



N° 1692

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 février 2019.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*invitant le **Gouvernement** à rendre éligibles à la vignette Crit'Air 1
les véhicules diesel modernes qui en remplissent les conditions,
à l'instar des voitures essence,*

présentée par Mesdames et Messieurs

Arnaud VIALA, Éric STRAUMANN, Jean-Marie SERMIER, Julien DIVE,
Bernard PERRUT, Charles de la VERPILLIÈRE, Véronique LOUWAGIE,
Marine BRENIER, Maxime MINOT, Jean-Carles GRELIER, Gérard
CHERPION, Gilles LURTON, Thibault BAZIN, Jean-Luc REITZER,
Jean-Claude BOUCHET, Vincent DESCOEUR, Valérie LACROUTE, Virginie
DUBY-MULLER, Vincent ROLLAND, Nicolas FORISSIER, Damien ABAD,
Fabien DI FILIPPO, Anne BLANC, Valérie BEAUVAIS, Pierre
MOREL-À-L'HUISSIER, Laure de LA RAUDIÈRE, Stéphane MAZARS,
Valérie BAZIN-MALGRAS, Christophe NAEGELEN, Guy BRICOUT, Antoine
SAVIGNAT, Nicolas TURQUOIS, Laurent FURST, Claude de GANAY,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les récentes décisions au moment des débats budgétaires sur le PLF 2019, au sujet de l'augmentation des taxes sur le gasoil, même si ces hausses ont par la suite été suspendues face à la montée du mécontentement et à la crise dite 'des gilets jaunes', ont eu des impacts psychologiques très forts.

La diminution de la part du diesel dans le parc automobile français ne cesse de se confirmer. Concernant les nouvelles immatriculations sur les neuf premiers mois de l'année 2018, la part du diesel est passée sous la barre des 40 %, alors qu'elle était de 73 % en 2012.

Ces effets s'ajoutent à ceux du fameux *volkswagen-gate*, nom donné au trucage avéré par un constructeur des dispositifs de dépollution de véhicules afin de satisfaire aux normes anti-pollution très sévères et confines - en réalité - à un *diesel-bashing* qui est manifestement à la fois injuste, démesuré, et préjudiciable à certains Français pour lesquels la voiture diesel reste la seule réponse vraiment adaptée à des besoins de déplacements sur de grandes distances, fréquents, et à la nécessité de véhicules à forte autonomie et dont la durée de vie soit suffisamment longue.

L'État français se fragilise lui-même en condamnant la filière industrielle des véhicules thermiques qui pourtant lui donne un avantage compétitif considérable sur ses concurrents – notamment la Chine – dans la compétition internationale du secteur automobile. Pour les industriels, cette imprévisibilité rend incertain le retour sur investissement et décourage *in fine* l'innovation. À partir du 1^{er} septembre 2019, l'ensemble des véhicules neufs, essence comme diesel, auront l'obligation de répondre à des normes très strictes en laboratoire et en situation de route (RDE) qui vont aboutir à passer un nouveau palier très significatif dans la baisse de leurs émissions de NOx comme de particules.

Quel intérêt les industriels auront-ils de concevoir des véhicules plus performants si la réglementation n'évolue pas pour reconnaître les progrès obtenus ? Il est impératif que les industriels, qui définissent des investissements de long terme, ainsi que nos concitoyens, connaissent dès aujourd'hui les intentions du Gouvernement vis-à-vis des futurs véhicules les plus récents. Pour les industriels, cette imprévisibilité rend incertain le retour sur investissement et décourage *in fine* l'innovation.

Des débats souvent polémiques et biaisés ont totalement occulté une véritable analyse des impacts environnementaux réels des moteurs diesel et ont débouché sur des a priori abusivement négatifs.

Outre les conséquences graves en matière de mobilité individuelle dans les territoires périurbains et ruraux, l'impact sur l'industrie automobile française - qui s'est longtemps spécialisée dans le développement et la production de moteurs diesel de haute technologie répondant aux contraintes écologiques en vigueur et toujours plus économes est désastreux, souvent en plus pour des unités de production situées dans ces mêmes territoires. Des milliers d'emplois sont menacés à très court terme.

Un contexte nouveau semble pourtant se faire jour.

- tout d'abord, la crise sociale et économique que traverse notre pays est partie de la question du coût des déplacements, de ce que ce coût induit en termes de liberté dans les choix de vie et des inégalités criantes qu'il accroît de manière inéluctable ;

- ensuite, le dévoilement de la loi d'orientation des mobilités souligne - si besoin en était - combien la réflexion sur les modes de déplacement du futur est inachevée : rien sur les territoires ruraux, rien sur les zones de montagne, rien (ou si peu) sur les déplacements extra-urbains...

- enfin, et c'est là le point central, la volonté de préservation de l'environnement ne doit pas être uniquement incantatoire. Il faut lui donner les moyens de produire des effets. Si l'on veut que le changement de modes de déplacements apporte de vrais et durables améliorations, faisons une vraie analyse de la facture énergétique réelle - *in extenso* - de chaque type de véhicule depuis sa conception jusqu'à destruction et son éventuel recyclage en passant par son usage et la provenance de l'énergie nécessaire à son fonctionnement. Alors on pourra peut-être prendre de vraies orientations.

À l'heure où des emplois sont menacés, en plein cœur de la crise qui nous frappe, des parlementaires ont récemment remis sur le métier la question de l'augmentation des taxes, notamment sur le gasoil. Est-ce raisonnable ?

À l'opposé, l'idée de cesser cette stigmatisation inutile en dotant les véhicules diesel modernes qui en remplissent les conditions, à l'instar des voitures essence, de la vignette Crit'Air 1 paraît être une démarche empreinte d'objectivité.

La vignette Crit'Air (aussi appelée régulièrement vignette pollution ou pastille écologique) instaurée en juin 2016 a été créée pour mieux identifier le parc de véhicules et pouvoir déterminer des catégories, utiles notamment lors des pics de pollution.

La pastille de couleur violette (Crit'Air 1) est réservée aux véhicules essence ou « autres » (hybride et gaz quels que soient leurs systèmes de dépollution) commercialisés depuis le 1^{er} janvier 2011 et répondant aux normes Euro 5 et Euro 6. Tous les véhicules diesel en sont donc exclus, même les plus récents. Il est donc temps de remédier à cette exclusion.

Pour les véhicules à moteur diesel, la norme Euro6 correspondent à des émissions de 80 mg/km d'oxydes d'azote (NOX) ; 500 mg/km de monoxyde de carbone (CO) ; 170 mg/km d'hydrocarbures plus NOX et de 4,5 mg/km de particules.

Concernant les véhicules à moteur essence, la norme Euro 6 correspond à des émissions de 60 mg/km d'oxydes d'azote (NOX) ; 1 000 mg/km de monoxyde de carbone (CO) ; 100 mg/km d'hydrocarbures simples et de 4,5 mg/km de particules.

On constate que les taux de rejet sont similaires, voire deux fois plus élevés concernant les rejets de monoxyde de carbone. Concernant les particules, pour lesquels les véhicules diesel récents sont souvent critiqués, les normes ont autorisé pendant longtemps les véhicules essence, jusqu'en août 2018, à en émettre 10 fois plus en nombre, que les véhicules diesel. Quant aux particules secondaires très fines, les études scientifiques démontrent que les véhicules essence en produisent davantage.

Les normes Euro constituent les règles en vigueur, acceptées par la France, qui s'appliquent aux industriels en matière d'émissions polluantes de véhicules. L'État ne peut pas, d'une part, fixer des règles dont le respect est nécessaire pour accéder au marché, de l'autre, décider arbitrairement de désavantager toute une partie des véhicules répondant à ces règles (les diesels Euro 6 reçoivent une vignette 2 contre une vignette 1 pour les véhicules essence de même génération). De plus, l'État pénalise d'un côté les véhicules diesel qu'il soutient de l'autre au titre de leurs faibles émissions de CO₂ dans le cadre du bonus - malus. Au final, c'est l'usager qui sera pénalisé : par crainte d'être interdit de circuler en cas de possession d'un véhicule diesel récent, les usagers privilégient les véhicules essence davantage taxés par le malus car ils sont plus fortement émetteurs de gaz à effet de serre.

L'État ne peut pas discriminer une technologie, qui répond aux normes qu'il a contribué à fixer, contre les autres.

Le but de la présente PPR est d'encourager le gouvernement à intégrer les véhicules diesel modernes dans le champ d'éligibilité de la pastille Crit'Air 1 sur les mêmes conditions de mise en circulation que les véhicules essence qui y sont éligibles. Il est envisageable de doter ces véhicules de cette vignette afin de ne pas pénaliser d'avantage, les utilisateurs restant de diesel.

Tel est, Mesdames, Messieurs, le sens de la proposition de résolution suivante que nous vous demandons de bien vouloir adopter.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Considérant que plus de la moitié des Français vit dans des zones rurales qui nécessitent l'usage de véhicules diesel pour des raisons d'économies ;
- ⑤ Considérant que la part de diesel dans les ventes est passé de près de 73 % des immatriculations en 2012 à 40 % aujourd'hui sous le poids de réformes et de taxations croissantes du gazole ;
- ⑥ Considérant que les véhicules diesel récents émettent de l'ordre de 15 % à 20 % de moins de CO2 que les véhicules essence ;
- ⑦ Considérant que les diesels neufs ont divisé par plus de dix la masse des particules émises alors que le parc en circulation ne l'a divisé que par deux ;
- ⑧ Invite le Gouvernement à rendre éligibles à la vignette Crit'Air 1 les véhicules diesel modernes qui en remplissent les conditions, à l'instar des voitures essence, cette révision pourrait intervenir lors de la prochaine discussion budgétaire.