

COMMUNIQUE DE PRESSE

La diabolisation du Diesel avec 13 ans de retard !

Paris, le 2 décembre – Décrié lors du discours de clôture de la conférence environnementale, le Diesel est la bête noire du Gouvernement. En effet, lors de son intervention M. Valls entend revenir sur la priorité faite au Diesel en France, en déclarant : « En France, le moteur diesel a longtemps été privilégié. Il l'est encore, cela a été une erreur, il faut progressivement revenir dessus avec intelligence et pragmatisme. ».

Attention de ne pas confondre « Ancien Diesel » et « Diesel Moderne », cela serait une erreur. En effet, aujourd'hui cette distinction a son importance. Un véhicule d'ancienne génération (antérieur à Euro 5) voire de très ancienne génération (avant 2000) pollue beaucoup plus qu'un véhicule équipé d'un Diesel Moderne. « *Arrêtons de confondre les anciens Diesel et le Diesel Moderne. Compte-tenu des évolutions technologiques depuis ces 10 dernières années, la pollution des véhicules Diesel a été divisée par 10.* » déclare Fabrice Godefroy, Président de l'association Diéséliste de France. L'arrivée des Diesel nouvelles générations normés Euro 5 et 6, a réglé les principaux problèmes de pollution qui étaient liés aux Diesel anciennes générations. Maintenant équipés de filtre à particules, bloquant 99,9% des particules fines, et de systèmes SCR¹, bloquant 90% des NOx ou Oxyde d'azote, ceux-ci sont beaucoup plus dépollués qu'un véhicule Essence et possèdent un meilleur rendement énergétique car consommant 20 à 25% en moins de carburant qu'un véhicule Essence. (Les véhicules à injection directe essence émettent aussi des particules et seront équipé d'un FAP à partir d'Euro 6).

■ Le véhicule électrique, pas si propre que ça !

Beaucoup avance le véhicule électrique comme solution alternative pour lutter contre la pollution liée au parc roulant. Rappelons que celui-ci n'est pas encore adapté à toutes les utilisations car avec une autonomie de plus ou moins 100 km, l'Électrique reste un choix essentiellement urbain pour de petits trajets.

En outre, ce type de motorisation engendre plusieurs problèmes collatéraux, émetteurs de pollution.

En premier lieu, l'extraction du Lithium pour la constitution des batteries, détruit l'écosystème de certains pays comme par exemple au Nord du Chili.

Dans un second temps, la production d'énergie pour la recharge des véhicules. En effet, recharger une batterie engendre une augmentation de la production d'électricité, il est annoncé 7 millions de bornes. Il est donc impératif de développer des centrales nucléaires produisant 6 TWh par an

¹ Réduction Catalytique Sélective

d'électricité quand à l'horizon 2020 4 TWh² seront nécessaires pour alimenter les infrastructures de recharges ou encore les centrales à charbon, ces dernières dégageant une pollution beaucoup plus importante qu'un véhicule lambda.

Pour finir, la pollution liée aux batteries, provient de leur recyclage qui pour des raisons économiques ne se fait pas, seules des usines de déconstruction spécialisées existeront. Les batteries Lithium sont composées de Lithium, Plomb et Acide, des éléments hautement polluants. Ceux-ci étant des matériaux très précieux, certaines personnes peu scrupuleuses, récupèrent ces batteries pour en déverser l'acide et récupérer ainsi les composants à forte valeur ajoutée. Tel est déjà le cas pour les batteries de démarrage.

Le véritable problème de la pollution liée au parc roulant, qui représente 20 à 25% de la pollution atmosphérique dans son ensemble, vient des véhicules les plus anciens, toutes motorisations confondues, Essence comme Diesel.

■ **Quelles solutions alternatives pour rajeunir le parc Diesel roulant et diminuer les émissions nocives de ces anciens véhicules Diesel ?**

M. Valls dans son discours parle de la mise en place en 2015 d'un système d'identification de vignettes établies en fonction du degré de pollution émis par les véhicules. Ce système est une bonne amorce aux problèmes de pollution liée aux anciens véhicules du parc roulant Essence et Diesel confondus, s'il est complété par d'autres solutions.

En tant que spécialiste de la gestion moteur Essence, Diesel, Electrique et Hybride, nous proposons les solutions suivantes :

Le Retrofit : des solutions existent pour agir sur la pollution des véhicules en circulation comme l'installation de systèmes de dépollution en post-équipement (ou Retrofit). Là encore un système d'aide peut être mis en place par l'Etat pour inciter l'installation de FAP³ pour les véhicules légers, PL, Cars et Bus comme cela se fait dans d'autres pays sur des véhicules Euro 4 notamment en Allemagne et en Angleterre.

La ZAPA : Des pays européens ont mis en place des ZAPA⁴ ou zones à faibles émissions avec un système de vignettes de couleurs différentes en fonction du classement vertueux du véhicule, autorisant ainsi les moins polluants à circuler dans ces zones.

Selon l'ADEME⁵, aujourd'hui, 180 zones de faibles émissions sont recensées à travers 8 pays européens : l'Autriche, la République Tchèque, le Danemark, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni.

Les ZAPA permettent d'enregistrer des baisses d'émissions des particules fines de 30 à 40% selon les pays.

² Source : France Mobilité Electrique

³ FAP : Filtre à particules

⁴ ZAPA : Zone d'Action Prioritaire pour l'Air

⁵ ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Le rajeunissement du parc par l'intermédiaire d'un crédit d'impôts : un système de subvention semble être une bonne piste afin de permettre à des foyers possédant un véhicule de type Euro 5 de s'équiper d'un véhicule Euro 6. Selon le même principe, Il faudrait également inciter les propriétaires d'un véhicule Euro 2, 3 ou 4 à s'équiper d'un véhicule Euro 5 d'occasion par une subvention. L'attribution pourrait se faire par une classification comme celle présentée ci-dessous :

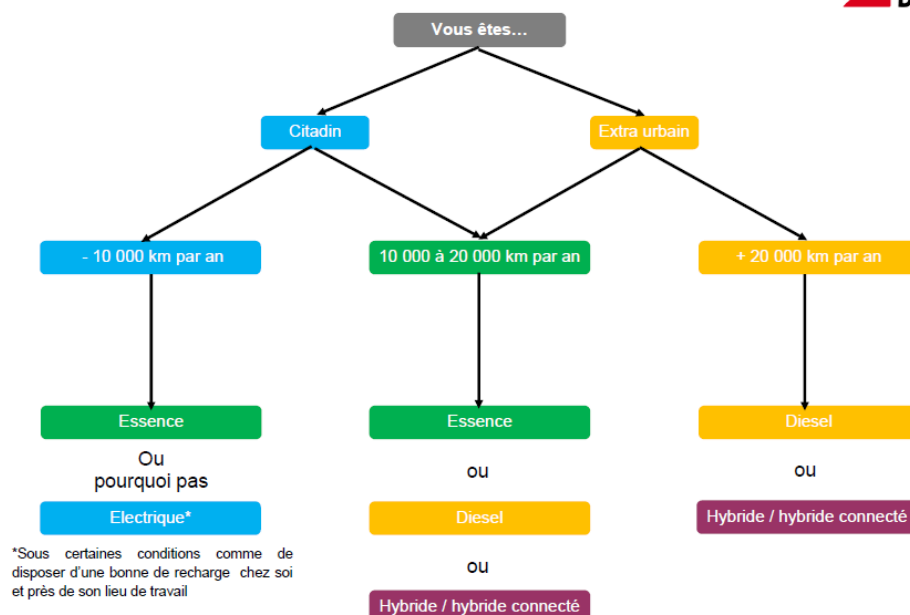
- XXL pour les véhicules Euro 2 vers Euro 5.
- XL pour les véhicules Euro 3 vers Euro 5.
- L pour les véhicules Euro 4 vers Euro 5.
- M pour les véhicules Euro 5 vers Euro 6.

L'Eco-Entretien : il consiste à identifier les véhicules anormalement polluants en diagnostiquant des dysfonctionnements moteurs, des émissions excessives, à l'aide d'outils de diagnostic spécifiques. Il s'en suit des opérations simples d'entretien qui permettent de remettre le véhicule à son niveau de pollution au moment de sa sortie d'usine. Un forfait éco diag pour l'éco-entretien coûte environ 36 € TTC.

Ne tuons pas l'industrie automobile Française reconnue pour ses qualités, alors que celle-ci a été favorisée ces dernières années et exportée dans le monde entier. Ne soyons pas aussi tranchés envers une technologie qui a fait des avancées remarquables ces 10 dernières années. Arrêter le Diesel, c'est mettre à mal une économie régionale comme nationale, et défavoriser des métiers comme les taxis, les transporteurs ainsi que les artisans utilisant des véhicules utilitaires avec une motorisation Diesel.

Aucune motorisation n'est parfaite, à chacun sa motorisation en fonction de l'utilisation souhaitée. Diéséliste de France vous conseille dans le choix de véhicule adapté à vos besoins.

Quelle motorisation VL ou VUL choisir ?



Rappelons que pour les poids lourds, cars, bus ou engins du TP, agricole et marine, le Diesel ou l'hybride-diesel restent les solutions ayant le meilleur compromis économique.

A propos de L'association « Diéséliste de France »

Fondée en 2012, l'association « Diéséliste de France » compte 100 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 moteurs 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](#)

A propos du Groupe IDLP

Le Groupe IDLP, un des plus grands groupes de distribution en France de pièces détachées, d'outils et de matériels au service des professionnels et des particuliers dans les secteurs VL, VUL, PL, marine, TP, industrie, agricole... Fondé en 1945, le groupe est aujourd'hui le plus important spécialiste de l'injection Essence et Diesel en France et commercialise 200 000 références de pièces détachées toutes marques.

Constitué de 9 sociétés de distribution, dont près de la moitié est située en région parisienne, et de 17 points de vente, le groupe emploie 480 personnes et réalise un chiffre d'affaires consolidé de 135 millions d'euros. Son siège est basé à Fresnes (94).

Le groupe IDLP est dirigé par Patrice Godefroy, Président Directeur Général et Fabrice Godefroy, Directeur Général du Groupe IDLP.

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

Contacts Presse

Diéséliste de France

Fabrice Godefroy

Tél. : 01 49 84 66 26 / Mobile : 06 07 86 41 79

fabrice.godefroy@dieselistedefrance.fr

Aurélié Jeannette

Tél. : 01 49 84 96 06

marketing@dieselistedefrance.fr