



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 16/12/2020

ÉMISSIONS DES VOITURES ESSENCE, DIESEL ET HYBRIDES RECENTES : LE GOUVERNEMENT REND PUBLIQUE L'ÉTUDE SCIENTIFIQUE RÉALISÉE PAR L'IFPEN

Le rapport de l'étude scientifique confiée par le Gouvernement à l'IFPEN sur les performances environnementales de voitures essence, diesel et hybrides récentes (Euro6d-Temp) a été publié ce jour. Cette étude s'est focalisée sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux d'un panel de 22 véhicules ayant déjà circulé et représentatifs des modèles vendus en France.

L'objectif de cette étude était d'établir de manière publique et transparente les performances environnementales de l'offre essence, diesel et hybride récente (respectant la norme en vigueur depuis septembre 2019 dite Euro 6d-Temp). Une large gamme de polluants a fait l'objet de mesures dans des situations de conduite variées.

Les résultats de l'étude montrent qu'à l'exception de deux cas, les émissions de polluants en usage réel de type RDE¹ respectent en moyenne les seuils normatifs, aussi bien en essence qu'en diesel, y compris dans des conditions de conduite très dynamiques ou dans des conditions climatiques froides et chaudes.

S'agissant des deux véhicules diesel à technologie de dépollution dite LNT qui ont présenté des niveaux d'émissions en NOx non conformes aux normes européennes lors des essais, l'autorité de surveillance du marché des véhicules a été saisie de ces résultats et une enquête approfondie a été lancée sur les modèles de véhicules munis de cette technologie.

En ce qui concerne la comparaison des technologies essence et diesel, les principaux résultats de l'étude sont les suivants :

Sur les émissions d'oxyde d'azote (NOx), les enseignements de cette étude étaient particulièrement attendus, dans un contexte de contentieux européen en cours² sur les dépassements des normes de NO2 constatés en France, les émissions de NO2 étant principalement dues au transport routier.

¹ RDE : Real Driving Emissions - essai réglementaire d'homologation des émissions de polluants des véhicules réalisé sur la voie publique

² La France a été condamnée par la Cour de Justice de l'UE (CJUE), le 24 octobre 2019, pour non-respect de la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant

En excluant les deux véhicules diesel à technologie de dépollution LNT et **en ne conservant donc que les véhicules disposant d'un système de dépollution à l'urée (dits SCR), les émissions moyennes de NOx dans le cadre de l'étude sont de 57 mg/km pour les véhicules diesel, contre 20 mg/km pour les véhicules essence.** La moyenne passe à 89 mg/km pour les véhicules diesel en incluant les deux véhicules diesel à technologie de dépollution LNT. Par ailleurs les niveaux d'émissions sont plus importants sur des trajets courts (typiquement en usage urbain), du fait du fonctionnement « à froid » du moteur dans les premiers kilomètres.

Sur les émissions de gaz à effet de serre :

- La consommation de carburant est supérieure en essence, entraînant des émissions de CO2 supérieures de 11% au diesel.
- Lorsque les gaz à effet de serre non réglementés (protoxyde d'azote N2O et méthane CH4) sont pris en compte, **un véhicule essence émet 6% de gaz à effet de serre de plus qu'un véhicule diesel similaire.**

Sur les émissions de particules : En prenant en compte l'impact des régénérations de filtres à particules, **le niveau moyen d'émission de particules de taille supérieure à 23nm des véhicules diesel est 2,8 fois plus faible que celui des versions essence** sur le périmètre de l'étude (le niveau étant très variable en essence)

Sur les émissions de monoxyde de carbone : elles sont de 434 mg/km pour l'essence contre 83 mg/km pour le diesel.

En ce qui concerne les **véhicules hybrides** (non rechargeables), l'étude montre que les émissions de CO2 sont inférieures en moyenne de 12% par rapport à un véhicule essence similaire. **Ce gain est sensible aux conditions d'usage** : il s'élève à 33% en ville, alors qu'il est quasi nul sur des tronçons autoroutiers.

Les véhicules hybrides rechargeables présentent des niveaux d'émissions de CO2 variables en fonction de l'état de charge de la batterie. **Les émissions sont très faibles lorsque le véhicule est rechargé quotidiennement et les distances parcourues inférieures à 50 km par jour.** Lorsque les recharges sont peu fréquentes ou les distances parcourues élevées (supérieures à 100 km par jour), les émissions se rapprochent de celles d'un véhicule thermique de modèle équivalent. L'efficacité environnementale réelle de cette technologie de véhicule est donc conditionnée à son usage et notamment aux bonnes pratiques en termes de fréquence de recharge des utilisateurs.

Ces résultats détaillés permettront de nourrir les recommandations des autorités françaises dans le cadre des travaux à venir au niveau européen pour définir les futures normes d'émission des véhicules (Euro 7).

Le rapport de l'étude est téléchargeable sur le site de l'IFPEN :

<https://www.ifpenouvelles.fr/article/emissions-des-voitures-essence-et-diesel-recentes-publication-letude-realisee-ifpen>

Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, a déclaré : « Avec la publication de l'étude IFPEN, nous renforçons la transparence sur les émissions réelles de l'offre essence, diesel et hybride récente, dans des situations de conduite variées. Malgré de réels progrès ces dernières années sur les motorisations thermiques, l'étude montre l'importance d'accélérer la transition vers la mobilité électrique ou électrifiée, et l'importance des conditions d'usage des véhicules hybrides qui influent sur leur niveau d'émissions. »

Agnès Pannier-Runacher, ministre déléguée auprès du ministre de l'Economie, des Finances et de la Relance, chargée de l'Industrie, a déclaré : « Cette étude permet d'objectiver, en conditions réelles, les caractéristiques d'émission de chaque technologie. En particulier, les véhicules diesel présentent des émissions plus importantes que les véhicules essence sur les NOx, polluants très sensibles dans les agglomérations denses. Les émissions de CO2 et de particules fines des diesels dotés des systèmes de dépollution les plus récents sont en revanche inférieures à celles des véhicules essence, point notable en dehors des grandes agglomérations et sur des parcours de plus longue distance. S'agissant des véhicules hybrides, le gain d'émissions de CO2 peut s'élever à près d'un tiers en usage urbain. Dans le cas de véhicules hybrides rechargeables, ce gain d'émission en ville peut

dépasser 80% dans les meilleures conditions d'usage. Avec le plan de relance, nous accompagnons dès aujourd'hui l'ensemble de la filière automobile dans sa transition environnementale et numérique. »