

NOVEMBRE 2018**QUEL AVENIR POUR LE DIESEL ?**

En France et en Europe, la part de marché du diesel s'est effondrée en un temps record. Et la chute n'est pas terminée ! Une question nous vient donc à l'esprit : le diesel est-il vraiment voué à quasiment disparaître de l'offre des constructeurs ou peut-il se relancer une fois la tempête passée ?



Voilà des mois que l'avenir du diesel est un sujet qui agite la planète automobile. Image écornée par les scandales, restrictions de circulation dans les zones urbaines, clients qui ont pris conscience d'une difficulté à rentabiliser le surcoût à l'achat : pas besoin de boule de cristal pour savoir que le futur de ce type de motorisation est sombre. Le déclin est déjà bien amorcé, avec une part de marché du diesel qui a fondu en quelques années.

En France, un tournant plus que symbolique est en train d'avoir lieu et semble sonner le glas pour le diesel. Désormais, dans des stations aux quatre coins du pays, le gazole est plus cher que l'essence ! Un croisement des courbes des prix qui devrait perdurer et se répandre très rapidement, car le litre gazole sera augmenté au 1er janvier de 6,9 centimes de taxes, contre 3,5 centimes pour l'essence. Le diesel semble déjà condamné. Il est vrai qu'à présent, à part les très gros rouleurs, on se demande qui peut en avoir besoin.

Des marques ont dit stop, d'autres y croient.

On peut toutefois avoir le sentiment d'être dans une période de transition, d'entre deux, avec un diesel qui a une espérance de vie à court terme. L'incertitude domine. Jean-Philippe Imparato, patron de Peugeot, déclarait récemment à nos confrères du Monde : "Bien malin celui qui pourrait prévoir ce que sera sa part en Europe dans cinq ans. 10 % ou 30 % ? On n'en sait rien et, en plus, la répartition risque d'être différente selon les zones géographiques". Le Lion a toutefois reconnu que le 1.5 BlueHDi serait le dernier bloc diesel mis au point par le groupe. Il n'y aura plus d'investissement lourd pour le HDi donc. Mais les 1.5 et 2.0 BlueHDi, ultra modernes, sont en mesure d'avoir une longue vie !

Une technologie pour sauver le gazole ?

Les diesels ne seront donc pas plus polluants que les essences. Et Bosch est même en passe de les rendre quasiment propres ! L'équipementier a révélé qu'il travaillait à la mise au point d'une nouvelle technologie qui pourrait "diminuer drastiquement" les émissions de ces moteurs grâce à une évolution "majeure". Un prototype de Golf n'a rejeté que 13 milligrammes d'oxydes d'azote par kilomètre lors d'un test en condition réelle, soit tout juste un dixième du seuil qui sera applicable à compter de 2020. De quoi sauver le diesel pour l'équipementier, car il n'y aurait pas de surcoût important, les ingénieurs ayant perfectionné la technologie existante. Le nouveau système serait prêt pour 2020 et compatible avec les nouveaux blocs Euro 6d dotés d'un système de traitement des NOx avec AdBlue.

Mais n'est-ce pas trop tard ? À cette question, Bosch n'hésite pas à répondre : "Avec notre avancée technologique, nous sommes certains qu'à l'avenir, personne ne pourra imposer aux véhicules diesel une interdiction globale de circuler en ville. Le diesel aura toujours sa place dans le trafic urbain, que ce soit pour les artisans ou les banlieusards."

Un gouvernement qui répond déjà non !

Si Bosch parvient à ses fins, on aurait donc un diesel qui émet toujours moins de CO2 qu'un essence et qui en plus est au top en matière de rejets de NOx. Pourquoi donc en finir ? Le problème, c'est que la technologie a beau avoir progressé, les normes ont été rendues plus sévères, pour les différentes majorités au pouvoir, c'est simple : le diesel, c'est polluant, il faut donc en

finir. Et il est mission impossible de les faire changer d'avis, même avec les arguments les plus logiques.

Évidemment, le discours est souvent plein d'erreurs. Dire que le diesel pollue bien plus qu'un essence est faux avec les dernières normes. Il n'y a donc sur ce point aucun intérêt à mettre fin au gazole si dans le même temps on autorise encore l'essence ! En revanche, il est vrai qu'il est nécessaire de chasser de nos routes les plus vieux modèles, dépourvus notamment de filtre à particules. La prime à la casse remplit parfaitement son rôle pour cela. On note le paradoxe sur le fait que celle-ci s'applique aussi sur des modèles neufs et occasion diesel ! Un paradoxe qui va de pair avec un bonus qui favorise toujours le diesel.

On aurait d'ailleurs pu gagner du temps et répondre très vite "non" à la question posée ici "le diesel peut-il être sauvé ?". Les derniers gouvernements ont décidé de mettre fin à la domination diesel, en s'attaquant à son avantage fiscal à la pompe. Et aucune marche arrière n'est à espérer. Emmanuel Macron vient de déclarer qu'il assume la hausse de la fiscalité sur le gazole et ne compte pas céder.

Le diesel sauvé pour éviter une casse sociale ?

Le levier fiscal ne peut donc qu'étouffer le diesel. Le seul argument qui pourrait entraîner une inflexion, c'est le chantage à l'emploi. Car le diesel est une filière qui fait travailler beaucoup de monde. On en revient d'ailleurs à Bosch qui a une usine spécialisée dans le gazole en France, à Rodez. 1 600 personnes y travaillent. Cet été, un accord a été signé entre les syndicats et la direction. La société va investir 14 millions d'euros pour moderniser une ligne de production d'injecteurs pour bloc diesel. Mais si Bosch s'est engagé à diversifier l'activité à Rodez, il a été clair : à court terme, des recours au chômage partiel sont nécessaires à cause la chute des ventes du diesel. Et si celle-ci s'accélère, l'usine pourrait vraiment être remise en cause.