

CNPA et Diéséliste de France s'associent pour le diesel

dimanche, 01 avril 2018

Croire d'un trait de plume ou en vertu d'un discours subjectif que l'on va sortir du diesel sans effort est utopique. C'est en tout cas ce qu'estime l'association Diéséliste de France qui s'associe au CNPA pour un mieux participer au débat, plus particulièrement avec les pouvoirs publics.



Défendre le Diesel auprès des pouvoirs public, c'est l'objectif de l'association Diéséliste de France avec le CNPA.

À entendre certains interlocuteurs, adeptes du «Yakafocou», il sera facile de sortir du diesel, simplement en l'interdisant. Seulement voilà, d'après une étude du Gipa, dans les dix ans à venir, on passera d'un parc actuel évalué à 60% de diesel à un parc de plus de 38%, ceci sans compter les utilitaires et les poids lourds. L'affaire est donc loin d'être dans le sac (voir aussi [«Analyse - Pourquoi il faut cesser de condamner le Diesel»](#)).

C'est ce que constate l'association Diésélistes de France qui, au passage, rappelle que la filière professionnelle de cette branche concerne 200 entreprises spécialisées et 3 000 personnes, détentrices d'un savoir-faire incontesté et irremplaçable. Et si le parc va incontestablement baisser au regard des politiques engagées, il n'en reste pas moins que *«les véhicules diesel doivent pouvoir être réglés et réparés dans des conditions optimales, estime l'association dans un communiqué, sinon il en résultera une pollution de l'air plus importante, avec des émissions accrues et des pannes constatées récurrentes voire définitives»*.

Procès à sens unique

Pour assurer cet entretien dans des conditions optimales, Diéséliste de France explique que le professionnel doit posséder des équipements et des locaux spécifiques et coûteux : banc d'essai diesel, salle propre, etc., sans compter de nécessaires formations régulières. Ainsi, l'investissement peut facilement atteindre les 400 000 €, dont 150 000 € pour un seul banc d'essai alors que bon nombre

d'entreprises en possèdent deux.

À cela, il faut bien entendu ajouter les frais de maintenance des équipements. Et pourtant, *«depuis 2012, un procès à sens unique est fait au diesel, ce qui entraîne une démobilité des professionnels de la filière diesel, en termes de formation et de vocation»*, constate l'association. *«Cette démobilité engendrera à plus ou moins long terme, une incapacité des spécialistes diesel à répondre à la demande du parc roulant qui sera encore significatif dans 10 ans»*, poursuit-elle.

Alimenter la réflexion

Le risque encouru est simple : si le diéséliste n'assure plus la réparation, il y a des chances que le marché français ressemble rapidement à ceux de voisins qui n'utilisent que rarement des pièces de qualité d'origine. De plus, si les véhicules ne sont plus réglés et réparés par un spécialiste, il y a là encore un risque évident de dysfonctionnement et de pollution. C'est pour cela que Diéséliste de France et le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) travaillent de concert afin de fournir aux pouvoirs publics les éléments les plus pertinents quant à l'impact qu'aura la sortie du diesel sur les activités de service de la filière automobile.

«Ce travail est essentiel car nos métiers passent trop souvent sous le radar des études d'impact, estime Francis Bartholomé, président national du CNPA. Il va nous permettre d'alimenter les réflexions de la table ronde sur le diesel, engagées par le ministre de l'Économie en décembre dernier. L'objectif de sortie du diesel à l'horizon 2040 ne sera pas atteint sans accompagnement de nos métiers, qui sont seuls à même de garantir l'entretien et la gestion du parc, dans sa composition actuelle comme future.»