

L'avenir de la mobilité passera par le Diesel

mardi, 02 octobre 2018

C'était l'un des constats majeurs de la 3^e édition des Etats Généraux du Diesel, organisés par l'association Diéseliste de France, le 24 septembre dernier. Malgré les attaques réglementaires contre lui et les déboires judiciaires connus par les constructeurs qui en ont fait une technologie de mobilité incontournable, le diesel moderne garde de belles perspectives de développement en fonction des besoins de l'utilisateur... et sur le marché de la rechange !

De g. à dr. : Daniel Quéro, Président de 40 millions d'Automobiliste ; Nicolas Le François, Journaliste indépendant spécialisé automobile ; Laurence Péraud, journaliste Sud Radio (émission "ça roule") ; Xavier Horent, Délégué Général CNPA ; Fabrice Godefroy, Président de Diéseliste de France.

Les 3^e États Généraux du Diesel, le 24 septembre dernier à Neuilly-sur-Seine (92), étaient l'occasion de parler du présent et de l'avenir d'une technologie décriée politiquement, mais dont les performances en matière de mobilité et de respect de l'environnement sont [radicalement opposées](#) à l'image du bon vieux diesel à Papa, qui tousse et enfume son prochain, qu'entretiennent volontiers auprès de l'opinion publique ceux qui le combattent. Raison pour laquelle cette nouvelle édition, organisée une fois de plus par l'association Diéseliste de France, avait pour sous-titre « *Parce que la pollution n'est pas une fatalité, quel avenir pour le moteur thermique ?* » Façon de souligner que le Diesel a encore toute sa place dans la mobilité de demain.

Ce n'est donc pas une surprise si [la première table ronde](#) de ces Etats Généraux était consacrée à l'hybridation du moteur thermique en général et du moteur diesel en particulier. « *Le Diesel propre ? On y est déjà !* » a d'abord souligné Pascal Sigrist, formateur technique agréé Bosch (Biforta). *Avec le passage à la norme Euro 6 dans le VL, depuis 2015, la réduction catalytique sélective (SCR) a permis de réduire de 60% le taux de NOx et jusqu'à 90% avec l'ajout d'AdBlue ! S'agissant des particules fines, les FAP permettent d'en retenir 99%. Et le printemps dernier, Bosch a annoncé pouvoir réduire encore plus le taux de CO₂, jusqu'à le limiter à 13 mg/km, soit dix fois moins que les objectifs fixés par la commission européenne pour 2020 !* »

Le 48V au service du Diesel

Et celui-ci de souligner également que « *l'essence ne permet pas un tel compromis écologique car l'injection directe produit un mélange pauvre, donc une combustion hétérogène génératrice de particules fines et de NOx* ». En outre, « *l'essence produit également des hydrocarbures* », ajoute Fabrice Godefroy,

président de Diéseliste de France. Le meilleur compromis consommation/respect de l'environnement reste donc au Diesel qui, une fois hybridé, même légèrement à l'aide d'une machine 48V, s'avère encore plus efficient, comme l'a précisé Delphi Technologies par la voix de son directeur France-Bénélux, Daniel Berreby. « *La technologie 48V correspond au premier niveau d'électrification du véhicule à moteur thermique* », explique-t-il.

« *En 2030, le parc roulant devrait toujours être constitué de véhicules à moteur thermique. Or, il faudra les hybrider, afin de leur apporter davantage de puissance et d'efficacité, et permettre aux constructeurs de respecter les normes environnementales tout en gardant leurs modèles économiquement attractifs.* » Le [48V](#) se révèle donc être la solution idoine pour cela, car elle n'alourdit pas trop le véhicule, permet de quadrupler la puissance du moteur thermique, facilite le démarrage, offre un meilleur rendement, et son bas niveau de tension permet à l'ensemble des ateliers de réparation d'intervenir dessus, puisque l'habilitation électrique n'est obligatoire qu'à partir de 60V. « *Le mild hybrid (Ndlr : hybridation douce) est une solution facile à mettre en œuvre car elle s'appuie sur le même principe que le Stop & Start : c'est une technologie d'électrification en soutien du moteur thermique* », confirme Pascal Sigrist. « *Nous allons redorer le blason du Diesel grâce à l'hybridation* », s'enthousiasme Fabrice Godefroy.

L'après-vente au cœur des débats

Bien évidemment, les politiques environnementale et fiscale à l'encontre du Diesel ont mécaniquement [fait chuter les ventes](#) ces dernières années... Mais l'impact reste mesuré pour l'instant en ce qui concerne le taux d'équipement du parc, comme l'a dévoilé Eric Devos, directeur général du GiPA. « *Aujourd'hui, si à peine 40% des immatriculations concernent des véhicules Diesel, le parc est encore à 63% diésélisé*, souligne-t-il. *Et selon nos projections les plus pessimistes, qui estiment à 15% le taux d'immatriculation de véhicules Diesel d'ici quinze ans, le parc roulant serait encore composé pour moitié de tels véhicules... et de seulement 8% de véhicules électriques !* »

Ainsi, même en cas de scénario du pire pour le Diesel, ce type de motorisation constituerait encore 50% du parc roulant dans une quinzaine d'années. « *Selon les scénarii sur lesquels le CNPA a aussi planché, le diesel gardera une place forte dans le parc* », rassure également Philippe Debouzy, président national de la branche Artisanat (agents et indépendants) du CNPA, présent lors de [la deuxième table ronde](#) de ces Etats Généraux. Une bonne nouvelle, donc, pour les professionnels de l'entretien-réparation auto, et une raison de plus « *pour ne pas cesser d'investir dans le matériel et les formations nécessaires à l'entretien du parc diésélisé* » selon Christophe Combes, porte-parole de Diéseliste de France.

Promouvoir l'entretien éco-responsable auprès des pros

Idem pour les propriétaires exploitants de stations-service, dont le président de branche au CNPA, Francis Pousse, était aussi autour de la table. « *80% des cuves de stockage en France sont au gazole et l'Etat comme les pétroliers continuent de promouvoir le B10, autrement dit le gazole contenant 10% de biocarburant, et nous devons en outre conserver nos équipements dédiés au B7*, témoigne-t-il. *On ajoute de nouvelles structures à nos stations alors qu'on prétend que le gazole est mort !* » Pour les « *pompistes* », « *on a trop poussé les consommateurs à acheter du Diesel parce que sa fiscalité était basse* », raison de plus pour ne pas en faire autant en sens inverse.

Afin de permettre à l'ensemble des professionnels de l'entretien-réparation de tirer le meilleur parti du parc Diesel qui reste et qui restera, Philippe Debouzy en est convaincu : *« il faut promouvoir l'entretien éco responsable au travers du CNPA, communiquer sur et promouvoir les solutions d'entretien en amont, en direction des professionnels de l'atelier »*. Tout en continuant de diversifier les savoir-faire existant dans le métier de réparateur.

Le "nouveau" contrôle technique en soutien

Parce que la deuxième étape du renforcement du contrôle technique, après celle du 20 mai dernier, aura lieu le 1^{er} janvier 2019 avec la réduction des seuils de tolérance de l'opacité en sortie d'échappement, le parc roulant Diesel sera naturellement scruté de près par les centres agréés. *« Nous allons utiliser de nouveaux opacimètres, plus précis, plus fiables, afin de mesurer des valeurs d'opacité plus proches des niveaux d'homologation des véhicules »*, souligne Jérémie Van Veymeersch, directeur technique et qualité d'Autosur, célèbre enseigne du secteur. Le problème, selon Diéseliste de France et son porte-parole, Christophe Combes, présent lors de [la troisième table ronde](#) ? *« On n'a modifié le contrôle anti-pollution que pour les véhicules Diesel et non pour les modèles essence : on stigmatise encore une fois cette énergie ! »*

Néanmoins, le contrôle renforcé de l'opacité devrait permettre à l'après-vente toute entière de permettre au parc Diesel de devenir plus propre. *« Désormais, on ne pourra plus passer à côté d'un véhicule défapé, avec des mesures aussi précises »*, se réjouit Christophe Combes. Mais l'essentiel, selon Louis-Pascal Soracchi, directeur commercial France du fabricant de FAP Tenneco, reste de faire en sorte que les FAP restent en état de fonctionnement optimal. *« Personne n'a appris aux automobilistes à vivre et à rouler avec un FAP, à ce qu'implique de conduire avec un véhicule équipé d'un tel filtre : il faut communiquer auprès des usagers ! »* Sinon, le risque est de continuer de polluer avec un parc Diesel moindre mais toujours sale.

Le client automobiliste au cœur de tout

« Les gens font défaper leur voiture parce qu'elle fonctionne mal, et le pro a du mal à dire à son client qu'il doit entretenir plus fréquemment son véhicule », déplore Christophe Combes. D'où l'importance de communiquer aussi auprès du réparateur pour lui donner les clefs d'un discours technique et commercial approprié. Même si, à l'heure du choix, celui-ci reste entre les mains du propriétaire du véhicule. Présent autour de [la dernière table ronde](#), justement intitulée *« le consommateur : dommage collatéral de la chasse au Diesel »*, Daniel Quéro, président de l'association 40 Millions d'Automobilistes, déplore qu'aujourd'hui, *« on incrimine le consommateur parce qu'il roule au Diesel alors même que l'essence traîne encore d'importants malus écologiques »*.

« La guerre faite au Diesel est aussi excessive que celle qu'on a fait à l'essence il y a plus de quinze ans, reconnaît de son côté Fabrice Godefroy. Les mouvements de balancier de l'Etat, d'un côté comme de l'autre, sont excessifs ! Or, selon la norme WLTP qui s'impose aujourd'hui pour l'homologation des véhicules, les modèles les plus vertueux en termes d'émission de CO₂ sont ceux qui roulent au gazole ! » Pour Xavier Horent, délégué général national du CNPA, *« le consommateur est au centre de tout : c'est lui qui achète et c'est lui que l'on doit informer des motorisations les plus vertueuses et adaptées à ses usages. La société a changé, les exigences éthiques et écologiques sont plus élevées que par le passé et les acteurs de l'automobile doivent répondre aux questions que se posent leurs clients »*.

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite