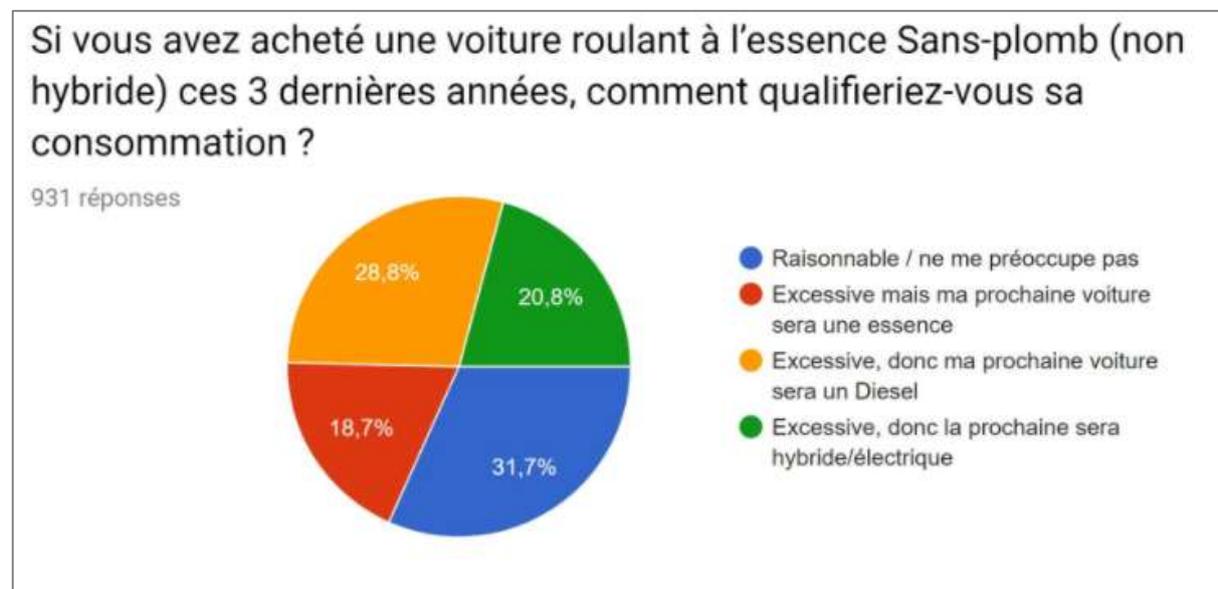


Ces repentis du sans-plomb qui reviennent au Diesel

Alors que l'essence représente désormais deux tiers des immatriculations de véhicules neufs, on pourrait penser que la dédieselisation est en marche, définitive et irréversible. En réalité, le sans-plomb est bien loin de ne faire que des heureux. Explications.



Montré du doigt suite au Dieselgate, stigmatisé pour ses émissions de particules fines, privé de vignette Crit'air 1, interdit de centre-ville, soumis à l'augmentation brutale des taxes sur le gasoil... le moins que l'on puisse dire, c'est que le Diesel n'est plus en odeur de sainteté en Europe, et plus particulièrement en France. A tel point que ce type de motorisation ne représente aujourd'hui plus que 34,5 % du mix de ventes de véhicules neufs au premier trimestre 2019, contre encore 72,9% en 2012. Et pourtant, rien n'indique que le sans-plomb constitue la panacée pour tous les automobilistes qui ont succombé à ses charmes en abandonnant leur vieux Diesel. Certains d'entre eux n'hésitent pas à repasser au gasoil après une expérience décevante en essence, et le phénomène est loin d'être anecdotique.

Plus des deux tiers des possesseurs de véhicules essence qualifient sa consommation d'excessive

En effet, un sondage mené par le Groupe Argus auprès de 617 visiteurs du site largus.fr entre le 3 et le 20 mai 2019 montre l'ampleur de la désaffection : parmi les internautes ayant acheté un véhicule essence (hors hybride) ces 3 dernières années, seuls 31,7% considèrent leur consommation comme « raisonnable », ou tout au moins, que celle-ci ne constitue pas un sujet de préoccupation pour eux.

Pour les 68,3% restants, le constat est amer, et leur consommation d'essence sans-plomb est décrite comme « excessive ». Parmi eux, seuls 18,7% déclarent que leur prochain véhicule restera malgré tout un modèle essence, tandis que 20,8% se déclarent prêts à franchir le pas vers l'hybride ou bien la motorisation 100% électrique. Dernier enseignement, et non des moindres, 28,8% des sondés estiment la consommation de leur véhicule excessive au point de se déclarer prêts à passer ou repasser au diesel pour leur prochaine acquisition. Et en la matière, ils n'auront que l'embaras du choix, puisque cette motorisation représente toujours plus des deux tiers du parc roulant français.

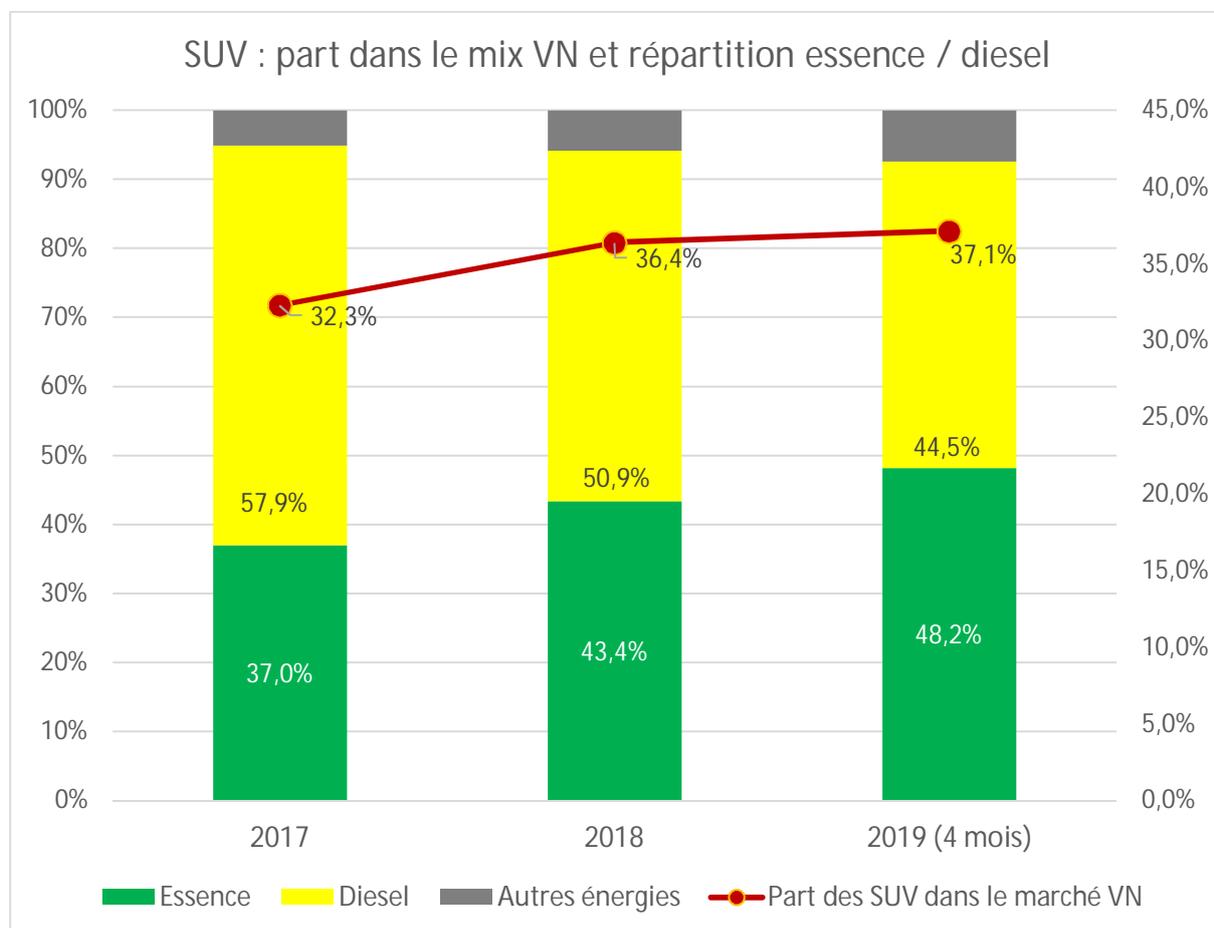
A peine la moitié des automobilistes resteront à l'essence

Si l'on résume, seuls 50,4% des automobilistes ayant acquis un véhicule essence non hybride ces trois dernières années ont l'intention de rester sur cette technologie pour leur prochain véhicule, tandis que 28,8% d'entre eux viendront ou reviendront au Diesel. De là à concrétiser cette intention à l'heure du choix, il y a évidemment un pas à franchir, ce dont la méthodologie de ce sondage ne permet pas de s'assurer. Peut-on néanmoins quantifier plus précisément la part d'acheteurs de véhicules essence

repassant sur du Diesel, excédés par la consommation de leur moteur à allumage commandé ? Au sein d'un grand constructeur, une source nous confie qu'environ 20% des SUV essence loués par des particuliers en contrat LOA reviennent prématurément en concession pour ce motif. En 2018, le Baromètre Energie d'Argus Conseil avait mesuré à au moins 11,6% la part de possesseurs de véhicule essence souhaitant passer au Diesel pour leur prochaine acquisition, et à seulement 55,0% le pourcentage d'entre eux souhaitant conserver un moteur essence non-hybride. L'édition 2019 de cette étude, dont la parution est prévue d'ici juin, devra permettre de mesurer l'évolution de ces tendances et de compléter notre sondage avec d'autres éléments d'analyse.

Les voitures essence seraient-elles donc à ce point voraces ? Du fait de ses propriétés intrinsèques, un litre de sans-plomb affiche une densité énergétique inférieure à celle du gasoil, à savoir 9,4 kWh par litre seulement, contre 10,7 kWh pour son homologue alimentant les moteurs diesel. Il en résulte mécaniquement une consommation plus importante pour les moteurs essence, toutes choses égales par ailleurs. De plus, ces derniers offrant généralement un couple inférieur à bas régime, il est nécessaire de les solliciter davantage dans les phases de démarrage, avec un préjudice pour la consommation d'autant plus important que le véhicule est lourd.

Et en l'occurrence, le parc français de voiture ne tend guère vers l'allègement. Les SUV, qui représentent aujourd'hui le cœur du marché avec 37,1% du mix de ventes VN sur les 4 premiers mois de 2019, affichent en effet un poids supérieur de 50 à 100 kg à la berline équivalente de même segment. Sans oublier des roues larges et de grand diamètre opposant davantage de résistance au roulement, ainsi qu'une hauteur supérieure de 10 à 20 cm préjudiciable à la pénétration dans l'air à haute vitesse. Voilà qui devrait inciter les acheteurs de SUV de toutes tailles à se tourner plutôt vers un moteur Diesel. Pourtant, ils ont été 48,2% à opter pour une motorisation essence sur le premier quadrimestre 2019, contre seulement 37,0% en 2017.



Le parc français malade de ses SUV ?

Les lois de la physique étant universelles, aucun segment ni aucune marque n'échappera à ce phénomène de surconsommation des SUV essence. A titre d'exemple, un Peugeot 3008 est homologué à 4,8 litres aux 100 km en cycle mixte dans sa version diesel 2.0 BlueHDi 180 ch E6.c Allure Business S&S EAT8, contre 5,6 litres pour l'équivalent essence 1.6 PureTech 180 ch E6.c Allure S&S EAT8, soit 17,5% de plus. Pour une habitabilité comparable, l'aérodynamique berline 508 essence dotée du même moteur et de la même boîte se contente, elle, de 5,4 litres aux 100km. Des chiffres d'homologation hélas bien éloignés de la réalité constatée par les conducteurs, comme notre journaliste Bertrand Bellois qui essayait le Peugeot 3008 dotée de ce même moteur dans les colonnes de *largus.fr* en janvier 2019, et notait : « *comptez en moyenne 8,5 l avec l'essence de 180 ch en usage mixte (...)* Ce 3008 confirme que SUV essence et autoroute ne font pas bon ménage : le débit dépasse les 9 l/100 km à la vitesse réglementaire et il grimpe vite en cas d'une allure un peu plus rapide ou d'un vent de face. » <https://www.largus.fr/actualite-automobile/essai-peugeot-3008-puretech-180-ch-le-meilleur-3008-pour-2019-9610394.html>

Face à l'urgence de réduire nos émissions de CO2 et à la nécessité impérieuse de sortir du Diesel à long terme, la filière automobile comme le grand public ne pourront se maintenir éternellement dans une fuite en avant vers des véhicules toujours plus lourds, massifs et hauts. En attendant l'hypothétique démocratisation et la généralisation des technologies hybrides, électrique, voire hydrogène, la seule issue possible ne pourra donc que prendre la forme de berlines plus basses, plus aérodynamiques, et de conception plus légère. Et à court terme ? 22 millions de véhicules Diesels circulent toujours sur nos routes, l'erreur absolue consisterait à les détruire prématurément pour les remplacer par des voitures essence plus gourmandes et plus coûteuses à l'usage, alors même qu'ils peuvent encore faire le bonheur des gros rouleurs ruraux et périurbains.