



Scandales à répétition, fiscalité à la hausse, dangers pour la santé, concurrence de l'électrique. "La Provence" fait le point sur ce qui attend le "gazole"

Pourquoi on va tuer le diesel

/PHOTO MAXPPP

LE BILLET

La fin du diesel... et après ?

Par Olivier LAFONT

Carlos Tavares, le patron de PSA - champion européen du véhicule diesel - a poussé un coup de gueule remarqué ce week-end au salon automobile de Francfort. Selon lui, la pression des pouvoirs publics pour imposer le tout électrique est, carrément, une erreur historique. "Je ne voudrais pas que, dans vingt ans, on découvre que tout n'est pas si rose, avertisait-il, repris dimanche dans la presse. Le recyclage des batteries, l'utilisation intensive de matières premières rares, les émissions électromagnétiques..." Si l'arrêt de mort du diesel a été acté, sa disparition ne signera pas la fin de nos problèmes. Car un moteur thermique, quand bien même fonctionne-t-il au sans-plomb, pollue lui aussi. Et asphyxiera toujours nos agglomérations. Nos voyages interurbains, même s'ils seront sans doute un jour tout électrique, poseront aussi de nouvelles questions environnementales... Car nous n'avons pas réussi à imaginer la vie sans voiture. Installés au volant de nos berlines, nous crevons de nos (mauvaises) habitudes. Certains osent changer. À Paris, Anne Hidalgo est vouée aux gémonies pour oser sacrifier le tout-automobile. Mais pas si loin de chez nous, en Italie, on ferme les centres-villes aux voitures et on y marche, on y prend le bus et son vélo dans un étonnant silence. Et si enfin, nous aussi, on osait vraiment changer ?

Pourquoi le diesel est condamné

Le gouvernement a confirmé hier que les taxes sur ce carburant allaient augmenter de 10% en 2018. Objectif: la convergence entre essence et diesel, prévue depuis de très longues années. Chronique d'une mort annoncée

C'est le porte-parole du gouvernement Christophe Castaner qui a signé hier l'acte de mise à mort du diesel en confirmant la hausse de 10% des taxes sur le diesel en 2018, soit un montant de 7,6 centimes. Et ce n'est qu'un début. "Je vous le confirme. C'est la volonté d'avoir une convergence entre l'essence et le diesel", a répondu le député des Alpes-de-Haute-Provence, interrogé sur une information des Échos. Le gazole est de loin le premier carburant vendu en France, où il a bénéficié pendant longtemps de nombreux avantages fiscaux, mais le vent a tourné. Polluant, mis à l'index lors du scandale de la *dieselgate*, le gazole n'est plus en odeur de sainteté. Lors de la présentation de son plan climat, le ministre de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot a même annoncé la fin de la vente des véhicules diesel d'ici à 2040.

UN CARBURANT TROP POLLUANT

Le problème principal avec le diesel, c'est d'abord qu'il émet de dangereux dioxydes d'azote, qui s'attaquent directement à nos voies respiratoires. Il rejette aussi des particules dites "fines", tout aussi toxiques pour les poumons et reconnues cancérigènes par l'Organisation mondiale de la santé de-

puis 2012. En revanche, les constructeurs ont fourni de gros efforts ces dernières années pour rendre les moteurs diesel moins polluants et plus respectueux de l'environnement. Mais il reste en circulation un parc important de "vieux" diesel qui continue à alimenter cette pollution nocive pour notre santé.

DES VÉHICULES HORS D'ÂGE

C'est le sens de l'annonce faite par Nicolas Hulot la semaine dernière. La prime à la casse, actuellement réservée aux ménages non-imposables achetant une voiture d'occasion peu polluante en échange de la mise au rebut de leur vieux diesel, verra son champ d'application s'étendre. Dès 2018, en effet, tous les Français bénéficieront du dispositif. Seule condition, l'abandon de son véhicule essence d'avant 1997 ou diesel d'avant 2001 pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion d'après 2006. Et pour ceux qui souhaitent abandonner le moteur thermique pour passer à l'électrique, cette prime sera de 2500€, auquel il faut ajouter un bonus écologique de 6000€. Une incitation très attractive.

LE DIESELGATE

On savait les moteurs diesel polluants, le *dieselgate* a ajouté le doute dans l'esprit des consom-



La hausse de 10% de la fiscalité du diesel l'an prochain correspond à un montant de 7,6 centimes. Une hausse de 3,9 centimes sur l'essence également évoquée.

/PHOTO THIERRY GARRO

mateurs sur le niveau réel de cette pollution et, plus généralement, sur la bonne foi des constructeurs. "L'affaire Volkswagen" est révélée en 2015 par l'Agence américaine de protection de l'environnement. Elle détaille le vaste système de triche visant à réduire artificiel-

lement les émissions lors des tests d'homologation. Quelque 11 millions de véhicules seraient concernés, le constructeur allemand reconnaît la fraude et les têtes tombent au sommet du groupe. D'autres constructeurs, y compris français, sont

soupçonnés d'avoir mis en place le même type de combine. Dans la tête des automobilistes, en tout cas, le mal est fait. En Allemagne, les diesels d'occasion ne se revendent plus. 300 000 véhicules, impossibles à vendre, resteraient en ce moment sur le carreau.

VENTE DES DIESELS EN CHUTE LIBRE

Conséquence logique d'une pression fiscale accrue sur le gazole et des scandales conjugués: les ventes de véhicules diesel chutent inexorablement en France. La part du gazole représentait 72% des nouvelles immatriculations en 2012 et seulement 47,92% sur les six premiers mois de l'année 2017. Les ventes de véhicules essence sont encore derrière (avec 47,37%), mais la tendance semble bel et bien inéluctable.

AUCUNE SOLUTION MIRACLE

Mais il ne faudrait pas simplifier l'équation. Diesel ou essence, un moteur thermique, quel qu'il soit, pollue encore. Quant à l'électrique, il ne représenterait pas, non plus, la panacée. "Je ne voudrais pas que, dans vingt ans, on découvre que tout n'est pas si rose, critiquait Carlos Tavares, le patron de PSA - et gros vendeur de diesel -, dans les colonnes de *Parisien* ce week-end. Le recyclage des batteries, l'utilisation intensive des matières premières rares, les émissions électromagnétiques..." Plus que la guerre diesel-essence, c'est sans doute d'abord notre façon de nous déplacer qui est aujourd'hui en jeu. Et notre rapport, si compliqué, à la sacro-sainte bagnole.

OLIVIER LAFONT

LES ALTERNATIVES

La voiture électrique, l'avenir?

Depuis plusieurs années, le diesel n'a plus vraiment la cote. L'an dernier, sa part dans les immatriculations des voitures neuves est même tombée sous la barre symbolique des 50%. Les constructeurs automobiles ont donc tenté de développer de nouveaux modes, à commencer par l'hybride ou l'électrique, mais les automobilistes ont pour la plupart du mal à franchir le pas.

Ainsi, l'hybride, doté d'une double motorisation (électrique et thermique, qu'il soit essence ou diesel) ne représente que 2,3% des parts de marché. Ce type de moteur présente pourtant l'avantage de consommer nettement moins et de rejeter beaucoup moins de CO₂. Une vingtaine de modèles sont actuellement disponibles en France, offrant une large panoplie allant de la petite citadine à la grosse berline pour un surcoût estimé à environ 5 000 euros par rapport au modèle "classique".

Pour bon nombre d'observateurs, l'hybride n'est qu'une étape avant le tout électrique. Une tendance qui présente de nombreux avantages à commencer par le fait que le véhicule électrique ne dégage aucun gaz d'échappement et que le coût de revient est estimé à 2 euros pour 100 kilomètres. Mais ce type de moteur nécessite une sacrée organisation: il faut en effet entre 5 et 12 heures pour recharger son véhicule sur une borne domestique (1 heure pour une recharge partielle) et l'autonomie oscille entre 150 et 400 kilomètres selon les modèles. Quant aux bornes de recharge, même si l'on en trouve environ 14 000 en France, notamment dans les parkings, elles sont encore largement insuffisantes. Mais le projet de loi de transition pour une croissance verte prévoit



7 millions de bornes de recharge publiques et privées d'ici 2030. Autre frein considérable: le prix, estimé à 10 000 euros supérieur à celui d'un moteur thermique. Mais l'État propose une aide à hauteur de 6 300 euros pour tout achat d'un véhicule électrique...

D'autres solutions ont vu le jour ces dernières années, dont le système de pile à combustible (véhicule électrique propulsé par de l'électricité produite à partir d'hydrogène et d'oxygène), le bioéthanol (essence mélangée à un carburant fabriqué à partir de canne à sucre, céréales, betteraves) ou bien encore le GPL (gaz pétrole liquéfié) ou le gaz naturel comprimé. Autant de niches qui ont du mal à séduire le grand public malgré la volonté affichée de "décarburer les transports".

Michaël LEVY

DU CÔTÉ DES PROFESSIONNELS

"Nous sommes très inquiets"

De nombreuses études le prouvent: pour y gagner aux changes face à un véhicule essence, un automobiliste ayant fait le choix du diesel doit rouler plus de 25 000 kilomètres par an. Une barre largement franchie par de nombreux professionnels, tels que les infirmiers libéraux, les ambulanciers ou bien encore les "petits artisans" qui passent leur journée sur les routes. Même si bon nombre d'entre eux ont conscience de l'enjeu environnemental, l'annonce de la hausse annoncée des taxes sur le diesel n'a pas fait que des heureux, loin de là. "Nous sommes très inquiets", lance Thierry Schifano, président de la fédération nationale des transporteurs sanitaires. La baisse du Crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) va nous "coûter" 21 millions d'euros et le surcoût lié à la hausse des taxes du diesel s'annonce très important, sachant que le poste du gasoil pèse 7% dans notre chiffre d'affaires.

Face à ces difficultés annoncées, les solutions miracles semblent inexistantes. "Nous ne pouvons pas passer à l'électrique car tous les établissements de santé ne sont pas équipés de borne de recharge. Et avec une autonomie limitée à 150 kilomètres, nous ne pouvons nous permettre de tomber en panne avec un patient à l'intérieur du véhicule. Pour compenser ces dépenses supplémentaires, il faut une meilleure organisation avec, par exemple, un échelonnement des convocations des patients tout au long de la journée, afin d'assurer une meilleure rotation, non seulement au sein de l'établissement hospitalier mais aussi des transporteurs sanitaires. Si l'on n'est pas capable de mieux s'organiser, il faudra alors que la caisse nationale d'assurance maladie, qui est notre employeur, revalorise

nos tarifs", estime Thierry Schifano. Les artisans risquent également d'être impactés par cette hausse prévue dès le 1^{er} janvier prochain... Difficile en effet pour les patrons de PME de se lancer dans des investissements colossaux pour changer l'ensemble de leur parc immobilier. Certaines grandes

Un automobiliste ayant fait le choix du diesel doit rouler plus de 25 000 kilomètres par an.

entreprises ont déjà amorcé ce virage, à l'image de La Poste qui revendique posséder "la première flotte électrique au monde" avec plus de 7 500 véhicules (dont 560 dans la région), soit près de 15% de son parc automobile. Le groupe, qui s'est engagé auprès de l'État à diminuer de 20% l'émission de CO₂ d'ici 2020, compte également 500 quads électriques et 25 000 vélos électriques et a développé, en partenariat avec l'entreprise Ligier, son propre scooter électrique trois-roues. "Aujourd'hui, dans une grande ville comme Marseille, 85% de nos tournées sont "propres", c'est-à-dire piétonnes ou réalisées avec des véhicules électriques. C'est plus compliqué dans des zones rurales car l'autonomie de la batterie ne nous permet pas d'effectuer des tournées longues", assure-t-on du côté de La Poste qui parle d'un "cercle vertueux". Une démarche qu'a néanmoins du mal à assumer l'ensemble des professionnels...

M.L.

SANTÉ PUBLIQUE

Le diesel et ses particules fines restent associés au cancer du poumon

En matière de santé publique et notamment d'effets sur l'organisme humain des rejets polluants des véhicules diesels, le directeur opérationnel d'Air Paca, Xavier Villetard, et le Pr Denis Charpin, ancien chef du service de pneumologie-allergologie à l'hôpital Nord, sont sur la même longueur d'onde. Selon ces deux spécialistes, la question doit être abordée de manière différente selon que les véhicules concernés sont des modèles anciens ou récents. Autre donnée à prendre en compte dans cette analyse: si, il y a encore trois ou quatre ans, le parc automobile était constitué de 70% de véhicules diesel et de 30% de véhicule essence, les ventes de diesel ne progressent plus depuis 2015 et la tendance est désor-

mais au rééquilibrage entre les deux carburants.

"En 15 ans, du fait des progrès importants réalisés par les constructeurs d'automobile en matière de consommation et de filtrage des particules, la pollution par véhicule de leurs modèles fonctionnant au diesel a été réduite de 30 à 40%", explique Xavier Villetard. Le problème, c'est que pour toutes les voitures, et donc a fortiori les modèles diesel les plus polluants, c'est-à-dire essentiellement ceux mis en service avant 2011, la durée de vie moyenne est de 7 à 8 ans. Ce qui veut dire qu'il faudra attendre 7 à 8 ans pour obtenir le renouvellement d'à peine la moitié du parc existant". Et donc continuer à en subir les conséquences durant tout ce temps, notamment en ma-

tière de rejets de particules fines et de nano particules, mais aussi d'oxyde d'azote.

"On a poussé pendant longtemps le diesel car il avait moins d'impact sur les gaz à effets de serre, souligne ainsi le Pr Charpin. En oubliant un peu vite qu'il produisait davantage d'oxyde d'azote que les moteurs à essence..."

Concernant les particules fines, "on n'observe pas d'impact différentiel entre les véhicules diesel et essence récents, confirme le Pr Charpin, sauf chez certains groupes particulièrement exposés comme les agents en poste aux péages autoroutiers car ils se situent à l'endroit même où les automobilistes réaccélérent, ou encore les mécaniciens réparateurs de moteurs diesel. Et pour ce qui



Les gaz d'échappement sont au cœur de la problématique santé du diesel.

/PHOTO ARCHIVES

est des nano-particules, ou particules ultrafines, le diesel et l'essence sont aussi émetteurs l'un que l'autre".

Avec des conséquences sanitaires aujourd'hui bien connues. "L'inhalation de particules fines et ultrafines augmente sensiblement le risque de cancer du poumon, rappelle Denis Charpin. Quant à l'oxyde d'azote qui, comme son nom l'indique, est un oxydant, il accélère le vieillissement de l'organisme et plus particulièrement des cellules, avec des effets importants en termes de pathologies respiratoires et d'affections des bronches. C'est surtout le cas chez les sujets les plus sensibles comme les enfants, les personnes âgées et celles souffrant déjà d'une pathologie respiratoire".

Ph.G.