

La fin annoncée du diesel est-elle réaliste ?

Après la France et l'Angleterre, Angela Merkel a annoncé que la « fin du diesel était inéluctable ». La fin de ce carburant - et de l'essence - est-elle réaliste ?

En juin, la maire de Paris, Anne Hidalgo, a annoncé ne plus vouloir de diesel dans les rues parisiennes jusqu'au périphérique d'ici à 2020. Lui embrayant le pas, le ministre de la Transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, a annoncé début juillet la fin des moteurs diesel... et essence d'ici à 2040.

Des annonces suivies dans la foulée par Londres qui souhaite bannir les véhicules à moteur thermique dans les mêmes délais. En août, c'est au tour d'Angela Merkel, fervent soutien aux constructeurs automobiles, de déclarer que la fin du diesel était « inéluctable », sans toutefois s'avancer sur les dates. Cette « révolution », comme l'a reconnue Nicolas Hulot, est-elle réaliste ou du moins réalisable ? Car sur plus d'un million de voitures vendues en France au premier semestre, 47,9 % sont équipées d'un moteur diesel, 47,4 % d'un moteur essence, et seules 3,5 % sont munies d'un moteur hybride. Enfin, la part de marché des voitures 100% électriques ne représente que 1,2 % des ventes.

300 000 véhicules diesel sans acheteur en Allemagne...

Et pourtant, les constructeurs français ont annoncé être prêts. Volvo a indiqué que dès 2019, il ne vendra plus que des hybrides ou des électriques. Tesla s'est lancé cet été dans la production de son modèle de grande série. Le tout électrique est-il en marche ? En tout cas, si le marché du diesel n'est pas encore - trop - en recul en France, en Allemagne, les acheteurs sont inquiets. Selon la Fédération allemande des concessionnaires, 300 000 véhicules diesel ne trouvent pas preneurs. Soit une valeur de 4,5 milliards d'euros. Toujours selon la Fédération, 29 % des propriétaires de véhicules diesel se sont dits prêts à s'en débarrasser au plus vite pour qu'ils ne perdent pas trop de valeur.

Ce débat a en outre été engagé en pleine tourmente Outre-Rhin. En effet, au début de l'été, le magazine *Der Spiegel* sème le trouble en affirmant que les constructeurs allemands Audi, Porsche, BMW et Daimler, s'entendaient depuis 1990 pour fixer le prix des systèmes de traitement des émissions des moteurs diesel. De quoi entacher une nouvelle fois leur réputation, après le fameux scandale Volkswagen en 2015. La commission européenne s'est saisie de l'affaire et enquête sur ces révélations.

Début août, ces mêmes constructeurs allemands se sont engagés auprès du gouvernement à modifier les moteurs de 5,3 millions de véhicules diesel pour réduire de 25 à 30 % l'émission d'oxyde d'azote. Ils se sont aussi engagés à une « contribution financière pour un fonds de mobilité durable ». L'Allemagne a aussi décidé de maintenir les avantages fiscaux pour l'achat d'un diesel car ils émettent moins de dioxyde de carbone que l'essence.

A l'inverse, le gouvernement français a annoncé vouloir une convergence entre le diesel et l'essence effective d'ici « trois ou quatre ans », selon Nicolas Hulot, soit avant la fin du mandat d'Emmanuel

Macron.

Mais la France parviendra-t-elle à convaincre les autres pays européens à sortir du thermique d'ici à 2040 ? Comment les constructeurs parviendront-ils à faire sortir les voitures électriques de son usage aujourd'hui résolument urbain sans faire exploser le budget des ménages ? Réponse dans 23 ans.

Pour aller plus loin

www.ac-a.fr/objectif-mobilite-fiscalite

www.developpement-durable.gouv.fr

www.ufip.fr

www.ccfa.fr

© Gtz - Fotolia