

# Diesel et pollutions

## Quelles solutions ?

**POURQUOI LE DIESEL EST-IL UN PROBLÈME DE SANTÉ PUBLIQUE ET POUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE? EST-CE UNE SOURCE DE COÛTS OU D'ÉCONOMIES ? POURQUOI L'AVANTAGE FISCAL EST-IL INJUSTIFIÉ ? QUELLES SOLUTIONS FACE AU PROBLÈME « DIESEL » ? QUELS IMPACTS SUR LES MÉNAGES ET LES ENTREPRISES ?**

👉 **6 pages pour comprendre**

Dans le monde la pollution de l'air est un fléau qui, chaque année, tue 7 millions de personnes et coûte aux seuls pays de l'OCDE plus de 1200 milliards d'euros. En France, chaque nouveau pic de pollution nous rappelle l'urgence d'agir contre ce fléau. Le diesel, c'est :

- 2 véhicules français sur 3 (dont 1/3 ont plus de 10 ans) et 80% du carburant consommé ;
- Plus de 50% des particules fines cancérigènes respirées quotidiennement par les citoyens ;
- Des maladies chroniques et aiguës qui entraînent des milliers de morts prématurées ;
- De l'asthme et des allergies aggravées qui empoisonnent la vie de nos enfants.

Malgré cela, le diesel bénéficie d'un avantage fiscal de 6,9 milliards d'euros chaque année.

Mis en place dans les années 80 pour écouler des stocks de gazole accumulés en raison de la croissance rapide de l'énergie nucléaire et pour soutenir les entreprises après la crise pétrolière, cet avantage fiscal nous a conduit à importer toujours plus de diesel. Ce qui explique en grande partie le déficit de notre balance commerciale.

*Pourtant, les solutions pour éviter un nouveau scandale sanitaire et environnemental de grande ampleur, nous les connaissons : ce sont les mêmes qui nous protégeront des changements climatiques. Alors, qu'attendons-nous pour sortir des querelles partisans et agir en faisant preuve de pédagogie ?*

**Nicolas Hulot et Pierre Perbos**



# Pourquoi le diesel est dangereux pour la santé ?

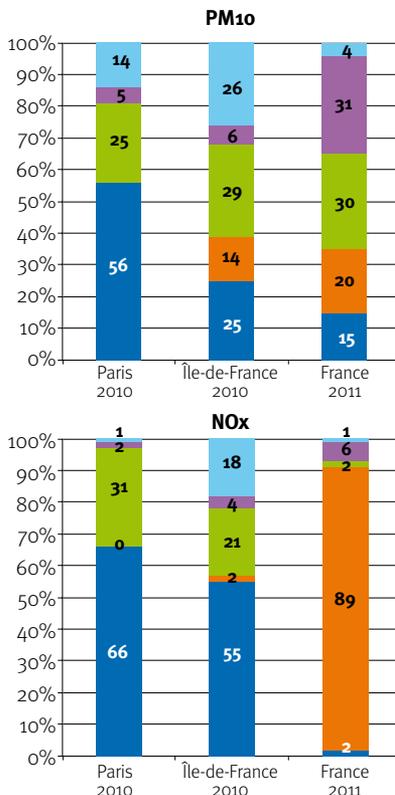
## Quels polluants émet le diesel ?

La pollution de l'air par les particules fines est devenu un enjeu sanitaire majeur. Les particules que les Français respirent tous les jours sont issues principalement du trafic routier, en particulier des moteurs diesel (voir les graphiques).

Elles se différencient selon leur origine et dimension. Les particules primaires sont émises directement à l'échappement des véhicules alors que les particules secondaires se forment par réaction chimique à partir d'autres gaz émis comme les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatiles (COV).

Les particules émises mesurent moins de 10 et 2,5 micromètres : ce sont les PM10 et PM2,5. Les PM2,5, les plus dangereuses pour la santé, restent en suspension dans l'atmosphère jusqu'à une semaine environ et peuvent être transportées sur de longues distances.

La combustion du diesel contribue aux émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>, de la famille des oxydes d'azote NOx) qui ont des effets néfastes sur la santé et en particulier sur les fonctions respiratoires.



Source : CITEPA - 2012 et AIRPARIF - 2013.

En 2012 l'OMS a classé les gaz d'échappement des moteurs diesel « cancérogène certain », comme l'amiante et le tabac. Cette pollution est responsable de problèmes respiratoires et cardiaques chroniques, touchant particulièrement les enfants et les personnes âgées, des cancers des poumons (Centre international de recherches sur le cancer, OMS) mais peut aussi être impliqué dans les cancers du sein (Environmental Health Perspectives, 2014).

## La pollution de l'air c'est :

**25 µg/m<sup>3</sup>/24h**

Selon l'OMS et les normes européennes, l'exposition moyenne sur 24h aux PM2.5 ne devrait pas dépasser 25µg/m<sup>3</sup> plus de 3 jours par an.

**110 µg/m<sup>3</sup>**

Le niveau atteint par le pic de pollution de mars 2014 à Paris.

Source : Air Parif.

**+15 à 30%**

De nouveaux cas d'asthme chez les enfants vivant à proximité des axes routiers fréquentés.

Source : Projet Aphekom, 2012.

**3,6 à 7,5 mois**

De réduction de l'espérance de vie des citadins dans les grandes villes françaises.

Source : Projet Aphekom, 2012.

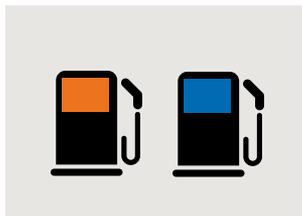
**2900**

Morts prématurées par an à Bordeaux, Le Havre, Lille, Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg et Toulouse (12 millions d'habitants) à cause du dépassement des normes européennes. Source : Projet Aphekom, 2012.

# Pourquoi le diesel coûte-t-il plus cher qu'on ne l'imagine ?

## Pour l'automobiliste

Parce qu'à la pompe il est 30% moins taxé que l'essence, l'automobiliste pense souvent que le diesel est moins cher. Pourtant une fois pris en compte le surcoût à l'achat et à l'entretien entre autres, l'UFC-Que Choisir a calculé que le diesel n'était intéressant que si le véhicule roulait de 20 000 à 30 000 kilomètres par an selon les modèles. Aujourd'hui un véhicule particulier parcourt en moyenne 12 000 kilomètres par an.



## Pour l'Assurance Maladie

En particulier, les impacts sanitaires avérés du diesel coutent chaque année plusieurs milliards à l'Assurance Maladie dont le déficit s'établissait à 6,8 milliards en 2013. Pourtant, contrairement à d'autres produits nocifs taxés pour la financer, comme le tabac; le diesel bénéficie d'un avantage fiscal qui coute à l'État 6,9 milliards par an de plus. À ces dépenses pourront s'ajouter les amendes assignées par l'Union européenne à la France pour non respect des normes sur la qualité de l'air.



## Pour la société

Globalement, essence ou diesel, les coûts engendrés par la circulation automobile ne sont couverts qu'à 40% environ par les taxes sur les carburants. Il reste 1600 euros par véhicule et par an qui sont à la charge de tous, automobilistes ou non, via d'autres impôts. Ces coûts correspondent à des dépenses publiques visant à protéger du bruit, de la pollution de l'air mais aussi les coûts en terme d'accidents. (Source : Technische Universität Dresden).



## Quel impact le diesel-a-t-il sur le climat ?

80% du carburant consommé par les transports, premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, étant du diesel, il serait faux de dire que le diesel est bon pour le climat.

Un litre de diesel contient 15% plus de CO<sub>2</sub> qu'un litre d'essence (2,66 kg de CO<sub>2</sub> par litre contre 2,42kgCO<sub>2</sub>/L). Mais en raison de la performance énergétique supérieure du moteur

diesel, un véhicule diesel peut parcourir une distance plus longue avec un litre de carburant qu'un véhicule essence et émet, mécaniquement, moins de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Aujourd'hui les véhicules diesel émettent en moyenne 20% de CO<sub>2</sub> en moins que les véhicules essence mais cet écart a tendance à se réduire avec l'amélioration des véhicules, notamment essence (voir le classement de l'Ademe).

# Comment résoudre le problème du « diesel » ?

## 👉 Développer les alternatives

Le problème du diesel est aussi celui de la place trop importante du véhicule individuel dans les déplacements. La moitié des trajets en voiture font moins de 3 kilomètres, des alternatives existent aussi dans les territoires ruraux. Développer les transports en commun, le covoiturage et les mobilités actives en débloquant les financements suffisants doit être une priorité. Retrouvez sur ce sujet notre publication : « Solutions de mobilité soutenable en milieu périurbain et rural ».



## 👉 Mettre en place une prime à la conversion

Pour agir contre les diesels les plus polluants (avant Euro 5) sans pénaliser les ménages il est possible de mettre en place une prime à la conversion à deux conditions essentielles :

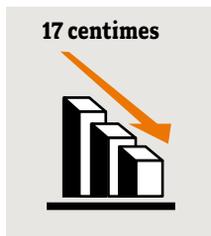
- Qu'elle soit ouverte aux véhicules d'occasion, diesel ou essence, satisfaisant des critères de performances ( $< 120\text{gCO}_2/\text{km}$  et Euro 5 en 2015).
- Qu'elle soit soumise à conditions de revenus et d'au moins 1 000 euros pour les plus bas revenus.

Cette prime viendrait ainsi compléter le dispositif bonus malus auquel il faudrait néanmoins intégrer un critère qualité de l'air.



## 👉 Supprimer progressivement l'avantage fiscal du diesel

Selon plusieurs instances (OCDE, Cour des Comptes, Comité fiscalité écologique...) l'avantage fiscal est injustifié. L'écart de 17 centimes de taxe se traduit par un écart de prix à la pompe qui se creuse encore à cause d'une surproduction mondiale de gazole qui en fait baisser le prix. De plus, les taxes sur le carburant ne sont pas indexées sur l'inflation. Ainsi, il fallait travailler 23 minutes pour acheter un litre de carburant en 1970, et seulement 8 minutes en 2010. La suppression progressive de cet avantage fiscal permettra de rentabiliser plus rapidement les investissements des entreprises et des ménages dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de dégager de nouvelles ressources pour développer les politiques de mobilité plus soutenables.



## Les normes euros sont-elles suffisantes ?

Les normes européennes d'émissions de polluants atmosphériques sont en vigueur depuis 1991. La norme Euro 5 impose depuis 2011 la présence de filtres à particules (FAP) sur les véhicules diesels neufs. La norme Euro 6 sera obligatoire pour tous les véhicules vendus à partir de septembre 2015. Mais bien que la technologie avance et que les normes se renforcent les FAPs ne retiennent pas la totalité des  $\text{PM}_{2,5}$ , ni des  $\text{NO}_x$ , et engendrent même des rejets de  $\text{NO}_2$ . Il est donc non seulement faux de dire que les nouveaux véhicules diesel sont « propres »,

mais encore moins que ce problème a disparu car le renouvellement du parc automobile s'étale sur 20 ans. De plus, les tests pratiqués par les constructeurs automobiles dont sont issues ces mesures ne reflètent pas la réalité des émissions sur la route car les véhicules sont faussement optimisés. En particulier, des études européennes et anglaises ont démontré que les émissions d'oxydes d'azote, nocives pour les poumons, sont sous-estimées et n'ont même quasiment pas diminué dans la réalité. (Sources : CE, JRC, 2013 - King's College London).

# Quels impacts sur les raffineries et l'industrie automobile ?

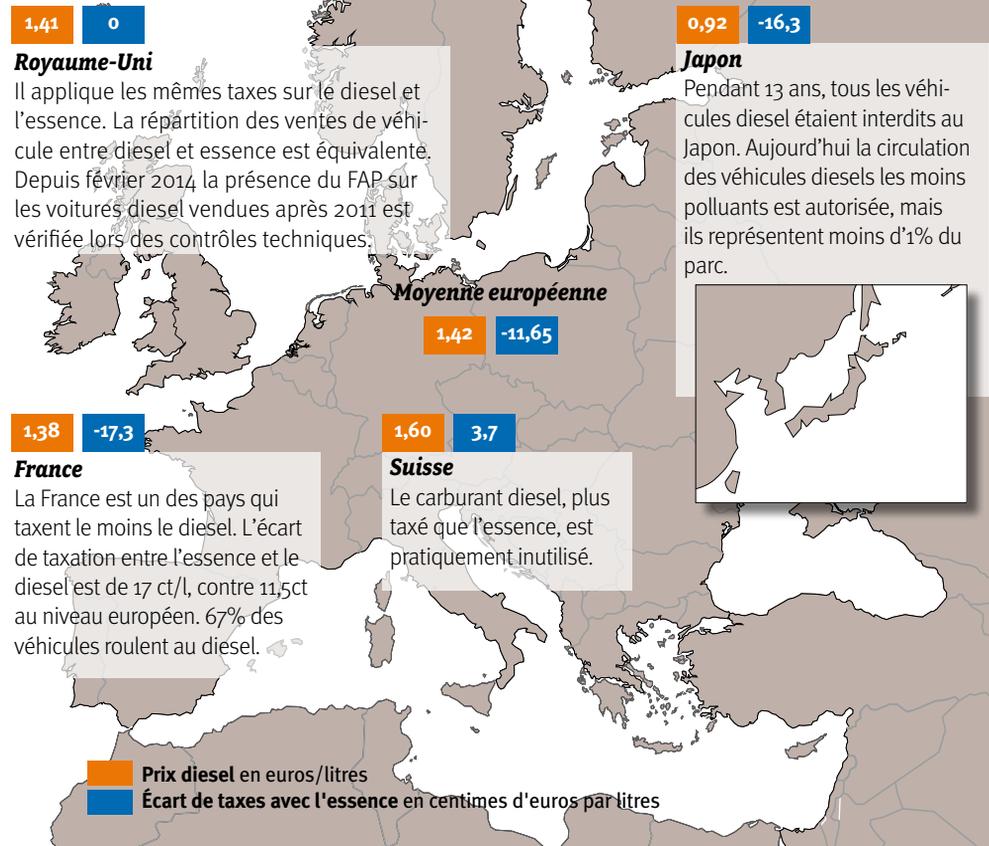
## Impacts sur les raffineries

Le gazole et l'essence sont des produits issus d'un même baril de pétrole. Le déséquilibre fiscal pousse la France à importer des quantités croissantes de gazole et exporter les surplus d'essence. Ces importations ont coûté 13 milliards net à la France en 2012. L'impact d'un rattrapage progressif sera positif pour la balance commerciale.

## Impacts sur l'industrie automobile

Si la vente de véhicules diesel est déjà à la baisse en raison du surcoût des technologies de ces moteurs, le rattrapage fiscal accentuera ce phénomène de dé-dieselisation du parc automobile neuf. Néanmoins, les constructeurs automobiles français déclinent de plus en plus leurs modèles en moteur essence et développent actuellement un véhicule essence ne consommant que 2l/100 km. La hausse du prix de l'énergie a un effet direct sur la compétitivité des entreprises qui innovent dans l'efficacité énergétique. En devant les objectifs d'efficacité énergétique fixés par l'UE pour tous les véhicules vendus en Europe, les constructeurs automobiles français bénéficient d'ores et déjà d'un avantage comparatif.

## Le cas du diesel dans le monde



# Concrètement pour les ménages ?



Prenons l'exemple d'un ménage de 4 personnes aux revenus plutôt modestes, vivant en périphérie et qui utilise un véhicule diesel ancien (acheté en 2004, norme Euro 3) pour la majorité de ses déplacements (15 000 km/an). Le véhicule consommant 7l/100 km, notre ménage dépense en moyenne 1500€ par an en carburant, émettant ainsi 2,7 tonnes de CO<sub>2</sub> et 750g de particules fines cancérigènes chaque année.

Pour ce ménage témoin :

Quel impact aurait la suppression progressive de l'avantage fiscal sur le diesel ?

En 2015, + 2 centimes de taxe sur le diesel = moins de 3 euros / mois = environ 30 euros / an

## ACTIONS POSSIBLES DÈS 2015 POUR FAIRE DES ÉCONOMIES SUR UN AN

### en changeant de véhicule



#### Acheter un véhicule neuf plus performant

Grâce au bonus de 3300€, notre ménage décide d'acheter un véhicule hybride émettant 80gCO<sub>2</sub>/km. C'est un investissement qui permettra au ménage de consommer beaucoup moins de carburant.



#### Acheter un véhicule d'occasion plus performant

Grâce à la prime à la conversion de 1500€ qui serait mise en place, notre ménage pourrait acheter un véhicule d'occasion mis sur le marché en 2011 qui consommera 2 litres de moins au cent kilomètres.

Partager son véhicule avec un autre particulier (autopartage) revient à faire ces économies tout en rentabilisant mieux le coût de l'investissement.

### et / ou en changeant de comportement



#### Transports en commun

En ville, utilisons les transports en commun : un abonnement annuel coûte 17 fois moins cher que d'utiliser une voiture quotidiennement !



#### Conduire moins vite

C'est émettre moins de CO<sub>2</sub>. 10 km/h en moins permet d'économiser 3 à 5 L de carburant et de réduire de 12,5% les émissions de CO<sub>2</sub> sur 500 km.



#### Vélo

La moitié des déplacements en voiture font moins de 3 km. Pédaler 20 minutes par jour pour emmener ses enfants à l'école ou faire ses courses évite d'émettre 1/2 tonne de CO<sub>2</sub> par an et économise ainsi 200 L de carburant.



#### Co-voiturage quotidien

En partageant sa voiture pour aller au travail, on divise par deux, trois, quatre, sa consommation de carburant !

Ainsi sans dégrader son confort, notre ménage contribue dès aujourd'hui à l'effort collectif qui rendra possible à horizon 2030 une réduction :

- de 7 à 9% des émissions de NO<sub>x</sub>
- de près de 30% des émissions de particules
- des émissions de gaz à effet de serre\*

3 EUROS PAR MOIS DÈS 2015 POUR UN AIR PLUS RESPIRABLE, C'EST POSSIBLE !

Informations  
et contacts :

[www.fondation-nicolas-hulot.org](http://www.fondation-nicolas-hulot.org)

[www.rac-f.org](http://www.rac-f.org)