

Lundi 05 Mars 2018

L'électrification est en marche 1/2

Après 23 ans de baisse, les émissions de CO₂ des voitures neuves immatriculées en France en 2017 sont reparties légèrement à la hausse (+ 1 g/km). En cause, le déclin des ventes de véhicules diesel (- 5 %). Les moteurs alimentés au gazole génèrent en effet davantage de polluants que ceux fonctionnant à l'essence, à fortiori lorsque leur système de dépollution est défaillant, ainsi que l'a démontré l'affaire Volkswagen. En revanche, le diesel consomme 20 % de moins et, mathématiquement, il émet 20 % moins de CO₂.

L'augmentation spectaculaire des ventes de SUV constitue un facteur aggravant. Plus lourd et moins aérodynamique qu'une berline, un véhicule de loisir consomme plus, de l'ordre de 0,3 l/100 km, ce qui représente une augmentation théorique des émissions de CO₂ de 7 g/km en essence et 8 g/km en diesel.

Pour diminuer les émissions de CO₂ des moteurs à essence et compenser le recul du diesel, il est probable que l'hybridation légère va progressivement s'imposer sous le capot des voitures et que les moteurs thermiques vont recevoir le renfort de petits organes électriques d'appoint qui les rendront plus sobres que jamais. Il est vrai que les constructeurs d'automobiles n'ont pas vraiment le choix, la Commission européenne leur imposant de réduire à 95 g/km la moyenne des émissions de CO₂ de leur gamme à l'horizon 2021. Au-delà, les pénalités financières seront lourdes : 95 euros par gramme supplémentaire et par véhicule vendu.

Pour rester dans les normes, beaucoup de marques comptaient jusqu'à peu sur le diesel, certes plus polluant mais plus sobre que l'essence, mais sa récente mise au ban a changé la donne. Pour faire sans gazole, la majorité des constructeurs vont devoir se tourner vers l'électricité.

Un petit bloc électrique assistera le moteur thermique dans les phases où il est le plus vorace en carburant, notamment au démarrage. Le premier mariage entre moteurs thermique et électrique date du lancement de la première Toyota Prius, en 1997. Mais celui auquel nous assistons aujourd'hui présente l'avantage d'être nettement plus économique et donc voué à une large diffusion.

Alex Frutos