

Que peut-on dire du Dieselgate?

Publié le 6 juillet 2017 – Mis à jour le 7 février 2018

Dans un décryptage, publié au sein du *Cnam mag' n°4*, en avril 2016, le chercheur Adrian Clenci et le professeur des universités Georges Descombes, tous deux rattachés au Laboratoire Chimie moléculaire, génie des procédés chimiques et énergétiques du Cnam, reviennent sur le scandale du Dieselgate.



© Aleksandr Vector - Noun project

Ébranlé fin 2015 par le scandale des moteurs diesel, qui se traduit par le rappel de 11 millions de véhicules dans le monde, le groupe Volkswagen repart à l'offensive sous la houlette de son nouveau patron, Matthias Müller. Dans une interview récente à la presse française, celui-ci explique « *qu'il existe un décalage entre les normes d'émissions pour les moteurs diesel et l'utilisation réelle d'un véhicule. Avec les nouveaux tests en préparation, les écarts existeront toujours, mais seront atténués.* » Dans cette affaire, les polluants les plus incriminés sont les oxydes d'azote et les particules.

La Commission européenne a ainsi diligenté une étude sur quinze véhicules pour déterminer ce qui pouvait se passer en termes d'émissions à l'échappement lorsque que l'on sort des conditions normalisées. Trois voitures américaines faisaient partie de la batterie de tests, et c'est parmi elles que se trouvaient les deux Volkswagen incriminées dans le *Dieselgate*. C'est d'ailleurs cette étude qui est à l'origine de la révélation de la « *triche* » du constructeur automobile allemand.

Suite à ces révélations, le gouvernement français a ordonné de son côté de tester une centaine de voitures dans les mêmes conditions. Ces essais sont en cours et, si les résultats complets ne sont pas encore disponibles, certains constructeurs ont déjà fait l'objet d'un rappel à l'ordre. Ces analyses croisées sur les évolutions de la qualité de l'air et les conditions actuelles d'homologation montrent qu'il convient d'améliorer la situation. Le rôle principal de ces essais est en effet de mesurer les gaz polluants et l'émission de dioxyde de carbone, et finalement d'estimer la consommation du véhicule. La cible visée à l'horizon en 2020 est de limiter les émissions à 95 g de dioxyde de carbone par kilomètre.

En ce qui concerne les cycles actuels de normalisation des véhicules automobiles, l'homologation est réalisée sur un cycle normalisé dont le but est la mesure de rejet des gaz polluants et de dioxyde de carbone dans des conditions rigoureusement identiques en termes de vitesse, d'accélération, de changement de rapport et de paramètres atmosphériques. L'homologation est alors réalisée en laboratoire sur un banc à rouleaux en maintenant des conditions itératives afin d'effectuer des comparaisons entre les différents véhicules commercialisés. Bien évidemment, il y a des inconvénients à cette pratique, en particulier le manque de réalisme en situation réelle puisque que les constructeurs optimisent leurs véhicules pour offrir les meilleurs résultats.

Par Adrian Clenci & Georges Descombes,
membres du Laboratoire Chimie moléculaire, génie des procédés chimiques et énergétiques du Cnam

Le dernier Cnam mag'

LE CNAM MAG' #9

Société numérique, société inclusive ?

1 mai 2018

[+ Retrouvez tous les numéros](#)

Exposition

Quand les voitures à moteurs thermiques ne sont plus la panacée : découvrez avec l'exposition Détours verts - le Futur des transports, les véhicules de demain imaginés par 9 auteur-e-s de bandes dessinées.

Retrouvez les formations pilotées par Georges Descombes

Diplôme d'ingénieur **Spécialité Énergétique Machines et moteurs**
Certificat de spécialisation **Conversion d'énergie dans les moteurs thermiques et environnement**

