

Diéséliste de France : Pourquoi il ne faut pas interdire le diesel !

Fresnes, le 14 septembre 2017 – L'interdiction de la commercialisation des voitures essence et diesel d'ici 2040, la convergence diesel-essence, représentent les deux mesures emblématiques du plan Climat présenté par le Ministre de la Transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot. Derrière ces annonces se cachent des enjeux stratégiques pour la filière automobile française et l'une de ses composantes essentielles, le diesel. Ces enjeux sont tout à la fois d'ordre économique : qui va payer pour ces transformations, les Français auront-ils les moyens individuels de répondre à ces nouvelles réglementations ; que technologiques : les solutions alternatives proposées sont-elles à la hauteur des attentes, des besoins des consommateurs et surtout des objectifs écologiques. Par ailleurs, ne risque-t-on pas de passer du diesel-bashing à l'électric-bashing ?

■ 2040, la fin du moteur thermique ?

L'annonce de la fin de la commercialisation des voitures essence et diesel d'ici 2040 représente une annonce choc. La vraie question est surtout : comment y parvient-on ?

Les pouvoirs publics comptent sur les récentes avancées technologiques des constructeurs automobiles, ainsi que sur le génie de leurs services R&D pour atteindre cet objectif. Néanmoins, de nombreux écueils vont se dresser sur cette longue route pour 2040. Les constructeurs ont déjà entamé leur mutation technologique et proposent des modèles hybrides et électriques. Ces deux technologies sont déclinables en différentes versions : hybride ou hybride rechargeable. Ces voitures peuvent répondre à un certain nombre de besoins mais ne correspondent pas à une utilisation universelle de l'automobile. En effet, les modèles électriques sont bien adaptés à une utilisation périurbaine, avec un kilométrage maîtrisé et des propriétaires disposant de parking avec prises de recharge, tant chez eux que sur leur lieu de travail. Les modèles hybrides ne conviennent pour autant pas aux trajets de plus de 50 km, car au-delà le moteur thermique prend le relais et la consommation en carburant s'avère importante en raison du poids de la voiture (accumulateur, deux blocs moteurs).

L'autonomie des batteries et leur recharge représentent une autre problématique fondamentale. Bien que le développement du réseau de bornes de recharge soit en cours, rouler en toute sécurité et sérénité avec une voiture électrique reste un défi, que les conducteurs à fort kilométrage ne veulent pas relever.

« La fabrication des batteries nécessite l'utilisation de lithium, un composant essentiel et rare dont l'extraction induit la destruction d'écosystème de certains pays, comme par exemple dans le nord du

Chili. Une extraction intensive implique une pénurie plus rapide dû au fait de sa rareté. » explique Fabrice Godefroy, président de l'Association Diéséliste de France.

Par ailleurs, il faut ajouter un coût supplémentaire à l'achat d'un véhicule électrique : les batteries. Outre le coût de la location mensuelle des batteries inhérent à l'achat d'une voiture électrique, il faudra prendre en compte le coût de son recyclage. La chaîne de recyclage étant en cours de développement, celle-ci ne dispose pas de toutes les ressources nécessaires pour un recyclage optimisé écologiquement et financièrement.

« Si demain, le moteur thermique disparaissait et tant que la transition énergétique n'est pas faite, le véhicule électrique est un véhicule nucléaire en France, car notre production d'électricité est à 75% nucléaire. Il serait un véhicule à charbon pour l'Allemagne, car son électricité est produite à 45% par ses centrales à charbon. » ajoute Fabrice Godefroy.

En outre, un parc exclusivement électrique engendrerait le doublement de la production d'électricité en France, afin de répondre à toutes les sollicitations. Or, la production aujourd'hui est majoritairement réalisée par des centrales nucléaires. Ces mêmes centrales qui doivent disparaître afin de réduire le parc du nucléaire en France, sauf en Ile-de-France où une grande partie de la production provient du thermique en hiver. *« En Ile-de-France, l'hiver dernier la demande d'électricité était tellement importante que 80% de celle-ci a été importée pour subvenir aux besoins de tous comme le montrait le site internet RTE. La production supplémentaire a été réalisée notamment par la centrale de Porcheville, une centrale utilisant du fioul lourd et émettant autant de particules que le trafic routier en Ile-de-France. Dans ces conditions, un véhicule électrique par extension est un véhicule thermique. Il est évident que tant que la transition énergétique n'est pas faite, le véhicule électrique n'est pas une solution 100% viable écologiquement. »* complète Fabrice Godefroy

■ La convergence essence-diesel : de quoi s'agit-il ?

L'alignement de la fiscalité pour l'essence et le diesel, autrement dit la convergence essence-diesel, est partie intégrante du Plan Climat gouvernemental. A l'horizon 2020, les automobilistes roulant avec des voitures diesel se verront appliquer les mêmes taux de taxes que ceux utilisant de l'essence. Cette mesure sera particulièrement préjudiciable aux ménages à faibles revenus. En effet, les automobilistes provinciaux, propriétaires de voitures à forts kilométrages généralement acquises d'occasion, n'ont pas d'autres choix de mobilité. 66% des Français utilisent leur voiture quotidiennement, face à une absence de transports en commun. Par ailleurs, actuellement le parc roulant, dont l'âge moyen est de presque 9 ans, est composé à 70% de véhicules diesel. La facture risque donc d'être particulièrement onéreuse pour les ménages français, dont la voiture est un outil indispensable pour aller travailler chaque jour.

Récemment, le Gouvernement a annoncé qu'il réfléchissait à la mise en place d'un dispositif d'aides financières pour accélérer la conversion du parc roulant vers l'essence. Il n'est pas certain que ce dispositif intègrera la nouvelle problématique engendrée par l'annonce de ces différentes mesures, à savoir la dépréciation importante de la valeur à la revente des voitures diesel. Le marché des VO diesel est à la peine, car les incertitudes sur l'avenir de cette motorisation sont beaucoup trop importantes. Qui veut acheter une voiture diesel maintenant, alors qu'il n'est pas sûr de pouvoir entrer dans les centres villes, de payer son carburant moins cher et in fine de pouvoir la revendre à un tarif acceptable ? Et bien sûr, ce constat ne prend pas en compte la problématique des véhicules commerciaux et des poids-lourds qui sont quasiment à 100% des véhicules diesel, comme la majorité des autobus de la RATP !

■ Le diesel pour lutter contre la pollution de l'air et les gaz à effet de serre

Sans le diesel, il sera particulièrement difficile de respecter les strictes normes d'émission de CO₂. Le recul des ventes des diesel et la croissance parallèle de celles des motorisations essence sont très inquiétants et lourds de conséquences. En effet, les diesel émettent entre 15% et 20% d'émissions de CO₂ de moins qu'un modèle essence comparable et en plus, consomment environ 25% de carburant de moins. Les constructeurs automobiles vont avoir des difficultés à respecter le calendrier réglementaire.

D'autant plus que dorénavant environ 40% des nouveaux véhicules essence immatriculés sont dotés de trois ou quatre cylindres turbo à injection directe. Ces petits moteurs sont très performants mais aussi polluants : ils émettent des particules fines. On estime que d'ici à 2020, les particules émises par les modèles essence pourraient dépasser celles émises par les diesel. La Commission Européenne a fixé un taux maximum de rejet de particules fines pour tous les nouveaux modèles essence mis sur le marché à partir de septembre 2017 et pour l'ensemble des voitures vendues en Europe à partir de septembre 2018. De par la réglementation des normes Euro, celles-ci rendent aussi obligatoire, pour les véhicules essence, la mise en place d'un filtre à particules pour répondre à ces seuils de pollution.

En outre, le nouveau bonus-malus mis en place portera le seuil maximal de rejet de CO₂ des véhicules à 95 g, pour répondre aux objectifs environnementaux de la COP 21. Cette mesure favorise le diesel moins gourmand en carburant et émettant moins de CO₂.

« Supprimer progressivement, voire totalement le diesel en France, revient mécaniquement à s'opposer à l'objectif mondial principal de diminution des émissions des gaz à effet de serre, établi lors de la COP 21. » explique Fabrice Godefroy.

■ Diesel ou essence : un choix individuel reflétant son style de vie

Quand il s'agit d'acheter une voiture, il ne faut pas choisir entre diesel ou essence, mais réfléchir aux autres critères :

- Quelle est l'utilisation de la voiture ? conduite en zone urbaine, en zone périurbaine, sur autoroutes. Les études démontrent que les moteurs diesel sont bien plus performants sur les trajets routiers et périurbains.
- Combien de kilomètres par an ? Il est clairement démontré qu'à partir de 20 000 km/an, la motorisation diesel s'impose pour des raisons financières et techniques. En effet, les voitures diesel consomment 25% de carburant en moins et disposent de performances routières indéniables. Les modèles Euro 6 bénéficient de systèmes de technologie avancée, notamment dans le domaine de la dépollution (vanne EGR, filtre à particules, catalyseur SCR).
- Est-ce une voiture de société ou personnelle ? Actuellement, les entreprises récupèrent la TVA uniquement sur le diesel et non sur l'essence. Elles préféreront donc tout naturellement cette motorisation. D'autant plus, qu'elles fournissent généralement des voitures à leurs collaborateurs effectuant de nombreux déplacements.

Si le véhicule thermique dans sa globalité (essence et diesel) venait à disparaître les solutions alternatives envisageables sont loin d'être parfaites. La voiture électrique n'est pas 100% écologique à la différence de ce que l'on pense et montre des défauts, les transports en commun ne sont pas adaptés au trafic important des passagers et aux distances entre le lieu de travail et le lieu de résidence, mais ils sont également sources de pollution pour les usagers. « *Certains rapports récents mettent en évidence que la pollution particulaire peut être 4 à 5 fois plus importante sur certaines lignes du métro et du RER parisien que sur le périphérique.* » informe Fabrice Godefroy. « *Au vu de toutes les solutions proposées, même si une convergence totale est réalisée entre le diesel et l'essence, la motorisation diesel restera toujours le meilleur compromis pour les grands rouleurs, effectuant au moins 20 000 km/an.* » complète Fabrice Godefroy.

Par ailleurs, tous ces arguments ont été repris lors de l'audition de l'association à l'Assemblée Nationale durant la commission d'enquête menée par Delphine Batho en février 2016.

A propos de L'association « Diéséliste de France »

Fondée en 2012, l'association « Diéséliste de France » compte 110 membres et est présidée par Fabrice Godefroy, Directeur Général du Groupe IDLP. « Diéséliste de France » est une association Loi 1901, créée dans le but de fédérer des professionnels de la gestion moteur tous types de carburants.

Pour cela l'association met en relation les distributeurs et les réparateurs avec les fournisseurs de produits et outillages dédiés à cette activité et les organismes de formation. Elle propose d'aider les professionnels à acquérir et pérenniser la maîtrise des nouvelles technologies d'injection Essence, Diesel, Hybride et demain Electrique voir Hydrogène, qui évoluent chaque jour.

Pour plus d'informations : <http://www.Dieselistedefrance.fr/>

[Page Facebook Diéséliste de France](#)

Contacts presse

Diéséliste de France

Isabel Lebon

Tél. : 01 42 59 73 40 / 06 07 44 60 74

ilebon@peter.fr

Patricia Jeannette

Tél. : 01 42 59 73 40

pjeannette@peter.fr