

Diesel, et si on s'était fait enfumer?

Longtemps encouragés à acheter des véhicules carburant au gazole, de nombreux conducteurs s'estiment pénalisés par les nouvelles mesures visant à interdire leur usage. La colère gronde.

FRANÇOIS PETTY
ILLUSTRATIONS: ÉRIC MEURICE

Gisèle et Alain, 77 ans et 71 ans, ont une bonne raison de se réjouir d'avoir quitté Paris pour la Bourgogne. Ce couple de retraités regarde avec circonspection l'évolution de la réglementation encadrant la circulation des véhicules suivant leurs émissions de polluants. Dont la dernière en date, qui vient de frapper les conducteurs de la capitale et de ses alentours. Depuis le 1^{er} juin, les Crit'Air 4, c'est-à-dire les voitures à moteur Diesel immatriculées avant le 1^{er} janvier 2006 (et les deux-roues d'avant juillet 2004) ne sont plus autorisées à rouler de 8 heures à 20 heures en semaine. En juillet 2022, viendra le tour des Crit'Air 3 (moteurs Diesel d'avant 2010 et essence d'avant 2006). Et au 1^{er} janvier 2024, celui des Crit'Air 2 (tous les modèles roulant au diesel, y compris les plus récents, et les essences d'avant 2011). « Nous avons fait le choix du diesel dès les années 1970. C'était financièrement plus intéressant que l'essence. À l'époque, l'État encourageait les Français à opter pour ce type de carburant, moins cher à la pompe, du moins au début », raconte Gisèle.

Aujourd'hui, entre les trajets en voiture pour se rendre dans sa maison en Bretagne et les escapades dans son camping-car Crit'Air 3, le couple estime rouler environ 25 000 kilomètres chaque année. Et se réjouit d'échapper aux nouvelles restrictions liées aux pics de pollution. Du moins pour l'instant...

La roue tourne

Car dans la maison voisine du petit village des Clérimois, dans l'Yonne, le sujet de la libre circulation s'est invité à la table d'Annie, 60 ans, de Jacques, 62 ans, et de leur beau-frère Didier, 58 ans, venu de Normandie pour le week-end. Tous trois roulent eux aussi au diesel. Et ils ont un avis bien différent. « Parce qu'on vit en province, on a l'impression de ne pas être concerné. Mais c'est faux. On est vite rattrapé par la réalité. Je suis allée rendre visite à notre fille qui vit à Paris, par hasard un jour de pic de pollution. Heureusement, j'ai une vignette Crit'Air 2, sinon je n'aurais pas eu le droit de circuler. Dans un an ou deux, il faudra que je me renseigne sur l'état de qualité de l'air avant de lui rendre visite », explique Annie. « On a l'impression de s'être fait balader avec le diesel, entre ●●●



Ca me vous fait
rien de voir
partir votre
diesel à
la casse ?

Bah non !
Mon
concessionnaire
est dedans !

●●● le prix qui n'a cessé d'augmenter pour quasiment atteindre celui de l'essence et les mensonges des constructeurs qui enfreignent les normes antipollution... Pourtant, quand on a acheté nos voitures, on était tous de bonne foi. Et maintenant, on ne devrait plus rouler qu'à l'électrique? », renchérit Didier.

En panne sèche

C'est en effet un nouveau calendrier en forme de couperet qui est tombé à la mi-juin. La fin des ventes de voitures thermiques neuves est prévue à l'horizon 2035. Ainsi en a décidé la Commission européenne. Et si les

Français ont déjà modifié leurs critères d'achat automobile (la part du diesel dans les voitures neuves vendues a été divisée par trois en moins de dix ans), il n'en demeure pas moins que, sur les 38,2 millions de véhicules en circulation en France en 2020, six sur dix carburaient toujours au gazole selon les estimations de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA). Des conducteurs qui devront bientôt apprendre à composer avec les ZFE, ou zones à faibles émissions. Et cette fois, ce ne sont pas uniquement les métropoles qui seront concernées, comme c'est actuellement le cas avec

la vingtaine de grandes villes qui ont mis en place le dispositif Crit'Air lors des pics de pollution.

Le principe des ZFE est bien plus contraignant. Il consiste à interdire, dès 2023, les véhicules classés les plus polluants (ceux dont la vignette Crit'Air est supérieure à 3) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Avec, à la clé, 68 euros d'amende pour les contrevenants. « Je ne sais pas si c'est l'arme la plus efficace pour lutter contre les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote, mais on voudrait "rejaunir" les ronds-points qu'on ne s'y prendrait pas autrement », estime



Yves Carra. Le porte-parole de l'Automobile club en veut pour preuve la réaction des membres de l'association : « Comme tous les automobilistes je pense, ils sont non seulement révoltés par cette mesure mais aussi dans la méfiance et l'incompréhension. Ce qui est légitime. Pendant des années, on nous a largement incités à acheter du diesel et là, tout d'un coup, en cinq ans, il nous faudrait passer à l'électrique. Et puis, qui nous garantit que dans dix ans, on ne découvrira pas de failles à l'électrique ? On voit que maintenant, la lutte antipollution commence à se tourner vers l'hydrogène ou le biocarburant. Cette évolution à marche forcée est une bêtise politique, technologique, sociale et économique. » L'association espère faire entendre sa voix auprès des parlementaires et elle n'exclut pas, en cas de fin de non-recevoir, de mener des actions d'envergure avec ses adhérents, auprès desquels la pilule ZFE a vraiment du mal à passer.

De l'électricité dans l'air ?

Chantal, 63 ans, et son époux ont, quant à eux, déjà commencé à modifier leurs habitudes de déplacement. Contraints et forcés, avec un sentiment d'atteinte à leur liberté de décision dans le choix du mode de transport. « Nous habitons à Vouzan, à une vingtaine de kilomètres d'Angoulême. On a choisi le diesel parce que c'était le carburant le plus intéressant pour le type de rouleurs que nous sommes. Au quotidien, pour faire les courses par exemple, les évolutions de la législation ne nous concernent pas vraiment, en tout cas pas encore. Mais c'est différent quand nous rendons visite à notre famille qui est dispersée aux quatre coins de la France. Entre les

“L'automobile n'est plus un progrès mais un problème”

Yoann Demoli, sociologue*

Les voitures ont-elles toujours droit de cité dans les centres urbains ?

Y.D. L'âge moyen du parc automobile en France est de plus de douze ans. Acheter un véhicule demeure très cher et peu de ménages font l'acquisition d'une voiture neuve. Et beaucoup, s'ils n'en changent pas, ne pourront plus circuler dans les centres-villes. On ne s'interroge pas souvent sur les effets sociaux des politiques environnementales mais ils existent bel et bien. La réalité n'est pas la même pour la France des centres et la France des périphéries.

Notre rapport à la « bagnole » est-il en train d'évoluer ?

Y.D. Les baby-boomers ont connu la démocratisation de la voiture, passée de minoritaire à ultra-majoritaire. L'auto a été pour cette génération – avec aussi un nombre croissant de femmes ayant le permis –, un avantage social qui donnait accès aux vacances, au travail... Puis, on lui a fait comprendre que la voiture, ce n'était plus un progrès mais un problème.

À partir de quand ?

Y.D. Dès les années 1970, avec les problématiques de sécurité routière,

d'encombrements, de pollution... Et la hausse des prix des carburants. On a cru un temps résoudre la question avec le diesel, et la génération dont je parlais a été en plein dedans. Ce qui va être terrible, c'est qu'on a un important stock de véhicules diesel d'occasion qu'il va bien falloir écouler. Les ménages qui en ont acheté pourront-ils les revendre ? Et est-il écologiquement pertinent de détruire des biens encore utilisables ?

* COAUTEUR AVEC PIERRE LANNOY DE SOCIOLOGIE DE L'AUTOMOBILE (ÉD. LA DÉCOUVERTE).

jours de circulation alternée ou différenciée, la vignette, le stationnement, etc., maintenant, on y va en train», confie Chantal, qui n'entend pas changer de voiture dans l'immédiat. Pas plus que l'ensemble des témoins que nous avons interviewés, même si tous concèdent songer à acheter, « dans quelques années », un véhicule « peut-être hybride mais certainement pas électrique, compte tenu de la galère de la recharge et de l'autonomie encore défaillante ». Mais d'ici là, qui sait, les règles auront peut-être encore évolué. ●