

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR NICOLAS GIRARD, DEPUTE (PS) INTITULEE "VEHICULES DIESEL : QUELLES PRATIQUES POUR L'ETAT JURASSIEN" (N°2995)

Diesel ou essence, lequel est le plus polluant ? Deux ans après le scandale du "Dieselgate" Volkswagen, certains désignent les moteurs diesel comme les moteurs les plus polluants et les accusent de tous les maux.

Menacés d'interdiction à Paris à la fin de la décennie et dans certaines villes allemandes depuis peu, accusés de dépasser les normes de façon plus ou moins illicite, les véhicules diesel sont effectivement en perte de vitesse. Ils ne représentent d'ailleurs plus que 48% des ventes de PSA en Europe, contre 65% il y a quatre ans.

La question se pose : ce changement de comportement d'achat est-il justifié ? Plusieurs facteurs sont à analyser et à prendre en compte si on veut répondre à cette question et déterminer une politique d'achat.

Le problème fondamental du diesel est qu'il émet des oxydes d'azote (NOx), notamment les dioxydes d'azote (NO₂) qui s'attaquent aux voies respiratoires. Il rejette aussi par sa constitution même des particules, également toxiques pour les poumons et reconnues cancérogènes par l'OMS (Organisation mondiale de la santé) depuis 2012. Alors, les voitures diesel sont-elles condamnées à disparaître ? Non, car le diesel se soigne depuis vingt-cinq ans, date d'application de la norme Euro 1 (on en est à Euro 6).

Cycles d'homologation artificiels

Les rejets de NOx autorisés sont passés de 1 gramme au kilomètre en 1992 à 0,08 gramme aujourd'hui. Quant aux particules, elles ont régressé de 0,14 gramme au kilomètre à 0,005 gramme, grâce au filtre à particules (FAP), obligatoire depuis 2011. A noter qu'il s'agit de seuils définis par des normes théoriques. Or, les cycles d'homologation des véhicules étaient largement artificiels et ne rendaient pas compte jusqu'ici des conditions réelles d'utilisation. Les constructeurs ont par conséquent privilégié la dépollution dans les marges étroites du cycle ce qui explique que certains moteurs diesel ont tendance à dépasser fortement les seuils autorisés en circulation réelle.

Nouveau durcissement des normes

Un nouveau pas a été franchi au mois de septembre 2017, avec une deuxième phase des normes Euro 6 qui uniformisent les seuils de polluants sur les véhicules diesel et essence. En outre, les nouveaux cycles d'homologation, applicables pour les nouveaux types de voitures dès maintenant et étendus en septembre 2018 à tous les modèles, sont bien plus proches de la conduite réelle. Ces fameux dépassements vont être beaucoup plus difficiles.

Ces contraintes supplémentaires obligeront en conséquence tous les constructeurs à adopter le système "SCR", qui réduit par réaction chimique les oxydes d'azote directement dans l'échappement. Un procédé qui dépollue mieux, sur une plage plus large. Toutefois, ce système accroît la consommation de carburant et rejets de CO₂. Il exige donc un traitement technique supplémentaire pour combattre ladite surconsommation. Résultat : les diesel vont devenir de plus en plus chers. Et ce n'est pas fini : les futures normes Euro 7 pour 2023-2024 seront encore plus draconiennes. Le patron de la marque Volkswagen estime ainsi que le coût des diesel les réservera à des modèles de gamme moyenne supérieure et plus. Sur les petits modèles et même les compactes, il sera de plus en plus difficile de justifier leur surcoût.

Le diesel rejette moins de CO₂

Avec ces traitements, le diesel n'est pas plus polluant que l'essence, il le serait même moins. Car, pour compliquer le tout, le moteur à essence, qui traditionnellement ne rejetait pas de particules, en émet à présent. Pourquoi ? Afin de consommer moins et rejeter moins de CO₂, les moteurs à essence ont copié les recettes du diesel. La lutte contre les polluants et le CO₂ apparaît donc contradictoire. D'ailleurs, les derniers moteurs essence à injection directe, qui se généralisent, émettent même en moyenne davantage de particules que les diesel. D'où l'obligation d'un filtre à particules pour les véhicules à essence dès fin 2017 (pour les nouveaux types), comme sur un diesel.

Ceci dit, pourquoi acheter des véhicules diesel qui ont si mauvais presse ? La raison économique. Un diesel consomme 20 à 25% de moins qu'un moteur à essence. Le gazole lui-même apparaît plus efficace, car sa densité énergétique est supérieure à celle du carburant sans-plomb. Résultat : une Peugeot 308 Diesel (120 chevaux) consomme à peine 4,9 l/100 km, selon les mesures réalisées par PSA avec l'ONG Transport & Environment, contre 6,6 l/100 km pour le véhicule équivalent à essence. Consommation et émissions de gaz à effet de serre étant corrélées, le diesel est indispensable pour répondre aux futures normes européennes sur le CO₂ souligne le directeur de la recherche-développement de BMW.

Pour rappel, la Commission européenne a fixé en effet un plafond contraignant de 95 grammes de CO₂ au kilomètre par véhicule en 2021 (118 g/km en moyenne européenne en 2015 mais 130 g/km pour la Suisse). Le pourcentage élevé des moteurs diesel permet notamment à la France d'afficher des émissions de CO₂ de dix points de moins que la moyenne européenne. Selon Carlos Tavares, le patron de PSA, techniquement, le diesel moderne est guéri de tous ses maux. Ainsi, la meilleure façon de faire baisser les rejets polluants est en fait la mise à la casse des vieux modèles diesel mais aussi les vieux modèles à essence, très polluants.

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement est parfaitement conscient des enjeux de santé publique lors de l'achat d'un véhicule. Il privilégie toujours les véhicules les plus propres lors de ses choix d'acquisition. En regard des connaissances techniques actuelles, force est d'admettre qu'il n'est pas possible de privilégier une motorisation par rapport à une autre de manière arbitraire. C'est l'usage auquel est destiné le véhicule qui doit déterminer sa motorisation. La procédure d'achat des véhicules de l'Etat a été récemment modifiée et l'ensemble de ces critères y est intégré et analysé.

Le Gouvernement n'entend pas prendre position pour ou contre un type de motorisation puisque les dernières évolutions technologiques ne permettent pas de valider ou invalider l'une au profit de l'autre. Même les motorisations électriques considérées comme propres sont contestées à cause de l'origine de l'électricité qui les anime et de la problématique de l'extraction des métaux rares nécessaires à la fabrication de leurs batteries. Il peut tout au plus s'engager à remplacer les anciens véhicules très polluants par des véhicules plus récents et répondant aux dernières normes anti-pollution. Le Gouvernement est conscient qu'un remplacement n'est pas anodin puisqu'il engage les finances de l'Etat d'une part et envoie au rebut des véhicules pouvant encore servir d'autre part (prise en compte de l'énergie grise).

En conclusion, lors de chaque acquisition de véhicule, une analyse est faite afin de déterminer si une motorisation est mieux adaptée en diesel ou essence ou autre type de motorisation (gaz, électrique, etc.).

A titre d'exemple, pour les véhicules lourds (camions, véhicules de voirie en 7.5 t, véhicules utilitaires), la motorisation qui convient le mieux actuellement est le diesel, avec comme exigence que cette motorisation réponde au critère environnemental EURO 6 .

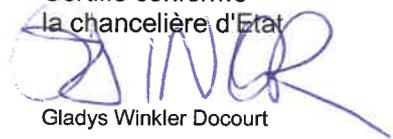
Pour les véhicules légers, susceptibles de faire beaucoup de petits trajets, la motorisation sera l'essence. Le critère principal d'acquisition étant qu'il réponde à l'étiquetage environnemental le plus favorable (catégorie A si cela est possible selon le cahier des tâches prévu).

Le mandat d'analyse lors de chaque achat de véhicule de l'Etat qui est confié au Service des Infrastructures est le garant d'une politique cohérente de l'Etat dans ce domaine. Le Gouvernement n'entend pas mener de campagne particulière sur cette thématique.

Delémont, le 22 mai 2018

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt