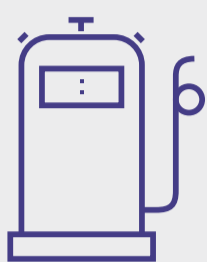


3 idées reçues à propos du diesel

Par: Dirk Pyatt, EAME Commercial Fuels Marketing Manager

Les normes environnementales de plus en plus strictes remettent en question la performance environnementale du diesel, pendant que les carburants alternatifs et les véhicules électriques font les gros titres. Pourtant, l'époque où le diesel était utilisé comme carburant pour les véhicules utilitaires est loin d'être révolue, bien que certaines idées reçues subsistent à son égard.

Il est important de rectifier ces idées reçues pour permettre un débat éclairé sur les alternatives en matière de carburants et sur la réglementation environnementale. Des données claires, placées dans un contexte bien défini, profitent à tous ceux qui participent au dialogue critique sur la façon d'alimenter les véhicules à l'avenir. Quelles sont donc les principales idées reçues qu'il serait bon de rectifier ?



IDEE REÇUE: Le diesel a perdu de son attrait et de sa popularité.

Les récentes discussions sur le diesel pourraient suggérer qu'il a perdu de sa popularité, mais selon des études récemment publiées, 96 % des véhicules utilitaires moyens et lourds (plus de 3,5 t) dans l'Union européenne fonctionnent au diesel¹, un chiffre qui va cependant probablement diminuer avec le temps.

Les raisons de la popularité persistante du diesel dans le secteur des véhicules utilitaires sont claires : par rapport à d'autres types de carburant, il a actuellement un contenu énergétique plus élevé, offre une grande autonomie et une faible consommation de carburant, un couple plus élevé à bas régime pour le remorquage et le transport, permet un plein de carburant rapide et assure une bonne longévité au moteur du véhicule. Les moteurs diesel restent également parmi les moteurs à combustion les plus efficaces du marché. Et avec les dernières technologies, ils sont également devenus plus propres.

En fait, les dernières exigences Euro VI sont les plus strictes jamais imposées. En plus des filtres spéciaux qui réduisent considérablement les émissions de particules fines (PF), ils sont également dotés d'une technologie qui convertit la majeure partie des oxydes d'azote (NOx) du moteur en azote inoffensif et en eau avant qu'il ne quitte le véhicule. Une étude récente a montré une réduction de 93 % des émissions de NOx des autobus hybrides diesel Euro VI par rapport aux autobus diesel classiques Euro V².

IDEE REÇUE: Les carburants et les moteurs alternatifs remplaceront le diesel dans un avenir proche.

Il est vrai que le biodiesel, le gaz naturel, les piles à combustible et l'électricité gagnent du terrain. Les transports publics en sont un très bon exemple. En janvier 2019, 93 autobus hybrides, 12 autobus électriques et 183 autobus Euro VI circulaient à Bruxelles (STIB, 2018), sur une flotte totale de 699³. Par ailleurs, dans son plan de gestion 2013-2017, la STIB s'est engagée à réduire sa consommation directe d'énergie de 8,5 % sur la période 2013-2017 par rapport à 2010, à activité constante. Pour les 5 prochaines années, la STIB a décidé de renouveler cet objectif de réduction de 8,5 %⁴.

Toutefois, dans le secteur des véhicules utilitaires, les carburants alternatifs ont moins progressé, en particulier sur le marché des véhicules long-courriers ; en fait, le nombre de poids lourds sur les routes européennes est en augmentation. Selon l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), le nombre de véhicules utilitaires moyens et lourds immatriculés dans l'Union européenne au cours du premier semestre 2019 a augmenté en moyenne de plus de 16 % par rapport à la même période en 2018, la Belgique, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni ayant augmenté plus que la moyenne⁵. En effet, en Belgique l'augmentation est de 22,5 % (934 nouveaux véhicules en juin 2018 pour 1707 en juin 2019). Conformément à la loi, ces véhicules utilisent les derniers modèles de moteurs, en tenant compte des dernières exigences en matière d'émissions Euro VI.



IDEE REÇUE: Tous les carburants diesel sont essentiellement les mêmes. C'est juste une question de trouver le prix le plus bas.



On croit que tous les diesels sont les mêmes et que le prix est donc le critère le plus important quand on fait son choix à la pompe. Cependant, tous les carburants diesel ne sont pas égaux. Par exemple, de nombreux diesel en vrac ne contiennent pas d'additifs détergents. Or, ces additifs sont normalement conçus pour aider à prévenir la formation de dépôts sur les injecteurs de carburant, qui, autrement, diminuent la performance du moteur et augmentent la consommation de carburant avec le temps. Certains carburants diesel sont optimisés non seulement pour garder les injecteurs propres, mais aussi pour éliminer les dépôts existants. Les additifs détergents contribuent donc à améliorer l'efficacité énergétique et peuvent réduire le nombre d'entretiens. L'efficacité énergétique est importante pour les véhicules utilitaires moyens et lourds, étant donné que la consommation de carburant par gallon est nettement supérieure à celle des véhicules utilitaires légers. Compte tenu du coût élevé des moteurs diesel longue distance et des investissements importants réalisés par les exploitants dans leurs flottes, les propriétaires doivent privilégier la qualité lors du choix du carburant, surtout s'ils veulent maximiser la longévité de leurs véhicules et réduire les coûts de maintenance.

Le diesel continue de jouer un rôle commercial vital dans le monde entier.

La technologie des moteurs diesel et des carburants continuera d'évoluer, tout comme les alternatives. Ainsi, les exploitants de parcs de véhicules pourront, au fur et à mesure des développements technologiques, avoir accès aux solutions dont ils ont besoin pour répondre aux exigences commerciales et réglementaires sans compromettre l'exploitation.

ExxonMobil collabore avec les fabricants de moteurs pour développer des carburants qui aident à répondre aux besoins actuels et futurs des moteurs diesel.

Aujourd'hui, le diesel demeure indispensable pour le marché des véhicules commerciaux. Les propriétaires de parcs de véhicules devraient donc travailler avec des fournisseurs qui offrent du diesel de haute qualité afin de s'assurer qu'ils profitent pleinement des dernières technologies et d'une meilleure performance.

¹ Source : <https://www.acea.be/statistics/article/report-vehicles-in-use-europe-2018>

² Source : Real-World Measurement of Hybrid Buses' Fuel Consumption and Pollutant Emissions in a Metropolitan Urban Road Network, Energies/MDPI, Septembre 2018

³ Source : <http://2018.stib-activityreports.brussels/fr/responsabilite-sociale-et-societale#l-engagement-environnemental>

⁴ Source : <http://2018.stib-activityreports.brussels/fr/responsabilite-sociale-et-societale#l-engagement-environnemental>

⁵ Source : <https://www.acea.be/press-releases/article/commercial-vehicle-registrations-5.8-first-half-of-2019-2.8-in-june>