

# Pollution : non, le diesel n'émet pas moins de CO<sub>2</sub> que l'essence

Une étude de l'ONG Transport & Environment dévoilée par « Le Monde » montre que les voitures diesel rejettent 3,65 tonnes de CO<sub>2</sub> de plus sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule.

LE MONDE | 18.09.2017 à 10h12 • Mis à jour le 18.09.2017 à 15h14 | Par Stéphane Mandard ([journaliste/stephane-mandard/](#))



AUREL

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

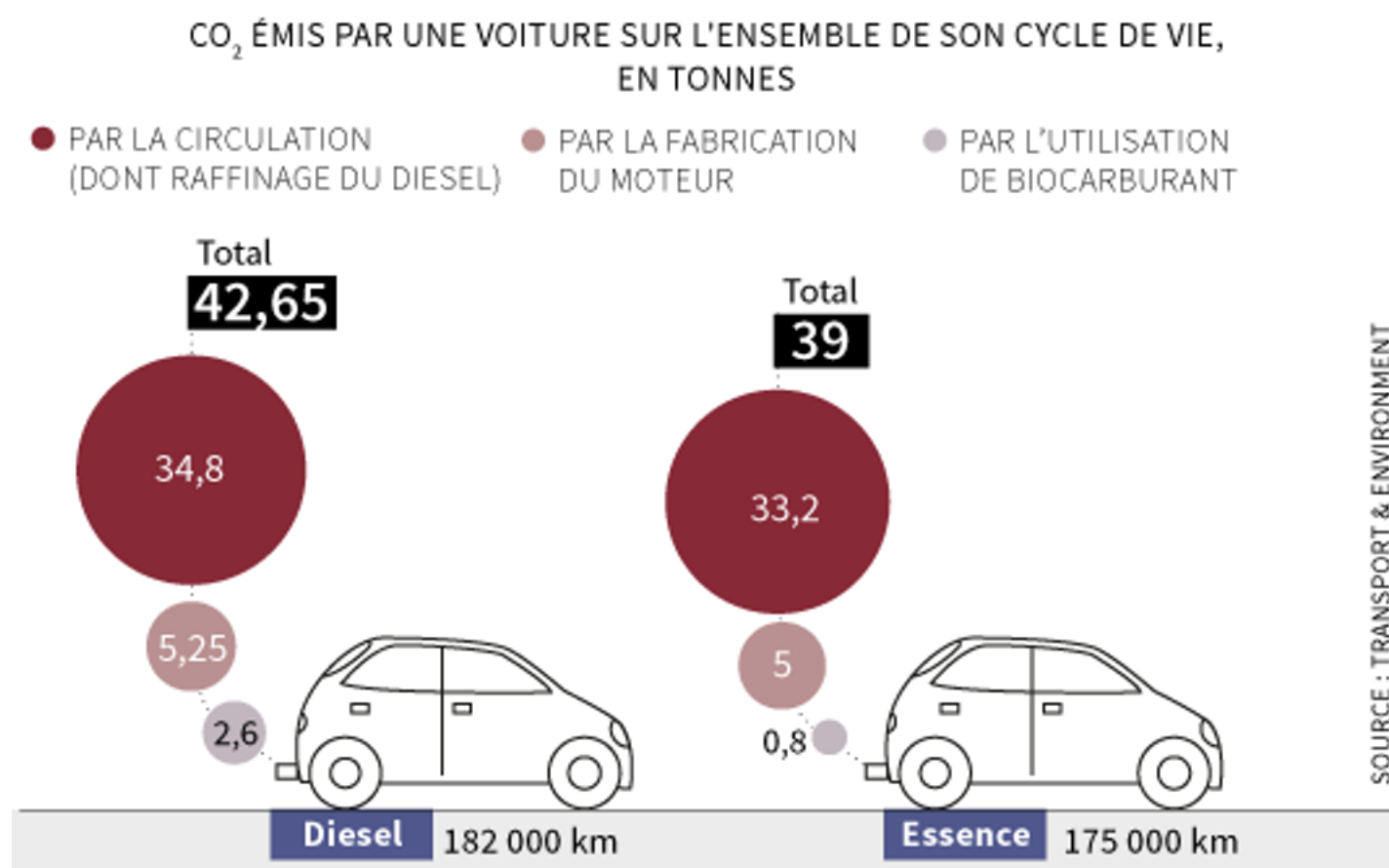
réchauffement climatique car il émet moins de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). C'est faux, **rétorque** une étude réalisée par l'ONG européenne Transport & Environment (T&E) (<https://www.transportenvironment.org/press/dirty-diesel-also-worse-climate-petrol-cars-study>) et dont *Le Monde* publie les résultats en avant-première.

« Sur l'ensemble du cycle de vie, les voitures diesel émettent 3,65 tonnes de CO<sub>2</sub> 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 ».

**Lire aussi : « Dieselgate » : PSA et sa « stratégie globale visant à fabriquer des moteurs frauduleux »** ([/economie/article/2017/09/08/dieselgate-psa-et-sa-strategie-globale-visant-a-fabriquer-des-moteurs-frauduleux\\_5182716\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2017/09/08/dieselgate-psa-et-sa-strategie-globale-visant-a-fabriquer-des-moteurs-frauduleux_5182716_3234.html))

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 estiment qu'en moyenne un modèle diesel émet un total de 42,65 tonnes de CO<sub>2</sub> 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). Les voitures diesel roulent plus (environ 4 %) que les modèles à essence car elles reviennent moins cher à la pompe. Le raffinage pour produire du diesel est plus énergivore que pour l'essence. Enfin, il faut davantage de matière pour fabriquer un moteur diesel, plus lourd et plus complexe qu'un moteur essence.



infographie Le Monde

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 CO<sub>2</sub> (114 g/km selon les tests d'homologation en laboratoire) et dispose de la même puissance (110 kW) que le modèle à essence.

L'étude souligne par ailleurs que les hybrides essence actuellement disponibles sur le marché coûtent « à peu près aussi cher » que les diesel mais émettent « environ 20-25 % de CO<sub>2</sub> en moins ».

**L'Europe, « une île diesel »**

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<sub>x</sub>, 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<sub>x</sub> 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 météorologie et l'Institut international pour l'analyse des systèmes appliqués de Vienne et publiée lundi 18 septembre dans *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<sub>x</sub>.

### **Lire aussi : Pollution : le « dieselgate » responsable de 5 000 morts par an en Europe**

[\(/pollution/article/2017/09/18/pollution-le-dieselgate-responsable-de-5-000-morts-par-an-en-europe\\_5187124\\_1652666.html\)](/pollution/article/2017/09/18/pollution-le-dieselgate-responsable-de-5-000-morts-par-an-en-europe_5187124_1652666.html)

« L'Union européenne doit maintenant accélérer la transition vers des véhicules propres, électriques et consigner les sales diesel 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<sub>x</sub> que les autres. Le 1<sup>er</sup> septembre est entrée en vigueur une nouvelle norme d'homologation (RDE, pour Real Driving Emissions), censée mesurer les émissions de NO<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> 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.* »

### **Lire aussi : Enquête sur les faiblesses du modèle allemand**

[\(/international/article/2017/09/15/allemande-la-berline-deutschland-a-des-rates\\_5186138\\_3210.html\)](/international/article/2017/09/15/allemande-la-berline-deutschland-a-des-rates_5186138_3210.html)

Réunis jusqu'au 23 septembre au Salon de Francfort, la grand-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.