

Alternative au diesel recherchée

Depuis plus d'un an, les gaz d'échappement des moteurs diesel sont classés parmi les plus cancérigènes. Pourtant, le parc automobile français est encore composé aux deux tiers de véhicules au gazoil.



Limiter ce type de motorisation profiterait d'abord à la qualité de l'air et à la santé publique, mais aussi au raffinage français, puisque la production des huit raffineries en activité est exportée alors que nous importons notre consommation. Une situation absurde que l'environnement pourrait permettre de redresser.

Disgrâce du diesel

Le parc automobile français a connu depuis une vingtaine d'années une très forte « diésélisation ». Le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) rapporte que la part du diesel dans le parc automobile français était de 59,8 % en 2012. Elle était inférieure à 10 % en 1990 et faisait jeu égal avec l'essence en 2007. En 2013, la part des voitures diesel dans le marché automobile en France a régressé. Les modèles diesel ne représentent plus que 67,3% du marché tricolore total. Si les modèles diesel ont longtemps bénéficié de l'attractivité du prix, aujourd'hui les obligations d'équipements, tel le filtre à particules obligatoire dans l'Union européenne depuis janvier 2011 avec la norme Euro V, ont fait augmenter les

prix. Et ça n'est pas fini. Avec la future norme Euro VI d'anti-pollution en 2014, les moteurs diesel ne bénéficieront plus de dérogations par rapport aux mécaniques à essence. Ce qui obligera les motoristes à traiter définitivement le problème des rejets de NOx (oxydes d'azote). Autre raison de la désaffection des clients : plus ces moteurs diesel deviennent efficaces et compliqués, plus le coût d'entretien augmente.

La pollution carbure au diesel

Les moteurs diesel sont plus polluants, mais ils conservent leur avantage comparatif en matière de consommations et donc de rejets de CO2. Les voitures à gazole consomment en effet de 15 à 20% de moins en moyenne que celles fonctionnant au sans-plomb. Dès lors, paradoxalement, le diesel participe grandement à la lutte contre le réchauffement climatique. En juin 2012, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a classé comme « cancérigènes certains » (poumons) les gaz des moteurs diesel. En France, les pouvoirs publics mettent en avant le chiffre de 42 000 « morts prématurées » par an attribuables aux particules fines, qui



penètrent profondément dans le système respiratoire et provoquent, surtout chez les personnes fragiles, des affections respiratoires (bronchiolites, rhinopharyngites, asthme, etc) et une surmortalité chez les personnes souffrant de maladies respiratoires et cardiovasculaires. Toutefois, le diesel n'en est pas la source principale : la part des transports est de 14 % derrière le chauffage domestique (34 %), l'industrie (31 %) et l'agriculture (21 %). En ville, la part des transports dans l'émission de particules fines se situe entre 40 et 80 %.

« Verdir » la fiscalité

Le comité chargé de rendre la fiscalité plus écoresponsive en phase avec l'environnement doit mettre progressivement fin à l'avantage fiscal du gazole, en raison de l'impact sur la santé du moteur diesel, sans trop pénaliser les conducteurs, ni les entreprises. Ces mesures ne sont pas populaires parmi les constructeurs automobile déjà touchés par la crise. Cela implique aussi de modifier notre modèle industriel. L'avantage fiscal du diesel remonte aux années 60, pour favoriser l'activité économique lorsque le diesel était exclusivement le carburant de agriculteurs, du transport routier et des entreprises. L'écart de prix entre gazole et essence est de 17 centimes en France, contre 12 centimes en moyenne dans l'Union européenne. Le prix du carburant prend en compte les cours du pétrole, fixés au niveau mondial, les taxes nationales et les marges des raffineurs, mais aussi celles des distributeurs et la taxe intérieure de consommation (TICPE) fixée par les régions. Si les carburants sont plus chers en Corse, c'est parce que la population est moins dense et que seulement quatre enseignes se partagent le territoire. Le coût de transports entre pour une grande marge dans le prix final du carburant à la pompe. L'étude 2012 de l'association « Consommation Logement Cadre de vie » (CLCV) sur le prix à la pompe par départements conforte la cherté du prix des carburants en Corse. La Haute-Corse et la Corse-du-Sud figurent ainsi derrière Paris dans le top 3 des départements où le gazole et l'essence sans plomb sont les plus chers de France. La Corse paye son insularité comme d'habitude.

• Maria Marian