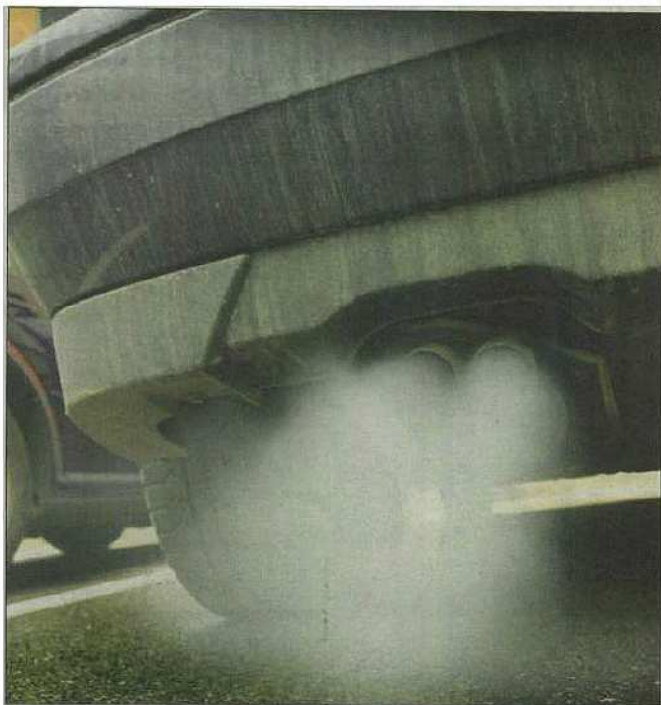


La chasse au CO₂ est ouverte sur tous les stands du Salon



La pollution est devenue l'ennemie No 1. Le CO₂ est traqué et une majorité des voitures exposées arborent leur niveau d'émission sous les labels écologiques de chaque marque. (DR)

ÉCOLOGIE

La bataille contre la pollution fait (un peu) oublier la crise dans ce 79e Salon de l'auto. Chaque marque a son label écologique. Pour se donner bonne conscience.

TEXTE ALAIN GIROUD
PHOTOS LAURENT GUIRAUD

La chasse au CO₂ est ouverte à Palexpo. C'est sans doute l'aspect le plus actuel du Salon de l'auto. Même si la mode est de parler de voitures hybrides (quelques modèles en vente) ou de véhicules électriques (vive le pavillon vert, mais quels débouchés pour le client lambda?).

Non, dans l'état actuel des choses, l'automobiliste soucieux d'environnement n'a qu'une échappatoire: s'intéresser aux véhicules dégageant le moins possible de CO₂. Les clients potentiels doivent être de plus en plus nombreux, car presque tous les constructeurs ont créé des labels écologiques.

Tout est affaire de consommation. L'émission de CO₂ est directement liée à cette dernière. Mais ne croyez pas que les usines ont créé des voitures écologiques. Même si beaucoup de clients le pensent.

En fait, les constructeurs ont collé des étiquettes sur des véhicules qui existaient déjà et qu'ils ont modifiés pour gagner quelques décilitres de carburant.

Alors on voit fleurir ces labels qui donnent bonne conscience au vendeur comme à l'acheteur. Dans ce domaine, le bleu est très à la mode. *BlueMotion* chez VW, *BlueEFFICIENCY* chez Mercedes, *Blue Lion* chez Peugeot. Chez BMW, les véhicules *EfficientDynamics* offrent de *BluePerformances*. Mais il y en a bien d'autres. Fiat a lancé *PUR-O2*, Nissan *Pure Drive*, Renault *eco2*, Ford *ECONetic*, Mini *Minimalism*, Volvo *DRIVE*, Mitsubishi *ClearTec*, etc.

Ces labels cachent un certain nombre de techniques destinées à faire baisser la consommation calculée en usine. Donc de baisser le taux de CO₂ émis en dessous du taux fixé par les pouvoirs publics pour obtenir des bonus. Souvent 120 ou 130 g/km.

Différentes techniques

Pour cela, plusieurs techniques

sont utilisées. Les ingénieurs peuvent allonger les rapports de la boîte de vitesses. La voiture perdra en tonicité si le conducteur ne compense pas ces modifications en changeant plus souvent de vitesse. Ils peuvent aussi modifier le boîtier électrique de gestion du moteur.

On peut aussi agir sur l'aérodynamisme du véhicule. Abaisser le châssis de quelques millimètres. Utiliser des bas de caisse plus enveloppants, des becquets, des déflecteurs.

On peut encore diminuer le frottement en installant des pneus verts, offrant une résistance moins grande au roulement. Cela dit, on économise aussi un peu d'essence en surgonflant légèrement les pneus.

Toutes ces techniques font partie de la panoplie mise en œuvre pour répondre aux exigences préétablies des différents labels. Cela coûtera plus cher pour le client, qui constatera à la pompe que la consommation promise par l'usine - donc les émissions de CO₂ - est finalement très inférieure à la sienne.