

La saga du diesel : le temps du déclin est arrivé

Jean-Pierre Legalland

En doublant la taxation sur le gazole en deux ans, le gouvernement a inversé la tendance. Avec un prix à la pompe très proche désormais du sans plomb, le diesel est en chute libre.

Ici même, en Juin 2013 (RDE 613), j'avais écrit un article intitulé « La saga du diesel ou les limites de l'Etat Stratège ». J'y évoquais comment, en France, le diesel était devenu un carburant pour voitures et non plus seulement pour camions ; comment, pour des raisons politiques, ce qui devait être un coup de pouce provisoire à l'exploitation de leur savoir-faire par les constructeurs automobiles français était devenue une réalité économique durable, peu favorable à notre pays au demeurant.

La justification donnée varia au cours du temps : de pseudo-industrielle elle devint écologique (moins de CO₂ émis que par l'essence), au grand dam des Ecologistes, d'ailleurs pour qui « le diesel, ça pue, ça pollue ». Cette justification nouvelle permit au « diesel léger » de progresser fortement en Europe ; mais pas dans le monde et c'est là que les choses se gâtèrent.

Comme l'avantage décisif du diesel, en France, était le niveau des taxes (bien plus élevées sur l'essence), le manque à gagner pour l'Etat devint énorme lorsque le prix du brut et la diésélisation du parc automobile s'envolèrent. Jean-Pierre Raffarin, alors Premier Ministre, tenta de briser le cercle vicieux en essayant d'accroître (de 1cc d'Euro !) la taxe sur le diesel. L'opposition de l'époque (y compris les Verts, mais, selon la formule du regretté Michel Rocard, « en France la politique est clanique »...) s'y opposa violemment ; sa propre

majorité, terrorisée à l'idée de perdre des voix, l'abandonna...

Je posais donc, en conclusion de l'article, la question : à quand la décision ? Après les Municipales ? les Européennes ? la Présidentielle ? Michel Rocard ne confiait-il pas aussi qu'il y avait en France trop d'élections qui empêchent en fait l'État de développer des stratégies à long terme ?

La réponse fut bien plus rapide que je ne l'imaginai ! Et que ne le croyaient les Economistes dopés au « Peak oil » ...et autres catastrophistes. Mais, comme le disait Ronald Reagan (citant M Twain) : « Dieu a créé la secte des économistes pour redorer le blason de celle des astrologues ». La solution vint de l'étranger...

Les Saoudiens, qui produisent 1/10 du brut consommé dans le monde et disposent, après les Vénézuéliens, des plus importantes réserves, décidèrent de « punir » les Iraniens avec lesquels ils étaient en conflit. Une heureuse synergie, pour les Saoudiens s'entend, faisait que cela nuisait aussi aux producteurs de pétrole de schistes américains qui avaient rendu auto-suffisants et même plus les USA, jusqu'alors premiers importateurs de pétrole au monde.

Comme la production mondiale de pétrole dépassait nettement et de plus en plus sa consommation, pourtant demeurée croissante, les Saoudiens craignaient aussi de perdre des parts de marché. Au lieu de faire jouer, comme

d'habitude, la loi du cartel (en réduisant la production, ils décidèrent de s'en remettre à celle du marché ! Entre 2014 et 2016, le prix du baril fut divisé par deux, passant par un minima inférieur à 30 \$... Ce qui nous apprend que le prix du baril de brut « au marché » est de l'ordre de 30 \$.

Coup de massue fiscal sur le gazole

On aurait pu croire que cette aide formidable apportée à une croissance anémique serait bien reçue ; il n'en fut rien car l'économie ne se traînait pas seulement à cause du prix du pétrole. Les Saoudiens eux-mêmes qui équilibrent leur budget vers 80 \$ / baril (130 pour les Iraniens, d'ou leur action), se trouvèrent dans une situation de déficit inédite. En outre, les producteurs US, qui avaient amélioré leur rentabilité de façon importante grâce à de substantiels progrès techniques, furent touchés mais pas anéantis. Les commandes des pays producteurs vers les pays industrialisés s'effondrèrent. Un consensus pour un baril vers 50/60 \$/bl fut donc trouvé, qui semble, à ce jour, satisfaire tout le monde.

Dans ce contexte, qu'arriva-t-il au gazole ? Profitant de la baisse colossale du baril, et avec une rapidité qu'on aimerait lui voir manifester dans d'autres domaines, le gouvernement augmenta le poids des taxes, sur le gazole comme sur l'essence.

Selon « Automobile Club Association », le taux de taxation sur l'essence est passé de 136 % (du prix du produit) en janvier 2014 à 210 % en janvier 2016. Pendant la même période, la taxation du gazole est passée de 99 % à 201 % ! À titre d'information, le 4 mars 2016, sur les 1,04 Euros payés par un automobiliste pour 1 litre de diesel, les taxes se montaient à 0,69 euros étaient des taxes !

Cela, sans que le contribuable y prenne garde car, tandis que le prix du baril baissait de 50 %, celui du diesel baissait – considérablement aussi – mais de 25 %... et c'est cela qui frappa le consommateur !

Alors qu'on avait dû abandonner, lors de l'épisode de la TIPP « flottante », toute idée

de remonter les taxes face à la grogne, là, le consommateur est prévenu : comme c'est « pour l'écologie », on ne baissera pas les taxes quand le brut remontera. Au contraire ! On ne sait, car c'est un peu loin, comment réagira alors la population. Mais cela vaut la peine de tenter le coup, non ? Car le brut remontera : les dépenses d'exploration ont été divisées par (au moins) 2 depuis trois ans par les producteurs, États ou Compagnies. C'est donc inéluctable.

Aux gens de ma génération, ce genre de justification rappelle la création de la « Vignette des vieux » (ndlr : vignette automobile payable chaque année en vigueur jusqu'en 2000) pendant la guerre d'Algérie en 1956 ; un caricaturiste avait représenté le Président du Conseil de l'époque disant à un jeune soldat : « Pars tranquille, je m'occupe de ton Grand-Père ».

La défaveur du diesel, un phénomène venu de Californie

Un chiffre donne une idée de l'importance financière de ce débat, à la transparence incertaine : selon « Automobile Club Association » les automobilistes Français dépensent 34 milliards d'euros de taxes par an pour leur voiture !

L'origine de la défaveur nouvelle du diesel vient en fait des USA, de Californie plus précisément. Là-bas VW annonça son intention de vendre des diesels, moins chers et bien plus économes en carburants que les véhicules locaux. Cette prétention fut vue d'un très mauvais oeil par le Gouverneur local Arnold Schwarzenegger. Il joua le coup superbement : sachant que le problème du diesel ce sont les NOx, il fit modifier les spécifications d'émissions en durcissant celles des NOx et en laissant filer celles de consommation... Je me souviens de l'exposé d'un Ingénieur d'une firme automobile intitulé « Réduire la consommation ou les NOx »... Schwarzy était donc bien renseigné. Ce protectionnisme « intelligent » gagna la plupart des États US.

Je ne doute pas que cette situation ait fortement poussé VW à la tricherie stupide qui étendit la suspicion bien au delà de ses véhicules, à l'ensemble du parc diesel. Comme aucun

constructeur (hors Mitsubishi qui trichait... depuis longtemps !) ne put être convaincu de fraude, ce furent les normes elles-mêmes que les écologistes remirent en cause, tandis que les politiques se trouvaient pris dans une tempête imprévue (car qui gère les normes ?).

Trois griefs furent avancés : la norme concerne les basses vitesses, ce qui minimise les émissions ; l'écart est considérable entre les émissions mesurées et « la réalité de la route » ; les conditions de l'essai sont « adoucies » par rapport à la réalité : shunt de certains équipements, optimisation des réglages et des fluides...

Sur le premier point, soyons clair : il s'agissait de réduire la pollution urbaine, d'où les conditions retenues. Le test devait, en outre, avoir des répétabilité/reproductibilité connues permettant comparaisons et durcissements éventuels des contraintes.

Sur le deuxième point, quelles sont donc ces « conditions réelles » ? Elles dépendent du circuit, de la circulation, du conducteur, du temps, de la vitesse... Pas besoin de tests pour savoir qu'à 130 km/h les émissions sont plus élevées qu'à 50. Même sur un circuit fermé (type Montlhéry), les résultats diffèrent fortement de ceux obtenus entre Paris et Marseille sur autoroute ! Quant aux essais de « flottes », censés réduire les écarts, leur imprécision les rend « non normalisables ».

Quel est le but recherché d'ailleurs ? Réduire la pollution dans la campagne ? Si l'on s'en réfère aux données du Citepa Secten – relevé annuel donnant l'évolution des émissions polluantes – ou d'Airparif, on constate que ce n'est pas un problème. La pollution à la campagne est très faible, très inférieure aux normes limites d'exposition. Par contre, exiger que toute indication d'émission ou de consommation soit assortie de la référence de la norme utilisée, c'est une honnêteté qui s'impose.

Quant au dernier point, il vaut aussi pour les véhicules électriques et je n'ai pas entendu que cela gênait qui que ce soit.

On s'oriente donc, à mon avis, vers une norme « améliorée », toujours au banc/moteur

(en laboratoire), mais pas fondamentalement modifiée. Elle donnera des chiffres d'émissions plus élevés ce qui plaira aux écologistes. Elle montrera que les politiques commandent. Elle permettra via des répétabilité/reproductibilité maintenues, que la normalisation serve encore à quelque chose.

Quid de la pollution des particules ?

La pluie de coups qui s'est abattue sur le diesel-le prix à la pompe se situait fin octobre à 10-15 centimes seulement au-dessous de celui du SP 95 (1,20 euro/litre en moyenne contre 1,35 dans un département comme l'Allier) a d'ores et déjà de multiples conséquences : pour la première fois depuis les années 1970, la vente de véhicules neufs diesel est en chute libre. Et la courbe de consommation du gazole est en cours de retournement. Constructeurs et fournisseurs vont devoir s'adapter. Ici et là les « sauveurs de Belfort » – des fonctionnaires capables de trouver des solutions techniques alambiquées pour sauver l'usine Alstom – vont avoir à s'employer. La politique parisienne d'isolement des vieux diesels de banlieue va pouvoir s'intensifier. La baisse des prix du marché des occasions Diesel va devenir très significative.

Par contre, et bien que ce soit l'objectif avancé pour toute cette agitation, la pollution par particules évoluera peu, elle a bien d'autres causes (cf « Citepa secten »...).

Si l'État tacticien a été très brillant en ce qui concerne le maintien et l'accroissement de ses recettes fiscales, l'État Stratège pourra-t-il pérenniser cet avantage dans le long terme en se drapant dans le drapeau de l'écologie ?

Un élément tend à nous faire répondre positivement : Jean-Pierre Raffarin, homme politique avisé, n'a pas lancé – en période électorale qui plus est – le cri « j'ai eu raison le premier » auquel on aurait pu s'attendre. Ce qui montre le poids croissant du « politiquement correct » dans notre société. Mais, d'un autre côté, le peuple apparaît tellement de plus en plus... populiste... À suivre, donc. ■