la même manière), obligeant à des frais de ravalement de façades accrus avec les pollutions et les risque de contamination par les détergents, les acides et les produits phytosanitaires qui vont avec.

Il est préférable de fabriquer le moins de saletés possible que d'essayer de les éliminer après les avoir produites (le meilleur filtre du monde n'y parviendrait pas et quand bien même, que fait-on de ces saletés lorsqu'il est plein ?). On a donc intérêt à privilégier un carburant à petites molécules, sans additifs, ni impuretés afin d'obtenir moins de « sous-produits » de combustion toxiques ou mieux, à NE PAS FAIRE DE COMBUSTION car cette dernière dégrade à 100% l'énergie chimique noble (ordonnée) en chaleur non noble (désordonnée), et par conséquent gaspille l'énergie, pompe l'air et réchauffe le climat en plus de nous rendre malades (le pot d'échappement envoyant ses immondices dans l'air est aussi immoral, incivique et plus malsain que de faire caca dans la rue).

De ce point de vue, le diesel est le pire des candidats puisqu'il est formé des plus grosses molécules d'hydrocarbures qui ont beaucoup de mal à se casser complètement et rapidement, ce qui fournit un cocktail toxique parmi les plus complexes et les plus dangereux qui soient pour la santé. Si on considère le rendement énergétique de la combustion (PCI), on constate que les carburants légers sont avantagés (méthane et hydrogène). Si on considère le rendement thermodynamique du cycle du moteur thermique, il reste faible pour tous les carburants (largement inférieur à 30%) car l'énergie chimique noble, dégradée à 100% sous forme de chaleur (énergie non noble) ne peut pas être ré-anoblée sous forme d'énergie mécanique (énergie noble) sans le payer par un fort dégagement de chaleur vers la source froide (un système de refroidissement est nécessaire afin d'évacuer la chaleur dans la rue pour ne pas brûler le moteur).

Le diesel, montant plus en température que l'essence lors de sa combustion est un peu avantage car, selon le principe de Carnot, le rendement théorique du cycle augmente quand le rapport des températures de la source chaude et de la source froide augmente. Cependant, lorsque la température s'élève, il se forme davantage d'oxydes d'azote, à cause du diazote de l'air (inerte à l'ambiante) qui s'oxyde à haute température avec l'oxygène de l'air selon les réactions :

- $N_2 + \frac{1}{2} O_2 \rightarrow N_2O$
- $N_2 + O_2 \rightarrow 2 NO$
- $NO + \frac{1}{2} O_2 \rightarrow NO_2$

Les moteurs diesel et essence atteignent respectivement au mieux environ 28% et 25% de rendement thermodynamique du cycle (au régime nominal). Tous deux servent plus à chauffer, polluer et faire du bruit qu'à avancer avec des rendements nuls à l'arrêt, moteur en marche dans les embouteillages et le diesel (avec ou sans FAP) est particulièrement inadapté à la ville (surconsommation, encrassement et casses prématurées du moteur avec le FAP que certains font enlever impunément).

C'est pratiquement toujours le cas en ville car tout le monde part ou revient du travail en même temps (on roule en moyenne à une vitesse comprise entre 5 et 10 km/h pour faire une trentaine de kilomètres par jour seul dans son véhicule thermique de 1,5 tonnes). D'où l'intérêt des moteurs électriques silencieux qui sont des convertisseurs réversibles ne dégradant pas ou peu l'énergie et pouvant prétendre à un rendement maximal théorique de 100% (pas de refroidissement, pas de boîte de vitesse, pas de fuite d'huile, plus de simplicité, de robustesse et de légèreté).

Il ne faut surtout pas faire confiance aux FAP (filtres à particules). Ils ne rendent pas le diesel propre (et très peu de véhicules en sont équipés). Ils coûtent cher, aussi bien à la construction qu'à l'utilisation (surpoids, matériaux précieux et chers, moins bon tirage, surconsommation d'énergie à la fabrication et à l'utilisation, encalaminage et casse du moteur) et polluent, avec des particules encore plus petites et plus dangereuses qui peuvent ressortir et d'autres, plus grosses qui peuvent se reformer juste derrière sans parler de la régénération du filtre qui produit forcément des saletés dans la rue (rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme).

Les cycles d'essais européens NEDC actuels pour mesurer les consommations et les émissions des moteurs thermiques (New European Driving Cycle) datent de 1973 et sont extrêmement éloignés des conditions réelles d'utilisation. Ils minimisent très considérablement les résultats par rapport à la réalité. Les lobbys automobiles veulent nous faire attendre 2017 avant d'utiliser un nouveau cycle d'essai baptisé WLTC plus réaliste dans le cadre de la nouvelle norme Euro 6 qui normalement devrait s'appliquer en 2014. En attendant, rien ne nous empêche, en France, de multiplier la consommation et les émissions constructeurs NEDC par un facteur de l'ordre de 1,6 afin d'accélérer la venue du cycle WLTC et de rendre immédiatement les bonus et les malus à l'achat plus réalistes afin de sauver quelques milliers de vies humaines. L'idée du sac étanche fixé à la sortie du pot d'échappement (type sac à crottes de chien) ne fonctionne malheureusement pas car les moteurs thermiques nous pompent tellement l'air (au propre comme au figuré) que celui-ci empêcherait le tirage et exploserait.

- 1 L de gazole pèse 850 g et fournit $0,85 \times 42 = 35,7 \text{ MJ} = 9,92 \text{ kWh}$ (car $1 \text{ kWh} = 3,6 \text{ MJ}$) ;
- 1 L d'essence pèse 750 g et fournit $0,75 \times 43 = 32,25 \text{ MJ} = 8,96 \text{ kWh}$

Si on payait le carburant au kilowattheure, c'est à dire en fonction de l'énergie qu'il contient (ce qui serait logique, comme l'électricité à 0,15€ TTC le kWh), cela reviendrait à $9,92 \times 0,15 = 1,49$ € le litre de gazole et à $8,96 \times 0,15 = 1,34$ € le litre de super et c'est exactement l'inverse du tarif pratiqué à la pompe en France. C'est discriminatoire et injuste.

Une consommation de 5 L / 100 km de gazole correspond à $5 \times 9,92 = 49,6$ kWh / 100 km, donc à la consommation de $49,6 / 8,96 = 5,54$ L / 100 km d'essence soit $0,54 / 5 = 11\%$ de volume en moins pour le diesel. Si on estime à 20% l'économie du diesel (5 L / 100 km au lieu de 6 L / 100 km en essence), plus de la moitié (11%) provient tout simplement du fait qu'à volume égal, la masse donc le potentiel énergétique du gazole est plus grand. Concernant l'économie en CO₂, on peut calculer qu'avec la combustion complète (idéale) de 6L / 100 km d'octane (C₈H₁₈) on obtient 138,9 g / km de CO₂ alors que pour la combustion complète de 5 L / 100 km de C₂₁H₄₄ on obtient 131 g / km, ce qui fait un gain de $7,9 / 131 = 0,06$ soit 6% de CO₂ en moins pour le gazole, sans tenir compte du fait que le gazole est plus cher à fabriquer, qu'il nécessite plus d'énergie et produit plus ce CO₂ dans la raffinerie.

Ces deux gains restent faibles (inférieurs à 10%) et décevants comparés aux nuisances engendrées (particules et NO_x dont N₂O ayant un effet de serre 310 fois supérieur à CO₂, surconsommation à cause du poids et par la diminution du PCI à cause d'une combustion plus incomplète, qui plus est avec un FAP limitant le tirage et encrassant le moteur).

Pour l'instant, rien n'est fait pour les NO_x, mais on prévoit avec « Adblue » d'ajouter de l'urine de cochon dans le gazole avec le risque d'empirer l'odeur nauséabonde et les « qualités » sanitaire des gaz d'échappement en faisant apparaître de nouveaux gaz toxiques comme l'ammoniac NH₃ par exemple, précurseur de particules, irritant pour les yeux et les poumons augmentant encore le poids du véhicule, son prix, la surconsommation et les risques de casse.

Si on fait 20 km d'embouteillages en ville par jour pour aller et revenir de son travail, cela représente $20 \times 5 \times 4 \times 10 = 4000$ km par an.

- Avec un diesel à 7,5 L / 100 km en ville, il faut $40 \times 7,5 = 300$ L/an de gazole soit $300 \times 9,92 = 2976$ kWh (on paierait $2976 \times 0,15 = 446$ € au prix de l'électricité et $300 \times 1,3 = 390$ € au prix du gazole subventionné par l'État).
- Avec une essence à 9 L / 100 km en ville, il faut $40 \times 9 = 360$ L / an d'essence soit $360 \times 8,96 = 3225,6$ kWh (on paierait $3225,6 \times 0,15 = 484$ € au prix de l'électricité et $360 \times 1,5 = 540$ € au prix de l'essence).
- Avec une GPL à 12 L/100 km en ville, il faut $40 \times 12 = 480$ L / an de GPL à 0,8 € / L soit $480 \times 0,8 = 384$ €.
- Avec une hybride-essence à 4 L / 100 km, il faut $40 \times 4 = 160$ L / an d'essence soit $160 \times 1,5 = 240$ €
- Avec une voiture électrique (type ZOE) ayant une batterie de 22 kWh et une autonomie de 100 km, il faudra $4000 / 100 = 40$ recharges soit $40 \times 22 = 880$ kWh, ce qui revient à $880 \times 0,15 = 132$ €.
- Avec une voiture électrique légère (genre TWIZY) ayant une batterie de 6,1 kWh et une autonomie de 60 km, il faudra $4000 / 60 = 66,7$ recharges soit $66,7 \times 6,1 = 407$ kWh, ce qui revient à $407 \times 0,15 = 61$ €.
- Avec un scooter électrique ayant une batterie de 2kWh et une autonomie de 50 km, il faudra $4000 / 50 = 80$ recharges soit $80 \times 2 = 160$ kWh, ce qui revient à $160 \times 0,15 = 24$ €.
- Avec un vélo à assistance électrique (VAE) ayant une batterie 36V, 9Ah soit $36 \times 9 = 324$ Wh = 0,324 kWh et une autonomie de 60 km, il faudra $4000 / 60 = 66,7$ recharges soit $66,7 \times 0,324 = 21,6$ kWh, ce qui revient à $21,6 \times 0,15 = 3,2$ €.
- Avec un vélo, on a 0 € de carburant à payer.

Conclusions d'Emmanuel HOURDEQUIN:

1. Les français préfèrent le gazole par rapport à l'essence car il est subventionné par l'État même s'il savent très bien que c'est une catastrophe pour l'environnement, rien qu'à l'odeur et à la couleur (particules, NOx dont N2O très très mauvais pour l'effet de serre, les poumons et la santé). Il est vendu au litre et pas au kilogramme. Il bénéficie d'une taxation allégée avec manque à gagner de 7 milliards d'euros par an dans les caisses de l'état, et il va falloir payer en plus une amende de l'Europe de cent millions d'euros la première année et 85 M€ (astreinte de 240 k€ par jour) les années suivantes, c'est la honte pour la France. Il génère un déséquilibre pour nos raffineries entre importation de gazole (que l'on achète au dessus du prix) et exportation d'essence (que l'on vend en dessous du prix) mauvais pour notre balance commerciale, d'autant que le diesel est plus cher à fabriquer car il nécessite plus d'énergie et produit plus de CO2 lors de sa fabrication. On vide nos caisses pour être malades et augmenter nos dépenses de santé, sans pouvoir les assumer. Tout cela est complètement absurde, injustifié et injustifiable (peur du lobby des transporteurs routiers qui pourrait paralyser la France ?).
2. L'essence est largement défavorisée par rapport au gazole à la pompe car on paye 40% plus cher alors qu'on ne produit que 6% de CO2 en plus et moins de particules et d'oxydes d'azote (attention tout de même à l'injection directe car elle les augmente sensiblement).
3. Le GPL et le gaz naturel sont aussi avantageux que le gazole à la pompe, polluent moins mais sont boudés par les français (et les constructeurs ?).
4. L'hybride-essence est bien placée mais peu de français en ont et nos constructeurs n'en fabriquent pas (il faudrait qu'ils se lancent dans l'hybride électrique-biogaz ou l'hybride air-biogaz ou encore l'hybride air-électrique-biogaz) et qu'ils abandonnent immédiatement l'hybride-diesel pour les raisons sanitaires évoquées.
5. La voiture électrique revient quatre fois moins cher à la pompe et ne fait aucun bruit et aucune pollution de l'air mais fonctionne principalement à l'électricité nucléaire.
6. C'est d'autant moins mauvais, en ville, lorsque l'engin électrique est petit et léger et le VAE est champion (hybride électrique-muscle permettant de ne pas se refroidir et de ne pas transpirer dans les côtes et en arrivant au boulot, bon pour la santé, pouvant facilement être rechargé avec un petit panneau solaire). Au sujet des scooters et des cyclomoteurs, il faudrait interdire immédiatement la vente des moteurs 2 temps de cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ car ils sont insupportables en ville, beaucoup trop bruyants, polluants (huile mélangée à l'essence) et leurs gaz d'échappement sont trop nauséabonds et toxiques. Il y a aussi trop de motos extrêmement bruyantes en ville, y-compris et surtout la nuit lorsqu'elles foncent à toute allure dans des petites rues. D'ailleurs pratiquement aucun conducteur de véhicule thermique ne peut ni ne veut respecter les limitations à 30 km/h. Leur véhicule ayant une boîte de vitesses mal étagée, est bien mis à mal, sur-consomme, sur-pollue et fait encore plus de bruit. Pourtant, ces faibles vitesses en ville, sont indispensables au respect des autres et de leur sécurité (riverains, piétons, cyclistes). De telles limitations, insurmontables pour les véhicules thermiques (qui ne ralentissent que sur des méchants ralentisseurs pour éviter la casse des suspensions et amortisseurs), ne pénalisent aucunement les véhicules électriques sans boîte de vitesse, disposant toujours du couple maximal (à cause de la caractéristique mécanique extrêmement avantageuse du moteur électrique) sans aucun bruit. Bien au contraire, elles les avantagent en augmentant leur autonomie. On peut supposer que, dans ces conditions, ces limitations salutaires seront mieux respectées.
7. **Le prix du kWh nucléaire** à 0,15 € TTC pour le particulier est, comme le gazole, très largement subventionné. Il y a des coûts externes cachés du nucléaire que devront payer la collectivité à savoir le démantèlement des centrales, la gestion des déchets, la pollution et les cancers dus aux déchets radioactifs indestructibles, difficilement évaluables. Ils sont, pour donner un ordre de grandeur, au minimum 200 fois supérieurs, soit un coût global réel de 30 € / kWh minimum (mais personne ne sait vraiment et tout le monde s'en fiche complètement car ce seront principalement, espère-t-on, les générations futures qui mettront la main au portefeuille).

8. **Le prix des carburants fossiles** (au même niveau que le kWh nucléaire, à savoir 0,15 € TTC) est aussi très très bas car il ne comprend pas non plus les coûts externes du réchauffement climatique et du soin des malades de la pollution de l'air : cancéreux, cardiaques, asthmatiques, victimes d'allergies, à la charge de la collectivité, au minimum 200 fois supérieurs soit un coût global réel de 30 € / kWh minimum (de la même manière, tout le monde s'en fiche et personne ne veut le savoir).
9. **Le coût des énergies renouvelables** est un peu plus élevé que celui des énergies nucléaire et fossiles, autour de 0,5 € / kWh et elles produisent moins d'énergie, mais il n'y a pas de coûts externes sinon très très inférieurs à ceux des énergies fossiles et nucléaire (environ 0,5€ / kWh en fonction des filières soit 1€ / kWh en coût global au maximum). Il faut donc les privilégier coûte que coûte (l'énergie renouvelable est paradoxalement 3 fois plus chère au maximum et 30 fois moins chère au minimum selon que l'on considère son faux prix – prix du marché – ou son vrai prix – coûts externes internalisés -) tout en économisant l'énergie grâce à l'utilisation de convertisseurs réversibles à fort rendement comme les moteurs électriques sur des véhicules de transports collectifs (+ pile à combustible ?) ou individuels, les plus légers possible, en ville.
10. Il ne faut surtout pas oublier le vélo en ville qui utilise depuis longtemps et encore pour longtemps une énergie renouvelable gratuite, immédiatement utilisable avec, à la clé, une diminution des dépenses de santé, à condition de respirer un air sain, pas pourri par le diesel.

La guerre économique et la compétition internationale (« choc de compétitivité ») ressemblent un peu à une partie de poker. Savoir flairer rapidement nos bonnes cartes et savoir se débarrasser à temps et tout aussi vite de nos mauvaises nous permettra d'augmenter nos chances de victoire et de survie. Si nous trichons pour gagner (avec nos faux prix de l'énergie et nos mensonges), nous finirons tous, un jour ou l'autre, enrobés de goudron et recouverts de plumes (et ça commence déjà avec les énergies fossiles à base de gazole et nucléaire à base d'uranium-235).

Rester dans le déni des dégâts sanitaires du nucléaire (Fukushima), de la pollution de l'air, des nuisances sonores dues aux moteurs thermiques diesel et essence, du réchauffement climatique et de la pollution du sol et de l'eau est inutile et mortifère à tous les niveaux, y-compris économique, à cause des coûts externes gigantesques de ces pollutions, à la charge de la collectivité. Par contre, polluer est criminel. Ne rien faire, manipuler l'opinion publique et inciter à polluer est un crime de complicité d'empoisonnement. Comment être fier de notre pays si on sait qu'il est le champion de la pollution ?

Lutter contre la pollution et faire notre transition énergétique n'est pas un problème, c'est LA SOLUTION du problème.

Emmanuel HOURDEQUIN Docteur en Physique Professeur de Physique Chimie au Lycée Livet de Nantes (2013)

Enfin il est étrange que les médias ne relèvent pas le fait que de nombreux constructeurs sont régulièrement condamnés pour de multiples entorses aux réglementations – libre concurrence et fraudes avérées sans que cela ne fasse de vague dans l'opinion.

6/ Volkswagen GATE ? Scandale mondial de tous les constructeurs ?

En 1973, Le groupe VW a déjà été pris la main dans le sac et condamné à 125 000 dollars pour violer délibérément le Clean air Act en 1973 en dotant les véhicules soumis aux tests d'homologation «Un des dispositifs désactive le système de contrôle antipollution tandis que l'autre modifie le rapport air-carburant dans le carburateur à basses températures.» Le Wall Street Journal s'en était fait l'écho :

<http://www.slate.fr/story/107365/volkswagen-scandale-1973>

<http://www.challenges.fr/revue-de-presse/20150925.GHA9816/pollution-volkswagen-a-deja-vecu-la-meme-histoire-en-1973.html>

Affaire Volkswagen – Tout comprendre de la fraude au diesel Le 23 sept 2015 | Par Michaël TORREGROSSA |

En 78 ans d'existence, le groupe Volkswagen n'aura sans doute jamais connu pareil séisme. Ebranlé par l'un des plus gros scandales écologiques de l'histoire automobile, le géant allemand vacille face à la pression internationale et médiatique. De la découverte de la supercherie à ses conséquences, Automobile-Propre dresse les grandes lignes de l'affaire...

De quoi Volkswagen est-il coupable ?

D'avoir contourné volontairement les programmes d'homologation pour verdir ses notes et diminuer au maximum les émissions polluantes de certains de ces modèles.

Si on sait que les méthodologies de calculs sont très loin des chiffres réellement constatés et que les constructeurs connaissent les techniques pour tirer les tests à leur avantage (pneus surgonflés suppression et mises à l'arrêt des accessoires, optimisation de l'aérodynamisme etc...), Volkswagen va très loin puisqu'il a manipulé sciemment son système pour frauder les cycles d'homologation et bénéficier de nombreux avantages accordés aux véhicules « verts », comme le bonus écologique en France.

Qui a découvert la supercherie ?

C'est l'International Council for Clean Transportation (ICCT), une ONG spécialisée dans les transports propres qui teste depuis 2013 certaines voitures diesel pour constater leurs émissions réelles. Faute d'instruments de mesure suffisamment précis, l'association fait appel au centre pour les émissions, les moteurs et les carburants alternatifs de l'université de Virginie-Occidentale et constate des écarts troublants entre données homologation et données réelles sur certains modèles Volkswagen. Consignés dans un rapport publié en mai 2014, les résultats sont plutôt importants. Par exemple, les Nox émis par une Jetta sont 15 à 35 fois supérieures aux normes américaines celles de la Passat 20 fois supérieures.

Alertées par l'association, l'EPA et le CARB, deux agences environnementales américaines, réalisent leur propre enquête et entament une médiation avec le groupe allemand qui aboutit vers le rappel, en décembre 2014, de l'intégralité des modèles diesel du constructeur produit entre 2009 et 2014. Si l'histoire aurait pu s'arrêter ainsi, l'EPA et le CARB décident de réaliser de nouveaux tests en mai 2015 qui confirment à nouveau des écarts importants. Mis sous pression par les autorités américaines, le constructeur reconnaît finalement avoir introduit à bord des véhicules un dispositif permettant de contourner les émissions et reçoit officiellement un avis d'infraction de l'EPA le 18 septembre 2015.

- 11 millions de véhicules, dont 950.000 en France, sont équipés du moteur diesel avec le désormais célèbre logiciel fraudeur. – AFP
- «Le logiciel [installé par Volkswagen] savait si la voiture était en train de subir un test antipollution – Agence américaine de protection de l'environnement
- Le 18 septembre, l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA) reproche officiellement à Volkswagen d'avoir équipé, entre 2009 et 2015, ses véhicules d'un logiciel permettant de contourner les tests d'émission de certains polluants atmosphériques. Concrètement, ce logiciel « bride » l'équipement antipollution de la voiture dans la vie de tous les jours mais est capable d'activer le système à 100 % quand il repère les conditions d'un test (capot ouvert, immobilisation des roues...). Résultat : une fois homologué, le véhicule pouvait rouler en dégageant par exemple un taux d'oxyde d'azote (Nox) presque 40 fois supérieur à la norme américaine.

- L'investigation de l'EPA est toujours en cours et pourrait déboucher sur une amende de 18 milliards de dollars, tandis qu'une autre enquête, pénale cette fois, a été ouverte par le département de la Justice. Pris la main dans le sac, Volkswagen a reconnu que ce logiciel avait été installé sur 11 millions de moteurs diesel dans le monde (dont 950.000 en France), sur les véhicules de ses marques Volkswagen, Audi, Seat et Skoda.

Mais des questions restent encore en suspens : les nouveaux véhicules obtiendront-ils la certification des différentes autorités nationales ? Les propriétaires, eux, s'inquiètent de la valeur de leur voiture et craignent de se retrouver avec un véhicule invendable, et peut-être interdit à la circulation. Certains ont d'ores et déjà déposé plainte contre Volkswagen, notamment en France, où une action collective a été lancée.

7/ « Le scandale VW n'est que la partie émergée de l'iceberg »

- Pour l'Association Transport & Environment, L'affaire Volkswagen a remis sur le devant de la scène la question de la valeur des tests d'homologation des véhicules, menés en Europe, dans des conditions éloignées de la réalité et par des agences nationales financées par les constructeurs automobiles eux-mêmes. Depuis des années, ceux-ci ont appris à « optimiser » les résultats obtenus en laboratoire (surgonflage des pneus, lubrifiants particuliers, suppression des aspérités ...). Ce n'est pas illégal, à défaut d'être très éthique. Industriels et gouvernements européens doivent, dans les mois qui viennent, discuter de la mise en place de tests plus réalistes et savent qu'ils seront attendus au tournant.
- Une étude de Transport & Environment (T&E) montre que, en moyenne, il existe un écart de 40 % entre les résultats officiels de tests d'émissions de CO₂ et la réalité en 2015 en Europe, contre à peine 8 % en 2001. Pour l'association écologiste, les deux tiers des progrès réalisés en matière de CO₂ ou de consommation de carburant depuis 2008 relèvent de la « manipulation » des tests. « Le scandale Volkswagen n'est que la partie émergée de l'iceberg », affirme Greg Archer, responsable des véhicules propres de T&E, qui précise cependant n'avoir « aucune preuve » à fournir. Aujourd'hui, VW est le seul à avoir été plus loin que « l'optimisation » et à avoir fraudé de manière avérée aux Etats-Unis – le groupe n'a pas encore précisé si le logiciel avait été activé lors des tests européens.
- « Tout ce qui n'est pas nécessaire et urgent sera abandonné ou reporté » – Matthias Müller, patron de Volkswagen
L'ampleur du scandale va nécessairement peser sur Volkswagen pendant des années. Matthias Müller l'a reconnu devant les salariés : « Les conséquences sur l'activité et les finances ne sont pas encore claires. [...] Je vais être très transparent, cela ne se fera pas sans douleur. » Le nouveau patron s'est néanmoins engagé à minimiser l'impact sur les effectifs du groupe, qui compte 590.000 salariés dans le monde. Le programme d'investissements, lui, devrait subir un rabaillage net. « Tout ce qui n'est pas nécessaire et urgent sera abandonné ou reporté », a prévenu Matthias Müller. Avec tout ce que cela implique pour la compétitivité future.
- Mais VW doit d'abord parer au coût financier de l'affaire, qui inclura les amendes, les multiples poursuites judiciaires (par les Etats, les particuliers, les actionnaires), le coût de l'opération de rappels et de remise aux normes des véhicules, un éventuel remboursement des subventions passées comme l'ont évoqué plusieurs pays, sans oublier l'impact à venir sur l'image et les ventes. Le groupe a déjà provisionné 6,5 milliards de dollars mais « cela ne suffira pas », a reconnu Matthias Müller. Les estimations s'échelonnent dans une fourchette de 20 à 60 milliards d'euros, soit au minimum 10 % du chiffre d'affaires annuel de VW. Autre conséquence : sa capitalisation boursière a fondu de 33 milliards d'euros depuis le 18 septembre.
- « N'utilisez pas [cette affaire] pour diaboliser l'ensemble du secteur automobile » – Angela Merkel, chancelière allemande
- L'affaire a aussi mis en lumière les liens étroits entre l'industrie automobile et le pouvoir politique en Europe, et en particulier en Allemagne, où VW faisait figure de symbole de la

qualité « made in Germany ». Angela Merkel et de nombreux dirigeants allemands ont des liens plus ou moins directs avec l'industrie auto et la chancelière était même intervenue à Bruxelles en 2013 pour s'opposer à un projet de normes sur les émissions de CO2 des véhicules. Ce qu'a pointé la chef de file (allemande) des élus écologistes au Parlement européen. Rebecca Harms a dénoncé une « protection, sûrement bien intentionnée, des intérêts de l'industrie automobile » par Angela Merkel et les dirigeants européens, dont Nicolas Sarkozy et François Hollande, qui a conduit à « scandale industriel incroyable ». La chancelière a reconnu la gravité de l'affaire avant de lui répondre : « Mais s'il vous plaît, n'utilisez pas cela pour diaboliser l'ensemble du secteur automobile, et mettre ainsi en danger des milliers et des milliers d'emplois en Europe. » Car la chute de Volkswagen a fait aussi eu pour effet de faire vaciller l'ensemble du secteur automobile : quasiment tous les constructeurs et équipementiers ont été chahutés en Bourse dans la foulée du scandale, dans un élan de suspicion qui a touché notamment Renault et PSA, grands producteurs de moteurs diesel. L'avenir de cette technologie s'est même retrouvé au cœur des débats, comme en France, où la fiscalité du diesel pourrait être alourdie .

En savoir plus sur

<http://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/021387323521-les-7-citations-marquantes-de-laffaire-volkswagen-1164071.php>

8/ Partout dans le Monde : de plus en plus d'entreprises condamnées à des amendes records

- 20,8 Milliards de dollars C'est le montant de l'amende que devra payer BP pour mettre fin aux poursuites judiciaires post-Deepwater Horizon. Le montant de l'amende est historique. BP devra verser 20,8 milliards de dollars (18,5 milliards d'euros) pour mettre fin aux poursuites judiciaires après l'explosion de sa plate-forme Deepwater Horizon, en 2010, au large du golfe du Mexique. A la suite de cet accident industriel qui avait fait onze morts, plus de trois millions de barils de pétrole se sont déversés dans l'océan et ont souillé plus de 2 000 kilomètres de côtes. Sur ce littoral, des millions de plantes et d'animaux sont morts, la pêche et le tourisme ont été durement touchés. Cette pénalité, la plus élevée de l'histoire des Etats-Unis infligée à une seule entreprise privée, devra dédommager l'Etat fédéral, les cinq Etats (Alabama, Floride, Louisiane, Mississippi et Texas) et les centaines de municipalités touchés, et devrait notamment servir à financer des projets de restauration des écosystèmes
- Mais les constructeurs automobiles se voient de plus en plus condamnés par les Etats ... malgré les ententes» de la mondialisation censées faire fi des états en les trompant allègrement. Il semble bien que le jeu du pas vu pas pris soit mis a mal : les lourdes amendes infligées ne sont plus compensées par la prise de risques (x voitures vendues avant l'amende...)
 - USA : General Motors a été condamné à 900 millions de dollars d'amende pour avoir dissimulé des informations concernant un défaut mécanique qui a coûté la vie à 124 personnes et causé des centaines de blessés. Cette amende a été infligée à General Motors qui a mis dix ans avant de rappeler des véhicules sur lesquels il avait détecté un problème sur le commutateur d'allumage dès 2004. Au total, l'an dernier, 2,6 millions de véhicules ont été rappelés pour remplacer cette pièce.

Cette amende est inférieure au 1,2 milliard de dollars qu'avait dû payer Toyota en 2014 suite à une affaire similaire. Le montant inférieur s'explique par le fait que General Motors a reconnu les faits et signé un arrangement. Cela lui permet également d'échapper à des poursuites pénales de la part des autorités.

Accusée de laxisme, la NHTSA a semble-il redoublé d'agressivité à l'encontre des constructeurs coupables d'irrégularités en 2015. A son tableau de chasse, on peut citer Honda, contraint de verser 70 millions de dollars en janvier pour avoir dissimulé des plaintes de consommateurs et des rapports d'accidents, mais aussi Fiat Chrysler, condamné aussi à payer une amende de 70 millions de dollars à la NHTSA fin juillet pour ne pas avoir respecté la législation encadrant le rappel de véhicules.

Peuvent être ajoutées à ces sanctions celles infligées à Honda en janvier 2015 et Ferrari en novembre 2014. Accusés de dissimuler des plaintes de consommateurs et des rapports d'accidents à la NHTSA, les deux constructeurs se sont vu assignés des amendes respectivement estimées à 70 et 3 millions de dollars. Autres exemples, Hyundai et Kia, coupables d'avoir exagéré l'efficacité en carburant de plusieurs de leurs modèles vendus entre 2011 et 2013. Les deux constructeurs automobiles sud-coréens se sont vus infliger une amende de 100 millions de dollars le 3 novembre 2014 par les autorités fédérales américaines.

- FIAT CHRYSLER condamné à verser : 175 millions de dollars d'amende aux USA car épinglé par la justice américaine pour avoir effectué quelques cachotteries. FCA accepte de payer 70 millions de dollars d'amendes dans le cadre d'un accord à l'amiable pour clore l'enquête concernant un défaut d'information au sujet d'un accident mortel et de blessures. Le secrétaire américain aux Transports Anthony Foxx a tenu à rappeler à cette occasion que les rapports d'alerte précoce constituaient une obligation légale et qu'il faisait également partie de l'obligation d'un constructeur de protéger la sécurité des voyageurs. «Il est nécessaire que Fiat Chrysler et les autres constructeurs automobiles aillent vers une culture de la sécurité plus forte, plus proactive, et en cas de défaillance, nous allons continuer à exercer notre autorité d'exécution pour les mettre sur la bonne voie » a-t-il ajouté. Rappelons enfin qu'en juillet dernier, FCA avait également conclu un autre accord d'un montant de 105 millions de dollars avec la NHTSA sur les modalités du rappel en atelier de quelque 11 millions de véhicules.

Sources : ats, legalreader.com

- 55 millions d'euros. C'est le montant de l'amende que la justice américaine a infligé au constructeur Volvo, pour infraction environnementale. L'entreprise pourrait faire appel de cette décision, qui risque de peser lourdement sur ses résultats du troisième trimestre. Volvo a été condamné par la cour d'appel du district de Columbia, aux Etats-Unis, à payer une amende de 508 millions de couronnes pour des émissions non conformes de ses moteurs marins diesel Volvo Penta, utilisés dans ses yachts et dans certains appareils commerciaux. Cet arrêt prononcé par la justice américaine confirme une décision prise en 2012.
- **Espagne** : Amende salée pour les constructeurs automobile en Espagne Selon latribune.fr | 29/07/2015 : Pour avoir "échangé des informations sensibles du point de vue commercial et stratégique", plusieurs constructeurs automobiles ont été condamnés à payer 171 millions d'euros d'amende. Les filiales des constructeurs français Renault, Peugeot et Citroën ont été condamnées. Dix groupes automobiles se sont vu imposer des amendes en Espagne d'un montant global de 171 millions d'euros, dont des constructeurs français et américains, pour des ententes passées entre 2006 et 2013, a annoncé mercredi l'autorité en matière de concurrence.

Six filiales espagnoles de groupes internationaux doivent payer plus de la moitié des 171 millions d'euros d'amende :

- les américaines General Motors et Ford Espagne (respectivement 22,8 et 20,2 millions d'euros),
- les trois constructeurs français Renault (18,2 millions), Peugeot (15,7 millions) et Citroën (14,7 millions)
- l'allemand BMW (8,7 millions).
- Les constructeurs japonais n'ont pas été épargnés puisque la filiale de Toyota écope de 8,6 millions d'euros d'amende
- Le coréen Hyundai : 4,4 millions d'euros

- La CNMC ha resuelto imponer las siguientes multas:
 1. Automóviles Citroën España, S.A: 14,768 millones de euros
 2. B&M Automóviles España, S.A.: 776.012 euros
 3. BMW Ibérica, S.A.U. : 8 millones de euros
 4. Chevrolet España, S.A.U.: 138.580 euros
 5. Chrysler España, S.L.: 265,5 euros
 6. Fiat Group Automobiles Spain, S.A.: 6,968 millones de euros
 7. Ford España, S.L.: 20,234 millones de euros
 8. General Motors España, S.L.U.: 22,827 millones de euros
 9. Honda Motor Europe Limited sucursal en España, S.L.: 609.325 euros
 10. Hyundai Motor España, S.L.U.: 4,415 millones de euros
 11. Kia Motor Iberia, S.L.: 2,074 millones de euros
 12. Mazda Automóviles España, S.A.: 656.390 euros
 13. Mercedes Benz España, S.A.: 2,379 millones de euros
 14. Nissan Iberia, S.A.: 3,157 millones de euros
 15. Peugeot España, S.A.: 15,722 millones de euros
 16. Renault España Comercial, S.A.: 18,203 millones de euros
 17. Snap-on Business Solutions, S.L.: 52.785 euros
 18. Toyota España, S.L.: 8,657 millones de euros
 19. Urban Science España, S.L.U.: 70.039 euros
 20. Volvo Car España, S.A.: 1,706 millones de euros

• INDE : Aout 2014 par l'Opinion

Les faits – Dans un contexte économique très favorable, les constructeurs automobiles implantés en Inde viennent d'être blâmés par les autorités indiennes de la concurrence. Accusées d'entente illicite et d'entrave sur le marché des pièces détachées, 14 constructeurs doivent s'acquitter d'une amende de 420 millions de dollars, soit 318 millions d'euros. "L'autorité indienne de la concurrence a condamné 14 constructeurs automobiles pour un total de 420 millions de dollars", a annoncé ce mardi un des responsables de l'organisation. Accusés de s'être entendus sur les prix et d'avoir limité l'accès au marché des pièces détachées, les constructeurs Toyota, Nissan, Honda, Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz, Ford, General Motors, Maruti Suzuki, Hindustan Motors et Tata Motors sont par ailleurs accusés d'avoir fait augmenter les prix.

Les amendes atteignent au total 25,5 milliards de roupies (420 M USD), a précisé de son côté un responsable de la commission sous couvert d'anonymat. Cette copieuse amende représente 2 % du chiffre d'affaires moyen en Inde de chaque constructeur incriminé sur les trois dernières années.

• CHINE : Concurrence déloyale : plusieurs constructeurs condamnés (Source: le Quotidien du Peuple en ligne : 12.09.2014

L'autorité chinoise de régulation a annoncé jeudi une première peine pour des constructeurs étrangers suite à une fixation des prix, Volkswagen AG et Fiat Chrysler écopant d'une amende d'un total de 46 millions de dollars. Des amendes similaires pourraient inquiéter d'autres acteurs mondiaux, tels que Daimler Mercedes-Benz et Jaguar Land Rover par Tata Motor Ltd, actuellement sous le coup d'une enquête pour un possible comportement anticoncurrentiel. La Commission municipale pour le développement et la réforme de Shanghai a déclaré dans un communiqué avoir sanctionné l'unité des ventes de Chrysler en Chine de 32 millions de yuans (5.22 millions de dollars) pour entente sur les prix.

Le régulateur des prix dans la province de Hubei a annoncé infliger une amende à la FAW-Volkswagen Automobile, l'un des deux projets de construction de véhicules de Volkswagen en Chine, de 49 millions de yuans pour une fixation des prix de l'unité de vente Audi. Trois concessionnaires Chrysler à Shanghai et huit concessionnaires Audi à Hubei seront également mis à l'amende, selon les autorités.

Des représailles pour Chrysler et Audi avait déjà été décidées par la Commission nationale pour le développement et de la réforme (NDRC), concluant que les deux constructeurs avaient enfreint la loi anti-monopole. Audi ayant reconnu avoir «partiellement» enfreint les règles.

Plusieurs industries, se sont retrouvées sous le feu des projecteurs et la Chine a intensifié ses efforts pour mettre les entreprises en conformité avec sa loi sur les cartels, promulguée en 2008. Le mois dernier, la Chine avait condamné 12 équipementiers automobiles japonais à une amende record de 1.235 milliard de yuans pour avoir manipulé les prix.

Le secteur automobile a été placé sous une surveillance particulière, et la NDRC a été chargée de mener une enquête suite aux rapports de médias d'Etat, accusant les constructeurs automobiles de surfacturer les consommateurs.

La croissance des ventes de voitures en Chine a connu un ralentissement en août de 8,5%, alors que les ventes des SUV ont bondi de près d'un tiers.

Les conducteurs du plus grand marché automobile du monde par les ventes de véhicules ont acheté au mois d'août 1,5 million de voitures de tourisme, a indiqué jeudi l'Association chinoise des constructeurs automobile. Les ventes totales, y compris les camions et autobus, ont progressé de 4%, pour 1,7 million de véhicules.

Les plus grands constructeurs automobiles mondiaux se tournent vers la Chine pour stimuler les ventes, mais la croissance a ralenti de façon constante du fait que la deuxième puissance économique a perdu son taux de croissance à deux chiffres. Les ventes ont diminué de 13,9% en mai à 11,5% en juin, contre 9,7% en juillet.

De plus à cette période, la part de marché des marques nationales s'est érodée sous la pression intense des compagnies américaines, européennes et asiatiques qui dépensent beaucoup pour satisfaire les goûts locaux.

Les ventes de véhicules privées de marques chinoises ont augmenté de 5,7%, tandis que les voitures allemandes, japonaises et américaines connaissent un accroissement respectivement de 21,6, 15,1 et 13%. La part de marché des firmes chinoises a baissé de 1 point de pourcentage à 37,1%.

La catégorie hors concours à été celle des véhicules utilitaires de sport. L'achat des SUV est en hausse de 30% pour 311 000 unités vendus. Rivalisant avec les 35,3% de croissance pour les sept premiers mois de l'année.

Plus tôt, General Motors Co avait indiqué que ses ventes se sont élevées de 14% (280 178 véhicules). L'entreprise annonçant un nouveau record pour le mois d'août et le troisième meilleur mois de l'année. Au cours des huit premiers mois de 2014, les statistiques ont montré une progression de 11,1% pour 2,3 millions de véhicules vendus.

ALORS la Voiture électrique ? pas plus la panacée que la voiture à pile à combustible ... Tout déplacement consomme de l'énergie et le véhicule idéal qui utiliserait de l'énergie libre et disponible gratuitement reste à inventer ! Pour autant, en ville, là où la concentration de personnes est la plus forte, les embouteillages chroniques de véhicules thermiques, Diesel notamment contribuent la mauvaise santé d'un grand nombre de personnes ..et ce coût sanitaire et social devient de plus en plus insupportable (la crise aidant à une prise de conscience générale) la chute des prix du baril qui avait atteint 140 dollars en 2008 pour tomber à 40 dollars début 2015 + la crise économique qui frappe tout un chacun, obligent à rouler DIESEL parce qu'il y a une détaxe généralisée alors que des carburants alternatifs existent : GPL et GNV, Bio Ethanol... et électrique en ville surtout .là où le vélo et les transports en commun ne sont pas efficaces... A quand de véritables incitations fiscales amenant les constructeurs automobiles à ne pas tricher sur les performances de leurs véhicules ET à proposer des véhicules moins polluants ? A quand une table ronde pour évaluer l'ensemble des coûts et rétablir un prix à la pompe plus équitable ?