La voiture diesel est-elle aussi polluante que les experts le disent ?

écrit par Gilles La Carbona | 23 mai 2024

Automobile : l’écologie à l’épreuve de la réalité

La voiture diesel sacrifiée sur l’autel de l’écologie face à

l’électrique hybride, est-elle aussi polluante que les experts veulent bien nous le dire ?

Lorsque l’on regarde l’émission de CO2, entre un modèle essence et un autre diesel, de puissance équivalente l’avantage n’est pas au premier. On peut au préalable se poser la question du pourquoi de la surtaxe carbone pour ces modèles.

Là où cela devient plus intéressant, c’est de comparer les consommations entre les deux versions. Prenons l’exemple bien réel d’une dame qui vient de changer de véhicule. Elle est en location avec option d’achat. Elle avait un Q5 diesel de 190 CV, soit 10cv fiscaux, elle est passée au même modèle, mais hybride, à cause de la surprime de 25000 € qui devait être appliquée sur le diesel.

Est-elle contente de sa nouvelle voiture ? Non, dit-elle, c’est un gouffre de consommation. Et en cherchant, on comprend pourquoi. La personne fait environ 30 000km par an. Son ancien véhicule consommait 5.1 litres au 100 km pour 1800 kg. Son Q5 hybride actuel affiche 367 cv, soit 16cv fiscaux, consomme en essence 9.4 litres au 100 km et pèse un peu plus de 2100 kg. Étant donné que pour l’essentiel de ses trajets elle n’utilise pas la traction électrique, elle brûle très majoritairement de l’essence. Elle rejette donc exactement la même dose de CO2 que si elle roulait avec une essence classique, qui est en termes d’émission CO2 est bien au-dessus du diesel qu’elle possédait avant. Pour parcourir ses 30 000km habituel, il lui faut 1290 litres de carburant de plus avec son nouveau véhicule. La même quantité ramenée en Diesel lui aurait permis d’effectuer 25 000 km supplémentaires, soit presque 1 an de consommation cramée pour faire plaisir à une transition écologique, qui n’a plus d’écologique que le nom.

Outre que son budget carburant est bien plus élevé qu’avant, elle constate que les vertus de propreté de l’hybride ne

sont qu'un leurre, si ce n'est pour échapper à l'amende de 25 000€.

Quant à opter pour un modèle 100% électrique, dont on sait que le véritable impact écologique est catastrophique en matière de production de métaux précieux et au vu des trajets qu'elle doit faire et du temps dont elle dispose, l'autonomie est insuffisante.

La taxe carbone apparaît encore plus infondée, ne fait que pénaliser arbitrairement des véhicules décrétés polluants, alors qu'ils le sont beaucoup moins que les autres. La vérification est simple, il suffit de comparer dans une même gamme un modèle identique dans les deux versions. Le taux d'émission CO2 est toujours plus élevé pour l'essence. Tout a été fait pour que l'électrique soit mis en avant, mais la réalité, encore une fois, rattrape ceux qui l'ont promu sans discernement et de façon autoritaire un changement d'habitude sans prendre en compte les données techniques, mais aussi les besoins et exigences des utilisateurs. L'hybride est sans doute excellent pour des trajets essentiellement urbains, mais dès qu'il s'agit de parcours plus longs, qui impliquent de rouler sur autoroute c'est une catastrophe. Il est urgent de revenir au bon sens et de laisser le choix au consommateur, sans qu'il soit forcé par une pénalité financière qui le pousse à acheter ce dont il ne veut pas, un peu comme ce fut le cas avec les vaccins, qui sans être vraiment obligatoires, l'étaient quand même selon les professions exercées… Le principe sournois d'une liberté contrôlée et dirigée est la marque de notre modèle français sous Macron. Il en use pour tout. Il est temps de changer de logiciel, le 9 juin on peut le faire, ne boudons pas ce plaisir.

https://rassemblementdupeuplefrancaiscom.wordpress.com

https://t.me/R_P_France

Gilles La-Carbona : secrétaire national du RPF au suivi de la vie parlementaire

□

□