

25 septembre 2015 | par Robert Viennet

Affaire Volkswagen : l'autobus donne des leçons à l'automobile

La tricherie avérée de Volkswagen, a mis en lumière la fragilité des tests d'émissions de gaz à effet de serre des automobiles. Réalisés sur banc, avec des moteurs spécialement optimisés, elle ne permet pas de juger de la réalité. D'où une distorsion de concurrence avec les autobus qui sont évalués en conditions réelles "du puits à la roue".



© DR

La tricherie de Volkswagen qui consistait à équiper ses voitures de logiciels modifiant automatiquement les niveaux d'émissions de polluants pendant les phases de tests, a mis en lumière la fragilité des procédures de mesures dans le domaine automobile.

Aujourd'hui, les voitures sont testées sur banc et pas en conditions réelles de circulation. Résultat, pour atteindre les niveaux de consommation et d'émissions de plus en plus contraignants exigés par les autorités, les constructeurs fournissent pour ces tests des moteurs spécialement optimisés pour limiter au maximum leur consommation et les émissions de CO² et de gaz à effet de serre (GES). D'où des performances théoriques inatteignables pour le conducteur moyen en circulation réelle.

En conditions réelles

Dans le domaine des autobus et du ferroviaire, la procédure de test est totalement différente. *"Les opérateurs de transport public ont élaboré une méthode de calcul des émissions de CO₂ et de GES à partir des consommations réelles de carburant de l'ensemble des véhicules de leur flotte qu'ils soient neufs ou anciens, dans toutes les conditions de circulation - en zone dense ou en périurbain",* explique l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP). Ces consommations sont affectées d'un facteur d'émission "du puits à la roue" alors que le monde automobile se contente de données du "réservoir à la roue".

Une distorsion que dénonce l'UTP : *"Nous n'avons eu de cesse, depuis la loi Grenelle de l'Environnement, de demander un appui des pouvoirs publics pour communiquer sur les émissions des véhicules particuliers dans les conditions réelles, et donc à périmètre comparable à celui des transports publics, ainsi qu'un encadrement des campagnes publicitaires prêtant à confusion."*

Selon la base carbone, une base de données publiques sur les émissions des véhicules en condition réelle d'utilisation et "du puits à la roue", administrée par l'Ademe, les véhicules particuliers émettent en moyenne 207 g de CO² par kilomètre. De son côté, le Comité français des constructeurs automobiles (CCFA) indique, dans un rapport de juillet 2014, que le taux moyen d'émission de CO² des voitures neuves vendues en France est descendu à 115,07 g/km.

Robert Viennet