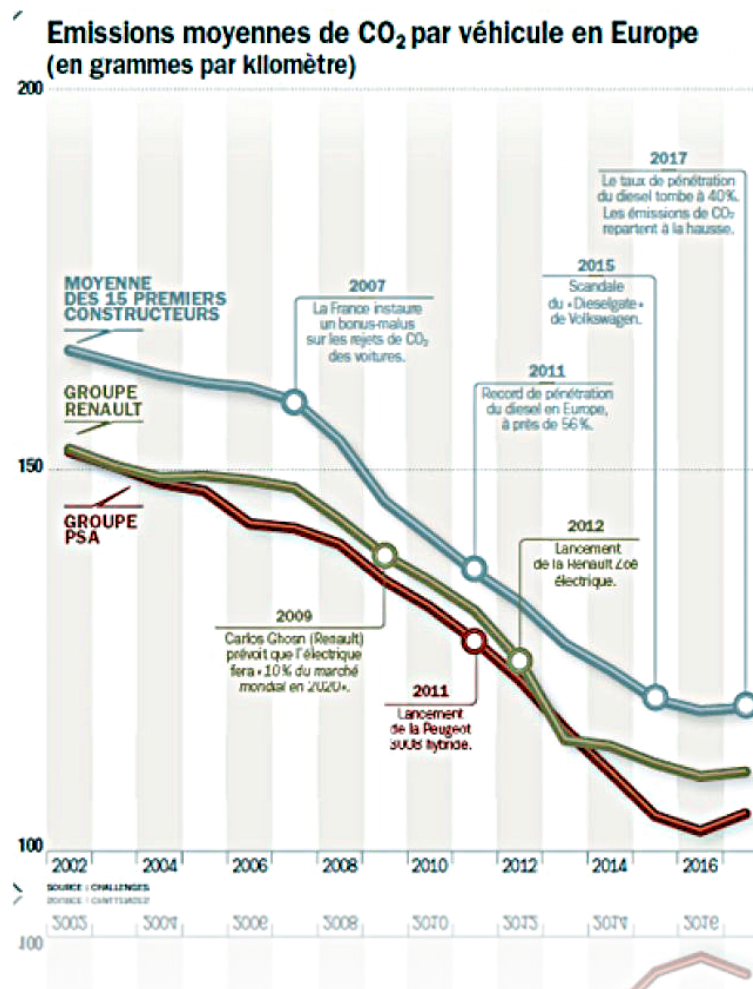


## Moins de diesel entraîne en réalité plus de pollution automobile

Après une forte diminution en quinze ans, les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures repartent à la hausse en Europe. En cause : l'augmentation des consommations (+ 3 % en 2017), corrélées aux rejets de gaz à effets de serre.



Après une forte diminution en quinze ans, les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures repartent à la hausse en Europe. - SOURCE : CHALLENGES

Après une forte diminution en quinze ans, les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures repartent à la hausse en Europe. En cause : l'augmentation des consommations (+ 3 % en 2017), corrélées aux rejets de gaz à effets de serre.

Pourquoi ? Tout d'abord, les SUV, ces faux 4 × 4 baroudeurs, ont le vent en poupe. Ils frisent les 30 % du marché européen (contre 14 % en 2011). Or, ces véhicules sont plus voraces que les berlines. Mais la raison essentielle réside dans l'écroulement des ventes de diesels. Paradoxal ?

<sup>1</sup> [https://www.challenges.fr/tag\\_default/diesel\\_5863/](https://www.challenges.fr/tag_default/diesel_5863/)

Attaqués parce qu'ils rejettent des polluants dangereux (oxydes d'azote), les véhicules à gazole ont l'avantage de consommer 20 % de moins que les automobiles à essence. En Europe occidentale, ils ne représentent plus que 40 % des immatriculations (contre 56 % il y a sept ans). La lutte contre le CO<sub>2</sub> secrète bien des contradictions.

## LEÇON N° 1

### Réglementation

En 2007, la France instaurait un bonus-malus sur les émissions de CO<sub>2</sub> et Bruxelles proposait un objectif européen contraignant, aujourd'hui fixé à 95 grammes au kilomètre en 2021 (159 en 2007). Problème : un nouveau cycle d'homologation des véhicules, plus proche des conditions réelles de circulation, va changer dès septembre les modes de calculs, rendant les objectifs quasi inatteignables.

## LEÇON N° 2

### Diminution

Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> sur les voitures neuves ont reculé de 30 % en Europe entre 2002 et 2016. Et ce, grâce à la prédominance des diesels, mais aussi à l'allègement des véhicules et à l'arrivée de mini-moteurs à essence sophistiqués.

## LEÇON N° 3

### Spécialisation

Spécialistes des voitures d'entrée de gamme et compactes, *PSA* et *Renault* sont très bien placés dans la réduction des rejets de CO<sub>2</sub>. Jusqu'à 2016, *PSA* était d'ailleurs le constructeur le plus vertueux à cet égard. Un premier rang qu'il a perdu l'an dernier avec la chute du diesel, au profit de *Toyota*, dont les hybrides sont favorisés par les calculs officiels de CO<sub>2</sub>.