

## **Pollution des diesels: quelles solutions aux contre-visites?**

**mardi, 12 mars 2019**

**La réglementation du contrôle de pollution des moteurs diesels évolue le 1<sup>er</sup> juillet prochain pour le contrôle technique. Fondée sur des valeurs plus strictes que celles précédemment utilisées, les refus par les centres pourraient renvoyer chez les réparateurs un grand nombre de véhicules. Avec à la clé une recherche de solutions atelier pour ramener les valeurs aux normes prescrites.**



*Que ce soit en mesures de fumées ou de gaz polluants, l'éco-entretien vise à ramener le fonctionnement moteur dans des valeurs prévues par le constructeur.*

La solution Eco-Entretien de l'association éponyme permet aux réparateurs de répondre au futur besoin

de remettre les moteurs dans un état de fonctionnement normal, surtout les diesels qui sont plus complexes à régler et sujets à de nombreuses critiques. L'objectif est de diagnostiquer précisément les défauts en cause dans l'écart des émissions polluantes, les fumées pour le contrôle technique. Jusqu'à présent, le label Eco-Entretien ne disposait que d'une solution technique d'analyse qui procède, à l'opposé des principes du contrôle technique, par mesure des 5 gaz prélevés à l'échappement, sans prise en compte des émissions de particules.

La méthode a souvent été critiquée pour cette raison. Mais, avec l'expérience, elle permet de déterminer l'état général du système de combustion. Actia a longuement préparé une alternative, qui est désormais prête à entrer dans les ateliers. La volonté de l'équipementier est de rester le plus proche possible des exigences réglementaires du contrôle des diesels et la seule mesure réalisée est donc faite sur les fumées.

### **Redonner au moteur ses valeurs d'usage**

Pour répondre aux nouvelles procédures de mesure d'opacité du contrôle technique, celui-ci prend comme base les valeurs d'usage déclarées par le constructeur à l'issue de l'homologation. Plus sévères que les chiffres prescrits par le contrôle technique tel qu'il est appliqué actuellement, les chiffres sont indiqués sur la plaque constructeur (ils sont dit «plaqués»), ou à défaut peuvent être obtenus auprès de l'administration en France (UTAC OTC).

Les constructeurs se sont accordé une marge suffisante pour assurer au consommateur un fonctionnement dans les valeurs après 10 ans d'usage du véhicule, avec un entretien normal et un ensemble du système d'alimentation en bon état.

### **Les risques de dérive**

Dès lors, quels sont les risques lors du contrôle technique ? Si le véhicule n'a pas eu un entretien sérieux, ou s'il est utilisé dans des conditions inappropriées pour un diesel, le circuit d'alimentation en gazole peut s'encrasser, le circuit d'EGR peut également fonctionner de façon incorrecte et le catalyseur, voire le filtre à particules, nécessiter un nettoyage. Échange des pièces, nettoyage... le rôle du diagnostic est de déterminer quels éléments sont à nettoyer, à régler, ou à remplacer.

### **Répondre aux défauts**

Depuis plus de 10 ans, une société française s'appuyait sur la mesure des polluants à l'échappement pour faire une analyse, mais celle-ci reste la seule solution jusqu'à maintenant, et son mode d'analyse est totalement détaché des procédures du contrôle technique. Une partie des professionnels n'y sont donc pas favorables. L'association Eco-Entretien a pour vocation de faire la promotion d'équipements, de produits et de méthodes pour redonner aux moteurs diesels leurs qualités de fonctionnement normal.

Depuis novembre dernier, Actia vient s'inviter dans le jeu des «diagnostiqueurs» avec sa solution Opaci-Diag. S'appuyant sur la procédure homologuée au contrôle technique de la mesure d'opacité des gaz d'échappement, Actia y adjoint une analyse des paramètres pour déterminer le plus précisément les éléments défailants et aider le réparateur dans la sélection des remèdes à appliquer.





*Actia*

*commercialise Opaci-Diag depuis début 2019.*

### **L'Eco Entretien dans les réseaux**

De son côté, l'association participe à la promotion des solutions reconnues, par des contrôles et des validations, et associe à sa labellisation des fournisseurs et des réseaux de réparation. Par cette certification, l'utilisateur du véhicule dispose d'une garantie de qualité du travail fourni.

Le réseau Eco-Entretien dispose actuellement de 500 garages appliquant son label. Celui-ci est accordé après une évaluation réalisée par un organisme indépendant, ECOCERT Environnement, et l'utilisation des équipements et produits reconnus par l'association.

#### **Parole d'expert : faire simple pour durer**

Jacques Rifflart a réuni sous une bannière unique plusieurs solutions et des énergies volontaires pour communiquer en faveur d'un entretien des véhicules qui réduise la pollution ET limite le coût d'usage des véhicules.

*«Avec la solution Opaci-diag d'Actia, la démarche va dans le bon sens avec la recherche sur les causes de production de particules. C'est conforme à la réception que nous faisons au niveau de l'association Eco-Entretien (EE). Le protocole EE c'est de traiter les polluants, que ce soit des particules ou des gaz polluants. On contribue à la réduction du CO<sub>2</sub> du fait de la remise en conformité thermodynamique du moteur. Réduire la consommation réduit de fait les émissions de CO<sub>2</sub>.*

*Nous sommes en attente de la validation commerciale par Actia et d'un dossier de candidature*

*pour avoir une opinion sur une labellisation «EE compatible» éventuelle de l'Opaci-Diag.*

*L'association a été créée pour ouvrir la résolution des défauts de pollution à de nombreux acteurs. Aujourd'hui, nous avons accueilli AVL qui a un appareil similaire à Bosch et qui présente les mêmes garanties en termes d'exécution du protocole d'EE. Nous avons des tests aujourd'hui en cours avec d'autres équipementiers. En ce qui concerne Actia, nous n'avons pas de demande officielle mais nous avons des contacts.*

*Pour les produits, c'est la même chose, puisque les produits Sphèretex sont labellisés, compatibles, ainsi que les marques de distribution qui font appel aux produits Sphèretex. Il y a d'autres fabricants qui sont actuellement en test au niveau de l'Iffstar, puisque ce sont eux qui pilotent les tests. Nous avons un nouveau produit sur le point d'être labellisé. Nous sommes délibérément ouverts, puisque c'est l'objet de l'association.*

*Nous sommes bien sûr en phase de recrutement et de déploiement de la solution et des équipements. La tendance est à l'accélération du fait de l'implication des têtes de réseaux dans l'EE. Avec le report de 6 mois de la décision de mesure au contrôle technique (CT), il y a un délai pour l'équipement des réseaux de réparation. Il ne faut pas voir de lien direct entre le CT et l'EE, mais la contrainte devient un phénomène accélérateur.*

*A la fin 2019, nous devons avoir passé les 1 000 à 1 500 points et complètement déployé avec la mesure des NOx en 2022, l'objectif est de 3 000 à 3 500 ateliers. La mesure des NOx n'est pas encore définitivement adoptée. Il reste 3 ans et les choses peuvent encore évoluer.»*

*L'Eco-Entretien de l'association éponyme contrôle l'ensemble des composants du fonctionnement thermique du moteur.*