

## **L'association « Diéséliste de France » souligne que le plan anti-pollution de la ville de Paris se trompe de combat en voulant sortir du Diesel d'ici 2020**

**Paris, le 02/06/2014** - Il semble que le pic de pollution du mois de mars et l'arrivée d'une nouvelle équipe à la mairie de Paris aient accéléré la volonté des élus d'agir pour lutter contre la pollution dans la capitale.

Christophe Najdovski, ex-candidat EELV aux municipales, récemment nommé adjoint en charge des transports à la mairie de Paris, défendait le 19 mai dernier un vaste plan anti-pollution devant le premier Conseil de Paris depuis la nomination d'Anne Hidalgo.

Si le projet est louable et les solutions envisagées de prime abord sensées, il n'en reste pas moins certaines incohérences et amalgames qui font, une fois de plus, du Diesel, le parfait bouc émissaire !

L'association « Diéséliste de France », qui regroupe des spécialistes de la gestion moteur Essence, Diesel et Hybride, réagit à ce plan anti-pollution et souligne les points incohérents du projet.

### **Eradiquer le Diesel, c'est tuer l'économie de la région Ile de France !**

C'est une évidence : il faut inciter les automobilistes à changer leur véhicule contre un véhicule moins polluant neuf ou d'occasion. Essence, Diesel, hybride ou électrique, le choix de la motorisation doit se faire en fonction des habitudes de conduite et du kilométrage parcouru en privilégiant, dans la mesure du possible, des véhicules récents équipés de systèmes de dépollution. Exit le cliché du vieux Diesel qui crache des bouffées de fumée noire. Aujourd'hui, c'est TERMINÉ, le Diesel Moderne ne pollue pas plus que tous les autres carburants ! Mais les idées reçues ont la vie dure et les élus ne semblent pas avoir intégré ce paramètre. Vouloir rayer le Diesel du paysage n'est tout simplement pas réaliste. C'est insensé et heureusement impossible.

La politique incitative menée par les pouvoirs publics depuis les années 70 a fait de la France un pays affichant un fort taux de diésélisation. « *Nous sommes pour un rééquilibrage de la balance Diesel/Essence car le Diesel doit rester le choix de motorisation des gros rouleurs, mais attention à ne pas tomber dans l'excès inverse au mépris du bon sens !* » déclare Fabrice Godefroy, Président de Diéséliste de France.

Avec ce nouveau plan anti-pollution, la municipalité souhaite sortir du Diesel d'ici à 2020 en supprimant notamment les bus Diesel du parc roulant de la Ville de Paris. Or, grâce aux

prouesses technologiques des constructeurs, **le Diesel moderne est aujourd'hui le meilleur compromis Ecologique et Economique pour diminuer la pollution en ville.** Preuve en est, 320 bus Diesel Euro 6 sont en commande pour la mairie de Paris !

Interdire le Diesel, c'est interdire l'activité économique de la capitale ! Plus d'engins de travaux publics, plus de cars et bus (car même hybrides ils sont Diesel), plus de poids lourds de plus de 3.5 tonnes... et quid des véhicules utilitaires à 98% Diesel ?

A ce jour, il n'y a pas d'autres solutions viables que le Diesel ou l'hybride Diesel pour les véhicules utilitaires, les poids lourds, les cars et bus ainsi que les véhicules de travaux publics, les véhicules agricoles et industriels. Les motorisations hybrides coûtent 30 à 40 % plus cher et n'existent pas à ce jour pour les véhicules utilitaires, ni en hybride Essence, ni en hybride Diesel.

Obliger les taxis, les artisans et les véhicules utilitaires à investir dans des véhicules hybrides ou à défaut essence est tout simplement inapproprié. Sauf à mettre en place une offre très importante de l'Etat, les véhicules Hybrides coûtent plus cher à l'achat, quant aux véhicules essence, ils coûtent plus cher à l'utilisation. Diéséliste de France n'a de cesse de répéter que les véhicules essence sont aussi polluants que les Diesel sinon plus en termes de rejets de CO2. Un tel projet risque de coûter très cher aux contribuables et va tuer l'activité de la région.

Quand bien même, le prix du gazole serait aligné sur celui de l'essence, comme c'est le cas dans de nombreux pays, le Diesel garderait son avantage car les moteurs Diesel ont un meilleur rendement et par conséquent, consommeront toujours 15 à 20% de moins que leurs équivalents essence.

A la pointe de la technologie, très peu polluant pour les normes Euro 5 et 6 et moins chers à l'utilisation, pourquoi faudrait-il faire une croix sur cette motorisation alors même qu'elle se développe dans le reste du monde et que la technologie Diesel, fleuron de l'industrie française, s'exporte dans le monde entier ? L'abandon du Diesel ne semble pas à l'ordre du jour pour tout le monde, et pour cause !

### **Le véhicule électrique, loin d'être la panacée**

Au-delà d'être une aberration, vouloir éradiquer le Diesel à tout prix relève d'une vision manichéenne, simpliste et irréalisable. Tout n'est pas blanc ou noir, ni vert d'ailleurs ! La motorisation non polluante n'existe pas et les véhicules électriques qui semblent si vertueux posent également problème en termes de pollution. En effet, la fabrication des batteries des véhicules électriques nécessite l'extraction massive de Lithium plomb dans des pays d'Amérique du Sud et son importation en milliers de tonnes par avion ou par bateau, ce qui n'est pas sans effet sur l'environnement. De même, le recyclage des batteries électriques pose problème. Comment se débarrasser en fin de vie des milliers de tonnes de Lithium, plomb et d'acide ? Et enfin, la production massive de l'électricité nécessaire au fonctionnement de ces véhicules aura pour effet de faire fonctionner nos centrales nucléaires à plein régime, ce qui va à l'encontre des idéaux écologiques ! Inciter les parisiens à délaisser leur Diesel, indifféremment, qu'il soit vieux et polluant ou récent et équipé de

systèmes de dépollution, au profit d'un véhicule électrique ne serait pas forcément une avancée en termes écologique.

Par ailleurs, du fait de son autonomie très limitée, la voiture électrique est aujourd'hui exclusivement citadine et par conséquent ne peut être que la 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> voiture du foyer. Avec ± 12 heures pour recharger sa batterie, le véhicule électrique est loin d'être la panacée. De plus, nous n'avons pas encore assez de recul, pour connaître la durée de vie et le coût du changement des batteries ou encore sa valeur marchande à la revente d'occasion.

Enfin, au même titre que les autres véhicules, l'Électrique émet des particules fines au niveau des pneumatiques et des freins (qui représente 97% de la source particulaire des particules fines émises pour un véhicule Diesel de type Euro 5 et 6).

### **La circulation alternée, une solution inadaptée / Les ZAPA, une solution à réétudier**

Parallèlement à sa volonté de sortir du Diesel à moyen terme, la municipalité souhaite pouvoir mettre en place la circulation alternée et la gratuité des transports en commun dès que le seuil d'alerte est susceptible d'être franchi.

Etre plus réactif lors de l'apparition des pics de pollution est une bonne chose qui permettrait d'éviter de mettre en place une circulation alternée alors même que la fin du pic de pollution est annoncée comme ce fût le cas il y deux mois.

En revanche, c'est la formule même de la circulation alternée qui est à revoir car si elle divise mécaniquement la pollution du fait du nombre réduit de véhicules qui circulent, elle **n'empêche absolument pas les véhicules les plus polluants de rouler.**

En matière de pollution, tous les véhicules ne se valent pas. Il y a un monde entre un Diesel de dernière génération répondant aux normes Euro 5 ou 6 et un véhicule de plus de 10 ans. Alors que le premier sera équipé d'un filtre à particules stoppant 99.9% des particules fines et d'un système SCR pour piéger les NOx, le second polluera sans retenue !

Cet exemple montre les limites de la circulation alternée qui ne représente pas une solution suffisamment écologique en soi pour lutter efficacement contre la pollution en zone urbaine. Des pays européens ont mis en place des ZAPA<sup>1</sup> 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'ADEME, 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.

Si ces mesures peuvent être perçues par certains comme discriminatoires elles ont le mérite d'être efficaces en permettant de supprimer purement et simplement l'accès des véhicules polluants à ces zones protégées et en incitant les automobilistes à acquérir un véhicule peu polluant. Les ZAPA permettent d'enregistrer des baisses d'émissions des particules fines de 30 à 40% selon les pays.

---

<sup>1</sup> ZAPA : Zone d'Action Prioritaire pour l'Air

Reflète de la volonté des élus de se mobiliser contre la pollution des centres villes, cette solution doit s'inscrire dans un projet sur le long terme car elle n'est pas simple à mettre en œuvre. Menée de façon expérimentale en 2011, ce projet n'avait pas été généralisé du fait des difficultés techniques, sociales et économiques engendrées par sa mise en place autour de la capitale. Nathalie Kosciusko-Morizet, conseillère de Paris et ancienne ministre en charge du dispositif sous la présidence de Nicolas Sarkozy a cependant souligné lors de ce premier Conseil de Paris que la ZAPA était prête à être mise en place sans attendre.

#### **A propos de L'association « Diéséliste de France »**

Fondée en 2012, l'association « Diéséliste de France » compte 50 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.

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 Diesel 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 1946, le groupe est aujourd'hui le plus important spécialiste de l'injection Essence et Diesel en France et commercialise 180 000 références de pièces détachées toutes marques.

Constitué de 9 sociétés de distribution, dont près de la moitié est située en région parisienne, et de 16 points de vente, le groupe emploie 447 personnes et réalise un chiffre d'affaires consolidé de 115 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**

##### **MDS COM**

Michaela Demissy  
Tél. : 01 60 84 53 92 / Mobile : 06 27 27 44 85  
[mdemissy@mdscom.fr](mailto:mdemissy@mdscom.fr)

Audrey Sokol  
Tél. : 01 60 84 53 92  
[asokol@mdscom.fr](mailto:asokol@mdscom.fr)