

Véhicules Diesel et pollution : Stop aux contre-vérités et aux fausses bonnes idées !

L'association Diéséliste de France réagit au projet de loi de taxation du Diesel récemment déposé par le Groupe écologiste. Les Verts veulent, une nouvelle fois, accuser le Diesel de tous les maux en matière de pollution en dépit du bon sens.

Paris, le 14 mai 2014 - Incités par les pouvoirs publics pendant des décennies pour favoriser la vente du Gazole, les français ont largement investi dans le Diesel. Aujourd'hui les motorisations Diesel représentent 60% du parc roulant français. Pics de pollution oblige, le Diesel revient régulièrement au cœur des débats.

Le problème de pollution des villes est un sujet de société. Nous sommes tous conscients de l'importance de travailler sur des projets visant à l'amélioration de la qualité de l'air pour le bien être de tous et la préservation de la planète.

Le 05 mai dernier, Aline Archimbaud, sénatrice EELV de Seine-Saint-Denis et secrétaire de la commission des affaires sociales, déposait au Sénat une proposition de loi visant à dissuader les Français d'acheter des véhicules fonctionnant au gazole et, à terme, à éradiquer purement et simplement la filière Diesel d'ici à dix ans ! Une solution radicale, inadaptée et peu réaliste à moins de faire fi de plus de 15 000 emplois en France et d'un fleuron de notre industrie nationale à travers le monde.

Si cette loi était votée, une nouvelle taxe de 500 euros, réévaluée chaque année de 10 %, sur les certificats d'immatriculation des véhicules diesel neufs verrait le jour afin de dissuader les acquéreurs de véhicules neufs d'opter pour un véhicule Diesel.

Si les écologistes reconnaissent que le problème porte sur le parc roulant de véhicules d'ancienne génération (antérieur à Euro 5) voire de très ancienne génération (avant 2000) qui représente 27% du parc en circulation, la solution envisagée par **ce projet de loi va à l'encontre de toute logique**. En effet, cette option pénaliserait l'entrée sur le marché des nouveaux Diesel, tous équipés de filtres à particules extrêmement efficaces, arrêtant 99.9% des particules fines et qui répondent à une réglementation européenne très stricte.

« En tant que spécialiste de la gestion moteur Essence, Diesel et Hybride nous pensons vraiment pouvoir apporter un nouvel éclairage dans le débat autour du Diesel, pour peu que l'on nous intègre aux réflexions sur le sujet. Oui, il faut rajeunir le parc des véhicules Diesel les plus anciens, le tout est de mettre en place des solutions adaptées pour y parvenir au mieux,

dans les plus brefs délais » commente Fabrice Godefroy, Président de l'Association Diéséliste de France.

■ **Plusieurs incohérences apparaissent dans cette proposition de loi :**

Incohérence n°1 : Taxer le véhicule Diesel nouvelle génération, le véhicule qui a le compromis le plus Vertueux à ce jour. Arrêtons de s'acharner sur les technologies Diesel. « Aujourd'hui c'est TERMINÉ, le Diesel moderne ne pollue pas plus que les autres carburants », commente Fabrice Godefroy. Bien au contraire, à ce jour, seul le Diesel moderne équipé d'un filtre à particules (FAP) et d'un système SCR (Nox), passe la norme anti-pollution Euro 6 qui entrera en vigueur en septembre 2014.

Les ingénieurs des constructeurs et des équipementiers ont déjà divisé par 10 la pollution des véhicules depuis 10 ans et ont un objectif qui est pratiquement réalisé, celui de réduire le taux d'émission de CO émis par les véhicules Essence pour atteindre un taux équivalent à celui des véhicules Diesel et de réduire les émissions des particules émises par le Diesel pour se caler sur celui de l'Essence. Partant de ce constat, pourquoi s'attaquer aux véhicules neufs ? Cette proposition de loi aurait pour effet direct de freiner l'arrivée sur le marché des véhicules les plus propres à ce jour (norme Euro 6) : un paradoxe incompréhensible !

Incohérence n°2 : Bannir le Diesel moderne, à contre-courant de la tendance mondiale

D'après les verts, le Diesel est à bannir. Or, étant moins polluant en CO (à l'origine des gaz à effet de serre) que l'essence, il se développe largement dans les autres pays du monde. Les Londoniens remercient le Diesel moderne car grâce à lui, Londres a pu baisser le taux¹ de CO. En tant que spécialiste des technologies Diesel, grâce à Renault et PSA, la France exporte son savoir-faire, « French Touch » dans le monde entier.

Taxer les nouveaux Diesel dans notre pays nuirait inévitablement à l'image de l'industrie automobile française.

Incohérence n°3 : Le Diesel ou l'hybridation Diesel, seule motorisation viable pour le parc VU, VI et PL

La quasi-totalité des véhicules utilitaires et des poids lourds ont une motorisation Diesel. Or, à ce jour, il n'y a pas d'autres solutions viables que le Diesel ou l'hybride Diesel pour les véhicules utilitaires, poids lourds, les cars et bus ainsi que les véhicules de travaux publics, les véhicules agricoles et industriels. Quelle alternative propose ce projet de loi pour cette partie du parc roulant ?

¹ Source : Journal de L'Argus – Article du 19 Mars 2014 « Royaume- Uni : Merci au Diesel ! »

Incohérence n°4 : Cette loi irait à l'encontre du système de Bonus/Malus actuellement en vigueur. Certains modèles de véhicules Diesel bénéficiant actuellement d'un bonus pour leur faible niveau de rejets de CO, pourraient parallèlement être soumis à cette nouvelle taxe !

Incohérence n°5 : Ce projet de loi n'est en rien une réponse au problème des vieux véhicules Diesel en circulation. Les véhicules Diesel les plus polluants appartiennent aux ménages les plus modestes qui ne pourront pas, pour la grande majorité d'entre eux, acheter un véhicule neuf pour le remplacer.

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

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

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'évolution du contrôle technique : le contrôle technique nécessite des évolutions pour détecter les véhicules les plus polluants. A l'heure actuelle, seul le monoxyde de carbone et l'opacité des fumées sont mesurés lors du contrôle. Pour qu'il soit efficace en termes de pollution, il faudrait pouvoir mesurer les oxydes et dioxydes d'azotes (NOx) et les particules (PM).

Est-il normal qu'un véhicule équipé et homologué avec un FAP ne soit en aucun cas sanctionné si ce dernier est supprimé lors d'une panne (« défapage ») ? L'évolution du contrôle technique doit veiller à ce que les véhicules restent dans leur configuration d'origine de dépollution.

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 Rétrofit). Là encore un système d'aide peut être mis en place par l'état pour inciter l'installation de FAP pour les véhicules léger et PL comme cela se fait dans d'autres pays sur des véhicules inférieurs à Euro 4.

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.

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

Audrey Sokol
Tél. : 01 60 84 53 92
asokol@mdscom.fr