

Etudes et tests scientifiques



Green NCAP est l'éco-score comme l'Euro NCAP est le système de notation de sécurité des voitures. Cette organisation teste et compare les émissions polluantes dont l'oxyde d'azote (NOx) et les particules fines des voitures sur le marché. Un test récent (2019) a montré le bon résultat de certaines nouvelles voitures diesel. Parmi les modèles testés, un véhicule diesel obtient le même score qu'une voiture électrique. Il le doit à son moteur plus efficace, à son double filtre à particules et à l'utilisation d'AdBlue. Ces résultats ont été communiqués en novembre 2019 par Test-Achat (membre du Consortium de Green NCAP au même titre que Touring) qui souligne que la marque de voiture qui obtient pour la première fois un score de 10 sur 10 démontre qu'une voiture diesel est tout aussi bonne pour la qualité de l'air qu'une voiture électrique.

Latest Diesels Clean Up Their Act (July 11, 2019)



Green NCAP, the consumer programme for greener cars, launches its second round of results today. Five cars have been rated on their performance for clean air and energy efficiency. The Mercedes-Benz C220d 4MATIC and the Renault Scenic dCi 150, both diesel cars, achieve three stars apiece; the Audi A4 Avant g-tron, the first CNG car assessed, also gets three stars; the Opel/Vauxhall Corsa gets a creditable four stars in its 1.0 litre petrol form; and the Nissan LEAF, the only pure electric vehicle in this release, achieves the full five stars.

In recent years, diesel has been stigmatised as a dirty fuel but the Mercedes C220d 4MATIC shows it needn't be. The C220d 4MATIC scored maximum points for the Clean Air Index, the same as electric vehicles. While electric vehicles produce no pollutant emissions, those of the Mercedes were below Green NCAP's 'high-performance' threshold, meaning that it scored maximum points.
Info : media@greenncap.com



Les nouvelles voitures diesel n'émettent plus que très peu de polluants dans le trafic, bien en deçà des limites imposées par la loi. C'est ce qui ressort d'un test effectué par l'ADAC¹, le célèbre club automobile allemand. En 2018, l'ADAC a testé 26 voitures équipées de moteurs diesel et essence de dernière génération et a pu démontrer qu'en conditions réelles de conduite sur route, les émissions de NOx sont bien inférieures aux valeurs limites. Elles sont même bien meilleures que ne l'exigent les dispositions transitoires européennes. Pour certaines voitures diesel, les émissions sont quasi inexistantes.

¹ ADAC, CF-Faktor: Braucht es noch Übergangs-Regelungen? (18.2.2019) <https://bit.ly/2V5tDKF>

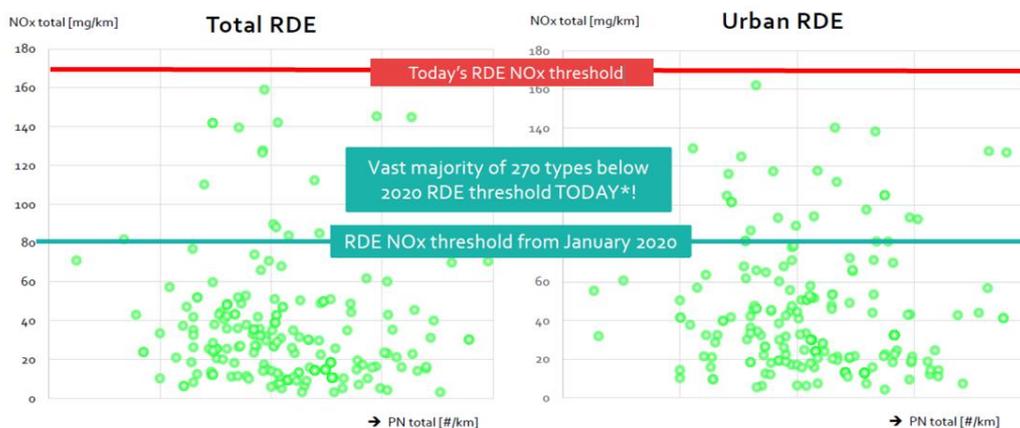


L'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles) a publié fin 2018², les derniers résultats d'approbation RDE³. Quelque 270 nouveaux modèles de voitures diesel, tous homologués par rapport à la dernière norme Euro 6d-Temp ont été introduits sur le marché européen. Les données montrent que toutes ces voitures ont des émissions de NOx bien inférieures au seuil du test RDE (ligne rouge dans graphique ci-dessous). De plus, la plupart des véhicules montrent déjà des résultats inférieurs au seuil le plus strict de NOx (80 mg/km) qui sera imposé à partir de janvier 2020 (norme Euro 6d – ligne verte). Les derniers modèles diesel parviennent à réduire leur niveau d'oxydes d'azote en moyenne de 85% par rapport aux précédents modèles Euro 5. Les meilleurs modèles récents parviennent même à en réduire les émissions, en conduite réelle, jusqu'à 99%. De nombreuses nouvelles voitures diesel ont même une valeur en dessous de 40mg/km (référence indicative de l'OMS).



LATEST RDE APPROVAL RESULTS

October 2018: data for 270 RDE-compliant diesel vehicle types



Le bureau d'étude scientifique Concawe⁴ a montré qu'il n'y a presque aucune différence concernant le niveau d'exposition de la population aux NOx entre un scénario avec uniquement des voitures électriques et un scénario qui prône le remplacement des véhicules diesel anciens par des véhicules diesel Euro 6d. Les résultats montrent qu'à partir de 2020, choisir le diesel, l'essence ou l'électricité ne fera plus aucune différence en termes de qualité de l'air. Les particules fines des voitures (moins de 20% des particules totales) viendront principalement du freinage et de l'usure des pneus liées à l'activité de conduite et non plus du tuyau d'échappement. Cela s'applique donc à tous les types de voitures. L'attention devrait donc désormais être portée sur les anciens véhicules et d'autres sources d'émission.

« In the turnover of the vehicle fleet from older vehicles to new vehicles, the latest Euro 6d diesel vehicles will be as effective as zero emission vehicles in helping cities become compliant with air quality limit values ».

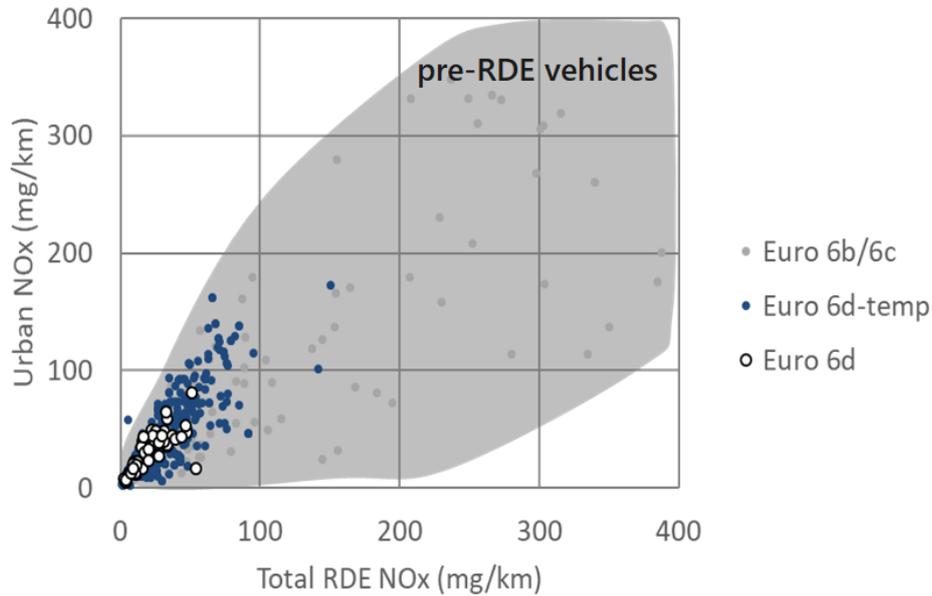
² ACEA press release November 11, 2018 (www.acea.be)

³ RDE = Real driving emissions : conduite en conditions réelles

⁴ Concawe – Etudes par Ricardo en Aeris - A comparison of real driving emissions from Euro 6 diesel passenger cars with zero emission vehicles and their impact on urban air quality compliance – Urban air quality study: extension (avril 2018)

RDE has significantly improved diesel NOx emissions

On-road emissions of Euro 6d(-TEMP) cars are well within standards



Source: ACEA/JAMA PEMS data consulted - 19 November 2019

Passenger Car Euro 6 Tailpipe Emissions

The stages of Euro 6 introduction show a progressive reduction in real world driving diesel NOx emissions



Source: Ricardo