



CONTRÔLE TECHNIQUE : VOTRE DIESEL PEUT Y RESTER

Après avoir été favorisé pendant des décennies, le diesel est désormais dans le collimateur des pouvoirs publics. Votre prochain passage au contrôle technique pourrait même lui être fatal. Enquête.

© MICHEL EBRAN

L'entrée en vigueur du nouveau contrôle technique, le 20 mai dernier, a fait couler beaucoup d'encre (voir le n° 1140 du *Particulier*, p. 62) et a provoqué l'engorgement des centres en France avant la date fatidique. Et ce n'est pas fini. Car la réforme s'accompagne d'un durcissement des tests antipollution des diesels à partir du 1^{er} janvier 2019. Le nouveau protocole risque d'entraîner une montée en flèche des contre-visites, voire la casse des moteurs les plus usés. Avec des dépen-

30%
d'intentions d'achat de voitures diesels en France en septembre, selon l'Argus. Un chiffre en baisse de 6 points sur un an. Alors que le diesel représente 69% du parc français, ces véhicules vont subir une décote rapide.

ses conséquentes à la clé pour l'automobiliste, qui devra soit engager des réparations importantes pour remettre le moteur en conformité, soit remplacer son véhicule, l'échange d'un moteur diesel moderne étant bien souvent plus cher que la valeur résiduelle de la voiture !

Si les principales enseignes de contrôle technique se veulent rassurantes (voir p. 72), sur le terrain, contrôleurs et responsables de centres tirent la sonnette d'alarme et dénoncent les aberrations du système.

Au cours de notre enquête, l'ensemble des professionnels du contrôle technique ont été unanimes sur le fait que les diesels de norme Euro 3 (mis en service entre 2001 et 2006) ou a fortiori antérieurs ne seraient plus en mesure de respecter les règles d'émissions polluantes fixées à partir de 2019. Et ce, même si leur mécanique est en parfait état et s'ils ont été correctement entretenus. Leur technologie les rend incompatibles avec les nouvelles exigences en matière d'environnement.

LES RISQUES DE TEST EN SURRÉGIME

Contrôler l'opacité des fumées des voitures diesels permet de détecter les surémissions de particules fines ayant des répercussions sur la santé publique. Leur pouvoir cancérigène est, en effet, avéré. La nouvelle réglementation applicable dès 2019, qui obéit à la norme NF R10-025-2016, vise à mieux les déceler lors de la visite technique obligatoire (tous les 2 ans à partir du 4^e anniversaire d'une voiture particulière, tous les ans pour les utilitaires).

Aujourd'hui, les deux mesures de la pollution d'un diesel se pratiquent à 50 % du régime moteur maximal (soit environ 2 000 tours/minute), entrecoupées de quelques accélérations dites « de décrassage » très brèves. Rien de bien méchant d'un point de vue mécanique. Mais, à compter du 1^{er} janvier, le test va se durcir. Le protocole va passer de deux prises de mesure à sept. Ensuite, celles-ci s'effectueront au régime maximal du moteur, soit au moins 4 000 tours/minute et sur une durée minimale de 2 secondes chacune. « Ces 14 secondes à la limite de la zone rouge vont fatalement entraîner la casse des moteurs qui ont un très important kilométrage ou sont mal entretenus, prédit ce patron de centre Autosur de Franche-Comté, qui contrôle plus de 3 000 véhicules par an. D'autant qu'il n'est pas rare de recevoir des diesels affichant 200 000 à 300 000 km. Ces véhicules ne réussiront pas

les tests dans leur grande majorité et n'y survivront pas dans la moitié des cas », affirme-t-il. Une prédiction alarmiste que ne partagent pas tous les professionnels (voir p. 72).

MOTEUR CASSÉ : QUI EST RESPONSABLE ?

Et que se passe-t-il si l'automobiliste voit son moteur rendre l'âme ? « Notre groupe ment se contente de nous dire que nous disposons d'une assurance professionnelle pour couvrir ce risque. Mais dans la pratique, affronter le client légitimement en colère car confronté à la perte d'usage de son véhicule sera notre quotidien », tempête le contrôleur. Sans parler de complaisance, les centres ne pourront-ils pas alors procéder à des contrôles en ayant le pied moins lourd sur l'accélérateur que ne le prévoit la réglementation ? « Impossible de tricher, tous nos appareils de mesure sont désormais ...

→ Zoom

POLLUTION : LES DIESELS BOUTÉS HORS DES CENTRES-VILLE

Afin de réduire les émissions de particules fines, l'État a mis en place des zones de circulation restreinte (ZCR), généralement en centre-ville, où l'affluence est encadrée de façon permanente, et des zones de protection de l'air (ZPA), organisées de manière temporaire à l'échelle d'une commune ou agglomération, pour y interdire l'accès aux véhicules les plus polluants. Au total, 32 ZCR ou ZPA ont déjà été instaurées dans l'Hexagone. Dans ces zones, les véhicules sont autorisés à circuler en fonction de leur pollution (particules,

oxydes d'azote), identifié par leur vignette Crit'Air (6 catégories). Avec cette vignette, les véhicules diesels sont particulièrement visés. Ainsi, un diesel de norme Euro 5 et 6 (mis en circulation depuis le 1^{er} janvier 2011) ne peut obtenir que Crit'Air 2, alors que son homologue essence obtiendra Crit'Air 1. Et un diesel Euro 2 (de 1997 à 2000) se voit attribuer la vignette Crit'Air 5, contre Crit'Air 3 en version essence. En mars 2018, le Conseil de Paris a voté un Plan Climat Air Énergie se fixant pour ambition la fin des véhicules diesels à Paris en 2024.

... connectés. Si nous ne respectons pas la procédure avec précision, le test n'est pas valide », explique le technicien. Le jour de notre visite, une Mercedes de 160 000 km réussit l'épreuve haut la main à 2 200 tours/minute. « Mais elle ne passera pas la nouvelle procédure », assure le professionnel.

Les véhicules diesels dont le moteur passera ce test sans séquelle risquent tout de

même de se voir retoqués. En effet, les techniques habituelles de décrassage du moteur par un long temps de chauffe puis un parcours à vitesse soutenue juste avant le contrôle ne suffiront plus à satisfaire aux nouvelles exigences. Les anomalies de pollution jusqu'alors considérées comme « défaut mineur ne donnant pas lieu à contre-visite » deviennent dès 2019 des « défauts majeurs » avec contre-visite obligatoire et payante (de 10 à 15 € selon les réseaux), à réaliser dans un délai de 2 mois. Pire encore, porter son auto au garage ne garantit pas pour autant de repasser les tests de pollution avec succès.

Les contre-visites ne vont pas grimper en flèche

La date du 1^{er} janvier 2019 pour le nouveau contrôle des véhicules diesels nous a été confirmée très tardivement. Mais nous serons prêts à effectuer ces tests antipollution. Le 15 septembre, plus de 200 centres du groupe SGS (Sécurité et Auto Sécurité) utilisaient déjà les nouveaux matériels ou avaient mis à jour les anciens. Nous ne pensons pas que les contre-visites vont grimper en flèche. Avant l'été, nous avons réalisé une simulation sur un panel représentatif de 200 véhicules diesels. Selon nos projections, seulement 4 à 5,5 % des demandes de contre-visites concernent des défaillances liées à la pollution diesel. Sur un total de quelque 8 millions de véhicules contrôlés dans nos centres chaque année, environ un sur 2 est un diesel. Nous avons donc étudié la question de près et nous

sommes sereins. Néanmoins, si une casse moteur survenait, un expert serait mandaté pour vérifier que le contrôleur a exercé son métier correctement. Ensuite, l'automobiliste peut recourir à sa protection juridique s'il en a une.



LAURENT PALMIER,
président du réseau Sécurité et Auto Sécurité

DES COÛTS DE RÉPARATION ÉLEVÉS

En effet, les diesels modernes sont truffés de dispositifs antipollution qui sont autant de sources de problèmes. Au premier rang desquels figure la vanne exhaust gas recycling (EGR), destinée à renvoyer tout ou partie des gaz d'échappement dans le circuit afin de subir une seconde combustion. Avec le temps, les suies noires et grasses émises par le gazole brûlé collent au mécanisme de la vanne et finissent par la gripper, ou la rendre inopérante. Un remplacement de l'EGR s'impose pour un coût moyen de 300 à 400 €. En guise d'alternative moins coûteuse (200 €), des garagistes condamnent purement et simplement l'EGR. Mais au prix d'une pollution qui augmente en flèche. Cette astuce ne sera plus de mise l'an prochain, le nouveau protocole permettant de démasquer l'inefficacité de la vanne, le propriétaire de la voiture concernée devra remettre en état l'EGR.

Autre source de dépenses : le filtre à particules (FAP), obligatoire sur les diesels depuis le 1^{er} janvier 2011. Sa généralisation marque un véritable progrès pour la qualité de l'air, mais en bloquant les poussières fines, il a une capacité de stockage limitée. Pour qui roule exclusivement en ville, elle est atteinte en quelques semaines seulement, parfois dès 1 000 km. Le filtre saturé, les gaz d'échappe-

→ Zoom



LE CONTRÔLE ANTIPOLLUTION DIESEL C'EST...

AUJOURD'HUI : deux mesures lors d'accélération franches de quelques fractions de seconde. Si l'automobile ne passe pas, le contrôleur peut effectuer trois essais supplémentaires.

DEMAIN : sept mesures d'au moins deux secondes chacune au régime maximal de l'automobile. Le compte-tours doit être obligatoirement connecté à l'appareil de mesure. Si la voiture n'en possède pas, un dispositif évalue le régime du moteur.

ment ne sortent plus assez, le moteur souffre et provoque l'activation du mode dégradé. Un voyant au tableau de bord signale l'avarie. Le passage à l'atelier s'avère obligatoire pour un nettoyage (de 250 € environ) ou le remplacement (de 500 à 1 600 €).

Enfin, le turbo qui équipe la plupart des diesels modernes peut aussi être encrassé par un usage inapproprié (petits parcours au cours desquels la mécanique n'a pas le temps de chauffer). Sa turbine va cracher un panache de fumées noires sous les accélérations du contrôleur et entraîner une contre-visite. Véritable horlogerie de précision, un turbo ne se démonte pas pour se nettoyer. Son remplacement coûte de 1 100 à 2 500 €.

UN SURPRENANT MODE OPÉRATOIRE

Dans les cas les moins graves, un décalaminage moteur peut sauver la mise. Cette prestation proposée chez les garagistes (Bosch Car Service, Diéséliste de France, etc.) et les centres auto (Midas, Norauto, Speedy...) consiste à injecter dans le moteur un produit chimique très puissant ou un mélange d'hydrogène et d'oxygène, capable de nettoyer les systèmes d'injection, les filtres à particules, la vanne EGR et même le turbo. Le coût d'une telle opération varie de 70 à 220 € et peut dépolluer un moteur très « kilomé-

Test « 5 gaz » pas avant 2022

La loi sur la transition énergétique prévoit l'application à tous les véhicules d'un nouveau test « 5 gaz » capable de mesurer les particules, l'oxyde d'azote et les hydrocarbures imbrûlés, en plus du monoxyde et du dioxyde de carbone déjà pris en compte. Les réseaux de contrôle technique ont obtenu le report de cette mesure, qui exige un appareillage très coûteux, jusqu'à 2022... au moins.

tré », tout en abaissant sensiblement sa consommation (un demi-litre aux 100 km est envisageable). Mais son efficacité n'est jamais garantie, pas plus que la réussite du contrôle antipollution.

En l'état actuel de la norme, une part non négligeable de véhicules échapperont à la sévérité du nouveau contrôle antipollution. Il s'agit notamment de voitures du groupe Volkswagen (Audi, Seat, Skoda, VW), bridées par l'électronique. « *Au point mort, appuyer sur l'accélérateur ne sert à rien : il est impossible de dépasser les 2 500 tours/minute* », démontre un contrôleur Sécurité-test sur un modèle Passat de 2009. C'est aussi le cas de certains modèles d'autres marques comme Renault, Fiat, Opel ou Honda. Les professionnels estiment qu'environ 20 % des diesels âgés de moins de 10 ans seraient dans cette configuration. Pour ces cas particuliers, une dérogation existe : il suffit au contrôleur de cocher « test impossible » et de passer à l'étape suivante. Des centaines de ces véhicules continueront de réussir avec brio le test de pollution sans s'y soumettre et en toute légalité quand d'autres, peut-être moins polluants, seront recalés. Pour vous éviter le risque de voir votre véhicule échouer au contrôle technique, vous n'avez plus qu'à devancer vos obligations et franchir le seuil d'un centre de contrôle avant la fin de l'année... à condition de pouvoir obtenir un rendez-vous. ■