

DAF part en guerre contre le Diesel-bashing !

jeudi, 09 février 2017

A l'occasion de sa traditionnelle conférence de presse de début d'année, le constructeur néerlandais DAF a érigé l'environnement comme thème principal de communication pour 2017. Et souhaité tordre le coup à certaines idées reçues sur les émissions polluantes des moteurs Diesel Euro 6...

SYNTHESE



Emissions	Maxi légal	DAF PACCAR MX-11	DAF PACCAR MX-13	IVECO (GNC/GNL)	Scania (GNC/GNL)	
NO _x (g/kWh)	0,46	0,13	0,16	0,23	0,28	++
Particules fines	0,01	0,0014	0,0015	0,0033	0,0032	+++
GES/CO ₂ (base 100) Puit à la roue	-	100	100	85	85	--
GES/CO ₂ (base 100) Réservoir à la roue	-	100	100	95 / 99	95 / 99	-
Niveau sonore (dB(A))	80	72	80	72	72	N



la semaine dernière, le constructeur de VI DAF a jeté un sacré pavé dans la mare : à l'heure où opinion publique et classe politique ne cessent de pointer du doigt le diesel et ses effets néfastes sur la santé, le constructeur de VI s'est amusé à comparer les émissions polluantes de ses moteurs MX 11 et MX 13 Euro 6 avec celles des véhicules «eco-friendly» fonctionnant au gaz. Ou prétendus tels...

Non pas en menant ses propres tests, dont les résultats pourraient toujours être sujets à caution. Simplement en compilant des données très officielles : les unes émanant de divers organismes de certification européens ; les autres des fiches techniques fournies par les constructeurs eux-mêmes.

DAF hors jeu ?

L'enjeu est de taille pour le constructeur car ce début d'année a vu (enfin) sortir le décret définissant ce qu'était un véhicule à faible émission. Définition à partir de laquelle État et collectivités établiront le renouvellement progressif de leurs flottes. Et c'est aussi à partir de cette définition que les maires peuvent interdire certains véhicules dans leur centre-ville ou lors de pics de pollution. Sont donc considérés comme véhicules à faible émission ceux disposant d'un moteur électrique, fonctionnant au GPL, à l'hydrogène, au GNC (Gaz Naturel Comprimé) ou encore GNL (Gaz Naturel Liquéfié). Le Diesel, lui,

n'a donc pas droit de cité dans ce nouveau décret...

DAF, qui ne dispose pas dans son offre de camion roulant au gaz, se voit donc *de facto* mis hors jeu pour la livraison des centre-ville. Pourtant, la maison-mère Paccar en propose depuis plus de dix ans aux Etats-Unis. Mais le choix de ne pas dupliquer cette offre en Europe est parfaitement assumé. Et défendu : «*Au regard du rendement énergétique moins favorable comme de viabilité économique plus que discutable des véhicules au gaz, nous défendons l'idée que nos moteurs sont non seulement plus performants, mais aussi plus propres*», assure en effet Philippe Canetti, directeur général de la filiale française. En outre, le moteur MX 11 est éligible à la livraison de nuit en centres-villes, le niveau sonore de la gamme Silent ayant été abaissé à 72 dB. Comme les véhicules à gaz...

MX 11 champion !

Et force est de constater en effet que les moteurs MX 13 et particulièrement le MX 11 font mieux que se défendre face aux moteurs à gaz proposés par la concurrence. Si, du puits à la roue, ils émettent plus de gaz à effet de serre (GES dans le tableau), de 5 à 10% maximum comparé au moteur GNL et 10 à 15% comparé cette fois au moteur GNC concurrent, pour le reste, il n'y a pas match : les moteurs Paccar MX 11 et 13 émettent deux fois moins de particules fines !

Pourquoi donc les transporteurs s'orientent-ils actuellement vers les solutions à gaz (400 immatriculations en 2016) ? Pourquoi surtout le constructeur est-il resté si longtemps silencieux ? «*C'est un message qui aurait pu avoir davantage de poids s'il avait été porté par l'ensemble de la filière, explique Philippe Canetti, mais ses acteurs ont parfois des intérêts divergents (NdLR : Iveco et Scania proposent ces motorisations dans leur catalogue)... Aujourd'hui, nos propres clients nous en veulent parce que le "diesel-bashing", même s'il est irrationnel comme l'on vient de le démontrer, a déjà fait des dégâts.*»

Pour 2017, DAF va donc prendre son bâton de pèlerin et porter le message sur le terrain, auprès des clients transporteurs et de ses prospects, potentiellement nombreux à succomber aux sirènes du moteur à gaz. Avec l'espoir qu'éduquer la "base" puisse permettre de faire remonter l'information.

Voir aussi : [Diesel quasi-éradiqué en 2025 ? Que nenni !](#)