

# Diesel : la vraie histoire (sale)

*Résumé du rapport de T&E sur les raisons pour lesquelles les voitures diesel ne sont pas nécessaires pour l'économie de l'UE, le climat ou l'environnement*

---

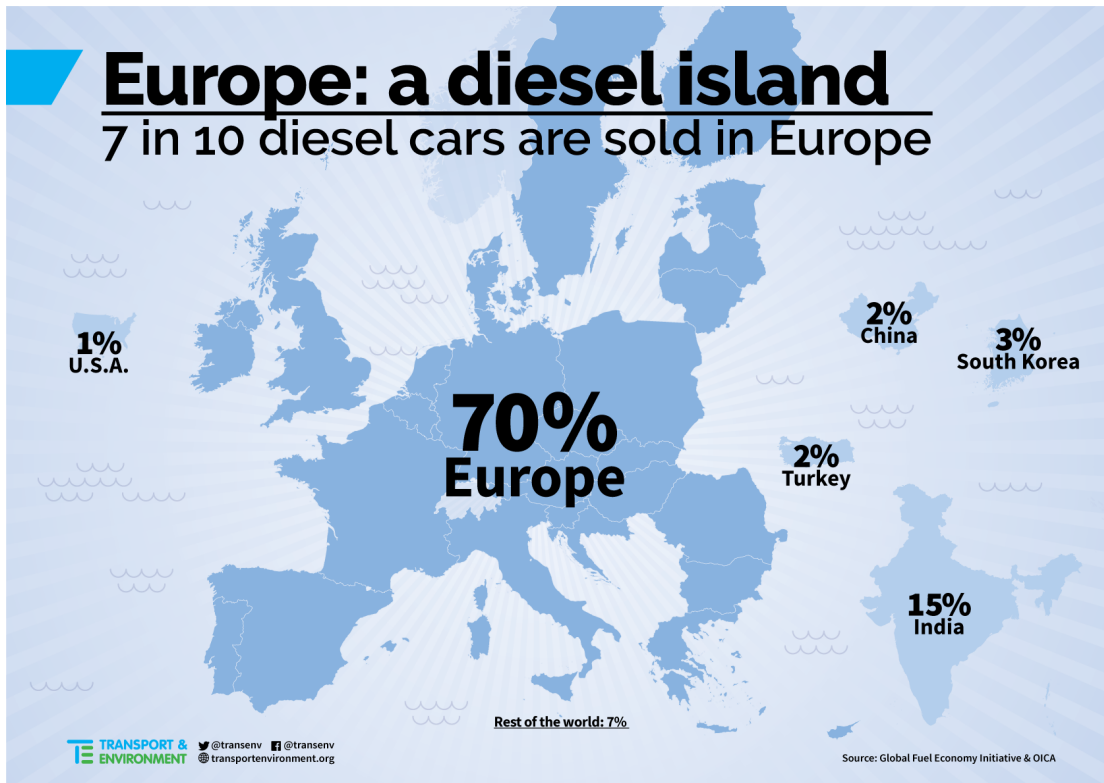
Septembre 2017

Deux ans après que le scandale Dieselgate ait éclaté, l'ampleur de la tricherie et de la tromperie par les constructeurs automobiles grandit encore. Il y a maintenant 37 millions de voitures et de fourgonnettes diesel sales sur les routes de l'UE. Mais alors que la façon dont les constructeurs automobiles ont bafoué les normes d'émissions est de plus en plus claire, la réponse des constructeurs automobiles et des gouvernements est dérisoire avec seulement une petite fraction de ces diesels remis aux normes. Ce rapport s'appuie sur un large éventail de données et d'analyses pour examiner les raisons sous-jacentes de la dépendance au diesel en Europe, c'est-à-dire les règlements et les taxes dévoyés qui ont créé artificiellement la bulle des ventes de voitures diesel en Europe qui représentaient jusqu'à récemment plus de la moitié du marché automobile neuf. Il examine également les conséquences pour la santé et l'environnement ainsi que les effets économiques plus larges de la diesélisation. Contrairement à une idée reçue, le rapport montre que les voitures diesel n'ont pas en fait des émissions de carbone inférieures à celles de l'essence si les émissions sont mesurées tout au long du cycle de vie du véhicule.

L'une des principales raisons de la part plus élevée en Europe des voitures diesel a été le laxisme pour le contrôle des limites d'émission de pollution atmosphérique qui ont permis aux diesels de vomir des émissions toxiques de NOx plus élevées que celle des véhicules à essence. Les tests laxistes ont permis l'installation de systèmes de post-traitement peu coûteux qui sont au cœur du scandale du dieselgate et permettent à l'industrie automobile d'économiser plus de 500 euros par véhicule qui, autrement, rendraient les voitures diesel trop coûteuses. L'introduction des nouveaux tests d'émissions en conditions réelles (RDE) est un pas en avant mais perpétue le biais en permettant aux futurs moteurs diesel d'émettre deux fois plus de NOx que l'essence. De même, la réglementation de l'UE sur les carburants pour automobiles a été conçue pour favoriser les véhicules plus lourds en élevant les objectifs des constructeurs automobiles de 3,3 g de CO<sub>2</sub>/km pour 100kg supplémentaires, ce qui favorise les véhicules diesel.

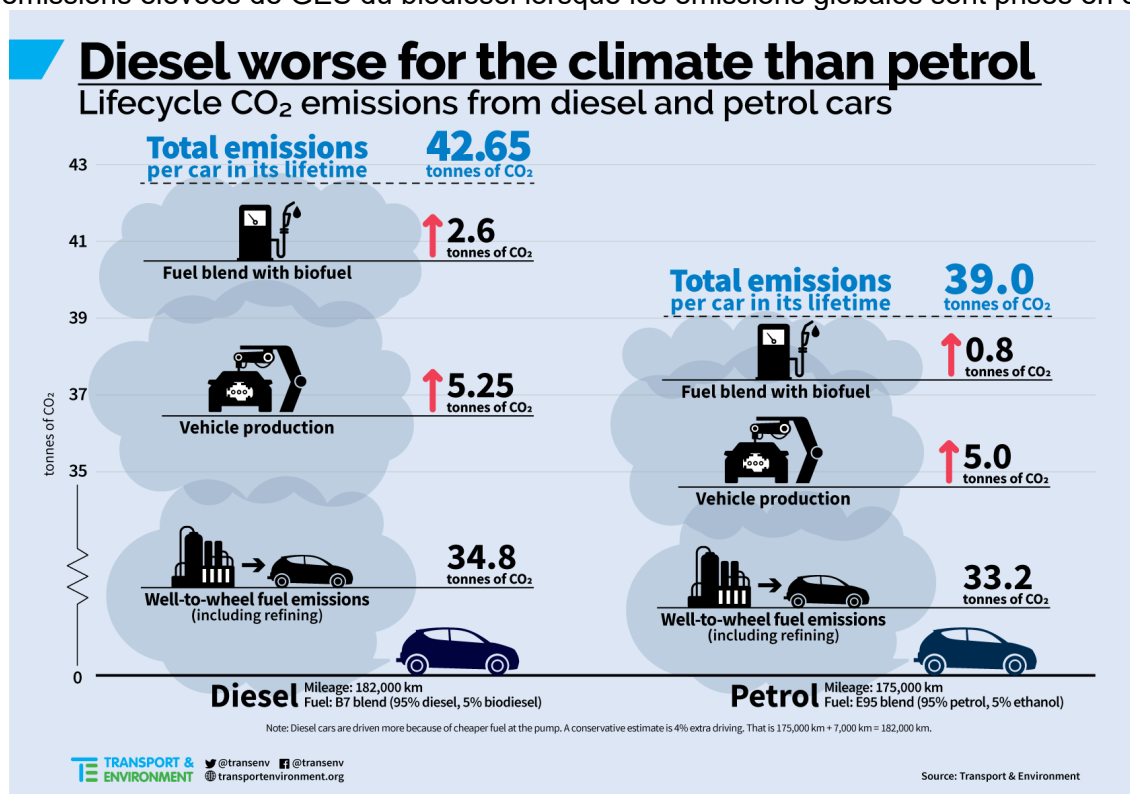
Alors que la réglementation de l'UE crée un terrain de jeu inéquitable pour le diesel, les taxes sur les carburants et les véhicules au niveau des États membres incitent à leur achat. Le carburant diesel est taxé significativement moins que l'essence dans la plupart des pays, ce qui le rend 10% à 40% moins cher à la pompe. Cette « prime au diesel » a également entraîné une baisse du revenu des taxes sur les carburants et a coûté aux budgets nationaux près de 32 milliards d'euros de recettes fiscales perdues l'année dernière.

Ensemble, ces distorsions réglementaires et financières ont faussé le marché des véhicules en faveur des diesels et ont augmenté leur part de vente à plus de 50%. Cela contraste fortement avec d'autres marchés mondiaux où, en l'absence de réglementation biaisée, la part du diesel est toujours inférieure à 5%. Aux États-Unis et en Chine, elle représente respectivement 1% et 2%. L'Europe est maintenant une île à moteur diesel, représentant 70% des ventes mondiales de voitures et de fourgonnettes diesel. Cette part devrait se développer à l'avenir, car le diesel léger devient la technologie du passé que personne d'autre au monde ne veut ou n'utilise.



L'argument principal de l'industrie automobile pour continuer avec le diesel est sa faible émission de CO<sub>2</sub>. Mais le rapport analyse des données objectives et conclut qu'une voiture diesel moyenne produit 3 tonnes de CO<sub>2</sub> de plus qu'une voiture essence au cours de sa durée de vie. Cela est dû à :

- un kilométrage plus élevé (4% de plus en raison d'un carburant diesel moins cher ou d'un effet de rebond)
- un processus de raffinage plus énergivore
- une plus grande quantité de matériaux pour la fabrication en raison du poids et de la complexité du diesel
- émissions élevées de GES du biodiesel lorsque les émissions globales sont prises en compte.




Cette analyse ne prend PAS en compte tous les kilomètres supplémentaires générés par le diesel.


Les nouveaux moteurs à essence à injection directe sont maintenant beaucoup plus efficaces et réduisent l'écart avec le diesel. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures diesel (119g/km) ne sont que quelques grammes/km inférieures à celles d'une voiture essence moyenne - souvent moins puissante - (123g/km). Si la prime de 2 000 euros de carburant par rapport à la voiture essence est prise en compte, les voitures à essence dépassent déjà leurs homologues diesel. Par exemple, les systèmes hybrides ne sont pas plus coûteux que les diesels (et moins chers sur certains marchés) mais avec en moyenne 89 g/km. À moyen terme, les opportunités de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures proviennent principalement des solutions électrique et essence. En 2050 la technologie électrique est la plus rentable. Comme le diesel n'est pas meilleur pour le climat que l'essence, il n'y a pas de justification à son traitement préférentiel.

## Is diesel worth the cost?

Same power, same CO<sub>2</sub>, €2,750 more expensive




**Volkswagen Golf VII**



**Volkswagen Golf VII**

Trim level	Highline	Highline
Gearbox	Automatic 7	Automatic 7
Fuel type	Petrol	Diesel
Engine power	110 kW - 150 hp	110 kW - 150 hp
CO <sub>2</sub> emissions (NEDC)	114 gCO <sub>2</sub> /km	114 gCO <sub>2</sub> /km
Weight	1,317 kg	1,391 kg
<b>Price</b>	<b>€28,075</b>	<b>€30,825</b>


Source: [www.volkswagen.de](http://www.volkswagen.de) - checked on 12/09/2017

Depuis que le Dieseltgate a éclaté en septembre 2015, les véhicules diesel ont été la principale raison de la forte pollution due au dioxyde d'azote dans les villes européennes. Le nombre de morts qui en découle est de 68 000 Européens respirant un air avec des niveaux élevés de dioxyde d'azote. Les centaines d'essais de mesures d'émissions réalisés dans le monde réel ont révélé qu'environ 80% de toutes les voitures et fourgonnettes vendues en Europe depuis 2010 (37 millions) polluent énormément, dépassant les limites d'émissions de NO<sub>x</sub> de plus de 300%. Presque tous les constructeurs automobiles européens - y compris Daimler, Renault et Fiat - ont été submergés par le scandale de soupçon de fraude des tests d'émissions. Les nouvelles réglementations RDE (Real Driving Emissions), basées sur les essais PEMS (Portable Emission System – système de mesure embarqué) sur route, sont entrées en vigueur en septembre 2017 et devraient réduire les émissions de NO<sub>x</sub> provenant des nouveaux véhicules après 2019. Toutefois, les essais récents effectués par l'ICCT indiquent que certaines nouvelles voitures diesel spécialement conçues et étalonnées pour passer les nouveaux tests plus stricts ont des émissions de NO<sub>x</sub>, en dehors des conditions de test RDE, de l'ordre de 26 à 40 fois au-delà des limites et compromettent les avancées sur la qualité de l'air, en particulier dans les zones urbaines.

Il y a un cercle vicieux autour des voitures diesel. Les nouveaux tests et réglementations en matière d'émissions nécessitent finalement de meilleurs systèmes de post-traitement qui augmentent les coûts de fabrication. Les voitures diesel sont coincées entre les préoccupations concernant la pression sur les émissions toxiques et la pression juridique pour faire respecter les limites de pollution atmosphérique avec les interdictions des véhicules diesel proposées dans de nombreuses villes. Les technologies concurrentes de plus en plus attrayantes érodent leur part de marché en Europe, notamment celle des voitures à essence plus efficaces et à l'avenir électriques. Au-delà de l'Europe, l'espoir de la croissance

du diesel dans les marchés émergents est bloqué, de sorte que le diesel est une niche de production au niveau mondial pour les voitures. Avec autant de demandes de fonds de recherche et de développement, le développement du diesel est devenu une priorité faible. Tous ces facteurs auraient inévitablement mis fin à la dominance du diesel en Europe. Cependant, le scandale du Dieselpgate a détruit sa réputation en tant que solution propre, mais probablement accéléré plutôt que déclenché son déclin.

La plupart des constructeurs automobiles européens semblent être dans le déni de la tendance inévitable d'une baisse de la part du diesel. Comme le roi danois Knut le Grand, ils exigent le retrait de la mer et font appel à leurs amis dans les gouvernements pour atténuer la pression sur les voitures diesel en empêchant les interdictions de voitures diesel dans les villes et en conservant les avantages fiscaux et réglementaires qui ont créé le marché du diesel européen. Leur mantra de la neutralité technologique est soudainement oublié. Au lieu d'essayer de préserver le diesel pour les constructeurs automobiles en Europe, les gouvernements doivent se concentrer sur la production de véhicules électriques propres qui sont maintenant reconnus comme l'avenir - notamment en Chine, qui s'efforce de fournir à la fois son grand marché et les exportations vers le reste du monde. Si l'Europe crée un marché domestique important pour les voitures électriques, les voitures seront fabriquées ici avec les batteries et les moteurs. Si le marché européen reste un créneau, il est probable que les voitures seront en grande partie importées de Chine. Le fait de savoir si l'industrie automobile européenne évitera ou non le destin de Nokia dépendra dans une large mesure si elle investit massivement dans de nouvelles solutions ou si elle cherche à perpétuer le marché du diesel aussi longtemps que possible en conservant les avantages fiscaux et réglementaires. Nous avons maintenant besoin d'un changement de cap pour que le diesel soit remplacé par les moteurs électriques et les batteries. Du point de vue de l'environnement, il n'y a aucune justification pour continuer le traitement préférentiel dont bénéficie actuellement le diesel qui a créé la bulle du marché du diesel. Il est maintenant temps de soutenir et d'encourager le passage aux solutions électriques propres. Plus précisément, pour créer une concurrence loyale entre les technologies, la politique de l'UE doit :

1. Mettre fin aux normes d'émissions des véhicules par énergie et **proposer une norme d'émission Euro 7 neutre sur le plan technologique** qui ne permettrait pas aux nouvelles voitures diesel d'émettre plus de NOx que les essence à la pointe de la technologie
2. **Réformer les réglementations de l'UE en matière de CO2** sur les voitures en éliminant les distorsions en faveur des diesels plus lourds, y compris la comptabilisation des km de véhicules et **l'introduction d'un objectif de vente de véhicules à émission nulle** pour inciter l'industrie à augmenter l'offre de véhicules électriques et à les commercialiser efficacement
3. **Supprimer les bonus pour le diesel** et autres biais dans les régimes fiscaux nationaux et introduire des taxes sur les carburants et les véhicules en fonction des émissions de CO2 réelles pour un accroissement de la qualité de l'air.

Plus précisément en réponse à la crise du dieselpgate :

4. Les régulateurs doivent s'assurer qu'il existe **une approche harmonisée et efficace pour nettoyer 37 millions de voitures diesel et de fourgonnettes sales** déjà sur les routes et gratuite pour tous les consommateurs à l'échelle de l'UE
5. Les villes doivent mettre en place des restrictions efficaces en matière de circulation des véhicules lorsque la pollution atmosphérique dépasse les limites recommandées et s'assurer que **les futures zones à faibles émissions sont conçues en fonction des performances des véhicules dans le monde réel.**

La véritable histoire du diesel est qu'elle a permis à l'industrie de vendre des voitures plus grandes, plus puissantes et plus rentables, mais à un coût pour l'économie, la sécurité énergétique, le climat et l'environnement de l'Europe. Il est temps que l'Europe cesse de verser de l'argent et de l'énergie dans une technologie de pointe du 20ème siècle. Le futur est électrique avec l'Europe soit en rejoignant le flux ou la noyade dans la saleté du diesel.

Pour en savoir plus :

Julia Poliscanova  
Clean Vehicles Manager

Transport & Environment [jp@transportenvironment.org](mailto:jp@transportenvironment.org) ; Tel: +32(0)2 851 02 18