

Omissions sur les émissions

REMPPLACER SA VIEILLE BAGNOLE GOURMANDE CONTRE UN MODÈLE FRUGAL N'EST PAS UN GAGE D'ÉCONOMIE ET D'ÉCOLOGIE. N'EST PAS LE POSTE QUI PÈSE LE PLUS DANS LE BILAN GLOBAL.

YVES-NOËL GRIN

La vitesse et la puissance. C'est sur ces deux dimensions très émotionnelles que les constructeurs automobiles ont longtemps axé leur argumentaire de vente. Jusqu'au début des années 1990, la voiture est un symbole de force, de vélocité et d'affranchissement au train-train quotidien. Dans les spots publicitaires, les modèles

roulent à tombeau ouvert, dérapent et semblent taillées pour réaliser des exploits sportifs. Deux chiffres sont fréquemment mis en avant: la vitesse de pointe et le temps nécessaire pour accélérer de 0 à 100 km/h.

Peu à peu, les performances brutes ont été reléguées au second plan au profit de la sécurité, puis de l'efficacité énergétique. Les constructeurs vantent désormais l'appétit toujours plus frugal

de leurs produits. Cet argument implique deux aspects sensibles: la diminution de la pollution et un gain économique. Les automobilistes qui circulent dans une voiture ancienne pourraient donc être tentés de se tourner vers un nouveau modèle pour l'une de ces deux raisons.

Or, l'équation n'est pas aussi simple qu'il y paraît. Primo, les consommations annoncées par les marques sont largement sous-estimées

1 CONSOMMATION RÉELLE 30% PLUS ÉLEVÉE!



F. B. Wylezich

Depuis sa naissance, l'industrie automobile n'a cessé de se réinventer. Entre une Ford T - première voiture produite à la chaîne en 1908 - et une Golf VII, on ne peut nier les fabuleux progrès technologiques qui ont été réalisés en l'espace d'un siècle. Le principe de base du moteur à explosion n'a certes pas été révolutionné, mais il a grandement évolué.

Pour autant, les véhicules actuels ne sont pas aussi sobres que les marques veulent bien le faire croire. Loin s'en faut. Un rapport publié en septembre dernier par le Conseil international pour le transport écologique (ICCT) révèle que le décalage entre les données d'usine et la consommation réelle est toujours plus grand. Alors que l'écart atteignait en moyenne 10% en 2003, il culmine désormais à 30%. Ce fossé grandissant est dû au cycle d'homologation aussi dépassé qu'irréaliste avec lequel les constructeurs ont appris à jouer (lire ci-contre «Les aberrations du NEDC»).

Cela signifie que, lorsqu'une marque annonce 6 l/100 km pour un modèle, celui-ci grille en moyenne 7,8 l/100 km en conditions réelles! Or, le rapport de l'ICCT n'a rien de farfelu, puisqu'il se base sur des données issues de magazines automobiles, de sociétés de location de voitures et du TCS notamment. Il repose ainsi sur l'analyse d'environ 500 000 véhicules.

2 DES ÉCONOMIES PAS SI ÉVIDENTES

Lorsqu'on roule dans une bagnole qui date de la chute du mur de Berlin et qui a une soif de Munichois, la sobriété prétendue des véhicules actuels a de quoi titiller. On peut alors se demander s'il n'est pas plus économique de se débarrasser de son vieux tacot et d'opter pour une voiture neuve, sachant que le budget carburant est un poste important.

Il convient d'abord de ne pas perdre de vue que les données d'usine sont irréalistes (lire 1). Ainsi, pour une modèle neuf annoncé à 6 l/100 km, on basera ses calculs sur une moyenne de 7,8 l/100 km. Dès lors, en parcourant 15 000 km par année, la facture d'essence (1.80 fr./l) reviendra à 2106 fr. Si l'on admet maintenant que notre vieille guimbarde de 1989 engloutit réellement 9 l/100 km, le budget carburant se monte à 2430 fr. Ainsi en changeant de monture, l'économie en essence sera de 324 fr. par an seulement. Pas sûr que ce gain suffise à payer une seule mensualité du leasing...



des voitures

OGIE. CAR LA CONSOMMATION DE CARBURANT

(1), en raison d'un cycle d'homologation irréaliste (4). Secundo, le gain réalisé à la pompe n'est pas aussi important qu'on pourrait le croire (2). Et, finalement, on ne fait pas nécessairement une fleur à l'environnement en envoyant sa voiture à la casse pour adopter un modèle plus écologique (3).

3 ET L'ÉNERGIE GRISE DANS TOUT ÇA?

«La voiture, c'est comme un crayon... pour bien faire, il s'agit d'en prendre soin et de l'utiliser jusqu'au bout.» C'est l'idée que défend Lucien Willemin, auteur de *En voiture Simone* (2013), convaincu que c'est un non-sens écologique de se débarrasser d'un ancien véhicule pour en acheter un neuf qui consomme moins.

Le Jurassien rappelle que le bilan énergétique d'une voiture ne s'arrête pas à sa seule consommation de carburant. En effet, toute l'énergie nécessaire à sa production jusqu'à son élimination doit être prise en compte. C'est ce qu'on appelle l'«énergie grise». Car chaque objet a besoin de ressources pour être fabriqué (matières premières, électricité, pétrole, etc.), tout comme les pièces - 180 000 composants en moyenne sur un véhicule - qui le constituent. Or, la construction, la démolition et le recyclage d'une auto sont nettement plus polluants que les gaz rejetés tout au long de sa durée de vie.



4 LES ABERRATIONS DU NEDC

Pour les marchés européens, les constructeurs établissent la consommation des véhicules sur la base du cycle de test d'homologation NEDC (pour *New european driving cycle*). Ce standard n'a de nouveau que le nom, puisque sa forme actuelle date de 1996. Théoriquement, il est censé simuler les conditions rencontrées sur les routes européennes. En vérité, il est totalement irréaliste, ce qui explique pourquoi les automobilistes ne parviennent jamais à consommer aussi peu que ce que promettent les données d'usine.

Les aberrations du NEDC sont nombreuses. Placé sur un banc à rouleaux, le véhicule ne parcourt que 11 km durant le test, à une vitesse moyenne dérisoire de 33,6 km/h. Les accélérations reproduites sont d'une lenteur à faire sourire une 2 CV, puisque le passage de 0 à 50 km/h se fait en 26 secondes! Quant à la simulation sur autoroute, elle ne dure que 10 secondes à une vitesse de 120 km/h.



Aussi, les marques ont appris à calibrer leurs moteurs pour profiter des lacunes du NEDC. Le *downsizing* - petite cylindrée avec turbo - ou la démultiplication plus longue des rapports de vitesse favorisent, par exemple, un faible appétit lorsque les moteurs sont aussi peu sollicités que durant le test. Mais en conditions réelles, ces choix techniques peuvent montrer un tout autre visage.

La bonne nouvelle, c'est que le NEDC sera remplacé en 2017 par un nouveau mode de calcul, le WLTP (pour *Worldwide harmonized light duty procedures*). Ce nouveau protocole sera plus rigoureux et plus proche de la réalité.