



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

gazole

Question orale n° 156

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, sur les conséquences de la taxation du diesel sur l'industrie automobile. Aujourd'hui, le secteur automobile traverse une crise d'une gravité sans précédent. Elle se traduit par des milliers de suppressions d'emplois, par une chute de la production et par une croissance exponentielle de la concurrence des marques étrangères. Le Gouvernement doit donc faire tout son possible pour éviter des mesures intempestives qui aggraveraient les difficultés actuelles, notamment la surtaxation du diesel, qui est l'un des points forts des sociétés automobiles françaises et notamment du groupe PSA qui possède en Moselle la plus grande usine de moteurs d'Europe. Dans ce domaine, la technologie française a une très large avance sur ses concurrents européens et même mondiaux. Ce n'est donc pas un hasard si 80 % des voitures vendues en France sont actuellement des diesels. Une voiture diesel rejette 50 % de moins de gaz carbonique qu'une voiture à essence. D'ailleurs, récemment encore, tous les écologistes étaient unanimes pour reconnaître cet atout. Cependant, depuis quelques années, un second critère s'est rajouté, c'est celui des particules fines. De ce fait, les milieux écologistes réclament des pénalités contre le diesel, notamment en relevant considérablement les taxes sur le gazole. Un infléchissement progressif de la fiscalité est certes concevable. En revanche, un relèvement brutal tel qu'il a été évoqué dans les milieux officiels conduirait à une rupture. Les conséquences immédiates en seraient un effondrement de la seule partie du secteur automobile français qui reste un peu actif, à savoir la production de véhicules diesel. Aussi, elle lui demande de ne pas prendre de mesures excessives en surtaxant brutalement le diesel car les conséquences en seraient désastreuses pour nos usines automobiles qui n'ont vraiment pas besoin de cela.

Texte de la réponse

FISCALITÉ DU DIESEL

M. le président. La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann, pour exposer sa question, n° 156, relative à la fiscalité du diesel.

Mme Marie-Jo Zimmermann. Jadis, l'automobile était l'un des fleurons de l'industrie française, tant par son rôle de locomotive économique qu'en raison de sa place très importante dans les exportations.

M. Arnaud Montebourg, *ministre*. Elle l'est encore !

Mme Marie-Jo Zimmermann. En effet, ce n'est pas vous qui affirmerez le contraire ! Aujourd'hui, hélas, ce secteur traverse une crise d'une gravité sans précédent. Elle se traduit par des milliers de suppressions d'emplois, par une chute de la production et par une croissance exponentielle de la concurrence des marques étrangères.

Le Gouvernement doit donc éviter autant que possible de prendre des mesures intempestives qui aggraveraient les difficultés que connaît l'industrie automobile. Cela m'amène logiquement à évoquer le problème du diesel. Comme vous le savez, monsieur le ministre, le moteur diesel est l'un des points forts des sociétés automobiles françaises et notamment du groupe PSA qui possède à Trémery, dans ma circonscription mosellane, la plus grande usine de moteurs d'Europe. Dans ce domaine, la technologie française a une très large avance sur ses

concurrents européens et même mondiaux. Ce n'est donc pas un hasard si 80 % des voitures vendues en France sont actuellement des diesels. Je vous rappelle qu'une voiture diesel rejette 50 % de moins de gaz carbonique qu'une voiture à essence. Récemment encore, les écologistes reconnaissaient unanimement cet atout.

Cependant, depuis quelques années, un second critère a été ajouté, celui des particules fines. De ce fait, les milieux écologistes réclament des pénalités contre le diesel, notamment un relèvement considérable des taxes sur le gazole. Un infléchissement progressif de la fiscalité est certes concevable. En revanche, un relèvement brutal tel qu'il a été évoqué dans les milieux officiels conduirait à une rupture, même si Mme Batho s'est récemment exprimée sur la question de façon un peu plus modérée en mettant l'accent sur la santé mais également sur le problème économique. Les conséquences immédiates en seraient un effondrement de la seule partie du secteur automobile français qui reste un peu active, à savoir la production de véhicules diesel. Aussi, je souhaite, monsieur le ministre, connaître votre avis sur cette question.

M. le président. La parole est à M. le ministre du redressement productif.

M. Arnaud Montebourg, *ministre du redressement productif*. Vous savez, madame la députée, que la conférence environnementale des 14 et 15 septembre derniers a fixé à la France des objectifs ambitieux en matière de verdissement de notre fiscalité. La France est d'ailleurs très en retard sur la moyenne européenne si l'on considère la part de la fiscalité écologique dans la richesse nationale. Nous préférerions moins taxer le travail et davantage le comportement non écologique, ce serait plus vertueux. La conférence environnementale a fixé l'objectif d'une convergence vers la moyenne européenne. Un comité a été mis en place par Mme Batho et M. le Premier Ministre, présidé par l'universitaire Christian de Perthuis. Il réunit des élus, des organisations non gouvernementales, des représentants du monde industriel et des experts académiques afin de réfléchir aux moyens d'atteindre cet objectif. Le comité a débuté ses travaux. Les thèmes abordés sont bien sûr la fiscalité du carburant, des écosystèmes, de l'aménagement du territoire, du carbone et des liquides frigorigènes.

Vous m'interrogez sur la fiscalité des carburants et particulièrement du diesel. Le Gouvernement est dans l'attente des conclusions du comité et n'a pris aucune décision en l'état. Nous savons que le différentiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques est de 17 centimes entre le gazole et l'essence. Nous connaissons la problématique des particules fines signalée par un rapport de l'OMS. Il faut toutefois relever que ce sont les véhicules anciens qui sont la cause des troubles invoqués et non les véhicules qui sortent aujourd'hui des usines, en particulier de celles de notre premier constructeur de véhicules diesel qu'est PSA. Cependant, l'écart de fiscalité conduit notre industrie à une forme de monoculture diesel dont il faudrait peut-être se désengager progressivement, comme vous l'avez indiqué, madame la députée. Vous parlez de brutalité. Il est hors de question que nous prenions des décisions qui déstabiliseraient le système et l'offre industriels français dans un secteur qui subit en ce moment des déconvenues. Elles sont temporaires, car nous travaillons au redressement productif de la filière automobile en dépit des difficultés que nous connaissons.

Je note d'ailleurs que le groupe PSA a développé sa première gamme hybride diesel réduisant les émissions. Elle lui a permis de prendre la deuxième place du marché français en seulement deux ans. Nous nous réjouissons des succès commerciaux de PSA. Il faut les signaler. Il n'y a pas que des mauvaises nouvelles, il y en a aussi de bonnes, que j'exalterai dans cet hémicycle autant que nécessaire. Vous voyez donc bien qu'il nous faut trouver l'équilibre entre la préservation de l'outil industriel, la mise à la moyenne européenne de la France et les enjeux de santé publique. Si nous faisons tout cela, nous pouvons arriver à des décisions intelligentes, pourvu qu'elles ne soient pas trempées dans un mauvais dogmatisme.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann.

Mme Marie-Jo Zimmermann. Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je connais votre souci de l'industrie automobile. Il s'agit d'un moteur fabriqué dans ma circonscription, je vous remercie d'y être attentif.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 156

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Budget

Ministère attributaire : Budget

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 février 2013](#), page 1656

Réponse publiée au JO le : [27 février 2013](#), page 2280

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [19 février 2013](#)