

L'Econokit, une solution post Volkswagen ?

mardi 20 octobre 2015 - 14H41



Le scandale Volkswagen remet en cause la fiabilité des tests d'émissions de gaz polluants des véhicules, mettant en lumière la nécessité de modifier la législation européenne actuelle en la matière. Loin, très loin de la multinationale et de ses intérêts, la PME française « Econokit » a développé un optimisateur de combustion des carburants se distinguant nettement de ses concurrents. Preuve que le défi environnemental auquel nous sommes confrontés ne peut être relevé qu'en accordant plus d'attention aux nombreuses initiatives locales.

On peut surgonfler les pneus, utiliser certains lubrifiants, calfeutrer les portes... Les stratagèmes pour optimiser les résultats des tests d'émission de CO₂ en laboratoire ne manquent pas. Avec le scandale Volkswagen, la tricherie a cependant pris une toute autre dimension. De façon générale, le décalage entre les résultats des tests d'émissions de CO₂ obtenus en laboratoire et ceux en conditions réelles ne cesse d'augmenter : selon une étude publiée par l'association écologiste Transport & Environnement (T&E), l'écart entre les résultats officiels de tests d'émissions de CO₂ et la réalité serait en moyenne de 40% en Europe en 2015. Remplacer le cycle d'homologation actuel des normes européennes devient donc urgent : dans la nouvelle version qui entrera en vigueur en Europe en 2017, le WLTP (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedures), un test d'émissions de CO₂ en conditions réelles, sur un trajet défini, s'ajoutera au test en laboratoire. L'écart accepté entre les résultats des deux tests devrait être déterminé par la Commission européenne dans les jours à venir, et il y a tout à parier qu'au vu de la polémique actuelle, la tolérance soit assez faible.

Une solution française

Ces tests en conditions réelles, l'entreprise française Econokit les réclame également. Comme l'a déclaré son PDG Stephen Mallet lors d'une interview pour le Monde, « l'organisme de contrôle technique de l'entreprise est parfaitement équipé pour (les) réaliser. Nous demandons d'ailleurs que notre kit soit testé dans de telles conditions (...), qu'un laboratoire d'Etat expertise notre dispositif ». La PME basée près de Montpellier estime pouvoir réduire de 30 à 40% les émissions de particules émises par les moteurs polluants en introduisant de la vapeur polarisée dans la chambre de combustion. Si le scandale actuel révèle la difficulté à savoir ce qui se cache réellement derrière les chiffres, pour le journaliste automobile Jean-Rémy Macchia, par ailleurs peu élogieux envers les économiseurs de carburants, l'Econokit se distingue quoi qu'il en soit nettement de ses concurrents. Enfin, pour le consommateur, l'avantage est évident puisque la réduction de l'empreinte écologique du véhicule passe par une optimisation de la combustion des carburants, et donc par des arrêts moins réguliers pour faire le plein en station-service.

Pour Stephen Mallet, c'est la contradiction entre les attentes concernant la performance des véhicules et celles concernant son empreinte environnementale qui pose problème : celles-ci sont tout bonnement irréconciliables en l'état actuel. Il n'y a pas de solution miracle pour les véhicules équipés d'un moteur à explosion, puisqu'un tel moyen de transport « à zéro émission n'existe pas ». Alors, ne faut-il pas mieux tirer un trait sur ces véhicules auxquels l'attachement émotionnel est fort, ceux-ci étant associés à un mode de vie, à des fantasmes de libertés ? Se tourner définitivement vers d'autres alternatives comme la voiture électrique, ou tenter de trouver d'autres moyens de locomotion, afin d'arrêter enfin de penser « essence » quand on dit moteur ?

Au final, c'est peut-être le problème de fond. En attendant, l'Econokit peut constituer un progrès important en ce qui concerne les véhicules diesels anciens que l'on ne peut retirer rapidement de circulation, « qui sont les plus polluants et qui sont nombreux » (Stephen Mallet).

Stephen Mallet dénonce le fait qu'on n'ait pas cru dans le potentiel de son entreprise : « on nous a pris de haut. On pensait qu'une petite entreprise comme la nôtre ne pouvait pas apporter une solution, au moins partielle, au problème de la pollution des moteurs atmosphérique ». La déroute actuelle de Volkswagen témoigne de la nécessité de ne plus se fier uniquement aux puissants, aux « géants » de l'industrie, de sortir d'un système vertical ne laissant la place qu'aux champions, dans l'automobile comme dans d'autres domaines. Et de donner plus souvent la parole aux acteurs locaux dont l'intervention peut avoir une portée tout autant signifiante.

Gabrielle Trottmann