

COMMUNIQUE DE PRESSE

Diéséliste de France, auditionné par la Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale, à l'Assemblée Nationale

Paris, le 8 février 2016 – Fabrice Godefroy, Président de l'Association Diéséliste de France, remercie les députés de l'Assemblée Nationale présents le **mercredi 3 février 2016**, dans le cadre de son audition pour la Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale. C'est en qualité de spécialiste de la gestion moteur que l'association a démontré le bien-fondé de ses idées devant des députés à l'écoute et désireux d'en savoir plus.

■ **Entretien son véhicule, une évidence**

Le parc automobile actuel se compose en grande majorité de véhicules d'anciennes générations dont l'âge moyen se situe toujours à 8,6 ans et qui comprend 31 millions de véhicules de moins de 15 ans en circulation. Tous ces véhicules, qu'ils soient essence ou diesel, ont des besoins récurrents et constants d'entretien, de maintenance et de réparation. La démarche d'entretenir son véhicule s'inscrit dans un but citoyen et permet de sensibiliser les particuliers à l'entretien régulier de leurs véhicules, afin de conserver leur niveau d'émissions d'origine et d'éviter les déviations technologiques. C'est un fait, un entretien régulier contribue à l'amélioration de la qualité de l'air mais aussi à la bonne santé du véhicule et permet d'économiser 15% de carburant. Une certitude demeure pour tous les intervenants de l'après-vente, du distributeur au réparateur, **comme Fabrice Godefroy le précise : « Un entretien régulier de son véhicule est une évidence, qui existe depuis les débuts de l'automobile. »**

L'entretien régulier de son véhicule n'est pas la seule solution existante pour la dépollution du parc ancien, c'est ce que Fabrice Godefroy, Président de l'Association et Yann Le Moal, Porte-Parole, ont démontré lors de leur audition à l'Assemblée Nationale devant les députés.

■ Le système rétrofit : une solution de dépollution qui a fait ses preuves !

Le rétrofit est un système de dépollution utilisé en complément des équipements d'origine d'un véhicule, dont le but est de réduire les émissions polluantes. Cette solution s'applique aux véhicules du parc ancien ne répondant pas aux nouvelles normes Euro 5 et 6.

La procédure consiste en l'installation en post-équipement, sur la ligne d'échappement du véhicule d'un FAP¹, permettant ainsi de réduire les émissions de particules quelle que soit leur taille jusqu'à 70 %.

Chez nos voisins européens, ce système de dépollution est mis en place depuis quelques années : 2007 pour l'Allemagne et les Pays-Bas et 2008 pour la Belgique.

Pour exemple, il est recensé en Allemagne, 500 000 véhicules légers équipés d'un rétrofit depuis sa mise en place en 2007. Celui-ci est une alternative pour les ménages les plus modestes qui ne peuvent pas changer leurs vieux véhicules pour un moins polluant. Il bénéficie d'une prime d'état de 330 € par véhicule en Allemagne, 400 € aux Pays-Bas et 600 € en Belgique. Les véhicules équipés sont identifiés par un système de vignettes de couleur leur permettant de circuler dans les ZAPA².

Le coût d'un système rétrofit est de plus ou moins 500 € pour un véhicule VL/VUL et il faut compter en moyenne 1 à 2 heures pour sa mise en place par un professionnel. Aujourd'hui, en France, le rétrofit équipe déjà environ 10 000 bus et cars, appartenant notamment au STIF³. Preuve que cette solution constitue déjà une option fiable et viable.

■ Une prime de reconversion toutes motorisations

Une prime de reconversion vers un véhicule électrique a été mise en place par Madame la Ministre Ségolène Royal. Il paraît plus judicieux d'étendre cette prime à l'ensemble des véhicules, toutes motorisations confondues, moins polluants. En effet, comme le rappelle l'association, les moteurs diesel possèdent un meilleur rendement énergétique car ils consomment 20 à 25% de carburant en moins qu'un véhicule essence de même catégorie. Par ailleurs, les motorisations Diesel dégagent 20 à 25 % de CO₂ en moins que les motorisations essence à cylindrée identique. Le CO₂ étant considéré comme un gaz à effet de serre. Soulignons en outre, que le véhicule électrique reste un choix essentiellement urbain et non adapté aux conducteurs réalisant de longs trajets. De plus, malgré l'aide accordée par l'Etat, celui-ci ne reste pas accessible à toutes les catégories de la population, seulement à une poignée de privilégiés. Le choix de la motorisation essence, diesel, hybride ou électrique reste à définir en fonction de ses besoins et du nombre de kilomètres parcourus.

Cette prime devrait également être valable pour le rachat d'un véhicule moins polluant neuf ou d'occasion.


¹ FAP : Filtre à Particules

² ZAPA : Zone d'Action Prioritaire pour l'Air

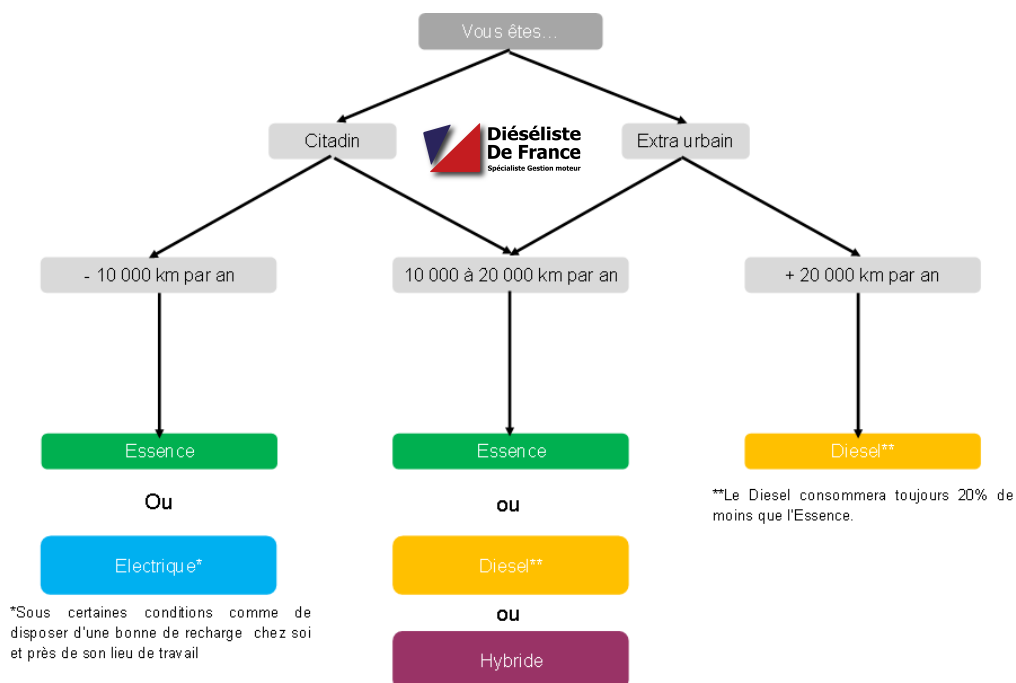
³ STIF : Syndicat des Transports d'Ile de France

Il est possible d'imaginer la mise en place de ces solutions en fonction des normes Euro établies. Le tableau ci-dessous permet d'illustrer cette proposition.

	Norme	Conformité des véhicules immatriculés à partir de	Homologation des nouveaux modèles de véhicules a partir de	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">Prime à la reconversion neuf ou occasion</div>	Euro 1	1 ^{er} janvier 1993	1 ^{er} juillet 1992	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">Crédit d'impôts au rétrofit</div>
	Euro 2	1 ^{er} juillet 1996	1 ^{er} janvier 1996	
	Euro 3	1 ^{er} janvier 2001	1 ^{er} janvier 2000	
	Euro 4	1 ^{er} janvier 2006	1 ^{er} janvier 2005	
	Euro 5	1 ^{er} janvier 2011	1 ^{er} septembre 2009	
	Euro 6	1 ^{er} septembre 2015	1 ^{er} septembre 2014	



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.



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.

■ Une fiscalité équilibrée

Une fiscalité alignée sur toutes les sortes de carburant, notamment avec la mise en place de la récupération de la TVA pour l'essence au même titre que le diesel, permettra d'obtenir une véritable mixité en fonction de l'utilisation du véhicule et non plus uniquement dans un but économique.

Le bénéfice financier de l'alignement fiscal doit être remis dans :

- La dépollution du parc pour le particulier
- L'investissement dans le renouvellement du parc pour les professionnels et les entreprises
- L'investissement dans le développement des nouvelles gammes pour les constructeurs
- L'investissement pour les outils de travail au maintien du niveau de dépollution du secteur après-vente

Retrouvez l'intégralité de l'audition de Diéséliste de France sur le site internet de l'Assemblée Nationale ou sur la page Facebook de l'association.

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.