



CONCOURS EXTERNE ET INTERNE
POUR L'EMPLOI DE CONTRÔLEUR DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
BRANCHE SURVEILLANCE
SPÉCIALITÉ « SURVEILLANCE ET MAINTENANCE NAVALE »
DES 14, 15 ET 16 FEVRIER 2017

ÉPREUVE ÉCRITE D'ADMISSIBILITÉ N°1

(DURÉE : 3 HEURES - COEFFICIENT 3)

RÉDACTION D'UNE NOTE SUR UN SUJET D'ORDRE GÉNÉRAL RELATIF
AUX PROBLÈMES ÉCONOMIQUES, CULTURELS OU
SOCIOPOLITIQUES DU MONDE CONTEMPORAIN À PARTIR D'UN
DOSSIER

A partir des documents suivants, vous rédigerez une note d'environ 4 pages consacrée à la prédominance du carburant diesel en France et ses conséquences.

AVERTISSEMENTS IMPORTANTS

L'usage de tout matériel autre que le matériel usuel d'écriture et de tout document autre que le support fourni est **interdit**. **Toute fraude ou tentative de fraude** constatée par la commission de surveillance **entraînera l'exclusion du concours**.

Veillez à bien indiquer sur votre copie le nombre d'intercalaires utilisés (la copie double n'est pas décomptée).

Il vous est interdit de quitter définitivement la salle d'examen **avant le terme de la première heure**.

Le présent document comporte 30 pages numérotées.

- Document 1 :** Rapport d'information déposé par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale.
Extraits
www.assemblée-nationale.fr
- Document 2 :** Mise en place du nouveau bonus voiture électrique et hybride jusqu'à 10.000 euros pour la mise à la casse d'un vieux diesel.
Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
Communiqué de presse – 31 mars 2015
www.developpement-durable.gouv.fr
- Document 3 :** Diesel, la fin des privilèges ?
Jean-Pierre Lagarde - 28 Octobre 2016
www.lopinion.fr
- Document 4 :** Expliquez-nous... Le diesel en France.
Gilbert Chevalier - Radio France - 15/10/2015
www.francetvinfo.fr
- Document 5 :** Pollution au diesel : des effets sur deux générations.
Soline Roy - 31/07/2016
www.lefigaro.fr
- Document 6 :** Le diesel, cet émetteur de particules polluantes et dangereuses.
Stéphany Gardier et Pauline Fréour - 07/12/2014
www.lefigaro.fr
- Document 7 :** « Dieselgate » : Bruxelles passe à la manière forte .
Cécile Ducourtieux - 08/12/2016
www.lemonde.fr
- Document 8 :** Les tests sur les voitures diesel révèlent « de nombreux dépassements » de seuil de pollution.
Rémi Barroux – 29/07/2016
www.lemonde.fr
- Document 9 :** Mondial : l'électrique va plus loin, plus vite...
Yves Maroselli - 01/10/2016
www.lepoint.fr
- Document 10 :** Les jeunes et la voiture, une relation à réinventer.
13/11/2015
www.lavoixdunord.fr
- Document 11 :** Pourquoi la France est accro au diesel ?
Fabien Magnenou - 17/03/2014
www.francetvinfo.fr

DOCUMENT 1

ASSEMBLÉE NATIONALE

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA MISSION D'INFORMATION

sur l'offre automobile française

dans une approche industrielle, énergétique et fiscale,

ET PRÉSENTÉ

PAR Mme Sophie ROHFRITSCH, Présidente, ET Mme Delphine BATHO, Rapporteure,

Députées.

Extraits

(...)

TROISIÈME PARTIE :

ACCÉLÉRER VRAIMENT

LE RENOUVELLEMENT DU PARC

I. LE VIEILLISSEMENT DU PARC ROULANT POSE UN PROBLÈME ÉCOLOGIQUE MAJEUR

A. UN PARC DE PLUS EN PLUS ÂGÉ

Le parc roulant en France est un parc de plus en plus âgé, qui fait une large place aux véhicules d'occasion, anciens et souvent plus polluants. Il a connu de profondes mutations depuis le début des années 1990.

– **La part des véhicules neufs a fortement diminué.** Ainsi, en 2015, 1,8 millions de véhicules neufs se sont vendus – dont 960 000 véhicules particuliers, le reste étant des véhicules de société – contre plus de 2,3 millions dans les années 1990. Selon M. Flavien Neuvy, de l'observatoire Cetelem de l'automobile, l'augmentation des prix des véhicules est la cause première de ce faible niveau des ventes de véhicules neufs.

– **Les véhicules sont détenus de plus en plus longtemps et le parc est donc de plus en plus âgé.** L'âge moyen du parc automobile roulant est ainsi de 8,8 ans, et la durée moyenne de détention de 5,4 ans en 2014, contre respectivement 5,8 et 3,7 ans en 1990. Cette tendance est également observée en Europe et aux États-Unis.

– **Les acheteurs de véhicules neufs sont eux-mêmes de plus en plus âgés.** Selon l'observatoire Cetelem de l'automobile, l'âge moyen d'un acheteur de véhicule particulier neuf est aujourd'hui de 55 ans, soit l'un des plus élevés des pays économiquement développés. Il était de 49,7 ans en 2005 et de 43 ans en 2000. Les conducteurs de moins de 35 ans ne représentent, *a contrario*, que 10 %

des acheteurs de véhicules neufs.

– **En parallèle, la part des véhicules d’occasion dans les immatriculations augmente.** En 2015, plus de 5,4 millions de véhicules d’occasion se sont vendus, contre 4,7 millions en 1990. Au cours du premier semestre 2016, 2,8 millions de voitures d’occasion ont été échangées, soit une hausse de plus de 2,5 % par rapport à 2015. Au sein du parc roulant, il y a ainsi, désormais, trois fois plus de véhicules d’occasion que de véhicules neufs. Ces véhicules sont achetés principalement par des particuliers, le marché du neuf étant désormais concentré à 50 % sur les véhicules d’entreprise. Ils sont, par ailleurs, particulièrement âgés : en 2015, **les véhicules de plus de 10 ans représentaient 40 % des transactions et 850 000 voitures de plus de 16 ans ont fait l’objet d’une transaction** . Parmi les véhicules d’occasion, 34 % concernent des véhicules de moins de cinq ans (contre 52 % en 1990) et 66 % concernent des véhicules de plus de cinq ans (contre 48 % en 1990).

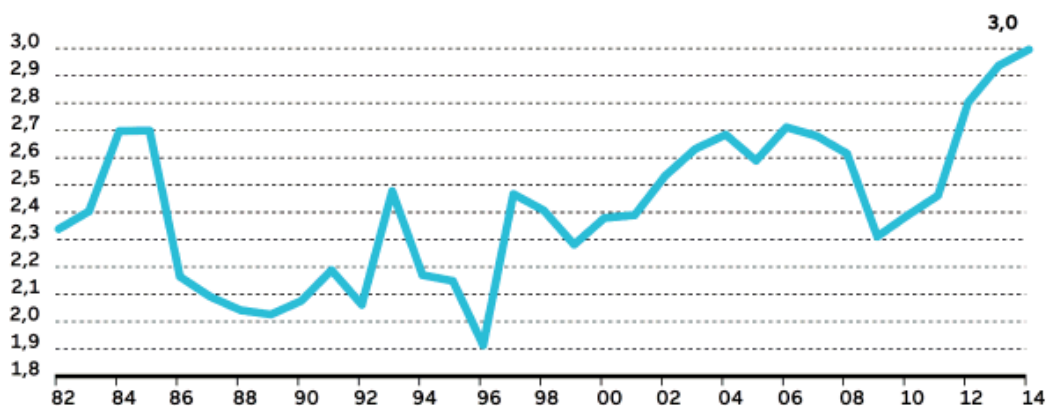
Le parc roulant en France au 1^{er} janvier 2016

Au 1^{er} janvier 2016, le parc roulant en circulation en France est estimé par le CCFA à 38,65 millions de véhicules (soit une hausse de 0,6 % par rapport au 1^{er} janvier 2015), dont 32 millions de véhicules particuliers (+ 0,6 %), 6,03 millions de véhicules utilitaires légers (+ 0,8 %) et 628 000 véhicules utilitaires (véhicules industriels, cars et bus, – 1%). Le rythme annuel de croissance du parc continue à ralentir, comme dans d’autres États européens : il est désormais de 1 % par an, contre plus de 2 % à la fin des années 1990.

Au cours de l’année 2015, 7 242 000 véhicules ont été vendus et immatriculés, dont 1 796 000 véhicules neufs (24,8 %) et 5 446 000 véhicules d’occasion (75,2 %).

L’âge moyen des véhicules est estimé à 8,8 ans, contre 5,9 ans en 1990 et 7,3 ans en 2000.

LE RAPPORT OCCASION/NEUF



Les véhicules particuliers à motorisation diesel représentaient 53 % du parc au 1^{er} janvier 2016 (contre 70 % en 2010, 72 % en 2011 et 73 % en 2012, puis 67 % en 2013, 64 % en 2014 et 58 % en 2015) : après une phase de hausse jusqu’en 2012, la part de motorisation diesel dans le parc roulant ne cesse de décroître.

Source : CCFA

Il y a aujourd’hui trois fois plus de véhicules d’occasion que de véhicules neufs dans le parc roulant. En 1982, le ratio était de 2,3 véhicules d’occasion pour un véhicule neuf. En 1996, le ratio est tombé à 1,96 véhicule d’occasion pour un véhicule neuf.

B. UN IMPÉRATIF DE RENOUVELLEMENT DU PARC INCONTESTABLE

En définitive, le parc roulant en France est un parc vieillissant, majoritairement constitué de véhicules d'occasion. Son renouvellement se ralentit.

Or les véhicules anciens sont souvent les plus polluants, tant en termes de CO₂ – car ils consomment davantage – qu'en termes de particules et de NOx – car ils ne sont pas équipés de dispositifs antipollution. En particulier, **28 % des véhicules particuliers légers** toutes motorisations confondues, soit **neuf millions de véhicules** – qui représentent **61 % des véhicules diesel** – **ne sont pas équipés de filtres à particules**, car ils sont entrés en circulation avant 2006 et répondent à des normes antérieures à la norme Euro 4.

L'accélération du renouvellement du parc est un impératif car l'impact des véhicules les plus anciens sur les émissions polluantes est manifeste. Pour cette raison, les véhicules répondant aux normes Euro 1, 2 et 3, non équipés, doivent être, prioritairement, retirés du parc roulant.

Selon Air Parif, un retrait des 2 % des véhicules les plus polluants aboutirait à une réduction des émissions de NOx de 5 %, à une réduction des émissions de particules PM₁₀ de 3 % et à une réduction des émissions de particules fines PM_{2,5} de 4 %.

En 2012, les services de l'État estimaient à 27 % – correspondant aux véhicules diesel non équipés de filtres à particules – la part des véhicules dont il fallait, prioritairement organiser la sortie du parc roulant.

L'impact de l'évolution de la composition du parc roulant sur la qualité de l'air fait, par ailleurs, actuellement l'objet d'un groupe de travail de l'ANSES auquel est associé l'ADEME.

Ce constat d'urgence est largement partagé : l'ensemble des auditions conduites par la mission a confirmé que, sans action sur le parc roulant, et quels que soient les progrès qui seront accomplis sur les émissions polluantes des véhicules neufs, l'amélioration de la qualité de l'air sera trop lente.

– Selon MM. Jean-Marc Jancovici et Alain Grandjean, associés fondateurs de Carbone 4, cabinet de conseil spécialisé dans la stratégie carbone, **« le renouvellement du parc constitue l'enjeu majeur »**.

– Selon M. Michel Costes, président du cabinet d'analyse de données économiques INOVEV, **« le retrait de véhicules anciens se traduit par une moindre pollution dans des proportions extrêmement plus fortes que celles que peut avoir un renforcement des normes »**.

– Selon M. Michel Rollier, président de la Plateforme de la filière automobile et mobilités et président du conseil de surveillance de Michelin, **« s'agissant des émissions, [...] le premier facteur d'amélioration de la situation environnementale en Europe et en France est la vitesse de ce renouvellement, sachant qu'il faut dix ans au parc pour se renouveler [...]. J'y insiste donc, le premier facteur de diminution des atteintes portées à l'environnement reste le renouvellement du parc automobile »**.

– Selon M. Christian Peugeot, président du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), **« l'accélération du renouvellement apparaît comme le levier à actionner en priorité pour la réduction des émissions des polluants issus du transport routier. Comment y parvenir ? C'est une autre question »**.

Votre Rapporteuse souscrit pleinement à l'affirmation de cette priorité forte, sans l'opposer aux progrès qui doivent être accomplis, par ailleurs, pour que les normes soient plus ambitieuses et vraiment respectées.

La mission a donc étudié les différents mécanismes envisageables pour déployer une stratégie globale, permettant de **mettre un coup d'arrêt au ralentissement du renouvellement du parc**.

Il est indispensable de développer une politique de gestion active des 38 millions de véhicules du parc roulant.

(...)

QUATRIÈME PARTIE :

POUR UNE OFFRE AUTOMOBILE DU XXI^E SIÈCLE

L'industrie automobile est confrontée à une série de bouleversements sans précédents dans son histoire. **Les mutations technologiques, sociales et environnementales sont rapides et simultanées, et obligent la filière à s'adapter à un rythme inédit.** Elle qui, jusque-là, n'avait connu que des paliers d'innovations successifs, doit aujourd'hui maîtriser rapidement des innovations disruptives pour se positionner sur les marchés prometteurs et rester dans la compétition mondiale.

Les effets conjugués de l'irruption massive des technologies numériques et de l'impératif écologique placent en effet les industriels dans une phase de pré-ruptures :

– **le réchauffement climatique et le fléau de la pollution urbaine** leur imposent de mettre en place les solutions pour s'émanciper de la dépendance du secteur aux énergies fossiles ;

– **le « Big Data » et l'omniprésence des algorithmes** ouvrent un vaste champ des possibles et d'applications encore impensables il y a peu, comme le véhicule autonome. Les innovations liées au numérique et leur rythme de diffusion ont un impact considérable sur l'automobile, devenue objet connecté. Si ces évolutions peuvent être enthousiasmantes, elles entraînent aussi un bouleversement majeur de la chaîne de valeur et la pénétration dans le secteur de nouveaux acteurs agiles et rompus aux technologies numériques ;

– **La filière doit prendre en compte l'évolution des comportements** des consommateurs vis-à-vis de l'objet automobile : les contraintes économiques et l'émergence d'offres alternatives à la propriété favorisent l'ascendant de l'usage sur la possession, et le basculement de la production vers le service.

L'industrie automobile est entrée dans une phase majeure de transition. Nouveaux acteurs, évolution des comportements des consommateurs et enjeux écologiques bousculent les certitudes des acteurs historiques. Les **constructeurs doivent prendre des risques** pour imaginer ce que sera le véhicule du XXI^e siècle et perdurer dans un secteur fortement concurrentiel et mondialisé. *« Il faut anticiper plutôt que subir »*, comme l'ont résumé les syndicalistes du secteur devant les membres de la mission d'information (391). Et sans doute aussi, comme l'ambitionnent déjà certains acteurs de l'aval de la filière, chercher à davantage séduire « l'Homme mobile » que le traditionnel automobiliste.

Cet impératif d'anticipation et d'adaptation rapides concerne aussi les pouvoirs publics, au niveau français comme européen, qui doivent se mettre en ordre de marche pour accompagner les mutations, avec un cadre stable et clair de nature à permettre à l'industrie automobile française de rester maîtresse de son destin.

I. LA RÉVOLUTION DES USAGES

A. LA NOUVELLE ÈRE DE LA MOBILITÉ GLOBALE

En quelques années, le rapport à l'automobile a considérablement évolué. L'économie de la fonctionnalité, basée sur l'usage plutôt que sur la seule possession, s'est imposée sous l'effet d'une mutation systémique globale :

– **La crise économique** a eu un impact considérable sur le pouvoir d'achat des ménages. Pour faire face à la baisse de leur revenu réel, ils ont adopté des comportements de consommation plus souples et plus sobres, en optimisant leur consommation de ressources et de biens.

– **Les technologies numériques** ont permis le développement d'offres alternatives en mettant en rapport des usagers avec des ressources inutilisées. Des entreprises se sont positionnées sur ces nouveaux modes de consommation fondés sur le partage, et ont fait émerger dans le secteur automobile une nouvelle économie de l'usage, comme Blablacar, Heetch, Autolib', etc.

L'automobile est en effet une ressource, un bien, dont l'utilisation peut être amplement optimisée. Selon les données transmises par l'ONG *International Resource Panel* (IRP), dont l'ancien commissaire européen M. Potočnik est co-président, un **véhicule individuel ne roule effectivement que 5 % du temps**. Il est 92 % du temps en stationnement, 1,6 % du temps en recherche de place de stationnement, et 1 % du temps immobilisé dans les embouteillages. Alors que la voiture européenne moyenne comporte 5 sièges, elle **ne transporte qu'1,5 passager par trajet**.

Dans une logique d'économie de fonctionnalité, la mutualisation des véhicules permet d'en intensifier l'usage et le partage, en ouvrant à davantage d'individus le bénéfice de l'utilisation d'un nombre moindre de véhicules, sans pour autant devoir limiter leurs besoins en mobilité.

1. Le bouleversement du rapport à l'automobile

a. Quand l'usage se substitue à la possession

Alors que la possession d'une automobile paraissait incontournable pour se déplacer, **la mobilité a, en quelques années, pris le pas sur la propriété du bien. L'automobile peut en effet, en particulier en zone urbaine, être perçue comme une contrainte, davantage que comme un outil d'émancipation**, en raison de son coût économique, de ses impacts environnementaux, mais aussi de la congestion des trafics ou des difficultés liées au stationnement.

Au cours des dix dernières années, le secteur a vu apparaître une multitude d'offres alternatives à la possession du véhicule, et permis de passer d'une économie de la possession à une économie d'usage, de la « voiture patrimoine » à la « voiture utile ». Parmi ces services, figurent notamment :

– **l'autopartage** ou la voiture en libre-service : ce système, développé notamment à Paris avec l'*Autolib* permet à l'utilisateur d'avoir accès à un véhicule électrique en libre-service. L'autopartage est

souvent envisagé comme un complément à l'offre de transport en commun. La mise à disposition en libre-service permet une rotation qui maximise l'utilisation de la ressource automobile. Avantages non négligeables pour l'utilisateur, il n'a plus à se préoccuper de l'entretien ou du stationnement de son véhicule. L'autopartage se développe aussi pour les flottes d'entreprises, en particulier dans les grandes entreprises ayant suffisamment de collaborateurs pour partager les véhicules. En France, en 2014, 3 900 véhicules étaient disponibles en autopartage, et ces services étaient utilisés par 153 000 usagers. Selon une étude réalisée en 2015 par le Boston Consulting Group, il y aurait actuellement 86 000 véhicules disponibles en autopartage dans le monde (dont 33 000 en Asie et 31 000 en Europe, près de la moitié de ces véhicules européens étant en Allemagne). 2,1 millions d'automobilistes en font usage en Europe, et 5,8 millions dans le monde. Ces activités ont généré 650 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2015. Le groupe estime qu'**en 2021, les services d'autopartage seront utilisés par 35 millions d'automobilistes, soit six fois plus qu'aujourd'hui ;**

– **le covoiturage** : l'utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant un même trajet permet le partage des frais tout en réduisant le trafic routier. La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 a apporté une assise légale à cette pratique : *« l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte », « à titre non onéreux, excepté le partage des frais »*. La mise en relation des particuliers peut s'effectuer à titre onéreux, à l'instar du modèle économique de la plateforme numérique Blablacar. Ces dernières années, le covoiturage s'est diffusé de manière spectaculaire. Dans le seul département des Deux-Sèvres, en 2013, 120 aires de covoiturage étaient recensées. Au niveau national, alors qu'en 2013, 30 % des automobilistes avaient déjà expérimenté le covoiturage, comme passager ou conducteur, ils étaient déjà près de 45 % en 2014 – dont 19 % déclarant le faire de manière régulière. En outre, alors que les premiers utilisateurs de la formule étaient essentiellement des jeunes de 20 à 33 ans, les plus de 35 ans représentent désormais la moitié des covoitureurs. La plateforme numérique Blablacar recense plus de 10 millions de membres, chiffre que le fondateur de l'entreprise, M. Frédéric Mazella, ne pensait atteindre qu'en 2018. L'entreprise revendique un volume de trajets proposés en progression de plus de 200 % par an, et plus de 10 millions d'euros de chiffre d'affaires. Une étude réalisée par le Conseil général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) en mai 2016, intitulée *« Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance »*, indique que le covoiturage représente désormais 1,6 % des trajets longue distance en voiture effectués en France – soit 11 millions de trajets par an, avec une distance moyenne de 320 km par voyage –, **et prévoit une augmentation française de 60 % de ces trajets en covoiturage à l'avenir**. De nouveaux acteurs apparaissent, tels que Carpooling, Easycovoiturage, et 123envoiture, ces deux dernières entités ayant été rachetées par la SNCF et fusionnées sous la marque IDVroom, lancée le 1^{er} septembre 2014 ;

– **la location entre particuliers** : plusieurs plateformes de mise en relation de particuliers permettent à ceux dont le véhicule reste au garage une grande partie du temps de le mettre à disposition, moyennant rémunération, de ceux qui souhaitent l'utiliser occasionnellement. Cette location est le plus souvent moins onéreuse que le recours à un loueur professionnel. On compte aujourd'hui plus de 60 000 véhicules proposés à la location sur des plateformes collaboratives. Cette activité est en forte hausse. Le groupe PSA croit au développement de cette pratique et estime

son évolution de 10 à 40 millions d'utilisateurs d'ici à 2020 dans les principaux pays européens. C'est pourquoi le constructeur français a, en partenariat avec la Maif en avril 2016, investi 18 millions d'euros dans la *start-up* Koolicar qui a lancé son service d'autopartage entre particuliers en 2012 et est aujourd'hui présente dans quarante agglomérations françaises avec plus de 60 000 inscrits ;

– **la location avec option d'achat (LOA)** : elle témoigne, elle aussi, de la réticence croissante des automobilistes à s'engager dans l'achat d'un véhicule. Elle permet d'utiliser un véhicule pendant une période déterminée, en versant un loyer à la société qui en demeure propriétaire, et de bénéficier, au terme de cette période, d'une option d'achat pour un prix convenu à l'avance. Les premières offres de LOA sont apparues en France au milieu des années 1990. En juillet 2014, pour la première fois, le volume d'affaires de transactions automobiles en LOA a dépassé celui du crédit traditionnel. Les opérations de location avec option d'achat ont augmenté de plus de 60 % en France entre mai 2015 et mai 2016.

Le succès de ces offres alternatives à la possession d'une automobile doit être appréhendé à l'échelle d'une offre de mobilité qui va bien au-delà du seul véhicule particulier. Les usagers n'hésitent plus à combiner les modes de transport, en utilisant une combinaison de solutions multiples, adaptées à chaque segment de déplacement, à chaque contexte géographique ou aux besoins de chaque usager. Pour déterminer les modalités de leur déplacement, les usagers s'appuient désormais sur le « coût d'usage global du véhicule », recouvrant à la fois le coût d'achat, l'entretien, l'assurance et le carburant. La comparaison leur permet de s'orienter vers le mode de transport pour lequel ce coût d'usage est le plus faible. **Selon ces critères, l'automobile individuelle n'est qu'une solution parmi d'autres dans le système de mobilité, et sa pertinence n'est plus acquise en toutes circonstances.**

Les impacts de la modification des comportements vis-à-vis de l'automobile

– **Les Français achètent de moins en moins de voitures neuves.** En 2014, 962 000 voitures particulières neuves ont été vendues en France, ce qui représente un taux de ménages acheteurs de 3,4 %, **le plus faible niveau du marché français au cours des trente dernières années.** Ce taux était de 7 % au début des années 1990, quand plus de 1,5 million de voitures neuves étaient vendues aux ménages chaque année. Cette chute s'explique par la multiplication des offres alternatives, mais aussi par la hausse du prix des véhicules neufs – causée par le développement d'équipements, notamment électroniques, coûteux – ainsi que par la diminution du prestige social associé à la possession d'un véhicule neuf ; le véhicule « utile » prend le pas sur le véhicule « désir » ;

– **Le nombre de kilomètres parcourus en automobile chaque année par un Français diminue, alors même que le nombre de déplacements tous modes confondus augmente continuellement ;**

– **L'âge moyen pour l'achat d'un véhicule neuf augmente, et atteint désormais plus de 55 ans ;**

– **Un budget total rédhibitoire,** en particulier pour les jeunes générations. En 2015, l'Automobile Club association estime à 5 796 € le budget total dépensé par le possesseur d'une Renault *Clio* essence en prenant en compte les frais liés au carburant, au financement de l'achat, à l'entretien, au stationnement et à l'assurance du véhicule ;

– **Le nombre de ménages motorisés diminue :** alors qu'il a augmenté régulièrement de 1980 à

2011, passant de 70,8 % à 83,5 %, le taux de ménages motorisés en France décroît depuis lors, pour se situer autour de 82,8 % en 2014.

a. Un phénomène générationnel

Selon un sondage réalisé par le groupe Mobivia (regroupant une quinzaine de marques du secteur de l'après-vente automobile), les jeunes font partie des catégories les plus disposées à abandonner leur voiture. **Ainsi, 74 % des sondés âgés de 18 à 24 ans se disent prêts à préférer toute solution alternative à la voiture.**

Selon l'Automobile Club association, la génération Y, née dans les années 1980 et 1990, sera la première à moins s'équiper en automobile par rapport à la précédente.

Elle représentera 40 % des actifs en France dans moins de dix ans et 75 % de la population active mondiale en 2025.

Cette désaffection des jeunes pour l'automobile « traditionnelle » n'est pas propre à la France. Elle s'observe également aux États-Unis et au Japon. Ainsi, selon une étude menée par l'Institut de recherche sur les transports de l'université américaine du Michigan, le taux de détention du permis par les jeunes de 19 ans est passé de 87,3 % en 1983 à 69,5 % en 2010. En France également, le taux de détention du permis a cessé de progresser chez les 18-29 ans, passant de 76 % en 1992 à 73 % en 2012.

La génération Y et l'automobile

Le cabinet Deloitte a mené en 2014, auprès de 23 000 jeunes européens dont 1 000 en France, une étude intitulée « *Quelle automobile pour la génération Y ?* », de laquelle sont tirés les enseignements suivants :

- les jeunes nés entre 1980 et 1995 conservent un intérêt persistant pour la détention d'une automobile : 61 % de la génération Y en France projette l'acquisition d'une voiture d'ici 5 ans ;
- le coût du véhicule demeure la préoccupation majeure et le premier frein à l'achat (57 %) ;
- 44,6 % de ces jeunes sont prêts à évoluer vers une motorisation alternative à l'essence ou au diesel d'ici 5 ans ;
- 41 % sont prêts à payer plus pour un véhicule plus économe en matière de carburant ;
- ils attendent des technologies avancées (54 %), et d'abord qu'elles rendent la conduite plus sûre (71 %) ;
- ils attendent davantage, préalablement à l'achat, de pouvoir essayer le véhicule (au moins 24 h).

La génération Y se différencie des générations précédentes par une sensibilité aux coûts plus affirmée, un fort niveau d'information et des exigences croissantes en matière de technologie (sécurité et connectivité).

Si le bouleversement du rapport à l'automobile s'observe en ville, c'est en premier lieu parce que l'offre alternative y est abondante et facilement disponible ; dans les zones rurales en revanche, la possession d'un véhicule demeure un facteur d'émancipation indispensable, notamment pour les

jeunes femmes et les femmes.

Ainsi, selon une étude de l'observatoire Cetelem de l'automobile, datée de 2011, 78 % des jeunes indiquent qu'ils n'imaginent pas se passer d'une voiture toute leur vie et 83 % déclarent adorer conduire. L'observatoire Cetelem conclut : « *il n'y a pas de rejet de l'automobile, elle est toujours perçue comme le moyen le plus simple de se déplacer, indispensable* », vital même dans les zones périurbaines ou rurales.

2. Une évolution écologiquement et économiquement bénéfique

L'économie de la fonctionnalité, par une meilleure efficacité de l'usage des ressources, permet de concilier bénéfices économiques et réponse aux enjeux écologiques.

Pour le président de l'ADEME, Bruno Léchevin, « *nous devons passer d'une logique de possession à une logique d'usage et de partage* », et ce pour plusieurs raisons :

- **l'économie de l'usage contribue à réduire les émissions polluantes** en limitant l'usage de la voiture à sa stricte nécessité et en évitant des déplacements inutiles ;
- **elle contribue au décongestionnement des centres urbains** ;
- **elle préserve le pouvoir d'achat des particuliers et des entreprises** (le transport étant en effet devenu **le deuxième poste de dépense des ménages**, selon l'ADEME, pour un montant moyen de 5 000 euros par an) ;
- **elle est particulièrement adaptée à certains types de véhicules** : les véhicules électriques doivent ainsi beaucoup rouler pour amortir le coût environnemental de leur construction et garantir leur performance écologique à l'échelle du cycle de vie ; les véhicules autonomes resteront encore longtemps inaccessibles pour un particulier seul. Dans les deux cas, un usage partagé permet de réduire les coûts ;
- **elle peut enfin contribuer au renouvellement du parc**, avec des véhicules neufs, mieux équipés et adaptés aux usages ; à l'inverse, la possession d'un véhicule conduit le propriétaire à le conserver sur une longue durée avant d'envisager son renouvellement.

DOCUMENT 2

Mise en place du nouveau bonus voiture électrique et hybride jusqu'à 10.000 euros pour la mise à la casse d'un vieux diesel

31 mars 2015 - Transports

Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, annonce la publication au Journal Officiel du décret mettant en œuvre le nouveau bonus voiture électrique et hybride. Ce nouveau bonus est applicable dès le 1er avril 2015.

Ségolène Royal indique que ce nouveau bonus véhicules propres est une des actions qui avaient été inscrites dans la Feuille de route de la conférence environnementale 2015 adoptée en Conseil des ministres le 4 février dernier.

Les premiers bénéficiaires du nouveau bonus de 10.000€ seront accueillis au ministère de l'Ecologie le 2 avril.

Les actions pour les voitures électriques

Alors que les immatriculations de véhicules électriques particuliers ont progressé de 20% en 2014, le gouvernement s'engage pour l'électro-mobilité en 2015 :

1. Le crédit d'impôt de 30 %: la loi de finances pour 2015 crée un crédit d'impôt sur le revenu « transition énergétique » de 30 % qui s'applique aux dépenses d'acquisition d'un système de charge pour véhicule électrique, payées avant le 31 décembre 2015. Cela va permettre, dans les immeubles de plus de deux ans, notamment les copropriétés, de faciliter l'installation des points de recharge individuels.
2. Le projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte fixe comme objectif de disposer de 7 millions de points de recharge publics et privés pour les voitures électriques en 2030. À l'été 2014, 10 000 points de recharge ouverts au public sont fonctionnels. Les nouveaux espaces de stationnement seront équipés. Les travaux dans les parkings des bâtiments existants devront être mis à profit pour installer des bornes. Les espaces de stationnement des zones commerciales existantes devront également être équipés. Par ailleurs, le texte prévoit des mesures pour faciliter le stationnement et la circulation des véhicules propres, notamment électriques.
3. Le déploiement des bornes de charge sur le domaine public s'accélère dans le cadre de la loi du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, avec déjà deux programmes agréés, comportant plus de 16 000 nouvelles bornes.

Dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA), l'Ademe soutient la mobilité électrique au travers du déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et

hybrides. Ce dispositif a déjà permis de financer une quinzaine de projets représentant plus de 5 000 points de charge. Il a été reconduit le 17 juillet 2014 et s'achèvera le 31 décembre 2015.

Ils l'ont fait, pourquoi pas vous ?

1. Exemples en Poitou-Charentes : Véhicules électriques pour les infirmiers libéraux et les aides à domicile

La Région Poitou-Charentes soutient le développement des véhicules électriques, notamment en direction des professionnels comme les infirmiers libéraux qui se déplacent beaucoup, avec plusieurs dizaines de visites par jour, et en moyenne une centaine de kilomètres parcourus. Les voitures électriques sont particulièrement adaptées et permettent des économies significatives sur les frais de carburants et l'entretien des véhicules.

Autre exemple, dans sa commune, Michel Eprinhard, maire de Sauzè-Vaussais (Deux-Sèvres), a mis en place des véhicules électriques pour les aides ménagères du Centre communal d'action sociale (CCAS), avec un retour sur investissement de 5 ans. Ces voitures sont également destinées à sensibiliser la population et les élus sur ces nouveaux modes de déplacements, tout aussi adaptés aux communes rurales qu'aux zones urbaines.

2. Les territoires à énergie positive pour la croissance verte

Les 212 territoires à énergie positive pour la croissance verte ont vocation à soutenir le développement des véhicules électriques dans le cadre des actions qui seront soutenues par le Fonds de financement de la transition énergétique.

Diesel, la fin des privilèges ?

Les ventes de voitures diesel poursuivent en France une lente décrue entamée depuis deux ans : 58 % en 2015 et désormais 52,5 %

Avec le projet de la loi de finances pour 2017, en cours de discussion à l'Assemblée nationale, c'est l'avenir du diesel qui se joue. En perdant ses privilèges fiscaux, ce carburant va devoir renoncer à l'un de ses principaux attraits auprès des flottes entreprises. Suffisant pour le faire disparaître ? Pas sûr.

Revoquée l'année dernière sous la pression des constructeurs automobiles qui ne souhaitent pas voir les avantages du diesel disparaître aussi vite, la déductibilité de la TVA sur le gazole sera étendue à l'essence à partir de 2017.

Cette disposition permet en effet à l'heure actuelle aux entreprises de récupérer à 80 % la TVA sur le gazole pour les voitures et à 100 % pour les véhicules utilitaires. A l'avenir, comme l'a annoncé Ségolène Royal, la ministre de l'Environnement, « les entreprises pourront déduire 80 % de la TVA appliquée sur l'essence, comme c'est le cas actuellement pour le gazole ; cette mesure se fera de façon progressive « en deux ans ».

Toutefois, l'amendement au projet de loi adopté en commission des finances de l'Assemblée nationale prévoit que la déductibilité de TVA accordée à l'essence sera mise en place de façon dégressive puisqu'elle s'appliquera à hauteur de 10 % dès 2017, 20 % en 2018, 40 % en 2019, 60 % en 2020 et 80 % en 2021 pour ce qui concerne les voitures des flottes. Selon les calculs de l'Observatoire du véhicule d'entreprises (OVE), cette mesure qui devrait coûter de 15 à 20 millions d'euros aux finances de l'Etat pourrait être compensée par la conversion à l'essence d'une partie du parc des entreprises.

L'essence étant un carburant plus taxé que le diesel, l'augmentation de la consommation d'essence issue de cette transformation du parc compenserait alors le manque à gagner pour l'Etat. Ce passage à l'essence devrait, selon l'OVE, concerner près de 10 % du parc, à commencer par les voitures d'entreprises parcourant autour de 10 000 km par an.

Le diesel à nouveau à la hausse ?

L'estimation est à prendre toutefois avec précaution car du côté des véhicules utilitaires, il n'existe pas d'alternative au diesel. La plupart des camionnettes qui circulent ne sont proposées uniquement qu'en version diesel. Quant aux voitures particulières détenues par les flottes, celles-ci conservent avec des motorisations diesel de nombreux autres avantages fiscaux auxquels l'Etat ne s'est pas encore attaqué.

A l'heure actuelle en effet, le montant du malus écologique tout comme celui de la TVS (Taxe sur les véhicules d'entreprises) restent indexés sur le calcul des émissions de CO2 de chaque modèle.

Les voitures diesel consommant de l'ordre de 15 à 20 % de moins que les modèles essence, leurs émissions de CO2 sont réduites dans la même proportion et restent beaucoup moins taxées.

En attendant, après le raz de marée de 2012 où elles culminaient à une part de 73 %, les ventes de voitures diesel poursuivent en France une lente décrue entamée depuis deux ans : 58 % en 2015 et désormais 52,5 %. Mais il s'agit là de l'ensemble du marché automobile. Dans les flottes d'entreprises en revanche, les voitures diesel restent majoritaires. Comme l'explique l'OVE, au cours du troisième trimestre 2016, « les voitures diesel sont reparties à la hausse et représentent 78,8 % des immatriculations dans les flottes contre 78,5 % au trimestre précédent. Dans le même temps, les immatriculations de voitures essence dans les flottes ont reculé, passant à 17,1 % contre 17,4 % au trimestre précédent ». Autant dire que la fin des privilèges fiscaux accordés aux diesel devrait renverser la tendance.

Expliquez-nous... Le diesel en France

Le gouvernement a décidé hier mercredi de supprimer graduellement à partir de l'année prochaine l'avantage fiscal dont bénéficie le gazole par rapport à l'essence pour mettre fin à la "diésélisation massive" du parc automobile français.

Deux véhicules sur trois roulent au gazole aujourd'hui en France. Au 1er janvier, le parc automobile était constitué de plus de 31 millions de voitures, parmi lesquelles 62 % de diesel. A titre de comparaison, en 1980, moins de 10 % des voitures roulaient au gazole. A cela, il faut compter les utilitaires, ils en existent plus de 6 millions et 93% d'entre eux roulent au diesel.

"Diésélisation"

Cette "diésélisation" a explosé entre 1995 et 2008. La progression s'est ensuite un peu ralentie. Ces derniers mois, les modèles diesel perdent même du terrain en part de marché. 2008 reste l'année record, 77% des nouvelles immatriculations étaient des véhicules diesel, ce chiffre est tombé à 58 % au premier semestre 2015.

Spécificité française

La France fait partie en tout cas des pays les plus diésélistes au monde. Avec les plus de 62 % de son parc automobile, la France est au dessus de la moyenne européenne. Seuls l'Irlande, le Luxembourg, le Portugal, l'Espagne et la Grèce font mieux ou pire. Le marché européen est, à l'heure actuelle, le marché le plus friand de motorisations diesel. Aux Etats Unis, ces moteurs sont très minoritaires avec une part de marché inférieure à 1 %.

Pourquoi cette place accordée au Diesel en France ?

Il faut remonter à l'immédiate après-guerre pour comprendre ce phénomène. A l'époque, les seuls véhicules qui consommaient du gazole étaient les tracteurs et les camions. Les autorités ont considérablement baissé les taxes sur ce carburant pour relancer l'économie, en aidant notamment les paysans et les routiers.

Dans les années 70, après le premier choc pétrolier et l'augmentation des prix du pétrole, les constructeurs français veulent profiter de la situation. Dans le même temps, la montée en puissance du nucléaire français développe le chauffage électrique au détriment du fioul. Les raffineurs français se retrouvent alors avec des excédents qui peuvent facilement être transformés en diesel. Le gouvernement allège donc encore un peu plus les taxes.

Au début des années 80, Peugeot et son patron Jacques Calvet sont en pointe en sortant un petit moteur diesel destiné aux petites citadines comme la 205. Le numéro 1 de Peugeot accompagne son choix industriel de lobbying auprès des responsables politiques afin de s'assurer que les avantages fiscaux du diesel confirmeront.

D'autant plus que les moteurs Diesel deviennent officiellement beaucoup plus propres, en tout cas concernant l'émission de CO2. Depuis, les particules fines rejetées par les moteurs dans l'atmosphère ont été reconnues responsables de maladies respiratoires et de provoquer ces cancerogènes.

Pollution au diesel : des effets sur deux générations

Les nanoparticules générées par les moteurs traversent la barrière placentaire.

Problèmes cardio-vasculaires, maladies respiratoires, cancers... Les dangers de la pollution de l'air sont de mieux en mieux connus chez l'enfant et chez l'adulte. Quant au fœtus, des études ont montré que les bébés dont la mère était exposée à la pollution durant la grossesse se développaient moins bien, ce qui pourrait avoir des conséquences sanitaires à l'âge adulte (obésité, diabète, hypercholestérolémie, maladies cardio-vasculaires...). Mais on connaît encore mal les mécanismes biologiques à l'œuvre.

Pour la première fois, des chercheurs français démontrent sur un modèle animal qu'en matière de pollution atmosphérique, la barrière placentaire n'en est plus véritablement une: lorsque la mère est, durant la grossesse, chroniquement exposée aux gaz d'échappement, le développement du fœtus et les fonctions placentaires sont altérés, avec des dégâts observés jusqu'à la deuxième génération.

Pour obtenir ces résultats, publiés dans *Particle and Fibre Toxicology*, une équipe franco-néerlandaise a exposé 16 lapines gestantes à un air pollué, équivalent à celui sortant du pot d'échappement de véhicule diesel. «On sait que le diesel génère des particules ultra-fines, d'une taille inférieure à 100 nanomètres, qui ne sont pas filtrées même sur les véhicules récents, et qui ne sont ni mesurées, ni réglementées», explique Pascale Chavatte-Palmer, directrice de recherche à l'Institut national de la recherche agronomique (Inra).

Le placenta ne protège pas le fœtus

Son équipe a soumis des lapines gestantes, dont le placenta est proche du placenta humain, à un air vicié 2 heures par jour, 5 jours par semaine, du 3e au 27e jour de gestation (sur un total de 31 jours). Placées dans un tube et non dans une cage, les lapines ne pouvaient pas ingérer une pollution supplémentaire en léchant leur pelage souillé. «Cela correspond à l'exposition journalière d'une femme habitant près d'une grande artère et soumise matin et soir aux gaz d'échappement lors d'un pic de pollution, précise la chercheuse. Certes, il n'y a jamais eu à Paris de pic de pollution durant neuf mois, mais ils peuvent durer plusieurs semaines. Et nous sommes largement en dessous de ce qui se passe dans des villes comme Shanghai !»

Les 16 lapines exposées à la pollution et 12 respirant un air propre ont subi plusieurs échographies. Puis tandis que 12 femelles (dont 7 exposées à la pollution) étaient sacrifiées en fin de grossesse pour analyser les tissus de la mère et des fœtus, 16 autres (dont 9 exposées) ont donné naissance à leurs petits. «Nous avons constaté une baisse légère de la croissance des fœtus, confirmée à la naissance sur le deuxième groupe de lapines, qui correspond à ce qui a été observé chez l'homme, ainsi qu'une baisse importante de la vascularisation du placenta», note Pascale Chavatte-Palmer. Les auteurs précisent que l'hypotrophie fœtale observée au 14e jour après la conception ne l'était plus au 21e jour, pour réapparaître de façon limitée au 28e jour. Ils évoquent une possible «adaptation du placenta pour surmonter le retard de croissance», ces mécanismes mis en place à mi-grossesse

devenant ensuite insuffisants pour maintenir une croissance optimale.

Autre surprenante découverte lors de l'examen des placentas: «Nous avons vu des nanoparticules, que nous devons encore caractériser précisément, qui avaient traversé le placenta et que l'on retrouvait dans le sang fœtal. Cela avait déjà été montré après injection de nanoparticules, mais jamais lorsque celles-ci étaient simplement inhalées. Avant de faire cette observation, je pensais qu'on ne verrait rien. Mais on a trouvé les nanoparticules tout de suite, et dans des proportions importantes. Clairement, le fœtus n'est pas protégé par le placenta», s'étonne encore la chercheuse. Six mois et demi plus tard, 12 femelles nées de cette première expérimentation (dont 9 exposées in utero) ont à leur tour été fécondées, puis les tissus fœto-placentaires analysés à 28 jours de gestation. «On ne trouvait plus de nanoparticules, mais les échanges d'acides gras entre la mère et les fœtus étaient modifiés, or l'on sait que cela peut entraîner ensuite des problèmes métaboliques dans la descendance», détaille-t-elle.

Forte de ces premiers résultats, l'équipe a obtenu des financements pour approfondir ses recherches. Il faudra confirmer ces résultats chez l'homme. L'équipe de l'épidémiologiste Rémy Slama (Inserm/Université de Grenoble), également signataire de l'article, a montré que les enfants nés de femmes exposées à la pollution atmosphérique durant la grossesse avaient à la naissance un poids inférieur et un périmètre crânien réduit. «Mais aller collecter des placentas en salle de naissance et les conditionner pour les multiples analyses que nous effectuons, c'est un peu compliqué, glisse sa consœur de l'Inra. C'est pour cela que les modèles animaux sont si importants.»

Royal veut durcir le malus automobile

Ségolène Royal, la ministre de l'Environnement, entend maintenir la pression sur les constructeurs automobiles français. Le rapport de la commission créée après le scandale des voitures Volkswagen qui vient d'être publié souligne en effet que les constructeurs ont non seulement des difficultés à tenir les normes antipollution mais il rappelle que, n'ayant pas eu accès à tous les éléments techniques, il ne peut se prononcer sur la présence ou absence de logiciels «tricheurs». La ministre annonce une modification du «malus» automobile afin qu'il intègre les émissions d'oxyde d'azote (NOx) en plus du dioxyde de carbone (CO2) et elle demandera à la Commission européenne de supprimer les dispositions permettant dans certains cas aux constructeurs de désactiver les systèmes antipollution.

Le diesel, cet émetteur de particules polluantes et dangereuses

Alors que la maire de Paris veut supprimer le diesel à Paris d'ici 2020, les particules fines émises par ces moteurs sont en cause. Pourquoi ? Quel impact pour la santé ? Explications.

Haro sur les véhicules diesel. Après Manuel Valls fin novembre à l'occasion de la Conférence environnementale, c'est au tour d'Anne Hidalgo de dénoncer ces moteurs polluants.

En cause notamment? L'émission de particules fines.

Ces particules, présentes dans l'atmosphère, sont des polluants complexes qui se différencient par leur composition chimique qui est responsable d'effets mutagènes et cancérigènes variables et leur taille (les plus fines restant les plus dangereuses). Parmi les différents polluants qu'il est possible de retrouver dans l'air que nous respirons, les particules fines constituent l'un des principaux facteurs de risque de santé lié à la pollution de l'air en milieu urbain.

Le moteur diesel rejette 87% des particules PM10 (qui ne sont pas les plus fines) issues du trafic routier et les moteurs à essence non catalysées, 12%.

Une étude d'Airparif, de la Mairie de Paris et du CNRS a ainsi montré que pendant une journée standard, les Parisiens inhalent environ 200.000 particules fines par litre d'air. Alors que les grosses particules s'arrêtent dans la région de la trachée et des bronches, les particules fines «peuvent atteindre d'autres organes», souligne l'étude. Ces dernières sont à l'origine de 42.000 décès chaque année.

Le plan pour Paris vise à réduire le volume de la circulation automobile et à modifier le parc roulant constitué à 60% de véhicules diesel.

• Quel est l'effet des particules fines sur l'organisme?

Les particules fines ont été reconnues responsables de cancers du poumon par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2012. Elles sont aussi à l'origine d'autres pathologies pulmonaires, comme l'asthme et la broncho-pneumopathie chronique obstructive (BPCO). En effet, plus elles sont fines, plus les particules en suspension dans l'air sont agressives et rentrent loin dans les bronches, créant une inflammation. Les bronches s'épaississent alors et sécrètent des glaires qui rendent difficile la circulation de l'air et provoquent l'essoufflement.

Il existe également des risques cardio-vasculaires (angine de poitrine, infarctus, troubles du rythme cardiaque), qui s'expliquent par le passage des particules très fines à travers la paroi des bronches jusque dans la circulation sanguine. Cela épaissit le sang, qui a alors plus de risques de coaguler.

Les personnes les plus à risques sont les enfants, parce qu'ils respirent plus vite, se trouvent plus près du sol et ont des alvéoles pulmonaires encore en développement, et les personnes âgées, qui ont une capacité ventilatoire diminuée. Certaines professions (chauffeurs routiers, employés de péage, mineurs de charbon) sont également surexposées.

• **Connait-on la mortalité associée aux particules fines?**

Les statistiques dont nous disposons actuellement sont des projections basées sur les effets sanitaires connus des particules fines et leur concentration atmosphérique. En revanche, elles ne distinguent pas la mortalité causée par la pollution des véhicules diesel (12% du total des particules émises en 2010, selon le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique) des autres sources de pollution (chauffage au fioul ou au bois, activité industrielle).

Le Programme Air pur pour l'Europe réalisé par la Commission européenne évalué, en France, à 42.000, le nombre de décès annuels attribuables aux particules fines, sur la base des données de l'année 2000. Une autre étude baptisée Aphekom estimait que l'on pourrait sauver 2900 vies si l'on abaissait les concentrations en particules fines de 9 grandes villes françaises (soit 12 millions d'habitants) aux niveaux recommandés par l'OMS, inférieurs à ceux pratiqués en Union européenne.

• **Quelle est aujourd'hui l'efficacité des filtres à particules fixés sur les voitures?**

Depuis la mise en place de la réglementation Euro 5 en octobre 2009, les constructeurs sont tenus d'équiper tous les véhicules diesel d'un filtre à particules. Contacté par LeFigaro, Renault annonce ainsi sur ses derniers véhicules «une filtration des particules fines et ultrafines supérieure à 99,9% en nombre». Bruno Guibeaud, président d'Europe Qualité Expertise, groupement d'experts en véhicules terrestres, confirme: «Les progrès technologiques ont effectivement permis aux constructeurs de faire baisser d'au moins 80% les émissions de gaz et de particules polluants. Mais il sera sans doute difficile d'aller vraiment plus loin.»

L'expert met par ailleurs en garde contre un effet pervers des systèmes anti-pollution: «Ils sont certes très efficaces pour le CO2 et les particules, mais ils induisent une surproduction d'autres substances polluantes, dont les oxydes d'azote (NOx). On est donc en train de déplacer la pollution!» Ces NOx, mis en cause par la ministre de l'Environnement Delphine Batho, sont déjà en concentrations importantes dans de nombreuses agglomérations. Euro 6, la prochaine réglementation européenne qui prendra effet en 2015, prévoit de fixer le taux d'émission des NOx à 80mg/km contre 180mg/km aujourd'hui. Renault commercialiserait déjà des véhicules diesel équipés de capteurs de NOx, compatibles avec cette nouvelle norme. Mais la France devra attendre, ces véhicules ne sont pour l'instant disponibles qu'aux Pays-Bas, en Allemagne et en Autriche, où existent des encouragements fiscaux pour ce type d'équipements anti-pollution.

Quelle que soit l'efficacité des filtres, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) rappelait récemment que seuls 23,8% des véhicules diesel répondent à la réglementation Euro 5. L'émission des gaz polluants et des particules fines reste principalement due aux véhicules anciens, qui représentent encore une grosse partie du parc automobile français.

« Dieselgate » : Bruxelles passe à la manière forte

Des procédures d'infraction sont lancées contre sept pays de l'Union. L'enquête contre la France n'est pas bouclée.

Excédée par l'inaction des gouvernements européens à la suite du « dieselgate », Bruxelles a décidé de passer à la vitesse supérieure. Jeudi 8 décembre, elle devait lancer des « procédures d'infraction » contre sept pays de l'Union pour non-respect de la loi européenne en matière d'homologation des voitures neuves.

La Commission espère, de cette manière, que les capitales vont en finir avec les mises sur le marché de véhicules qui dépassent très largement les niveaux autorisés d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x, un des polluants du diesel). Et qu'elles vont enfin sanctionner les constructeurs qui, délibérément (ce fut le cas de Volkswagen) ou pas, bloquent ces émissions au moment des tests d'homologation.

Sont visés : l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne, le Luxembourg, la Lituanie, la République tchèque et la Grèce. La France n'est pas dans le lot, non pas parce qu'elle n'a rien à se reprocher, mais parce que contrairement à l'Allemagne ou au Royaume-Uni elle n'a pas envoyé l'intégralité du rapport demandé par Bruxelles, à la suite des révélations du « dieselgate » par Volkswagen, en septembre 2015. Du coup, les services de la Commission n'ont pas suffisamment de matière pour prendre position.

Lettres de « mise en demeure »

Bruxelles devait envoyer des lettres de « mise en demeure » aux sept pays concernés jeudi. Ces derniers ont deux mois pour y répondre. S'ils n'obtempèrent pas, ou de manière insatisfaisante, la Commission enverra « un avis motivé ». La procédure peut aller jusqu'à la saisine de la Cour de justice de l'Union européenne.

Que reproche exactement la Commission aux Etats membres ? De ne pas avoir fait respecter une loi européenne de 2007 (une directive et un règlement) fixant les règles en matière d'homologation des véhicules neufs. Pour la Grèce, la République tchèque et la Lituanie, Bruxelles pointe l'absence dans le droit de ces pays d'un système de sanction des constructeurs, en cas de triche ou de négligences.

Concernant l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne et le Luxembourg, c'est l'article 13 du règlement de 2007 qui n'a pas été respecté, selon Bruxelles. Cet article précise qu'en cas d'infraction (notamment la falsification des résultats des tests d'émissions, comme ce fut le cas pour Volkswagen) les Etats membres doivent sanctionner les constructeurs, et ces sanctions « *doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives* ».

Revoir les tests d'émissions

Or, ces derniers mois, assure-t-on à la Commission, l'Allemagne était réticente à l'idée de « punir » Volkswagen. La Commission reproche aussi à l'Allemagne et au Royaume-Uni leur manque de collaboration : elle réclame depuis des mois des informations supplémentaires, estimant que les rapports envoyés par les deux pays au printemps concernant le « dieselgate » ne sont pas complets.

Pour rappel, Bruxelles a la responsabilité de définir les protocoles des tests d'émissions pour

l'homologation des voitures, mais c'est aux Etats membres que revient la responsabilité (par le biais de leurs agences nationales d'homologation) d'autoriser ou non la mise sur le marché des voitures ayant passé ces tests. C'est donc aussi à eux de vérifier la qualité du travail de leurs agences, et de sanctionner les constructeurs s'ils trichent.

Et si la Commission a montré bien peu de zèle, au début des années 2010, pour revoir ses tests d'émissions, alors que manifestement ils ne permettaient pas de mesurer avec précision les émissions en conduite réelle, les Etats, eux, ont largement fermé les yeux sur les pratiques de leurs constructeurs.

Les rapports envoyés à Bruxelles par le Royaume-Uni et l'Allemagne montrent en effet que, s'ils n'ont pas forcément triché comme Volkswagen, plusieurs constructeurs ont aussi utilisé des logiciels bloquant les émissions de NO_x au moment des tests, alors que ces systèmes ne sont autorisés que dans des cas exceptionnels.

A Bruxelles, on rappelle aussi que la Commission a proposé, en janvier 2016, de nouveaux textes pour encadrer l'activité des agences nationales d'homologation et s'assurer de l'indépendance de leurs services techniques vis-à-vis des constructeurs. Mais, à ce jour, leur adoption patine : au Conseil européen, les Etats membres tardent à s'en emparer et, au Parlement de Strasbourg, les eurodéputés ont déposé plus d'un millier d'amendements, dont certains vident complètement le texte de sa substance...

Les tests sur les voitures diesel révèlent « de nombreux dépassements » de seuil de pollution

La commission sur les émissions polluantes des véhicules diesel en France n'exclut pas que des constructeurs aient recours, comme Volkswagen, à des logiciels tricheurs pour tromper les tests d'homologation.

La commission technique indépendante sur le « contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de CO₂ » des véhicules diesel circulant en France, mise en place par la ministre de l'environnement, Ségolène Royal, a rendu son rapport final vendredi 29 juillet.

A l'issue de ses dix mois de travaux et des auditions de onze constructeurs automobiles, cette commission – qui rassemblait les représentants des administrations, des associations, des parlementaires et des experts scientifiques – indique qu'elle « *n'a pas mis en évidence l'utilisation de dispositifs d'invalidation illégaux* ». Mais elle précise aussi qu'elle ne peut pas, non plus, « *en écarter l'hypothèse* ». En clair, la tricherie a pu avoir lieu.

Ces travaux avaient été commandés à la suite de l'affaire Volkswagen, à l'automne 2015 – la marque allemande avait installé un logiciel permettant de fausser les tests d'homologation, en réduisant temporairement, le temps de l'analyse, les émissions polluantes. Ils devaient permettre d'une part de contrôler les émissions d'une centaine de véhicules – le rapport final porte sur 86 modèles –, et d'autre part d'établir si les marques faisaient usage de logiciels tricheurs.

Ce rapport risque de ne pas permettre de « *faire la transparence sur les pratiques de l'industrie automobile et de restaurer la confiance des consommateurs* », comme le souhaitait Ségolène Royal. La ministre, suivant en cela la suggestion de la commission, demande d'ailleurs à ce que le « *travail continue* » et que de nouvelles propositions lui soient faites.

Des émissions de CO₂ de 20 % à 50 % supérieures

La commission confirme qu'il existe bien des écarts importants entre les valeurs réelles constatées lors des essais sur piste par l'organisme de certification UTAC-Ceram, et celles déclarées par les constructeurs. S'agissant des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), elles seraient de 20 % à 50 % supérieures.

En matières d'émissions de NO_x, les oxydes d'azote, les résultats sont différents selon les technologies utilisées par les constructeurs. Mais certains véhicules labellisés Euro 6 – la norme aujourd'hui la plus drastique – ont dépassé jusqu'à dix fois le plafond permis, et en général « *les véhicules homologués émettent de un à vingt fois le maximum autorisé pour les NO_x quand ils sont sur la route* », écrivent les rapporteurs.

Leur constat final confirme ce que la commission avait déjà évoqué en présentant les résultats des tests sur 52 véhicules, le 7 avril : « *La procédure d'homologation repose aujourd'hui essentiellement sur des tests effectués avant la commercialisation du véhicule, en laboratoire, suivant un protocole peu représentatif de la réalité et sur des véhicules spécialement configurés à cet effet.* »

« Peu de retours des constructeurs »

Mais le plus préoccupant, peut-être, réside dans le constat omniprésent d'une difficulté, voire d'une impossibilité pour la commission d'avoir accès à l'ensemble des données : « *Une grande majorité des constructeurs n'était pas en possession de toutes les informations requises par la commission d'enquête lors de leur audition. Ils se sont donc engagés à transmettre ces informations manquantes. Malheureusement, en réalité il y a eu peu de retours des constructeurs.* »

Selon les experts de la commission, « *il n'a pas été possible d'avoir accès à l'ensemble des logiciels embarqués, et donc aucune analyse des logiciels n'a été effectuée* ». Ainsi « *la commission ne peut donc pas se prononcer définitivement sur la présence ou l'absence de logiciels "tricheurs" dans les véhicules testés.* » Les commissaires, s'ils exonèrent certaines marques de toute mauvaise volonté – « *par exemple les constructeurs français* » –, stigmatisent Volkswagen qui leur aurait adressé un « *courrier préalable de rappel du droit* ».

Les ONG, représentées aussi dans la commission par France nature environnement (FNE) et le Réseau action climat (RAC), qui dénonçaient encore, vendredi matin, le retard pris dans la publication du rapport, insistent sur la nécessité de transparence des constructeurs et sur la mise en œuvre la plus rapide possible des recommandations formulées dans le rapport.

« *Les résultats sont catastrophiques et exigent une réaction forte des constructeurs pour mettre en œuvre des mesures d'amélioration pour abaisser le niveau de pollution de leurs véhicules en circulation, dans des conditions réelles de conduite* », estime Lorelei Limousin, du RAC. Il faut aussi, selon elle, « *continuer les investigations technologiques avec des experts indépendants des constructeurs* » et que « *les recommandations de la commission soient portées au niveau politique et à l'échelle européenne* ».

Anticiper les évolutions réglementaires

De fait, la commission, qui n'épargne guère les constructeurs, préconise quelques mesures fermes. Au-delà de la poursuite des investigations, confirmée dès vendredi par Ségolène Royal, « *les autorités françaises doivent anticiper les évolutions réglementaires* », estiment les auteurs.

Anticipant le futur règlement européen « Real Driving Emission » (RDE), qui imposera aux constructeurs de respecter la norme en conditions réelles d'utilisation, la France devrait, estime la commission, « *fixer une valeur maximale pour les émissions de NO_x, mesurées lors du monitoring [contrôle] en condition RDE, au-delà de laquelle l'homologation ne sera pas délivrée* ». La ministre indique du reste vouloir « *agir vite pour modifier le cadre réglementaire européen* ». Son entourage annonce qu'une modification du malus automobile sera proposée dans le cadre de la loi de finances de 2017, pour qu'il intègre les émissions de NO_x, en plus de celles de CO₂.

La commission réclame aussi « *plus de transparence* » de la part des constructeurs, s'agissant notamment des modalités d'activation des « *dispositifs d'invalidation* » présents sur les véhicules, ceux qui permettent de désactiver le système de contrôle des émissions selon certains paramètres, la vitesse, le régime du moteur, la température...

In fine, estiment les commissaires, la suite à donner à ce rapport est d'abord politique : « *L'absence ou le manque de transparence des tests de surveillance et de contrôle de la part des autorités publiques sur les émissions de véhicules produits en série et mis à la vente dans l'Union européenne constitue une incitation à la fraude et doit donc absolument être corrigé.* »

Mondial : l'électrique va plus loin, plus vite...

Zéro émission, autonomie doublée, performances en hausse, réseau de recharge plus dense : la voiture électrique sera la vedette du Mondial de l'automobile.

Les planètes sont en train de s'aligner pour la voiture électrique. Alors que, selon un récent sondage Ipsos, huit Français sur dix se disent prêts à changer leurs habitudes de mobilité pour améliorer la qualité de l'air, les constructeurs profitent du Mondial de l'automobile pour présenter de nouveaux modèles "zéro émission" profitant des derniers progrès techniques dans ce domaine.

Au premier rang d'entre eux, Volkswagen. Encore englué dans le scandale déclenché par sa tricherie sur les émissions polluantes de ses modèles Diesel, le géant allemand a décidé de complètement réorienter sa stratégie en devenant justement le nouveau champion de la voiture électrique. Pour se refaire une virginité, le groupe aux huit marques automobiles (dont VW, Skoda, Seat, Audi et Porsche) n'a pas fait dans la demi-mesure. Il a annoncé vouloir à lui seul lancer trente modèles électriques d'ici à 2025. Première manifestation de ce virage stratégique, Volkswagen, qui commercialise déjà l'e-UP et l'e-Golf, présente le concept-car I.D. préfigurant une berline compacte capable de parcourir de 4 à 600 kilomètres sur une seule recharge selon les configurations. Et il s'agit moins d'une étude de style que d'une démonstration technique de la nouvelle plateforme à batterie sur laquelle tous les futurs modèles électriques du groupe seront développés à partir de 2020.

Seuil psychologique

Mais c'est une autre marque allemande qui frappe un grand coup à Paris en présentant la première voiture électrique abordable dépassant le seuil psychologique des 500 kilomètres d'autonomie. Vedette du stand Opel, l'Ampera-e est une berline cinq places de 4,17 m de longueur dont l'imposante batterie de 60 kilowattheures devrait agir comme le remède idéal contre l'angoisse de la panne si souvent citée par les réfractaires à la mobilité électrique. Sa commercialisation est prévue pour le printemps 2017 à un prix qui devrait rester sous la barre des 35 000 euros (*) si on se fie au prix de sa version américaine, la Chevrolet Bolt. En voilà une qui pourrait couper l'herbe sous le pied à la future Tesla Model 3, aux caractéristiques approuvées, mais qui ne devrait pas arriver en Europe avant 2018.

Le groupe Daimler croit aussi à l'électrique. Pour le prouver, cet autre géant de l'industrie automobile allemande ne se contente pas de concept-cars comme la sculpturale Vision Mercedes-Maybach 6, dont les quatre moteurs électriques développent une puissance cumulée de 750 chevaux.

Il présente aussi au Mondial 2016 une "vraie" voiture zéro émission avec la deuxième génération de la Smart Electric Drive, déclinée pour la première fois en trois carrosseries, deux places, quatre places et cabriolet. Dotée d'une batterie lithium-ion d'une capacité de 17,6 kWh, cette citadine

"branchée" promet une autonomie théorique de 160 kilomètres pour un tarif qui devrait débiter autour de 22 000 euros (*).

Enfin, Renault, précurseur de la voiture électrique abordable avec la Zoe, profite du Mondial 2016 pour confirmer l'annonce faite au Salon de Genève 2015 en lançant une nouvelle génération de batteries deux fois plus denses en énergie que celles de ses modèles électriques présentés en 2012. De quoi permettre à la Zoe ZE 40, c'est son nom, de revendiquer une autonomie théorique de 400 kilomètres, soit un rayon d'action de 300 km si l'on tient compte des contraintes de la circulation réelle et de la consommation de périphériques tels que le chauffage ou la climatisation.

Voilà qui illustre bien les progrès de la voiture électrique. Plus d'un siècle après les exploits de la "Jamais Contente", qui fut la première automobile à franchir le cap des 100 kilomètres-heure en 1899, la voiture électrique change enfin de braquet. En quatre ans, pour un coût total de possession (achat + usage incluant les bonus) approchant celui d'une voiture Diesel, elle aura vu son rayon d'action multiplié par deux et le nombre de bornes de recharge réparties sur le territoire français multiplié par huit, d'environ 1 800 à plus de 14 000. Déjà en hausse de 43 % sur les huit premiers mois de l'année, les ventes de voitures électriques ont décidément toutes les raisons de s'envoler à l'issue du Mondial de l'automobile 2016.

Deux fois plus loin

En 2012, les constructeurs promettaient 200 kilomètres d'autonomie, soit Paris-Le Mans. En réalité, compte tenu des conditions réelles de circulation (vitesse, consommation des équipements), le conducteur moyen ne pouvait parcourir que 150 kilomètres, soit Paris-Reims. Avec 400 kilomètres d'autonomie annoncés, les voitures électriques de 2016 voient leur rayon d'action passer à 300 kilomètres, soit Paris-Angers.

() Avant bonus de 6 300 euros réservé aux voitures électriques.*

Les jeunes et la voiture, une relation à réinventer

Liberté, vitesse et luxe, ces valeurs qu'incarnait l'automobile par le passé ne rencontrent plus le même écho auprès des jeunes, un casse-tête pour les constructeurs qui planchent sur des modèles à même de séduire la nouvelle génération.

"Autrefois symbole d'émancipation" qu'il fallait exhiber pour "être dans le coup, la voiture n'est plus un must absolu", commente pour l'AFP Henner Lehne, analyste chez IHS Automotive. "Les jeunes se disent: mon téléphone, je m'en sers tous les jours, mais pourquoi dépenser des sous pour une voiture que j'utiliserai au final très peu?"

Avec l'essor des modes de transport alternatifs ces dernières années, des transports en commun à l'autopartage, rouler en bolide a en effet perdu de son intérêt.

Cette tendance est particulièrement vraie au Japon, doté d'un réseau ferroviaire de grande qualité, et les champions nationaux, de Toyota à Nissan, cherchent la parade.

"Acheter une voiture ne fait pas partie de mes priorités. Je préférerais m'offrir une nouvelle guitare ou déménager dans un autre appartement", lance Yuu Saito, 33 ans, qui se déplace exclusivement en train à Tokyo.

Ayako Watake, étudiante de 20 ans, préfère elle aussi emprunter les nombreuses lignes de train qui sillonnent la capitale japonaise, un moyen de se déplacer "pratique" et "abordable".

Surfer plutôt que conduire

"Ce désintérêt pour l'automobile s'observe aussi aux Etats-Unis et en Europe", même si les gens finissent souvent par se convertir à l'automobile après leurs études pour des nécessités de déplacement professionnel et familial, note M. Lehne.

Selon une étude menée dans plusieurs pays par l'Institut de recherche sur les transports de l'université américaine du Michigan, le taux de détention du permis a fortement diminué chez les plus jeunes. Aux Etats-Unis, où l'automobile est pourtant reine, il est passé de 87,3% en 1983 à 69,5% en 2010 dans la catégorie des 19 ans.

Les recherches montrent que ce taux est d'autant plus faible que la proportion d'internautes est élevée. "Aujourd'hui vous n'avez plus besoin de votre voiture pour échapper à vos parents et retrouver vos amis, vous pouvez le faire dans votre chambre tout simplement via internet", fait remarquer Hans Greimel, d'Automotive News.

Face à ce constat, tous les constructeurs sont unanimes: il faut faire du véhicule un lieu ultra-connecté.

Au Tokyo Motor Show, qui vient de fermer ses portes, Nissan a présenté une mini-voiture électrique - "Teatro for Dayz" -, sorte de "gadget" destiné à ceux qui seront en âge de conduire après 2020.

"Nous avons remisé au placard les approches traditionnelles", souligne Satoshi Tai, directeur de la

conception. "Généralement, nous essayons de diffuser un sentiment d'accélération, de pouvoir ou de qualité suprême, mais ces valeurs ne résonnent pas auprès de la génération numérique".

Encore accros au tacot

Sièges blancs, volant et deux pédales: l'habitacle se veut ultra-simple et modifiable selon les envies de son occupant. Il peut se muer en un simple geste en une salle de jeux vidéo, un écran de cinéma ou un espace où converser en ligne avec ses amis.

L'industrie mise aussi sur les solutions d'autopartage ou encore sur la conduite autonome: quand les jeunes d'aujourd'hui ont l'impression de perdre leur temps derrière un volant, ils pourront dans un avenir lointain rouler tout en faisant ce qu'il leur plaît.

De son côté, Toyota ne veut pas renoncer à réveiller "la passion" pour l'automobile, explique à l'AFP Didier Leroy, vice-président exécutif, "charge à nous d'apporter une dimension émotionnelle". Le numéro un mondial a dévoilé un modèle sportif entrée de gamme (S-FR concept) pour que "toute une nouvelle génération succombe au plaisir de conduire".

Le dirigeant appelle cependant à "relativiser" ce phénomène: "Quand vous êtes en dehors des grandes métropoles, la problématique de mobilité reste entière".

"Quelle galère quand je rentre chez mes parents en train avec mes guitares sous le bras!", peste le jeune Saito. Et là où ils habitent, en pleine campagne, "c'est impossible de vivre sans voiture", assure-t-il, soulignant que ses amis d'enfance restés au bercail ont dû s'équiper d'un véhicule.

"Il y a aussi les pays en développement", ajoute M. Leroy, du Brésil à la Chine, où les classes moyennes n'aspirent qu'à une chose: "avoir la liberté de se déplacer"

Pourquoi la France est accro au diesel ?

Alors que les moteurs diesel sont décriés pour leurs émissions de particules fines, la France est championne du monde de consommation de gazole. Retour sur une spécificité hexagonale.

Ah, la France ! Ses fromages, son vin et son diesel. Face aux critiques des écologistes sur les émissions de particules fines, les industriels contre-attaquent, (,,) et défendent le diesel coûte que coûte. PSA rappelle ainsi que les *"technologies diesel ont profondément changé en vingt ans"*, rapporte *Le Point*.

Fait rare en Europe, 65% du parc automobile est aujourd'hui équipé de ce type de moteurs, contre un quart en 1995 et 4,8% en 1980. Seules la Belgique et l'Espagne atteignent ce taux de "diésélisation", selon les chiffres du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

La raison de ce succès se cache dans nos porte-monnaies. Le gazole reste bien moins taxé que l'essence, depuis maintenant cinquante ans. Le 10 septembre, un litre de diesel coûtait 1,40 euro en moyenne, contre 1,59 euro pour le sans plomb 95, selon les relevés de la Direction de l'Energie et du Climat (PDF). Les automobilistes français ont fait leurs calculs.

Cette situation n'a pourtant rien d'évident, puisque le gazole est légèrement plus cher à produire. Aux Etats-Unis, au Royaume-Uni ou en Suisse, l'essence est ainsi moins chère à la pompe. Alors pourquoi le gazole est-il si avantageux en France ?

Francetv info vous explique les raisons d'une exception française qui inquiète les écologistes et certains professionnels du secteur.

1 - Parce que le nucléaire a libéré du gazole pour l'auto

Après-guerre, seuls les camions et les tracteurs sont équipés en diesel. *"Ces professionnels voulaient un carburant moins cher. Ils ont pesé lourd dans la décision"*, explique Pierre-René Bauquis, économiste auprès de l'Institut français du pétrole (IFP). Pour les soutenir, les gouvernements détaxent donc le gazole.

Le mouvement s'accélère quand, dans les années 60, le général de Gaulle fait le choix de développer l'énergie nucléaire pour asseoir l'indépendance énergétique de la France, explique le site du *Parisien*. Les foyers français se chauffent davantage à l'électricité et délaissent le fioul domestique. Les raffineries doivent alors trouver de nouveaux débouchés pour leurs stocks, avec un coup de pouce de l'Etat.

"C'est parce que le général de Gaulle a lancé le parc nucléaire français que Peugeot notamment a été incité à produire massivement des véhicules destinés à écouler la surproduction de gazole", libérée par le chauffage électrique, écrivait en juin dernier l'adjoint au maire EELV de Paris Denis Baupin, sur LePlus. Mais au début, le marché peine à décoller. Les raffineries continuent donc d'investir dans des unités de production d'essence, seul moyen pour elles de survivre.

Et aujourd'hui ? L'argument ne tient plus. Face à la prolifération des moteurs diesels, les raffineries doivent aujourd'hui importer énormément de gazole (un tiers de la demande) et trouver des débouchés pour exporter leurs surplus d'essence. *"Les raffineries se sont tiré une balle dans le pied"*, explique Thomas Porcher, économiste spécialiste du pétrole. En 2011, le Commissariat au développement durable (PDF) dénonçait ce déséquilibre, qui menace des milliers d'emplois. La raffinerie Total de Flandres-Dunkerque (Nord) et la raffinerie Petroplus de Reichstett (Bas-Rhin) ont fermé depuis.

2 - Parce que la France est devenue leader en la matière

Jadis réservé aux taxis et aux grands rouleurs, le diesel se démocratise peu à peu, fort de son avantage fiscal. Et l'usine Peugeot de Lille-Fives (Nord) peut fêter la production de son millionième moteur diesel en 1976.

Bruit, nervosité, vitesse... Rien n'est encore gagné pour cette technologie, jugée paresseuse et poussive. Les constructeurs français investissent alors dans l'innovation : injection directe dans les années 80, rampe commune dans les années 90... Les défauts sont corrigés et les consommateurs séduits. Lancée en 1983, la petite 205 diesel a les mêmes performances que l'essence. Elle sauve le groupe PSA et ravit les automobilistes, qui paient moins cher à la pompe.

Auditionné par l'Assemblée nationale en 1997, Jacques Calvet, le patron du groupe, est aux anges. *"Nous sommes les meilleurs dans le monde en matière de diesel, pas pour les très gros diesels comme ceux de Mercedes, mais pour tous les autres. Renault est parmi les tout meilleurs également."*

Et aujourd'hui ? Les constructeurs commencent à observer *"l'inadéquation du moteur diesel avec les usages que peuvent en faire certains clients"*, expliquait le site CNetFrance.fr en mars dernier. Beaucoup de citadins sous-utilisent le moteur, conçu pour être efficace à partir de 20 000 kilomètres par an. Renault sent le vent tourner et préfère désormais axer ses recherches sur la voiture électrique. PSA a de son côté lancé les premiers hybrides diesel-électrique du monde (la Peugeot 3008, par exemple).

3 - Parce que beaucoup d'emplois en dépendent

Il n'empêche. Le diesel est stratégique pour la filière automobile française et son interdiction apparaît utopique aux yeux des constructeurs. *"Quinze mille personnes travaillent à la recherche et au développement chez PSA, dont 94% en France"*, explique Guillaume Faury, directeur de la recherche du groupe, sur le site du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA). Il ajoute que tous les moteurs diesels du groupe *"sont fabriqués en France dans deux usines grâce à des milliers de salariés"* : 3 300 ouvriers à Trémery (Moselle) et 3 200 à Douvrin (Pas-de-Calais), précise encore le site du *Figaro*.

En 2007, un rapport du Sénat s'inquiétait d'un brusque revirement. *"Il ne faudrait (...) pas mettre en péril une industrie qui représente 313 000 emplois et sacrifier notre avance dans le domaine de la maîtrise de la technologie du diesel"*, prévenait le sénateur Henri Revol.

Et aujourd'hui ? Le groupe PSA est malade. Son plan social prévoit le licenciement de 8 000 salariés en France et la fermeture de certains sites, comme l'usine d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). Dans ces conditions, difficile pour l'Etat de rééquilibrer la taxation entre l'essence et le gazole sans déstabiliser un peu plus la filière.

4 - Parce que le diesel rejette moins de CO2

A distance parcourue égale, les moteurs diesels rejettent moins de CO2 que les moteurs à essence. C'est ce critère qui a longtemps servi à distinguer les véhicules propres des autres. En 2008, lorsque le Grenelle de l'environnement a voulu s'attaquer à ces rejets, le diesel a donc raflé la mise. Grâce au bonus-malus écologique, l'achat d'une Citroën C3 diesel e-HDi est récompensé d'une prime de 400 euros, calculait en juin le site La Tribune.fr. La lutte contre le réchauffement climatique est à ce prix. Et tant pis pour le modèle essence.

Certes, le diesel émet davantage d'oxyde d'azote et de particules fines. Mais la réglementation européenne oblige les raffineries à faire des efforts : entre 1994 et 2006, la teneur en soufre dans le gazole est ainsi passée de 2 000 mg/kg à 10 mg/kg. Et le filtre à particules (FAP) est obligatoire sur les voitures neuves depuis le 1er janvier 2011 (norme Euro 5). Pour Guillaume Faury, l'interdiction du diesel en France serait donc *"un vrai contresens de l'histoire"*, car *"on reviendrait dix ans en arrière en termes d'émissions de CO2"*, explique-t-il dans le communiqué cité ci-dessus.