

Diesel : pourquoi une si mauvaise réputation ?

Hier encensé, aujourd'hui décrié. C'est le drame du diesel. Durant des décennies, l'État a incité les Français à rouler au gazole, à grand renfort d'avantages fiscaux. Et, alors que la diesélisation du parc automobile atteint aujourd'hui 70 %, il les incite à s'en débarrasser (à grand renfort d'avantages fiscaux aussi). Le vent tourne pour le diesel. Ce n'est pas un vent contraire.

Avant, conduire un véhicule diesel, c'était rouler propre et moins cher. Mais ça, c'était avant que les conducteurs de diesels ne soient assimilés à des criminels. La polémique a enflé quand l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a classé en juin 2012 les gaz d'échappement des moteurs diesel parmi les "[cancérogènes certains](#)". Ce sont les particules fines qui sont en cause, ces éléments invisibles en suspension et qui pénètrent en profondeur dans l'organisme, pouvant provoquer inflammations et cancérisations chez les personnes vulnérables.

Quand l'Etat plaidait pour le diesel

Pourtant, la diesélisation du parc automobile français a été encouragée par les politiques publiques, avec une fiscalité favorable au gazole née après-guerre. Pour relancer l'économie, l'Etat détaxe le gazole, utilisé par les seuls camions et tracteurs. Puis De Gaulle fait le choix du nucléaire. Les ménages délaissent le fioul. Afin que les raffineries conservent des débouchés, l'Etat encourage les constructeurs à produire des véhicules particuliers à motorisation diesel. Enfin, récemment, il y a eu le bonus écologique dont bénéficient les diesels, qui produisent 25 % de CO2 en moins que les véhicules essence.

Encouragés, les Français ont été massivement séduits. En 2008, 77 % des véhicules neufs immatriculés étaient des diesels. Depuis deux ans, la tendance est à la baisse. Selon [le CCFA](#) (comité des constructeurs français d'automobiles), on tomberait sous la barre des 60 % cette année. "Le volume des ventes diminue car, afin de respecter les normes, il faut ajouter des équipements et des technologies onéreuses. Du coup, les constructeurs ne proposent même plus les modèles d'entrée de gamme en diesel", explique François Roudier, directeur de la communication du CCFA. Il table sur un rééquilibrage du marché à l'horizon 2020, moitié essence, moitié diesel. Idem pour le prix du gazole à la pompe. Les taxes augmentent pour rattraper le prix de l'essence.

Des normes plus dures, un diesel plus propre

En Europe, les émissions de CO2 ont baissé de 20 % en six ans. Quant à celles de particules fines, selon le [CITEPA](#) (centre interprofessionnel d'étude de la pollution atmosphérique), elles sont passées en France de 350 000 tonnes en 2000 à 250 000 en 2011. Les pics de pollution s'expliquent par le fait que les concentrations restent stables dans les agglomérations où le trafic est dense. Sur l'ensemble du territoire, le transport compte pour 14 % des émissions de particules fines, derrière le chauffage domestique (34 %), l'industrie (31 %) et l'agriculture (21 %). Et puis, les seuils de déclenchement

d'alerte à la pollution n'ont cessé de baisser. Depuis la prise en compte des particules fines en 2007, [les mesures n'ont cessé de s'affiner et la réglementation, de se durcir](#).

Parallèlement, le diesel, lui, n'a cessé d'améliorer ses performances écologiques, au fil des normes européennes qui fixent les limites maximales de rejets de polluants. La première date de 1992. L'année dernière, Euro 6 est entrée en vigueur. Les émissions de particules autorisées sont passées de 140 mg/km à 5 mg/km en 20 ans. "Le tournant majeur fut la norme Euro 5 en 2010, qui a généralisé le filtre à particules. Aujourd'hui, il bloque [presque 100 % des particules](#). Le paradoxe est que les diesels neufs Euro 6 sont plus propres que les derniers modèles essence", souligne François Roudier (CCFA). "Tout la polémique est née d'un amalgame entre vieux diesels et nouveaux diesels. Il fallait un bouc-émissaire. Mais en 10 ans, la pollution imputable au diesel a été divisée par dix", explique Fabrice Godefroy, président de l'association [diéséliste de France](#) qui a organisé au printemps dernier à Paris les premiers états généraux du diesel pour "combattre les idées reçues". En juillet, ils ont été au ministère de l'écologie et ont le sentiment d'avoir été entendu. Fin mars, François Hollande, en visite chez PSA a lancé devant un parterre d'ouvriers : "Nous [devons défendre le moteur diesel](#) de haute performance". Applaudissements nourris. Et François Roudier de commenter : "Cela a réchauffé le cœur des 300 000 personnes qui travaillent dans l'industrie automobile et se sentent constamment attaquées." Réchauffer aussi le cœur des constructeurs français qui "investissent chaque année 2,5 milliards d'euros dans la recherche et le développement pour la motorisation", précise-t-il. Une [prime à la conversion](#) a été créée. Elle peut atteindre 10 000 € pour les ménages qui troqueraient leur vieux diesel (immatriculé avant 2001), contre un véhicule neuf électrique, 6 500 € pour un hybride rechargeable. Une réponse à "la question de la justice sociale qui émerge dès qu'on fait le distinguo entre vieux diesels et diesels modernes", remarque François Roudier qui estime à "deux millions", le nombre de vieux diesels concernés par le superbonus. Seulement, c'est en général l'unique véhicule de ménages modestes installés à la campagne ou en grande banlieue. Un profil qui colle mal à la voiture électrique, pour l'heure idéale en deuxième voiture de citoyens aisés. "Chaque année, deux millions de véhicules neufs entrent sur le marché, autant en sortent. En sept ans maximum, sans aucune aide, le problème des vieux diesels disparaît", calcule François Roudier.