

COMMUNIQUE DE PRESSE

Diéséliste de France : Donnons aux consommateurs les bonnes clés pour choisir leur motorisation

Paris, le 18 mars 2016 – Les derniers chiffres publiés aujourd’hui dans la presse relatifs au marché des voitures diesel en France traduisent l’atmosphère de défiance généralisée qui s’est installée à l’encontre de cette motorisation. En ce début 2016, Les Français boudent les voitures diesel pour lui préférer l’essence voire l’électrique dans certains cas. Seuls 38% de nos concitoyens choisissent le diesel. L’Association Diéséliste de France, spécialiste de la gestion moteur tous types de véhicules (essence, hybride, électrique et diesel) analyse les raisons de cette crise de confiance majeure : changements incessants des réglementations locales et nationales, annonce de l’interdiction du diesel dans Paris - et pourtant la proposition des vignettes classant les véhicules des moins ou plus polluants par Madame la Ministre Ségolène Royal inclut la présence de véhicules diesel nouvelle génération dès la catégorie 2, ce qui est paradoxal avec les propos tenus par Madame la Maire de Paris - fiscalité non pérenne, incertitude à la revente, discours culpabilisants sur la pollution, baisse des prix des carburants, sans oublier la récente affaire de tricherie aux émissions par un constructeur automobile. Les consommateurs ne parviennent plus à faire leur choix de motorisation en toute objectivité, selon leurs besoins et leurs modes de vie. Néanmoins, le diesel moderne (Euro 6) qui règle en grande partie les problèmes historiques de pollution liés au diesel (à noter que 99,9% des particules fines sont bloquées grâce au filtre à particules et 80% en moyenne des NOx grâce aux différents pièges anti NOx), demeure essentiel pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour atteindre les objectifs moyens d’émissions de CO₂ fixés à 95 g/km en 2021 pour les véhicules particuliers et 147g/km pour les véhicules utilitaires légers. Pour rappel, Fabrice Godefroy précise : *« Les gaz à effet de serre étaient le sujet principal de la COP 21, qui a eu lieu à Paris du 30 novembre au 12 décembre 2015. »*

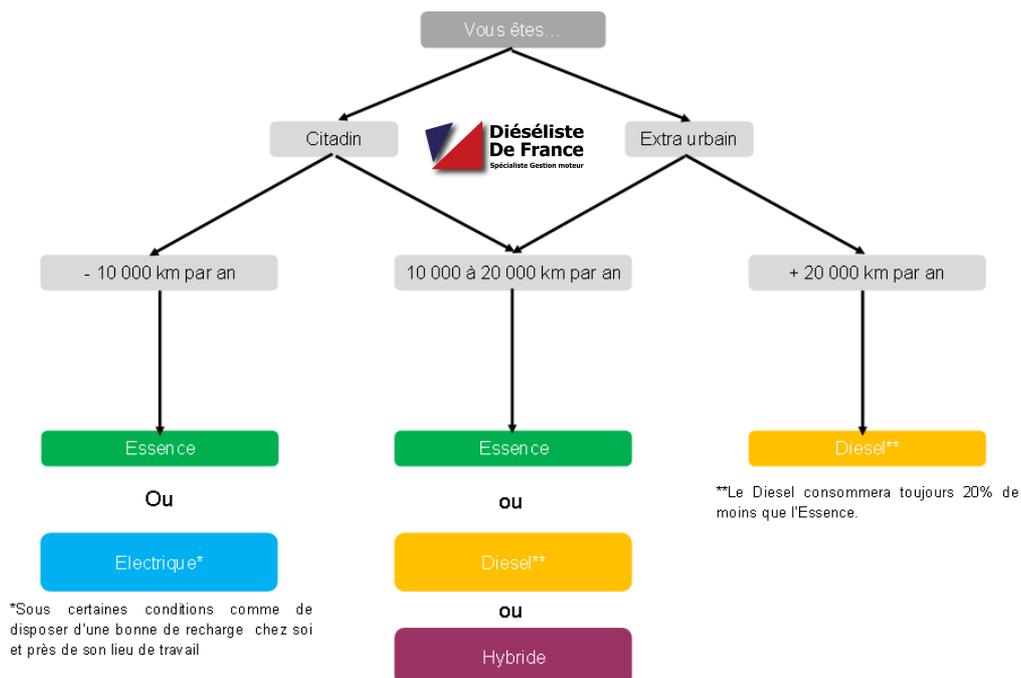
■ **A chacun sa motorisation selon son usage, le consommateur doit pouvoir choisir**

Nous assistons actuellement à un rééquilibrage entre les marchés essence et diesel pour les particuliers. Les constructeurs automobiles ont modifié leurs offres et apporté des nouveautés technologiques sur leurs modèles essence (moteurs 3 cylindres). Ils ne proposent plus le diesel pour les petits véhicules tels que Twingo, C1 ou 108. Cette offre est particulièrement adaptée pour les Français utilisant leurs voitures en zone péri-urbaines et urbaines.

En revanche, le coût total d'une motorisation diesel pour le consommateur reste économiquement viable, notamment pour les grands rouleurs. L'efficacité des motorisations diesel permet de faire plus de kilomètres avec un plein de carburant, grâce à une consommation inférieure de 20 à 25 % par rapport à l'essence. De plus, le carburant diesel reste moins cher que l'essence. Les motorisations diesel permettent aussi d'avoir un couple élevé, autorisant ainsi le transport de charges ou la traction de remorques. En outre, à ce jour pour les entreprises, le diesel bénéficie toujours de la récupération de la TVA alors que cela est impossible pour l'essence. Pour cette raison, le diesel restera, de loin, la motorisation prédominante pour les VUL.

Enfin, le marché de l'électrique semble séduire les conducteurs. Il est à noter que cette motorisation reste réservée à des déplacements hyper-urbains en raison de l'autonomie restreinte des batteries et du réseau très peu développé des bornes de recharge. Par ailleurs, la motorisation électrique est loin d'être exemplaire et de fonctionner avec zéro émission de particules. Tout d'abord, la production d'énergie électrique est une industrie lourde qui produit des émissions polluantes, notamment avec les centrales à charbon ou encore les centrales nucléaires. Fabrice Godefroy souligne d'ailleurs : « Pour l'instant, le véhicule électrique peut prendre le nom de véhicule nucléaire ou véhicule à charbon. ». Par ailleurs, la production et plus particulièrement, l'extraction du lithium (composant essentiel des batteries) engendre la destruction d'écosystème dans certains pays producteurs comme dans le nord du Chili. En outre, le recyclage de cette matière première n'est pas encore abouti et est une industrie particulièrement polluante, notamment dans le domaine des matériaux lourds. Enfin, la voiture électrique émet comme n'importe quel véhicule un certain nombre de particules provenant du roulement sur la chaussée et du freinage.

« Rappelons qu'aucune motorisation n'est parfaite. Il appartient à chacun de privilégier un type de motorisation en fonction de ses besoins et du nombre de kilomètres parcourus. », précise Fabrice Godefroy.



Rappelons que pour les poids lourds, cars, bus ou engins du TP, agricole et marine, le Diesel ou l'hybride-diesel restent les solutions ayant le meilleur compromis économique et écologique.

A propos de L'association « Diéséliste de France »

Fondée en 2012, l'association « Diéséliste de France » compte 110 membres et est présidée par Fabrice Godefroy, Directeur Général du Groupe IDLP. « Diéséliste de France » est une association Loi 1901, créée dans le but de fédérer des professionnels de la gestion moteur tous types de carburants.

Pour cela l'association met en relation les distributeurs et les réparateurs avec les fournisseurs de produits et outillages dédiés à cette activité et les organismes de formation. Elle propose d'aider les professionnels à acquérir et pérenniser la maîtrise des nouvelles technologies d'injection Essence, Diesel, Hybride et demain Electrique voir Hydrogène, qui évoluent chaque jour.