

Etats Généraux du Diesel : objectif réhabilitation

jeudi, 10 avril 2014

Parce qu'«un moteur Diesel récent ne pollue pas plus que les autres carburants», l'association Diésélistes de France et IDLP ont organisé samedi 5 avril les premiers États Généraux du Diesel. L'événement a permis de fédérer un grand nombre de professionnels et d'experts venus pour rétablir certaines vérités sur cette motorisation pointée du doigt...

Samedi 5 avril, les Docks d'Aubervilliers ont accueilli les premiers Etats Généraux du Diesel. Plus de 800 professionnels sont venus à cet événement organisé par la jeune association des Diésélistes de France, créée en 2012 et ne comptant pour l'heure qu'une cinquantaine d'adhérents, et le distributeur IDLP afin de tordre le coup à certains clichés associés aux moteurs Diesel. Une table ronde, animée par le journaliste présentateur Dominique Chapatte (M6 Turbo), a réuni experts et professionnels du secteur pour repositionner -et dépassionner- le débat et lutter contre certaines idées reçues. Au premier rang desquels le Diesel serait le moteur le plus polluant, à l'origine de tous les maux, pour ne pas dire de tous les morts dus à la pollution atmosphérique !

Souvenez-vous : lorsque [l'OMS déclara en 2012 le Diesel \(plus précisément les particules fines émises par les véhicules motorisés au Diesel\) comme définitivement cancérigène](#), il n'en fallu pas plus pour que la presse grand public s'empare du sujet et manipule, parfois maladroitement, certains chiffres pour ériger ce roi de nos routes (le parc VP est diésélisé à 60% en France) en véritable assassin. Ces premiers Etats Généraux ont également été l'occasion pour une quarantaine d'équipementiers de présenter leurs dernières innovations en matière d'injection, de réduction des émissions, d'outillage pour effectuer ces prestations, etc.

Combattre 6 idées reçues

Lutter contre les poncifs qui collent au Diesel, tel était l'objectif de la table ronde animée dans l'après-midi par Dominique Chapatte, entouré d'experts et de professionnels du secteur, pour aborder une demi-douzaine d'idées reçues sur le Diesel. Le Diesel est-il le seul à émettre dans l'atmosphère des particules ? Non seulement il est loin d'être le seul, mais le transport routier ne représente de surcroît que 5% des émissions de particules totales, soit... 10 fois moins que l'agriculture ! Ce même transport routier est

d'ailleurs 2,5 fois moins émetteur de particules fines (18%) que le secteur résidentiel/tertiaire (chauffage), qui pèse à lui seul 45% du total. Mieux encore : les moteurs essence, même les plus récents, produisent davantage de particules fines que les Diesel équipés de FAP ! En effet, si les moteurs essence ont considérablement réduit leurs émissions de CO2 ces dernières années, la généralisation de l'injection directe entraîne le rejet d'hydrocarbures imbrûlés. Résultat : 10 fois plus de particules fines émises par les moteurs essence à injection directe que les moteurs Diesel Euro VI.

Deuxième idée reçue : le Diesel polluerait plus que l'essence. On vient d'avoir une partie de la réponse concernant les particules fines ; mais cette allégation n'est pas plus vraie pour le reste. Encore faut-il bien faire le distinguo entre les véhicules Diesel d'ancienne et de nouvelle génération. Pour ces derniers, la somme des polluants autorisés s'avère 4 fois moins élevée que pour les véhicules essence. Autre point : alors que le passage d'Euro V à Euro VI a engendré une baisse de 17,5% de la somme des polluants pour les motorisations Diesel, la norme est restée... inchangée pour les moteurs essence!

Troisième contre-vérité : le Diesel pollue davantage à froid que l'essence. Faux encore une fois, car le FAP est opérationnel dès la clé de contact tournée ; ce qui n'est pas le cas d'un catalyseur, seul système de dépollution sur les véhicules essence, et qui n'est fonctionnel qu'une fois arrivé à 400°C. Lorsque l'on sait que la majorité des trajets en Europe sont courts et effectués à faible vitesse (embouteillages), le catalyseur n'est pas fonctionnel la majorité du temps. Surtout en hiver...

A l'heure où se développent les véhicules hybrides et (certes dans une moindre mesure) les véhicules électriques, une autre idée a été combattue durant ces Etats Généraux : l'électrique ne pollue pas. Si un récent rapport de l'Ademe mentionne que le véhicule électrique, sans émissions nocives pour l'homme «*reste indéniablement une bonne arme pour limiter la pollution locale*», du puits à la roue, le véhicule électrique est potentiellement très pollueur. En effet, outre la conception et le recyclage des batteries, complexes et coûteux, le principal point sur lequel le VE peut polluer s'avère la recharge en elle-même : l'électricité, qui était encore produite en 2012 à hauteur de 42% au niveau mondial par des centrales à charbon ! Passons rapidement sur une idée reçue voulant que les moteurs Diesel sont moins performants que l'essence (sur le salon trônait le dernier monstre au "mazout" de BMW, la 550 M d, capable de déposer rien moins qu'une Porsche 911...), pour arriver à la dernière idée reçue – vraie celle-ci : les moteurs Diesel consomment moins que l'essence. En effet, bénéficiant d'un meilleur rendement que les moteurs essence, leurs homologues Diesel consomment entre 15 et 25 % (et parfois jusqu'à 30%). Conséquence directe : il rejette moins de CO2 !

Quid du parc ancien ?

On l'a vu : combattre toutes ces idées reçues n'empêche pas de reconnaître qu'il existe un vrai problème de pollution pour le parc ancien (pré-Euro III). Encore convient-il là encore de relativiser : cette frange du parc roulant ne représente que 10% des kilomètres réalisés en France. Reste que ces véhicules pré Euro III, dont le volume est estimé à environ 30% du parc VP diésélisé, ne sont en effet équipés ni de FAP et encore moins de réduction catalytique sélective (SCR, ou piège à NOx). A l'heure où l'Europe décide d'instituer des zones dites «à faibles émissions» (180 zones recensées dans 14 pays de l'Union européenne), la solution la plus radicale serait de proposer des primes à la casse afin de remplacer ce fond de parc, aussi vieillissant que polluant. Mais les caisses de l'Etat étant vides...

Pour intervenir sur ce parc, des solutions existent pourtant. Soit par le retrofit de systèmes de dépollution soit par l'éco-entretien. Avec le retrofit, des solutions existent techniquement : FAP ou SCR. Le

problème est qu'elles ne sont aujourd'hui économiquement supportables que par les collectivités (pour les cars et les bus en matière de transport des personnes) ou par les acteurs importants du TRM. Car de tels systèmes coûtent entre 5 et 10 000 € ! Concernant les véhicules légers, l'aspect économique n'est pas le frein : outre un coût presque aussi important que la valeur résiduelle du véhicule, se pose en effet un problème d'encombrement pour monter de tels systèmes. Et si l'Allemagne a réussi il y a quelques années à aider les particuliers au financement de l'installation de FAP en retrofit sur leur véhicules, les résultats n'ont visiblement pas été à la hauteur des espoirs mis dans ces systèmes ni dans les sommes déboursées...

Reste donc pour l'heure l'éco-entretien, la démarche présentée par la Feda à l'occasion du dernier salon Equip Auto. Cette démarche, qui s'appuie sur un diagnostic normé (sur la base d'un analyseur 5 gaz) pour un entretien préventif des véhicules leur permettant de retrouver leur niveau d'émission d'origine. Car trop nombreux sont les véhicules à souffrir de dysfonctionnements : 75% des véhicules Diesel passant le contrôle technique présentent un ou plusieurs défauts liés aux émissions, les principaux défauts constatés concernant les injecteurs, la vanne EGR, le colmatage de l'admission ou de l'échappement. Pire : *«dans certains cas, nos tests ont mis en évidence des "dérives du moteur" engendrant une surconsommation de 25% sur des véhicules mal entretenus !»* a souligné durant la table ronde Yves Riou, secrétaire général de la Feda. Il convient à ce titre de revoir rapidement les règles s'appliquant aux véhicules Diesel dans le cadre du contrôle technique...

Une bataille de gagné, pas (encore) la guerre...

Ces premiers Etats Généraux auront permis de définitivement prendre conscience que le Diesel d'aujourd'hui, de par les progrès considérables réalisés ces dernières années, ne pollue pas plus qu'un autre carburant. Quant au parc ancien, des solutions existent, mais l'État et/ou l'Europe devraient joindre le geste à la parole pour faciliter l'accès des particuliers au retrofit. Une aide financière ou un coup de pouce fiscal ne pourrait en effet qu'aller dans le sens d'un parc roulant moins émetteur de particules et autres gaz nocifs.

Pour Patrice Godefroy, co-organisateur de ces Etats Généraux, pointer du doigt ce carburant aujourd'hui alors qu'il a fait l'objet d'incitations depuis tant d'années c'est se tirer une balle dans le pied : *«à l'heure où nos constructeurs nationaux sont des leaders dans ce domaine, on accuse le Diesel de tous les maux ; on assassine le made in France !»* Si la bataille technique est d'ores et déjà gagnée pour le Diesel (en tout cas pour le moment), reste celle qui pourrait être la plus importante : celle de la communication !