

Communiqué de Presse

Diéséliste de France s'interroge sur les nouvelles mesures de restriction de circulation.

Paris, le 28 juin 2016 – De nouvelles mesures destinées à limiter la circulation des automobiles dans les grandes villes et surtout dans Paris viennent de tomber. Au 1^{er} juillet 2016, le gouvernement va en effet mettre en place le certificat qualité de l'air avec des macarons colorés à apposer sur le pare-brise de chaque véhicule. A la même date, la Mairie de Paris interdira la circulation des véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 1997. Enfin, Anne Hidalgo a annoncé une montée en puissance de contraintes, jusqu'à l'interdiction pure et simple des moteurs diesel à partir de 2020. L'association Diéséliste de France pointe du doigt certaines incohérences au milieu de toutes ces dispositions.

■ Des mesures réglementaires contradictoires édictées sans justification

En effet, le ministère de Madame Ségolène Royale met en place l'application des vignettes Eco-Pastille permettant à chaque commune et agglomération d'avoir un cadre pour légiférer sur les restrictions de circulations au sein de son réseau routier. En parallèle, Anne Hidalgo décide d'interdire l'entrée des véhicules diesel en 2020 dans la ville de Paris. « Dans le classement des véhicules pris en compte par les vignettes, en aucun cas les moteurs diesel de dernière génération Euro 5 et Euro 6 sont classés dans les véhicules les plus polluants. Par conséquent, pour quelle raison seraient-ils exclus de la ville de Paris en 2020 ? » analyse Fabrice Godefroy, Président des Diéséliste de France. Ce classement décidé de façon unilatérale par Paris sans tenir compte des recommandations du ministère, n'est pas fait pour rassurer les automobilistes un peu perdus dans la jungle des réglementations et qui ne savent de ce fait plus quelle institution privilégier.

■ Les propriétaires de véhicule diesel fortement impactés

70% de véhicules roulant en Ile de France sont des véhicules diesel. L'ensemble des propriétaires de ces véhicules vont devoir les remplacer par des véhicules électriques, hybrides ou essence. Cette déstabilisation du marché va entraîner une très forte dévalorisation des véhicules diesel. Dans le contexte économique actuel, il est déraisonnable d'appliquer une telle mesure sur des biens, dont la valeur est si lourde dans le budget des ménages sans un accompagnement.

Même inquiétude au sein des entreprises pour qui le diesel représente le meilleur compromis, avec une consommation en carburant réduite de 20 à 25 % par rapport à l'essence et avec une puissance et un couple supérieurs.

L'association Diéséliste de France, tout en étant favorable au rééquilibrage des taxes et des carburants pour 2019, car cela permettra à tous les utilisateurs et surtout aux entreprises d'adapter le parc automobile à leurs besoins, s'étonne, que pour mettre en valeur cette belle avancée fiscale, la mairie de Paris soit sur le point d'interdire un type de carburant sur son réseau routier

■ **La mairie de Paris va à l'encontre des engagements pris par la France lors de la COP 21**

Lors de la COP 21, la France a pris pour engagement fin 2015 de diminuer de façon importante ses émissions de CO₂. « Nous savons que le moteur diesel, par son principe de fonctionnement, émettra toujours 20% de moins de CO₂ qu'un moteur essence », rappelle Fabrice Godefroy. Le bon équilibre pour diminuer les oxydes d'azote, les particules et les émissions de CO₂ serait de conserver une part du parc routier en moteur diesel de dernière génération, c'est-à-dire le mixte énergétique du parc roulant. La diminution des vieux moteurs essence et diesel est essentielle, mais la suppression totale des moteurs diesel constitue une aberration écologique.

■ **Le réseau électrique urbain chargé d'assumer la recharge d'un afflux de véhicules électriques**

« Le véhicule électrique a toute sa place sur nos routes aujourd'hui. Les fabricants doivent encore améliorer le concept, mais dans la plupart des cas, ce type de motorisation répond parfaitement aux besoins de certains utilisateurs. Nous en savons quelque chose car certains membres de notre association ont choisi le véhicule électrique pour leurs déplacements urbains » indique Yann Le Moal, Porte-Parole des Diéséliste de France.

Mais il faut tout de même mesurer le développement de ce type de motorisation et envisager son expansion au cas par cas. On peut citer l'exemple de la Norvège qui souhaite passer 100 % de son parc en tout électrique. Une volonté tout à fait réaliste, lorsque l'on sait que 98% de l'énergie électrique norvégienne est produite par des barrages hydroélectriques, donc totalement renouvelable. En France, ce n'est pas le cas. 75 % de l'énergie électrique provient en effet de centrales nucléaires. Il devient donc illusoire de penser pouvoir atteindre les objectifs de diminution du parc nucléaire tout en faisant exploser le nombre de véhicules électriques en parallèle.

La solution résiderait dans l'adaptation du développement du parc de véhicules électriques au développement d'une production électrique verte et renouvelable localement.



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 moteurs 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.