

## LANCEMENT DU NOUVEL AIR INDEX INTERNATIONAL

### Les responsables des politiques urbaines, les acheteurs de voitures et les gestionnaires de parcs automobiles disposent à présent d'évaluations indépendantes et normalisées sur les émissions des véhicules routiers

- Des évaluations faciles à comprendre et comparables offrent une plus grande clarté aux acheteurs de voitures.
- Les responsables politiques peuvent à présent exploiter des informations précises afin d'améliorer la qualité de l'air en ville de manière équitable.
- L'**AIR Index** indépendant indique les émissions réelles d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) pour chaque type de véhicule testé.
- La notation codée par couleur de A à E est approuvée par les experts en matière de qualité de l'air globale et d'émissions des véhicules.
- Nous invitons les consommateurs à ne pas acheter de voiture avant d'avoir contrôlé l'**AIR Index**.
- Plus d'informations sont disponibles sur le site **AIR Index** [www.airindex.com](http://www.airindex.com)

*00h01 28 février 2019* : À compter d'aujourd'hui, le nuage émanant des émissions de voitures commence à se dissiper avec le lancement d'**AIR Index**, un système d'évaluation international, indépendant et normalisé, qui révèle avec précision la quantité de pollution produite par une voiture lorsqu'elle circule en ville.

L'effondrement des ventes de voitures au diesel indique que les acheteurs de voitures du monde entier sont déconcertés en ce qui concerne les émissions des véhicules diesel et essence suite au Dieseldate. Mais jusqu'à présent, ils ne disposaient que des informations fournies par les tests des fabricants automobiles, auxquels ils ne semblent pas faire confiance.

L'**AIR Index** a été créé en vue d'informer et de responsabiliser les acheteurs de voiture et les responsables politiques de la ville avec des données réelles concernant les émissions des véhicules lors de l'achat et de l'utilisation d'une voiture. Une simple notation codée par couleur de A à E permet de distinguer les véhicules propres et les véhicules polluants.

Les citoyens de nombreuses zones urbaines en Europe sont exposés à des concentrations de polluants atmosphériques supérieures aux normes de qualité de l'air définies par la directive de 2016 relative à la qualité de l'air<sup>1</sup>. Les responsables politiques doivent agir rapidement, mais équitablement, pour garantir que seuls les véhicules les plus propres, en fonction de leur taux d'émissions réel, soient autorisés à circuler en ville, afin de réduire les émissions de NO<sub>x</sub> et d'assainir l'air que nous respirons.

Le lancement actuel d'**AIR Index** permet aux consommateurs et aux responsables politiques de prendre des décisions efficaces concernant le choix d'une voiture grâce à des informations fiables et indépendantes. L'**AIR Index** indique instantanément le degré de propreté des émissions d'échappement d'une voiture, permettant ainsi de les comparer à d'autres véhicules suivant des tests scientifiquement fiables sur véhicules routiers, conformément au dernier protocole CWA 17379.

**AIR Index** s'inspire du NCAP, le programme indépendant d'évaluation de la sécurité des véhicules, développé aux États-Unis dans les années 1970 et qui est devenu la norme du secteur au sein de l'UE et dans le monde. Ce programme a mis les fabricants automobiles face à leurs responsabilités relativement aux performances de sécurité, ce qui a entraîné l'adoption volontaire de technologies permettant de fabriquer des véhicules plus sûrs.

**Massimo Fedeli**, cofondateur et directeur des opérations chez AIR déclare : « *L'AIR Index change la donne. Il fournit des informations instantanées et faciles à comprendre sur les émissions réelles des véhicules en ville. Il compile les résultats des tests les plus indépendants, cohérents et complets jamais réalisés. Il fournit aux acheteurs de voiture les réponses dont ils ont besoin pour prendre la bonne décision d'achat, il engage la responsabilité du secteur à produire des voitures propres et donne aux villes et aux responsables politiques des données précises pour leur permettre d'établir des politiques justes.*

*« Nous avons travaillé dur au cours de l'année passée, en collaboration avec nos universitaires spécialisés et les groupes industriels pour mettre en place une normalisation européenne de l'AIR Index au moyen du CEN Workshop Agreement. Pour la première fois, nous disposons d'évaluations comparatives entre les véhicules grâce à l'élaboration de critères de test stricts, mais justes, réalisés en conditions de conduite réelles sur route. Le même test normalisé s'applique à chaque type de voiture.*

*« Pour la première fois, les responsables politiques ont les moyens d'améliorer la qualité de l'air en ville, grâce à l'AIR Index qui permet de contrôler l'accès des véhicules, sans pénaliser les consommateurs injustement parce que le véhicule qu'ils ont acheté de bonne foi est plus polluant sur la route que ce qu'on leur a fait croire. »*

**Nick Molden**, cofondateur d'AIR affirme : « *La publication transparente des résultats de test sur les émissions des véhicules routiers est le moyen le plus efficace d'améliorer la qualité de l'air. L'AIR Index élimine toute confusion chez les acheteurs de voiture et les responsables politiques relativement aux émissions des véhicules diesel et à essence et aux procédures de test. Nos tests sont plus approfondis que les tests d'homologation de voiture actuels WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Testing Procedure, procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) et RDE (Real Driving Emissions, émissions en trafic réel). Le test WLTP s'oriente dans la bonne direction, mais il s'agit toujours de tests réalisés en laboratoire et il n'est pas complètement indépendant. Le test RDE arrive trop tard pour résoudre le problème des véhicules diesel à très fortes émissions de NO<sub>x</sub> qui circulent dans nos villes.*

*« Dans nos tests, nous avons constaté qu'un certain nombre de voitures Euro 6 les plus récentes émettent considérablement plus de NO<sub>x</sub> sur route que les tests réalisés en laboratoires pour l'homologation de ce type de véhicules. Nos tests révèlent également que certaines voitures diesel sont plus propres que celles à essence, et que certaines voitures plus vieilles sont plus propres que d'autres plus récentes. Le changement est déjà en cours pour les nouvelles voitures diesel et nous sommes convaincus que l'AIR Index peut accélérer*

ce changement, avec l'aide des fabricants automobiles et des responsables politiques engagés à changer la qualité de l'air de nos villes, pour le meilleur. »

**Dan Carder**, directeur du centre pour les carburants alternatifs, les moteurs et les émissions (Center for Alternative Fuels, Engines and Emissions) à l'université de Virginie-Occidentale\* déclare : « Si l'**AIR Index** avait été mis en œuvre 15 ans plus tôt, le Dieselgate n'aurait probablement pas eu lieu. Jusqu'à la récente mise en œuvre de l'**AIR Index**, le débat sur la qualité de l'air était dépourvu de toute évaluation objective, indépendante et accessible au public sur les émissions réelles de NO<sub>x</sub> des véhicules circulant en zone urbaine. »

\*Dan a dirigé l'équipe de l'université de Virginie-Occidentale qui a publié les premières preuves de la tricherie organisée par Volkswagen sur les tests d'émissions aux États-Unis, révélant le scandale qui est devenu le Dieselgate. Il est membre du comité consultatif scientifique d'AIR.

Les résultats des six véhicules testés par AIR, présentés lors de l'événement de lancement et évalué dans l'**AIR Index** sont :

Fabricant	Modèle	Année	AIR Index Notation	Type de carburant	Limite NO <sub>x</sub> officielle	Norme européenne
Land Rover	Discovery 3.0 TD6	2018	A	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Nissan	Qashqai 1.2 DiG-T	2017	B	Essence	60 mg/km	Euro 6
MINI	Cooper S 3dr 2.0 d	2015	C	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Dacia	Duster 1.5 DCI	2018	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Ford	Focus 1.5 TDCI	2017	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Renault	Clio 1.5 DCI	2017	E	Diesel	80 mg/km	Euro 6

AIR a commandé à présent un programme de test de véhicule et plus de résultats seront ajoutés régulièrement à l'**AIR Index**.

**FIN**

### Contacts média

E-mail [PressOfficer@allowAIR.org](mailto:PressOfficer@allowAIR.org)

Tél. +44 (0) 7815 863 968

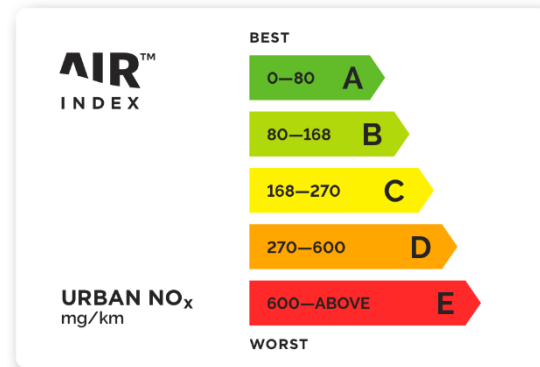
### À propos d'**AIR Index**

Les voitures évaluées pour l'**AIR Index** sont testées conformément à la méthode normalisée CWA 17379 qui garantit que les résultats sont indépendants, comparables et peuvent servir de base à un cadre juridique pour les politiques en matière de véhicules.

Le test est effectué sur au moins deux voitures, provenant de sources indépendantes des fabricants automobiles avec des systèmes portables de mesure des émissions (Portable Emissions Testing units, PEMS) qui enregistrent la conduite en ville en conditions réelles. Pour qu'un résultat soit acceptable à l'évaluation dans l'**AIR Index**, on doit compter au moins cinq trajets de 10 km réalisés lors de trois voyages distincts dans au moins deux véhicules équivalents, conformément à la norme CEN.

Les résultats des tests constituent la base de l'évaluation du véhicule selon la notation codée par couleur de A à E.

Le site Internet **AIR Index** inclut plus de 200 résultats pour les premiers tests réalisés avec les notations A-E, mais il fournit également la possibilité d'examiner d'autres véhicules routiers pour voir s'ils pourraient accéder (ou non) aux 14 villes allemandes qui ont fixé une limite d'émissions de NO<sub>x</sub> à 270 mg/km en vertu de la loi fédérale allemande sur le contrôle des émissions.



D'autres villes en Europe réfléchissent à un seuil similaire pour contrôler l'accès et autoriser l'accès uniquement aux voitures les plus propres. Les acheteurs de voiture doivent prendre rigoureusement en compte l'implication de la valeur résiduelle du véhicule, ainsi que leurs propres exigences de mobilité, si leur voiture n'est pas autorisée à entrer dans une ville où les émissions sont contrôlées.

### À propos d'AIR

**AIR** (Allow Independent Road-testing) est une collaboration indépendante composée d'organismes privés et publics et chargée de promouvoir l'adoption volontaire des tests indépendants des émissions des véhicules routiers.

L'objectif principal de cette collaboration est de contribuer à réduire de manière rapide et rentable les émissions des véhicules polluants en zone urbaine, tout en garantissant le plus faible niveau de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble du parc automobile.

**AIR** ambitionne de responsabiliser les citoyens, les industriels et les autorités publiques pour prendre des décisions réfléchies quant à leurs pratiques de mobilité et à leurs politiques en encourageant une transparence totale sur les niveaux d'émissions des véhicules.

### Le comité consultatif scientifique

Le développement de l'AIR Index a été mené par les universitaires les plus réputés au monde dans le domaine des émissions et de la qualité de l'air, et qui composent le comité consultatif scientifique (Scientific Advisory Committee, SAC) d'AIR.

- Professeure Helen ApSimon, professeure chargée des études sur la pollution de l'air, Imperial College London.
- Dr Adam Boies, maître de conférences de la Division de l'énergie, département d'ingénierie, Université de Cambridge.

- Dan Carder, directeur du centre pour les carburants alternatifs, les moteurs et les émissions, Université de Virginie-Occidentale.
- Dr Claire Holman, chair, Institute of Air Quality Management.
- Dr Guido Lanzani, responsable du service de la qualité de l'air, Agence régionale italienne pour la protection de l'environnement, région Lombardie.
- Dr Norbert Ligterink, chargé de recherches, TNO.
- Martin Lutz, responsable de la gestion de la qualité de l'air, Département sénatorial de Berlin pour l'environnement, les transports et la protection du climat.
- Dr Xavier Querol, Institute of Environmental Assessment and Water Research, Conseil espagnol de la recherche scientifique.
- Dr Marc Stettler, maître de conférences en Transports et environnement, Centre for Transport Studies, Imperial College London.
- Dr Martin Williams, professeur en recherche sur la qualité de l'air, Kings College London.

L'intégrale de la déclaration de mission d'**AIR** est disponible [ici](#).

### Notes sur la qualité de l'air en Europe

L'Agence européenne pour l'environnement fournit des informations indépendantes en matière d'environnement pour les acteurs impliqués dans le développement, l'adoption, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques environnementales et pour le grand public. Dans son dernier rapport, publié en avril 2018, mis à jour en novembre 2018, l'Agence européenne pour l'environnement a déclaré que, pour les particules et le dioxyde d'azote, en raison des niveaux de dépassement généralisés dans les zones urbaines, il est très peu probable que les normes de qualité de l'air pour ces polluants soient appliquées d'ici 2020 au sein de l'UE.

<sup>1</sup> voir <https://www.eea.europa.eu/airs/2018/environment-and-health/outdoor-air-quality-urban-areas>

## Contexte des procédures de test de l'**AIR Index**

Emissions Analytics (EA), fondé par Nick Molden (cofondateur d'**AIR**), a été un pionnier dans les méthodes de test des émissions des véhicules routiers grâce aux systèmes portables de mesure des émissions (PEMS). L'expérience et les connaissances accumulées sur plus de 2 000 tests réalisés par EA a été la source d'informations pour le développement du protocole CWA 17379 sur lequel se base l'évaluation d'**AIR Index**.

Emissions Analytics accorde une licence d'utilisation de ses données, y compris l'**EQUA Index**, dans la base de données de l'**AIR Index**, fournissant ainsi davantage d'informations aux acheteurs de voiture et aux responsables politiques pour savoir quels véhicules sont autorisés (ou non) à entrer dans les villes imposant une limite de NO<sub>x</sub> de 270 mg/km.

Plus d'informations sur Allow Independent Road-testing (**AIR**) sont disponibles sur [www.allowair.org](http://www.allowair.org)