

Le diesel ne rejette pas moins de CO₂ que l'essence

Une étude inédite montre qu'une voiture diesel émet plus de carbone en production comme en circulation

Voilà un nouvel argument des promoteurs du diesel battu en brèche. Et pas le moindre. Empêtrés dans le scandale du «dieselgate», les constructeurs automobiles qui ont parié sur ce type de motorisation continuent à marteler qu'il est plus efficace que l'essence dans la lutte contre le réchauffement climatique car il émet moins de dioxyde de carbone (CO₂). C'est faux, rétorque une étude réalisée par l'ONG européenne Transport & Environment (T & E) et dont *Le Monde* publie les résultats en avant-première.

«Sur l'ensemble du cycle de vie, les voitures diesel émettent 3,65 tonnes de CO₂ de plus que leurs équivalentes essence», conclut ce rapport d'une soixantaine de pages intitulé, comme un bon roman noir, «Diesel: the true (dirty) story» – «Diesel: la vraie (et sale) histoire».

Le calcul de T & E intègre tout à la fois les émissions correspondant à la circulation du véhicule, sa durée de vie, la fabrication de son moteur, la teneur en biocarburant. Ainsi, en se fondant notamment sur les données de la Commission européenne et des constructeurs, ces spécialistes

«L'UE doit accélérer la transition vers des véhicules propres et consigner les sales diesels dans les musées»

JULIA POLISCANOVA
directrice de l'étude de T & E

estiment qu'en moyenne un modèle diesel émet un total de 42,65 tonnes de CO₂ contre 39 tonnes pour un véhicule à essence équivalent.

Le biodiesel – qui entre à 5 % dans la composition du diesel – a sa part dans ce différentiel: ses émissions sont en effet supérieures à celles du bioéthanol (5 % de la composition de l'essence), soit un total final de 2,6 tonnes contre 0,8 tonne. Les voitures diesel roulent plus (environ 4 %) que les modèles à essence car elles reviennent moins cher à la pompe – ce qui n'entre pas dans le calcul de T & E. Le raffinage pour produire

du diesel est plus énergivore (5,25 t) que pour l'essence (5 t). Enfin, il faut davantage de matière pour fabriquer un moteur diesel (34,8 t), plus lourd et plus complexe qu'un moteur essence (33,2 tonnes).

Les auteurs se sont également amusés à comparer les prix. Et là aussi, le diesel perd le match. Les véhicules qui roulent avec ce carburant coûtent en moyenne entre 2 000 et 3 000 euros de plus que leurs équivalents essence. La nouvelle Golf VII, qui fait l'objet en France d'une intense campagne publicitaire, coûte ainsi 2 750 euros de plus dans sa version diesel alors qu'elle émet la même quantité de CO₂ (114 g/km selon les tests d'homologation en laboratoire) et dispose de la même puissance (110 kW) que le modèle à essence.

Plus cher que l'essence

L'étude souligne par ailleurs que les hybrides essence actuellement disponibles sur le marché coûtent «à peu près aussi cher» que les diesels mais émettent «environ 20-25 % de CO₂ en moins».

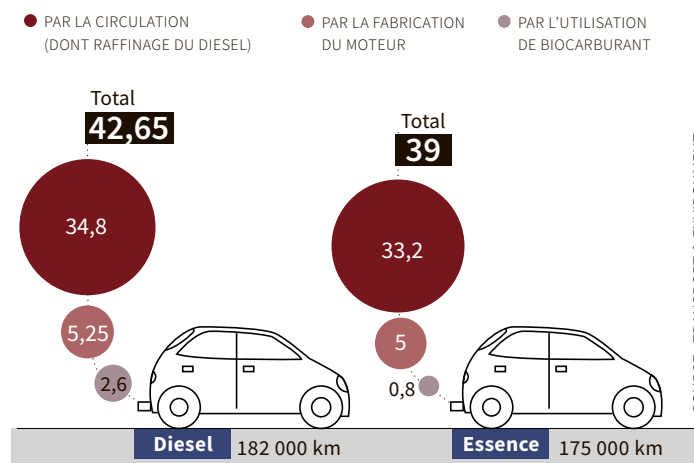
Selon T & E, il n'y a donc plus aucun motif de continuer à soutenir la production et la vente de diesel. D'autant que le «dieselgate»

rappelle depuis deux ans avec force que ce carburant est plus polluant que l'essence. Débuté en septembre 2015 avec la reconnaissance par Volkswagen du trucage de millions de moteurs, le scandale a rattrapé de nombreux constructeurs. Dernier de la liste, le groupe PSA visé en France par une information judiciaire pour «*tromperie aggravée*» comme l'a révélé *Le Monde* le 9 septembre. A l'instar de Volkswagen, Daimler ou Renault, PSA est soupçonné d'avoir développé des stratagèmes frauduleux pour réduire les émissions d'oxyde d'azote (NO_x, un gaz très toxique) de ses voitures lors des tests d'homologation.

L'ONG estime que «37 millions de véhicules gros pollueurs» sont toujours en circulation en Europe. «Le «dieselgate» a déjà montré que les voitures diesel étaient la principale cause des NO_x, qui tuent chaque année des milliers de personnes dans les villes européennes. Mais contrairement à ce que prétend l'industrie automobile, elles sont pires pour le climat que les voitures à essence», explique Julia Poliscanova, responsable qualité de l'air chez T & E, qui a piloté l'étude.

Selon une étude menée par l'Institut norvégien de météoro-

CO₂ ÉMIS PAR UNE VOITURE SUR L'ENSEMBLE DE SON CYCLE DE VIE, EN TONNES



SOURCE : TRANSPORT & ENVIRONMENT

logie et l'Institut international pour l'analyse des systèmes appliqués de Vienne et publiée lundi 18 septembre dans la revue *Environmental Research Letters*, le «dieselgate» est responsable de la mort de 5 000 personnes en Europe par an en raison des émissions excessives de NO_x.

Une «addiction»

«L'Union européenne doit maintenant accélérer la transition vers des véhicules propres, électriques et consigner les sales diesels dans les musées», estime Julia Poliscanova. Avec encore 49,4 % des ventes en 2016, l'UE reste accro au diesel. 70 % des nouveaux véhicules de ce type sont vendus en Europe contre seulement 1 % aux Etats-Unis et 2 % en Chine, le plus grand marché du monde. Le Vieux Continent est «une île diesel» alors qu'il est «un produit de niche dans le reste du monde», note T & E.

Pour en terminer avec cette «addiction», l'étude formule plusieurs propositions, qui sont autant de ruptures avec les politiques des dernières années. Elle recommande d'en finir avec les systèmes actuels de taxation des carburants et des véhicules qui penchent en faveur du diesel. Dans la plupart des pays de l'UE, celui-ci est taxé entre 10 % et 40 % de moins que l'essence, ce qui représente environ 32 milliards d'euros de recettes fiscales en moins à l'échelle de l'UE. En France, le «bonus» diesel

est toujours de 17,1 % (contre 36,4 % en 1994) mais le ministre de la transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, veut aligner sa fiscalité sur celle de l'essence.

En finir, ensuite, avec des standards européens d'émission (Euro 1, 2, 3...) «injustes et bafoués» qui ont permis pendant des décennies aux voitures diesel d'émettre plus de NO_x que les autres. Le 1^{er} septembre est entrée en vigueur une nouvelle norme d'homologation (RDE, pour Real Driving Emissions), censée mesurer les émissions de NO_x en conditions réelles de conduite. T & E salue «un pas en avant» mais regrette que ce nouveau test «perpétue le biais en autorisant les futurs moteurs diesel à émettre deux à trois fois plus de NO_x que ceux à essence».

Julia Poliscanova exhorte «l'Europe à des actions concertées et coordonnées pour être sûr que ces voitures ne continueront pas à cracher leurs fumées toxiques pendant quinze autres années». Et en appelle aux constructeurs: «Il est temps qu'ils prennent leurs responsabilités et contribuent aux coûts de la lutte contre la pollution de l'air dont ils sont largement à l'origine.»

Réunis jusqu'au 23 septembre au Salon de Francfort, la grande messe de l'automobile, les constructeurs européens qui croient encore en l'avenir du diesel devront réfléchir à leur argument de vente à deux fois. ■

STÉPHANE MANDARD

Primes et taxation: les mesures de Hulot pour le climat

ALORS QUE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de l'ONU se penche à New York, à partir de lundi 18 septembre, sur plusieurs dossiers sensibles dont celui du changement climatique, Nicolas Hulot détaille le même jour, dans un entretien accordé à *Libération*, les premières mesures de son «plan climat». Le ministre de la transition écologique et solidaire, qui fait partie de la délégation présidentielle en route pour l'ONU, espère démontrer ainsi que la France progresse dans la mise en œuvre de l'accord de Paris, conclu lors de la COP21, en décembre 2015.

Le ministre détaille donc les mesures envisagées pour rendre plus concret le plan climat présenté par le gouvernement le 6 juillet et conçu pour être déployé sur la durée du quinquennat. Il décline quatre initiatives budgétaires qui, à ses yeux, «permettent de bien cibler et aider les ménages aux moyens limités» dans leurs efforts de réduction des gaz à effet de serre. Première initiative: l'extension de la

prime à la casse pour les Français qui veulent passer d'un vieux véhicule polluant à une voiture thermique à faible émission de CO₂. «A partir de 2018, la prime de 500 euros à 1 000 euros qui existait uniquement pour les ménages à revenus modestes, et qui ne fonctionnait pas bien, sera généralisée à tous les Français propriétaires de véhicules essence d'avant 1997 ou diesel d'avant 2001», assure Nicolas Hulot.

«Chèque énergie»

Cette prime ne sera plus seulement attribuée pour une voiture neuve, mais aussi pour l'achat d'un véhicule d'occasion s'il dispose d'une vignette Crit'air 0, 1, 2, attestant d'émissions réduites de particules polluantes. Pour les ménages qui feront le choix de passer à une motorisation électrique, la prime à la conversion pourra s'élever à 2 500 euros. Le malus des véhicules les plus polluants comme les gros 4 x 4 sera relevé à 10 500 euros.

La deuxième mesure concerne le «chèque énergie» qui, après avoir été expérimenté dans quatre départements, va être étendu à toute la France. «Il devrait permettre d'aider 4 millions de ménages aux revenus très bas à payer leur facture d'énergie», estime le ministre. Autre nouveauté, ce chèque énergie sera versé automatiquement selon un barème déterminé (de 48 à 227 euros par an) et devrait être revalorisé en 2019 pour atteindre 200 euros par an en moyenne.

Le crédit d'impôt pour la transition énergétique, utilisé notamment pour financer l'isolation des logements, sera transformé en 2019 en prime versée dès la fin des travaux. M. Hulot promet enfin de «donner un coup de pouce» aux propriétaires de chaufferies au fioul. Les ménages les plus modestes qui renoncent à leur installation polluante pour un chauffage basé sur une énergie renouvelable, comme le bois, pourront recevoir jusqu'à 3 000 euros d'aide. ■

SIMON ROGER