



Impression de la question 34087

Type de questions QF

Question n° 34087 : du :24/11/20

Question :

M. Arnaud Viala interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur l'état d'avancement de l'étude commanditée par le Gouvernement sur les critères d'éligibilité à la vignette Crit'air 1 des véhicules diesel de dernière génération. Depuis trois ans, le Gouvernement suit une trajectoire soutenue de décisions en matière de mobilités, de fiscalité des carburants, et de communication politique et de mesures incitatives sur la conversion accélérée du parc automobile vers les motorisations essence, hybrides, et électriques au détriment du diesel. Dès 2017, la filière automobile et sa sous-traitance, ainsi que tous les acteurs des territoires où se trouvent implantés des sites industriels spécialisés dans les technologies thermiques et singulièrement diesel ont alerté M. le ministre sur les conséquences à court terme de ces politiques et sur l'opportunité de délocaliser certains groupes. C'est notamment le cas pour le département de l'Aveyron et son usine Bosch dédiée à 80 % à la production d'injecteurs à très haute pression pour les moteurs diesel haut de gamme aux toutes dernières normes environnementales. Un comité de suivi a d'ailleurs été mis sur pied autour de M. le ministre, qui réunit élus, représentants des personnels et direction du groupe au niveau français et européen pour assurer une veille active sur la baisse de production et les recherches d'activités de diversification. Ce comité s'est réuni à intervalles réguliers, jusqu'à se rendre à Stuttgart au siège de la division diesel du groupe Bosch. Dans le cadre des négociations entre Bosch et la France, M. le ministre a toujours souhaité imposer au groupe le maintien de ses sites en France et la recherche proactive de productions alternatives, en contrepartie de quoi Bosch a légitimement exigé de la clarté sur les arbitrages politiques de la France sur les effets environnementaux des derniers moteurs diesel. L'éligibilité de ces moteurs à la vignette Crit'air 1 est une pierre d'achoppement incontournable. Alors que Bosch et tous les acteurs s'accordent à considérer que leurs critères scientifiques et techniques et les données des constructeurs concluent à cette éligibilité, M. le ministre la refuse, et a fait le choix d'objectiver ce choix par une étude indépendante. Les résultats de cette étude, qu'il a annoncée comme « rapide » devaient être restitués fin 2019. Fin novembre 2020, ces résultats ne sont toujours pas disponibles. Pire, au cours de ces longs mois, sur les interrogations croisées de M. le député, aucune information tangible n'a été livrée aux acteurs de la filière et aux membres du comité de suivi sur des résultats intermédiaires. À ce jour, des milliers d'emplois, en Aveyron notamment, sont menacés à très brève échéance par un groupe qui utilise le refus de clarté du Gouvernement sur cette question pour légitimer ses décisions de repli, et à courte échéance comme l'a évoqué cette semaine son dirigeant allemand, l'hypothèse d'une fermeture sèche du site. Il n'est pas tenable de différer plus longtemps les conclusions de cette étude. Il lui demande solennellement d'assurer sans délai la diffusion de ces conclusions.

Réponse :

Attributaire Transition écologique

Une étude a été confiée en 2019 à l'IFP Énergies nouvelles (Ifpen) afin de mener une étude publique et transparente sur les performances environnementales de l'offre essence et diesel actuelle (Euro6d-Temp) en conditions réelles de conduite. L'étude a porté sur un panel représentatif des véhicules vendus en nombre et en modèle (22 véhicules en tout), centré sur le parc français. Les essais ont été réalisés dans des conditions variées d'usage sur 11 couples de véhicules essence et diesel comparables deux à deux, multi-marques, multi-segments (de la citadine au SUV) et multi-technologies, y compris hybrides et hybrides rechargeables. L'étude s'inscrit également dans un contexte de préparation des futures normes d'émission des véhicules (Euro 7). Les principaux résultats de l'étude sont les suivants : 1. Les émissions moyennes de NOx sur le protocole de l'étude sont de 89 mg/km en diesel contre 20 mg/km en essence, soit 4,4 fois plus importantes. Les niveaux d'émissions sont en hausse importante en usage urbain, en particulier, les émissions de NOx : +79 % en essence et +74 % en diesel en considérant les phases d'essais en conditions réelles urbaines normatives, et encore davantage en focalisant sur des conditions réellement représentatives de l'usage urbain (trajets très courts et lents). Les enseignements de cette étude étaient particulièrement attendus concernant les émissions de NOx, dans un contexte de contentieux européen en cours sur les dépassements de normes de NO2 constatés en France. 2. Résultats de l'étude concernant les autres types d'émission des véhicules essence et diesel : - En prenant en compte l'impact des régénérations de filtres à particules, le niveau moyen d'émission de particules de taille supérieur à 23nm (PN23) des diesels atteint 5,8* 1010 #/km, soit 2,8 fois moins que leurs homologues essence sur le périmètre de l'étude (niveau très variable en essence). - La consommation de carburant supérieure de 28 % en essence (+1,5L/100km) entraîne des émissions de CO2 supérieures de 11 %. Lorsque les gaz à effet de serre non réglementés N2O et CH4 sont mesurés, un véhicule essence émet seulement 6 % de gaz à effet de serre de plus qu'un véhicule diesel similaire. 3. Résultats de l'étude concernant les véhicules hybrides : le véhicule hybride présente des émissions de CO2 inférieures en moyenne de 12 % sur le périmètre évalué (ce gain est très sensible aux conditions d'usage, fort en ville, nul sur autoroute) ; le véhicule hybride rechargeable présente sur cette campagne des niveaux d'émissions de CO2 extrêmement sensibles à l'état de charge de la batterie. Le Gouvernement prévoit de rendre public le rapport de l'Ifpen. Il est de plus prévu de maintenir les véhicules diesel récents dans la catégorie Crit'air 2 : la différence de niveau d'émissions entre les véhicules essence et diesel, en particulier pour ce qui concerne les émissions de NOx, pour lesquelles la France est actuellement en contentieux au niveau européen (arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 24 octobre 2019) et au niveau national (décision du Conseil d'État du 10 juillet 2020), justifie le maintien d'une différence de classement des véhicules au titre des enjeux de qualité de l'air (vignettes Crit'air), selon que les véhicules sont de technologie essence ou diesel. Les véhicules diesels les plus récents doivent ainsi continuer à être classés Crit'air 2, et les véhicules essence les plus récents Crit'air 1. Deux véhicules diesels ne respectent pas, d'après l'étude, les normes d'émissions en NOx. Ces véhicules feront l'objet d'un contrôle par l'autorité de surveillance du marché des véhicules de la direction générale de l'énergie et du climat.

Fermer