



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Conséquences de l'octroi de la vignette Crit'Air 1 aux diesels Euro 6

Question écrite n° 16715

Texte de la question

M. Éric Alauzet alerte M. le ministre de l'économie et des finances sur les conséquences néfastes de l'octroi aux diesels de dernière génération (Euro 6) de la vignette Crit'Air 1. D'après des informations du *Monde*, le ministère aurait proposé de permettre que la vignette Crit'Air divise en 5 classes les véhicules et permette aux territoires de réguler la circulation pour agir rapidement sur les émissions de polluants et de particules. Elle contribue donc spécialement à limiter les pics d'émission de particules très néfastes pour les systèmes respiratoires et la santé des Français. Les diesels étant très émetteurs de particules fines et de Nox, les plus performants d'entre eux (Euro 5 et 6) ont uniquement accès à la vignette Crit'Air 2. Plus globalement, la France a mis en place une stratégie de sortie progressive du diesel qui vise à allier transition écologique, problématique sanitaire et enjeux économiques. Aujourd'hui, malgré des progrès certains en matière de dépollution des moteurs, le diesel reste largement plus émetteurs de particules fines et de Nox (encore 18 fois plus pour certains modèles récents). Dans ce contexte, l'octroi de certificats Crit'Air 1 aux diesels Euro 6, en plus de rendre la stratégie française confuse pour les citoyens, affaiblirait les dispositifs mis en place pour lutter contre la pollution de l'air alors même que celle-ci représente un enjeu sanitaire majeur. Si la filière diesel représente toujours un nombre significatif d'emplois, l'État doit se concentrer sur la transition de ceux-ci vers la filière des véhicules propres et non opter pour des palliatifs « court termistes ». Alors, il lui demande de lui indiquer si ce projet est à l'ordre du jour ou lui confirmer qu'il a bien été abandonné.

Texte de la réponse

Le Gouvernement n'envisage pas d'attribuer un certificat qualité de l'air Crit'Air 1 aux véhicules diesel récents à plusieurs titres : • Les derniers niveaux des normes d'émissions Euro 6 (Euro 6dTEMP et Euro 6d) continuent de marquer une différence de traitement entre véhicules essence et véhicules diesel en ce qui concerne les oxydes d'azote. En effet, les limites d'émission sur banc d'essai en laboratoire sont fixées à : - 60 mgNOx/km pour les véhicules essence ; - 80 mgNOx/km pour les véhicules diesel ; • En parallèle, il convient de rappeler que les mesures en conditions réelles de circulation appelées « Real Driving Emission » (RDE) ont été proposées par la Commission européenne en 2015 suite à la constatation que les émissions en dehors du cycle d'essais étaient beaucoup plus élevées que les émissions sur banc d'essais, notamment pour les NOx. Actuellement, les coefficients de conformité adoptés sont tels que les limites d'émissions, sur le test RDE, sont fixées à : - 126 mgNOx/km pour les véhicules essence ; - 168 mgNOx/km pour les véhicules diesel ; Toutefois, l'arrêt du tribunal de l'Union européenne du 13 décembre 2018 invalide le règlement visant la procédure RDE, considérant que les limites d'émission d'oxyde d'azote constituent un élément essentiel du règlement (CE) n° 715/2007 du 20 juin 2007 (normes Euro 5 et Euro 6). Ainsi, les facteurs de conformité qui s'appliqueront début 2020 ne sont pas connus à ce stade. • La France fait actuellement l'objet d'une procédure contentieuse engagée par la Commission européenne auprès de la Cour de justice de l'Union européenne. La Commission reproche à la France des dépassements systémiques et persistants de la valeur annuelle pour le dioxyde d'azote (NO2) dans 12 zones. La réduction des émissions de NO2 des véhicules constitue un levier majeur pour réduire la concentration de NO2 dans l'air ambiant.

Données clés

Auteur : [M. Éric Alauzet](#)

Circonscription : Doubs (2^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16715

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Économie et finances](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique et solidaire](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 février 2019](#), page 1256

Réponse publiée au JO le : [23 avril 2019](#), page 3951