

## **House of Automobile : quelle motorisation choisir ?**

**Les constructeurs automobiles proposent un choix varié de motorisations et il n'est pas évident pour le consommateur de s'y retrouver. Essence ou diesel, hybride, électrique, gaz naturel ou hydrogène ? Les nombreuses déclarations et articles parus récemment dans la presse ont créé une confusion dans l'esprit du consommateur. La House of Automobile, qui regroupe les fédérations ADAL, FEGARLUX, MOBIZ et FEBIAC, apporte quelques clarifications sur le sujet.**

Les constructeurs automobiles se sont alignés aux normes européennes d'émission de CO<sub>2</sub>, NOX et autres polluants et ont investi considérablement dans la production de véhicules plus propres et dans le développement des motorisations alternatives. Entre 1995 et 2005, le taux moyen d'émission de CO<sub>2</sub> a été réduit de 36%. Sur cette même période, le taux d'émissions de NOX a baissé de 84% et celui des particules fines de 90%. L'industrie automobile a pris l'engagement de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 42% d'ici 2021<sup>(1)</sup>.

Courant 2017, la commission européenne introduira en accord avec les constructeurs, deux nouveaux cycles de test d'émissions dont les résultats seront plus proches de la réalité. Le **WLTP** (World Light Testing Procedure) qui un cycle de test en laboratoire et le **RDE** (Real Driving Emissions) qui est un cycle de test sur route.

En 2016, les voitures diesel représentaient 64,7% du total des ventes au Luxembourg et ce pourcentage décroît plus rapidement que la moyenne européenne. Il est toutefois important de noter que le taux moyen de CO<sub>2</sub> émis par les voitures diesel est inférieur à celui émis par les voitures essences (-10%). Un remplacement trop rapide des véhicules diesel par des véhicules essence aurait pour effet d'augmenter les émissions totales de CO<sub>2</sub>. Au niveau des particules fines (PM/PN), la norme Euro 6 prévoit la même limite entre les moteurs diesel et essence.

Les récentes déclarations défavorables au diesel provoquent une incertitude au niveau du consommateur et ce malgré les progrès énormes réalisés au niveau des émissions. L'annonce des restrictions du diesel dans certaines villes européennes sèment également un doute dans l'esprit du consommateur alors que dans la majorité des cas, cela ne concerne pas les véhicules diesel récents répondant aux normes Euro 6. D'un point de vue économique, et en termes d'émission CO<sub>2</sub>, le diesel reste actuellement encore le meilleur choix pour les gros rouleurs et les constructeurs doivent encore tenir compte de ces besoins dans le futur. La transition du diesel vers l'essence et vers les autres motorisations sera donc un phénomène progressif.

Nous nous dirigeons sans aucun doute vers l'électrification du parc automobile. Les constructeurs proposent un nombre croissant de modèles de voitures électriques et hybrides et les technologies évoluent rapidement. Le gouvernement luxembourgeois a adopté une approche proactive et cohérente en combinant l'installation de 800 bornes de rechargement publiques avec un abattement fiscale de 5.000 euro pour les véhicules électriques acquis par un client particulier. L'évolution des batteries qui permet d'accroître l'autonomie est un facteur très positif pour le développement des ventes de voitures électriques. Le plug-in hybride constitue une alternative intéressante lorsque le conducteur se discipline à recharger régulièrement le véhicule.

Les véhicules roulant au gaz naturel émettent 20% de CO<sub>2</sub> et 95% de particules fines en moins et sont moins bruyants (-60%). Actuellement, il y a plus de 2,8 millions de véhicules au gaz naturel dans le monde et un nombre croissant de stations-services proposent ce carburant. Le prix d'achat d'une voiture roulant au gaz naturel est jusqu'à 3.000 € plus élevé qu'une voiture à essence, mais ce supplément pourra être amorti si on parcourt plus de 20.000km par an.

Pour sa part, l'hydrogène semble être une solution d'un futur à très long terme. Les véhicules équipés d'une pile à combustible n'émettent aucun polluant. Le problème du coût de production de l'hydrogène et de la disponibilité de stations de réapprovisionnement constitue encore un obstacle au développement des véhicules à hydrogène.

En conclusion, la House of Automobile propose une approche intégrée de la mobilité durable en combinant plusieurs facteurs :

### **Le renouvellement du parc automobile**

Le remplacement des véhicules plus anciens par de nouveaux véhicules plus propres est une solution efficace. L'accélération du remplacement des véhicules est donc un facteur essentiel du verdissement du parc automobile. Le Luxembourg est dans la situation enviable puisque son parc automobile se renouvelle bien plus rapidement que celui des pays voisins.

### **L'eco-conduite**

La promotion d'un comportement eco-responsable pourrait engendrer une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 15% (vitesse adaptée, planification des trajets, éviter de laisser tourner le moteur au ralenti, formation des conducteurs, etc.)

### **L'amélioration de l'infrastructure**

Selon des études récentes, l'entretien des routes et l'amélioration de la qualité du revêtement pourrait permettre une réduction des émissions de 1 à 2%.

### **La Technologie**

L'ITS (Intelligent Transport System) et la connectivité (système de navigation, information en temps réel, eCall) peuvent aider à réduire la consommation de carburant, améliorer la fluidité du trafic et par conséquent réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 5 à 20%.

La House of Automobile s'engage à collaborer étroitement avec le Ministère du Développement Durable et de l'Infrastructure pour promouvoir les motorisations alternatives. Un groupe de travail est actuellement en cours de constitution.

(1) Par rapport à 2005, ACEA

