

Ah l'automobile ! Cet engin diabolique plus souvent qu'à son tour pointé du doigt comme responsable de tous les maux de la terre, ou presque (elle pue, fait du bruit et pollue notre atmosphère), mais dont on ne peut pour ainsi dire se passer. Nos amis écolos compris ! Et au vu des derniers constats, elle n'est pas prête de se réconcilier avec ses détracteurs...

Avec un minimum de réflexion et de bon sens, il n'était pas compliqué de se rendre compte que « l'assassinat » du diesel était clairement une volonté politique et certainement pas environnementale ! Aujourd'hui, les effets constatés avec la chute violente des ventes de véhicules *Diesel*, consécutive à ce « *Diesel bashing* » (dénigrement), en faveur des véhicules à essence (en hausse), se traduit par un accroissement des émissions de CO2 automobile. Logique, puisque les moteurs à essence rejettent plus de CO2 que les diesels !

A contre-courant

Déjà en hausse en 2017 par rapport à 2016, la valeur moyenne des émissions de CO2 en Europe a augmenté en 2018, et

selon l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) cette courbe devrait se poursuivre en 2019. Tout cela va donc à contre-courant ; on s'éloigne de l'objectif « 95g/km » fixé pour l'horizon 2020/ 2021. Mais ce ne sera pas mauvais pour tout le monde ! Un cabinet d'analyse (PA Consulting) a calculé qu'en 2021, cela pourrait coûter 4 milliards d'euros d'amende aux constructeurs... pour non-respect des objectifs CO2.

NOx ...

Alors qu'il était vanté et adulé par nos politiques européens, le moteur *Diesel* a été au centre de toutes les attentions, avec pour conséquence logique une évolution considérable de ses performances. Cependant, si ses valeurs de rejets en CO2 sont bien plus favorables que celles des mécaniques à essence, elles pèchent par contre par leurs émissions de NOx (oxyde d'azote).

Mais aujourd'hui, le « mazout » n'a plus cette exclusivité. C'est que le bloc « sans plomb » profite à son tour de toute l'attention des ingénieurs et il devient de plus en plus

pointu et performant. Moralité, il rejette à son tour... du NOx ! N'y a-t-il pas là de quoi se poser des questions quant à la crédibilité de nos politiques .

Et l'électrique ?

Reste l'électricité. D'abord, que ceux qui imaginent que les véhicules hybrides et électriques constituent la panacée sachent que leurs parts de vente demeurent pour le moins marginales. Quid de leur avenir ?

L'offre aura beau considérablement augmenter dans les mois et les années à venir, il sera impératif que l'autonomie de ces véhicules croisse, que leur prix se démocratise et que l'infrastructure se développe. Sans la combinaison de ces trois conditions, le consommateur restera orienté diesel ou essence.



A titre de comparaison

Alors que les autos anciennes « et très polluantes » sont interdites à Anvers pendant que des milliers de bateaux y accostent chaque année, risquons-nous à une petite comparaison.

Primo, grosse différence par rapport aux automobiles, un bateau pollue à la fois l'air et l'eau ! Secundo, le fioul utilisé en transport maritime est de moins bonne qualité et génère une forte pollution en oxydes d'azote, en oxyde de soufre et en particules fines. Notons que l'objectif est de descendre la part de soufre à 0,5% pour 2020 (4,5% en 2012), ceci à comparer des... 0.01% de l'automobile.

Parmi les mesures prises pour diminuer l'impact polluant, il y a la réduction de la vitesse. Dans un cas donné, une consommation de 300 tonnes de fioul/ jour à 24 nœuds (44 km/h) tombe à 80 tonnes à 15 nœuds (28 km/h). Certes, le voyage passe de 60 à 90 jours (aller-retour Asie-Europe) mais c'est toujours cela de pris !

L'avenir de l'industrie maritime passera par un gros travail en hydrodynamique (retenue à l'eau), notamment au niveau du bulbe d'étrave (cette grosse protubérance à l'avant des bâtiments), qui permet précisément une plus grande vitesse à puissance égale, mais qui n'a aucune raison d'être pour les transports lents. Pas simple...