

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 3124

présenté par

M. Viala, M. Sermier, M. Dive, M. Hetzel, M. Abad, M. Lurton, M. Kamardine, M. Reda, Mme Bassire, Mme Ramassamy, M. Masson, M. Jean-Claude Bouchet, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Valentin, Mme Louwagie, M. Descoeur, M. Leclerc, M. Bony, M. Viry, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Ferrara, M. Pauget, M. Minot et M. Boucard

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

Les véhicules diesel Euro 6d temp qui en remplissent les conditions, à l'instar des voitures essence, sont éligibles à la vignette Crit'Air 1.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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 diesel-gate, nom donné au scandale de constructeurs ayant truqué les dispositifs de régulation des gaz d'échappement de leurs véhicules afin de satisfaire aux normes anti-pollution très sévères et confine - 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 du thermique qui pourtant lui donne un avantage comparatif 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 auront l'obligation de répondre à des normes très strictes en laboratoire et en situation de route (RDE), en réponse au scandale du dieselgate. 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 répondant à la norme Euro6.

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 haut de gamme 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 des 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 de 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) commercialisés depuis le 1^{er} janvier 2011 et répondant aux normes Euro5 et Euro6. 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 Euro6 correspond à des émissions de 60 mg/km d'oxydes d'azote (NOX) ; 1000 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.

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). Plusieurs ONG reconnaissent aujourd'hui que les véhicules diesels respectant les normes Euro 6d temp sont vertueuses concernant les émissions de CO₂, de NOX et de particules.

L'État pénalise d'un côté une industrie importante pour notre économie et ses objectifs d'amélioration de la qualité de l'air . Au final, c'est l'utilisateur 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.

Cet amendement vise à encourager le Gouvernement à intégrer les véhicules diesels Euro6d temp dans le champ d'éligibilité de la pastille Crit'Air 1 sur les mêmes conditions de mise en circulation que les véhicules essences 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.