

N° 593

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 juin 2014

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur la proposition de loi de Mme Aline ARCHIMBAUD et plusieurs de ses collègues relative à la **nocivité du diesel pour la santé**,*

Par Mme Odette HERVIAUX,

Sénatrice

(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, *président* ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Jacques Filleul, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mme Esther Sittler, M. Michel Teston, *vice-présidents* ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, *secrétaires* ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Jean-Pierre Bosino, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Mme Anne-Marie Escoffier, MM. Philippe Esnol, Jean-Luc Fichet, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, M. Daniel Laurent, Mme Hélène Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Robert Navarro, Mme Sophie Primas, MM. Thierry Repentin, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, Paul Vergès.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 496, 600 et 601 (2013-2014)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LES CONSÉQUENCES DE LA DIÉSELISATION DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS	7
A. UN RISQUE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTAL MAJEUR LIÉ AUX ÉMISSIONS DE PARTICULES FINES	7
1. <i>Les moteurs diesel émettent des particules fines, nocives pour la santé</i>	7
2. <i>Un risque cancérigène pour l'homme selon l'Organisation mondiale de la santé</i>	9
B. UN MODÈLE ÉCONOMIQUE FRAGILISÉ	13
1. <i>Les avantages concédés au diesel ne se justifient plus aujourd'hui</i>	13
2. <i>Des avantages qui ne se justifient plus sur le plan économique</i>	16
3. <i>La France est en voie d'être condamnée pour manquement aux règles de l'Union européenne en matière de qualité de l'air</i>	17
II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI PRÉVOIT UNE NOUVELLE TAXE SUR L'ACHAT DE VÉHICULES DIESEL	18
A. LE DISPOSITIF PRÉVU PAR LA PROPOSITION DE LOI A POUR AMBITION DE DONNER UN SIGNAL TRÈS FORT	18
B. MAIS QUI PÉNALISE FORTEMENT LES MÉNAGES LES PLUS MODESTES AINSI QUE LES ENTREPRISES	19
C. ET QUI PÉNALISE DE MANIÈRE ÉQUIVALENTE TOUS LES VÉHICULES	20
1. <i>La proposition de loi ne touche pas les véhicules diesel les plus anciens, qui sont pourtant les plus polluants</i>	20
2. <i>La proposition de loi ne vise pas tous les véhicules émetteurs de particules fines</i>	21
3. <i>La proposition de loi taxe de manière indifférenciée véhicules lourds et véhicules plus légers</i>	21
D. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION	21
EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE	27
EXAMEN EN COMMISSION	31
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	41

Mesdames, Messieurs,

Malgré un fort recul des ventes en 2013, les véhicules fonctionnant au gazole représentaient encore en France plus de 60 % du parc automobile total et environ 67 % des ventes de nouveaux véhicules. Parallèlement, la part du gazole dans le total des consommations de carburants dépasse 80 %. Tandis que la diésélisation du parc automobile français constitue encore la principale caractéristique de cette filière industrielle, l'Organisation mondiale de la santé a classé en septembre 2012 les fumées émises par les moteurs diesel comme « agents cancérigènes » certains.

Les sénateurs du groupe écologiste ont déposé le 5 mai 2014 la proposition de loi n° 496 relative à la nocivité du diesel pour la santé, dont l'article unique vise à créer une nouvelle taxe additionnelle de 500 euros, revalorisée de 10 % tous les ans, sur les véhicules diesel dans le but de renchérir progressivement leur prix afin d'aboutir, comme l'explique l'exposé des motifs, à une « quasi-extinction de la filière d'ici dix ans ».

L'impact sur notre santé des fumées émises par les moteurs de véhicules diesel est en effet aujourd'hui avéré, et notamment celui des particules fines et des oxydes d'azote qu'elles contiennent. Cet impact est d'autant plus préoccupant que le secteur des transports routiers contribue à hauteur de 19 % environ des émissions de particules fines les plus dangereuses pour notre santé. Les récents pics de pollution que l'Île-de-France a connus en mars 2014 ont montré que les concentrations de ces particules pouvaient atteindre des niveaux particulièrement élevés.

D'une manière générale, l'exposition à ces particules fines a des conséquences importantes sur la santé humaine : des pathologies pulmonaires comme la bronchite ou l'asthme jusqu'à un risque aggravé de cancers du poumon ou de la vessie. Si on ne dispose pas aujourd'hui de chiffres permettant de distinguer spécifiquement l'aggravation de la mortalité due au diesel de celle due aux autres sources de pollution, on sait que les particules fines, présentes en grande quantité dans ces fumées, en sont responsables.

En juin 2012, l'Organisation mondiale de la santé a confirmé le caractère cancérigène certain des gaz d'échappement des moteurs diesel pour l'homme.

Au-delà d'un problème de santé publique grave, se pose également la question du modèle économique de notre filière automobile, dont plus de 60 % du parc est aujourd'hui constitué de véhicules diesel, qui ont encore

représenté en 2013 environ 67 % des ventes de véhicules neufs. Cette diésélisation de notre parc automobile, qui a été favorisée par une fiscalité préférentielle, conduit aujourd'hui, d'une part, les constructeurs à investir dans des techniques de « dépollution » de leurs moteurs très coûteuses pour se conformer à la réglementation européenne, d'autre part, l'industrie de raffinage à importer du diesel pour satisfaire la demande.

Dans ce contexte, la présente proposition de loi entend donner un signal politique et responsable fort, mais ne s'inscrit pas dans le cadre d'une réforme de plus grande ampleur, qui tiendrait compte des éventuels effets pervers que pourrait avoir l'introduction d'une nouvelle taxe, notamment sur les ménages et sur les entreprises.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

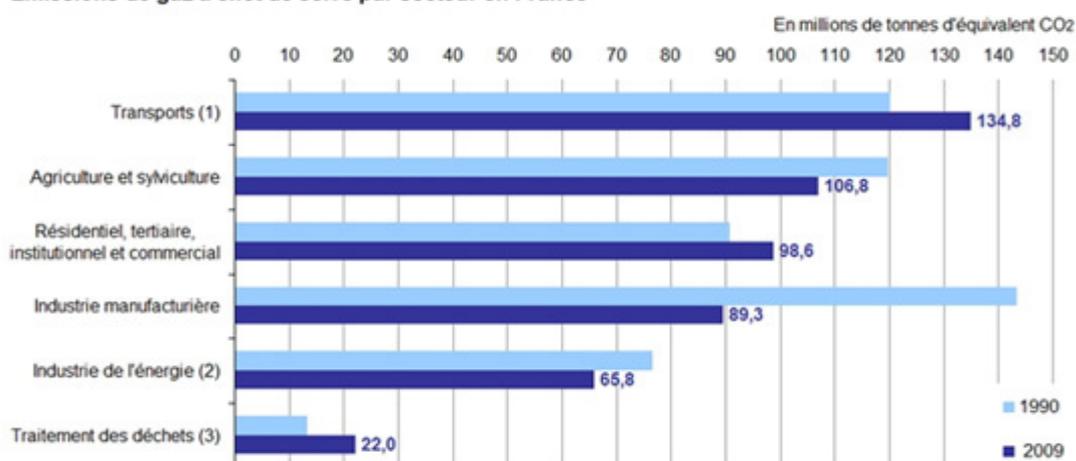
I. LES CONSÉQUENCES DE LA DIÉSELISATION DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS

A. UN RISQUE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTAL MAJEUR LIÉ AUX ÉMISSIONS DE PARTICULES FINES

1. Les moteurs diesel émettent des particules fines, nocives pour la santé

L'impact négatif des carburants sur le réchauffement climatique et sur la qualité de l'air est connu depuis longtemps. **Le secteur des transports est aujourd'hui le premier responsable d'émission de gaz à effet de serre en France.** En 2011, il représentait 27 % des émissions totales. La France s'est fixé comme objectif de réduire les émissions de ce secteur de 20 % d'ici à 2020.

Emissions de gaz à effet de serre par secteur en France

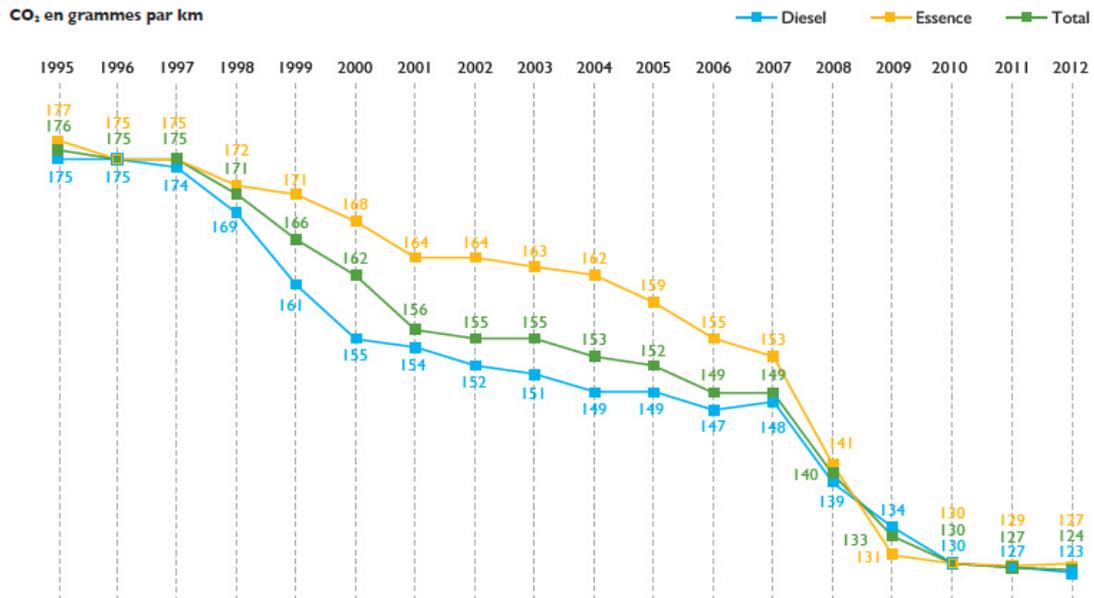


Notes : périmètre du protocole de Kyoto (Métropole, Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion, Saint-Martin, Saint-Barthélemy), hors UTCF (utilisation des terres, leurs changements et la forêt) ; (1) aérien et maritime : trafic domestique uniquement ; (2) y compris incinération des déchets avec récupération d'énergie ; (3) hors incinération des déchets avec récupération d'énergie, et hors captage de biogaz.

Source : Citepa (inventaire CCNUCC, format "Plan Climat"), mai 2011.

Aujourd'hui, les véhicules thermiques émettent en moyenne moins de CO₂ qu'il y a vingt ans, qu'ils fonctionnent à l'essence ou au gazole. **La moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France était en 2012 de 124 g par kilomètre, soit une baisse de 25 g en 5 ans.** Les véhicules diesel émettent environ 123 g de CO₂ par kilomètre contre 127 g pour les véhicules essence.

La France a donc atteint l'objectif du compromis européen signé le 17 décembre 2008 et adopté par le Parlement européen qui prévoyait de ramener la moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves à 130 g par km avant 2015.



Source : ADEME

Mais **d'autres substances** sont aujourd'hui en cause dans la pollution atmosphérique, notamment **les particules fines (PM) et les oxydes d'azote (NOx)**, que l'on retrouve dans les fumées émises par les moteurs diesel.

La taille des particules fines peut varier de moins de 2,5 micromètres (PM 2,5) à 10 micromètres (PM 2,5-10) et les plus petites pénètrent très profondément dans les poumons et s'accumulent dans les alvéoles. Elles peuvent parfois franchir la barrière des alvéoles pulmonaires pour passer dans le sang et potentiellement contaminer tout le corps.

Si les particules fines sont des polluants dont les sources peuvent être multiples (naturelles, humaines ou industrielles), **la part du secteur des transports est importante dans leur émission.**

En France, **les émissions de PM 2,5** sont majoritairement dues aux résidences d'habitation (chauffage au fioul) et à l'activité tertiaire, mais aussi à l'industrie manufacturière et au transport routier. De la même manière, selon le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, **le secteur des transports est à l'origine de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote.**

Au sein du secteur du transport, on estime que **les véhicules diesel sont à l'origine d'une grande part des émissions de particules fines.**

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a établi que pour l'année 2010, en France métropolitaine, **le transport routier avait contribué à hauteur de 19 % aux émissions de PM 2,5 dans l'air.** Cependant, des disparités régionales existent : l'Ile-de-France, par exemple, voit les émissions du trafic routier contribuer à hauteur de 26 % aux émissions de PM 2,5 qui sont mesurées en termes de concentrations massiques, sans indication sur l'origine de ces particules.

D'une manière générale, l'exposition à ces particules fines entraîne un vieillissement prématuré et affecte surtout l'appareil cardio-vasculaire. Elles sont également à **l'origine de pathologies pulmonaires**, comme la bronchite ou l'asthme, causées par une inflammation des alvéoles pulmonaires. Les particules les plus grosses qui restent bloquées au niveau des voies aériennes supérieures peuvent également provoquer des affections comme la pharyngite ou la trachéite, notamment chez les enfants.

Un impact des particules fines issues du trafic routier sur les naissances prématurées et le faible poids de naissance a par ailleurs été observé, y compris en ce qui concerne spécifiquement les particules émises par les moteurs diesel en Californie¹.

L'Institut de veille sanitaire relève aussi que l'exposition aux particules aggrave les symptômes de pathologies chroniques en quelques heures ou quelques jours après l'exposition, y compris à des concentrations faibles.

2. Un risque cancérigène pour l'homme selon l'Organisation mondiale de la santé

Les chiffres dont nous disposons aujourd'hui ne permettent pas de distinguer la mortalité spécifiquement causée par les émissions des moteurs des véhicules diesel (12 % du total des particules émises en 2010 selon le Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique), des autres sources de pollution.

C'est pourquoi l'Anses a lancé en 2013 une grande étude sur les particules fines présentes dans l'air, notamment celles émises par les véhicules diesel, afin de déterminer l'origine et le profil de ces substances, qui aujourd'hui ne font l'objet que de mesures massiques et non par profil,

¹ Organisation mondiale de la santé. *Review of evidence on health aspects of air pollution* (2013).

ce qui permettrait de mesurer si elles proviennent des fumées diesel, des pollutions industrielles ou d'autres sources.

Mais l'aggravation de la mortalité liée aux particules fines, dont on sait qu'elles sont émises en quantité significative par les moteurs diesel, est aujourd'hui avérée. Le chiffre de 42 000 morts prématurées avancé par l'exposé des motifs de la présente proposition de loi provient d'un rapport du Programme « Air Pur pour l'Europe » datant de 2005, et s'appuie sur des mesures réalisées en 1997.

Outre que l'exposition aux fumées diesel ne peut être présentée comme une cause unique de ces décès prématurés, mais comme facteur aggravant combiné à d'autres facteurs, au premier rang desquels le tabagisme par exemple, il n'existe pas de données très récentes.

Depuis 2000, les émissions de particules fines ont diminué pour passer de 350 000 tonnes en 2000 à 250 000 en 2011 en raison d'une réglementation plus stricte.

Réglementations internationale, européenne et nationale relatives aux émissions de particules (PM)

1. L'Organisation mondiale de la Santé a déterminé des valeurs guides pour les PM : 10 µg / m³ en moyenne annuelle et 25 µg/m³ pour les PM 2,5.

2. Au niveau européen, la directive NEC (National Emission Ceilings) 2001/81/EC réglemente les émissions des sources fixes (installations de combustion, incinérateurs de déchets municipaux, dispositifs de transport et stockage des produits pétroliers, etc), les émissions de sources mobiles et la qualité des carburants.

La stratégie thermique sur la pollution atmosphérique adoptée par la Commission européenne en 2005 fixe des objectifs à long terme (2020) pour la santé et l'environnement. Dans ce cadre, la directive sur la qualité de l'air 2008/50/CE a fixé la valeur limite de PM 2,5 à 25 µg/m³ en moyenne annuelle pour 2015, et à 20 µg/m³ pour 2020.

L'année 2013 a été déclarée « Année de l'air » par la Commission européenne.

Enfin, le réseau européen EMEP (European Monitoring and Evaluation Program) a été mis en place dans le cadre de la convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière.

3. Au niveau national, le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 a transposé la directive sur la qualité de l'air en établissant des normes de qualité de l'air pour plus d'une dizaine de polluants. Pour les PM 2,5, la valeur limite fixée est de 25 µg/m³ en 2015, la valeur cible est de 20 µg/m³ en moyenne annuelle et l'objectif de qualité est de 10 µg/m³ en moyenne annuelle.

En outre, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 a rendu obligatoire la surveillance de la qualité de l'air, assurée par l'Etat avec l'aide des collectivités territoriales, ainsi que l'information du public.

Le Plan national santé environnement 2009-2013 a impulsé la mise en place du Plan particules validé le 28 juillet 2010, dont l'objectif est la réduction de 30 % des particules PM 2,5 pour 2015 et qui crée des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA).

Le Haut Conseil de la santé publique a préconisé en avril 2012 des objectifs de qualité de l'air (15 µg/m³ en moyenne annuelle pour les PM 2,5 et 25 pour les PM 10), des seuils d'information et de recommandations (30 µg/m³ en journalier pour les PM 2,5 et 50 pour les PM 10) et des seuils d'alerte (50 µg/m³ en journalier pour les PM 2,5 et 80 pour les PM 10).

Après la tenue d'un comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA), la mise en œuvre du « Plan d'urgence pour la qualité de l'air » a débuté en avril 2013.

Source : *Institut national du Cancer*

Le Programme de surveillance air et santé (Psas) de l'Institut de veille sanitaire établit des liens entre les variations d'un jour à l'autre des niveaux de pollution et celles de la mortalité pour différentes causes dans plusieurs villes françaises. Les résultats les plus récents (portant sur la période 2000-2006), montrent que la mortalité non-accidentelle journalière augmente lorsque les concentrations de PM 2,5 augmentent. En Île-de-France, l'augmentation des concentrations s'accompagne également d'une augmentation de 2 à 7 % des passages aux urgences d'enfants pour causes respiratoires.

Le respect des valeurs guide de qualité de l'air de l'OMS (10 µg/m³ par an pour les PM 2,5, contre environ 17 actuellement à Paris), permettrait d'éviter annuellement entre 2 et 4 % des recours aux urgences pour bronchiolite chez les nourrissons et pour asthme chez les nourrissons et chez les enfants de 2 à 14 ans¹.

Une étude de 2011, issue du programme européen Aphekom, est basée sur des données de 25 villes européennes, dont 9 françaises. Les conclusions de cette étude conduite sur 12 millions de personnes montraient des espérances de vie réduites, à 30 ans, de 3,6 à 7,5 mois selon les villes. L'étude estime ainsi que 2 900 morts prématurées par an dues aux particules fines pourraient être évitées si les concentrations moyennes annuelles de PM 2,5 respectaient la valeur de référence de l'OMS (10 µg/m³).

Plus récemment encore, une étude financée par l'Union européenne et publiée en décembre 2013 dans la revue scientifique *The Lancet*, a montré qu'une exposition prolongée aux particules fines présentes dans l'air, même pour des concentrations inférieures à la réglementation européenne, avait des effets néfastes sur la santé.

¹ Chatignoux E. Host S. Expositions à la pollution atmosphérique et recours aux urgences pour pathologies respiratoires chez les enfants en Ile-de-France. Paris : Observatoire régional de santé Ile-de-France (2013).

Les gaz émis par les moteurs diesel contiennent également du dioxyde d'azote, responsable de maladies cardiaques et vasculaires. Certains filtres à particules utilisés aujourd'hui, s'ils permettent bien de réduire l'émission de particules fines, conduisent en revanche à une augmentation du rejet de dioxyde d'azote par les moteurs diesel.

S'il demeure difficile d'apprécier quelle est la part exacte du diesel dans l'impact de la pollution de l'air sur la santé de l'homme, on sait en revanche que **les fumées émises par les véhicules fonctionnant au gazole sont dangereuses pour la santé, et que les particules fines qu'elles contiennent en grande quantité sont cancérogènes.**

En 1988, les gaz d'échappement des moteurs diesel ont été classés dans le groupe 2A par le Centre international de recherche sur le Cancer (CIRC), organe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), c'est-à-dire reconnus comme « probablement cancérogènes pour l'homme ».

Classement des agents par les Monographies du CIRC

Groupe 1 - L'agent est cancérogène pour l'Homme : 113 agents.

Groupe 2A - L'agent est probablement cancérogène pour l'Homme : 66 agents

Groupe 2B - L'agent est peut-être cancérogène pour l'Homme : 285 agents.

Groupe 3 - L'agent est inclassable quant à sa cancérogénicité pour l'Homme : 505 agents.

Groupe 4 - L'agent n'est probablement pas cancérogène pour l'Homme : 1 agent.

Source : CIRC

En juin 2012, à l'issue d'une réunion d'une semaine regroupant des spécialistes internationaux, le CIRC a revu sa classification en faisant entrer les gaz d'échappement des moteurs diesel dans le Groupe 1¹, en se basant principalement sur des données épidémiologiques². Il a ainsi été établi que le risque de cancer du poumon est environ trois fois plus important chez les sujets les plus exposés aux particules diesel. A également été mise en évidence une association positive avec un risque accru de cancers de la vessie, sur la base d'éléments plus limités.

¹ L'étude du CIRC porte sur une cohorte de plus de 12 000 personnes.

² Ces données ont notamment porté sur deux études concernant l'exposition de travailleurs des mines non métalliques aux Etats-Unis, qui ont confirmé un risque accru de survenue du cancer du poumon. D'autres études ont objectivé cette augmentation du risque de mortalité par cancer du poumon chez des cheminots exposés aux émissions diesel et chez des transporteurs routiers exposés régulièrement aux pots d'échappement.

Ces études, portant sur des expositions professionnelles au diesel, permettent d'objectiver un lien de causalité entre particules diesel et cancer chez l'homme.

Cette re-classification par l'OMC doit attirer notre attention sur l'important enjeu de santé publique que constitue la concentration excessive en particules fines de l'air que l'on respire, en particulier dans les grandes agglomérations et à proximité des axes routiers.

B. UN MODÈLE ÉCONOMIQUE FRAGILISÉ

1. Les avantages concédés au diesel ne se justifient plus aujourd'hui

Aujourd'hui, les véhicules diesel représentent **plus de 60 % de l'ensemble du parc automobile en circulation en France**. Et les véhicules diesel les plus anciens, de plus de 12 ans, représentent 27 % de ce parc.

L'évolution n'a cessé d'être croissante depuis plusieurs années. En 1980, les véhicules diesel ne représentaient que 5 % des immatriculations. **En 2013, 67 % des véhicules neufs vendus étaient des véhicules fonctionnant au gazole** (contre 53 % en moyenne en Europe de l'Ouest).

Selon les données du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), les véhicules diesel représentaient encore plus de 65 % des nouvelles immatriculations sur les trois premiers mois de 2014 en France, contre 53 % en moyenne en Europe de l'Ouest.

Part de marché du diesel en Europe de l'Ouest (%)		
	12 mois 2012	12 mois 2013
Europe de l'Ouest	55,2	53,3
Allemagne	48,1	47,4
Autriche	56,4	56,7
Belgique	68,8	64,8
Danemark	39,5	32,0
Espagne	68,9	66,3
Finlande	38,2	36,8
France	72,9	67,0
Grèce	40,0	57,9
Irlande	73,1	72,0
Italie	53,1	53,9
Luxembourg	76,1	73,4
Norvège	64,2	52,5
Pays-Bas	28,2	24,8
Portugal	70,5	72,3
Royaume-Uni	50,8	49,8
Suède	66,8	61,5
Suisse	37,1	37,0

Source : CCFA

La part du gazole dans le total des consommations de carburants dépasse 80 % en France, contre moins de 70 % au sein de l'Union européenne, et certains secteurs professionnels sont dépendants quasi exclusivement du gazole.

Cette situation est due en grande partie au fait que le gazole a d'abord été un carburant destiné aux poids lourds, à usage professionnel, et a donc bénéficié historiquement d'une fiscalité préférentielle. Les constructeurs automobiles ont ensuite fait un pari industriel, encouragé par un régime fiscal dérogatoire qui n'a jamais été remis en cause.

Le gazole bénéficie en effet d'un taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), qui constitue la principale taxe portant sur les produits pétroliers.

L'écart de taxation entre l'essence et le gazole est actuellement de 17 centimes par litre en faveur du gazole alors que cet écart est en moyenne de l'ordre de 12 centimes par litre au sein de l'Union européenne à 27.

Cet écart de taxation a pourtant récemment été critiqué par la Cour des comptes, dans un référé du 17 décembre 2012 dans lequel elle souligne que le taux réduit de TICPE du diesel par rapport à l'essence a représenté en 2011 une perte de recettes de 6,9 milliards d'euros.

Le taux de la TICPE sur le gazole fait en outre l'objet de nombreuses mesures dérogatoires, à finalités généralement sectorielles. L'ensemble de ces mesures au titre de la TICPE a représenté des dépenses fiscales de plus de 3 milliards d'euros en 2011.

Les justifications de ce régime fiscal coûteux sont aujourd'hui remises en cause, notamment l'argument d'une consommation de carburant moins importante des véhicules diesel au kilomètre parcouru.

La Cour des comptes, dans son référé, considère en effet que « *selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'écart entre les deux types s'est fortement réduit puisque les véhicules diesel neufs consomment en moyenne 4,8 litres pour 100 kilomètres contre 5,6 pour les véhicules à essence* ». Elle ajoute : « *Sur le plan environnemental, les émissions de CO₂ produites par un véhicule diesel sont du même ordre que celles des automobiles à essence mais le contenu en CO₂ par tonne-équivalent-pétrole du diesel est supérieur à celui de l'essence* ».

Au-delà, afin de se conformer aux normes européennes, les constructeurs automobiles doivent investir dans des **technologies de « dépollution »** particulièrement coûteuses comme le filtre à particules à régénération périodique automatique, indispensable pour atteindre la norme Euro 5, ou encore la technologie SCR (Selective catalytic reduction) indispensable pour la norme Euro 6 de 2014.

Normes européennes pour la réduction des émissions polluantes des véhicules

Afin de limiter la pollution causée par les véhicules routiers, la réglementation européenne introduit des exigences communes concernant les émissions des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange spécifiques. Ces normes concernent les véhicules dont la masse de référence ne dépasse pas 2610 kg, dont les voitures particulières, les camionnettes et les véhicules utilitaires destinés au transport de passagers ou de marchandises ou à certains usages spéciaux (ambulances), que ces véhicules soient équipés de moteurs à allumage commandé (moteurs à essence, au gaz naturel ou au GPL) ou de moteurs à allumage par compression (moteurs diesel).

Le règlement n° 715-2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) couvre ainsi une large gamme d'émissions polluantes : monoxyde de carbone, hydrocarbures non méthaniques et hydrocarbures totaux, oxydes d'azote et particules.

Norme Euro 5 (applicable depuis le 1^{er} septembre 2009 en ce qui concerne la réception et le 1^{er} janvier 2011 en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules)

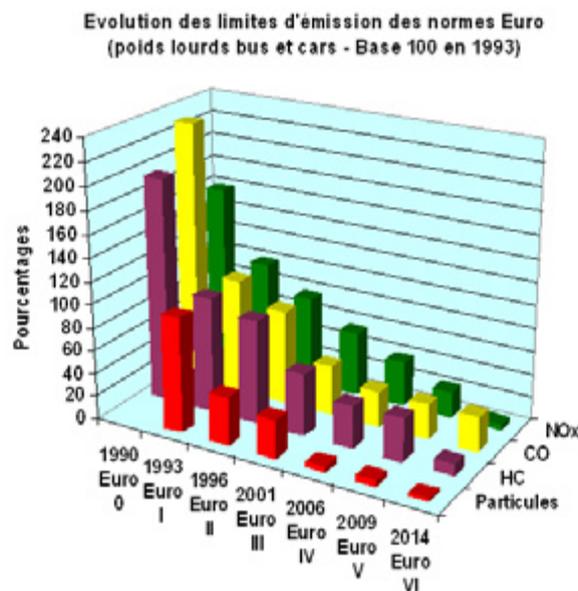
Emissions provenant des voitures diesel :

- monoxyde de carbone : 500 mg/km
- particules : 5 mg/km

- oxydes d'azote (NOx) : 180 mg/km
 - émissions combinées d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote : 230 mg/km
- Emissions provenant des voitures à essence ou fonctionnant au gaz naturel ou au GPL :*
- monoxyde de carbone : 1000 mg/km
 - hydrocarbures non méthaniques : 68 mg/km
 - hydrocarbures totaux : 100 mg/km
 - oxydes d'azote (NOx) : 60 mg/km
 - particules (uniquement pour les voitures à essence à injection directe) : 5 mg/km

Norme Euro 6 (qui sera applicable à compter du 1^{er} septembre 2014 en ce qui concerne la réception et du 1^{er} septembre 2015 en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules)

Tous les véhicules équipés d'un moteur diesel auront l'obligation de réduire leurs émissions d'oxyde d'azote de manière importante à compter de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6. **Par rapport à la norme Euro 5, la norme Euro 6 imposera une réduction supplémentaire des valeurs limites de 80 % pour les oxydes d'azote, de 50 % pour les particules et de plus de 70 % pour les hydrocarbures.**

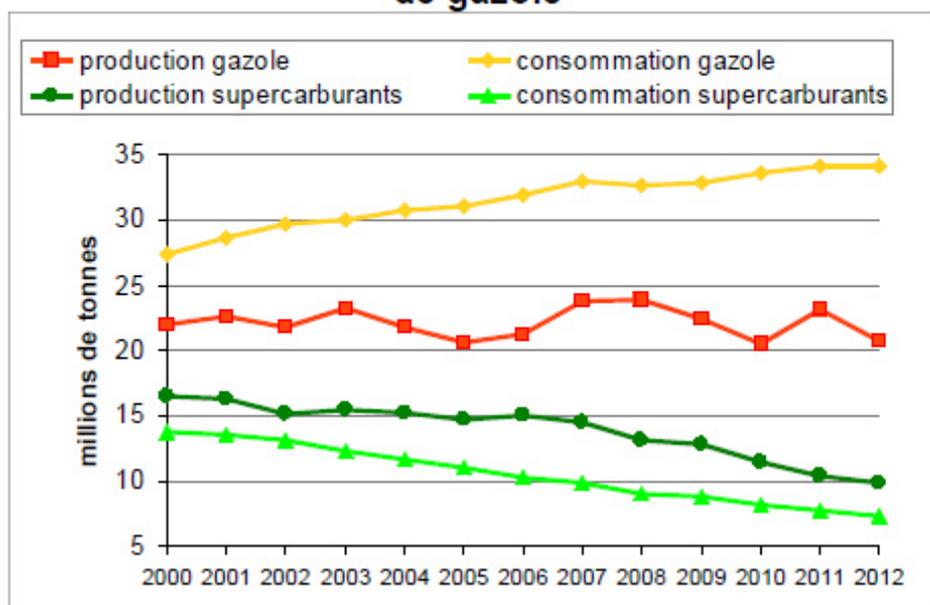


2. Des avantages qui ne se justifient plus sur le plan économique

La France se trouve aujourd'hui dans une situation où elle est obligée **d'importer massivement son carburant diesel, en raison d'un déficit de production par rapport à la demande**, et d'exporter ses surplus d'essence. En effet, les raffineries françaises produisent trop peu de gazole et trop d'essence par rapport à la structure de la consommation nationale.

Comme l'a relevé le Comité pour la fiscalité écologique dans ses travaux, « en 2012, la France a dû importer plus de 50 % de sa consommation de gazole pour un coût brut pour l'économie nationale de 16 milliards d'euros (13 milliards si on déduit les exportations d'essence) ».

Production et consommation de supercarburants et de gazole



Source : Comité professionnel du pétrole

3. La France est en voie d'être condamnée pour manquement aux règles de l'Union européenne en matière de qualité de l'air

La France fait l'objet d'un **contentieux de l'Union européenne pour non-respect des valeurs limites de concentration dans l'air de particules PM 10** en vigueur depuis 2005¹.

Le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie considère qu'en 2011, 12 millions de Français étaient exposés aux dépassements des valeurs limites de concentration en PM 10.

Les quinze zones faisant l'objet du contentieux sont : Paris, Marseille, Toulon, la zone côtière urbanisée des Alpes-Maritimes, Valenciennes, Dunkerque, Lille, le territoire du Nord-Pas-de-Calais, Montbéliard/Belfort, Grenoble, Lyon, le reste de la région Rhône-Alpes, Bordeaux et La Réunion.

¹ Concentration annuelle de 40 microgrammes par m³ et concentration journalière de 50 microgrammes par m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an.

Ce contentieux, qui porte désormais non plus seulement sur les résultats mais également sur les moyens mis en œuvre par la France pour atteindre les objectifs fixés, pourrait aboutir en 2014.

La France fait aussi l'objet de demandes d'information de la part de la Commission européenne pour non-respect des valeurs-limites de concentration de dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air et pour dépassement du plafond national d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x). L'amende pourrait s'élever, si la France était condamnée, à plusieurs dizaines de millions d'euros, à laquelle s'ajouterait une astreinte quotidienne de l'ordre de 200 000 euros.

II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI PRÉVOIT UNE NOUVELLE TAXE SUR L'ACHAT DE VÉHICULES DIESEL

A. LE DISPOSITIF PRÉVU PAR LA PROPOSITION DE LOI A POUR AMBITION DE DONNER UN SIGNAL TRÈS FORT

La présente proposition de loi relative à la nocivité du diesel pour la santé poursuit un objectif clair : **dissuader l'achat de véhicules diesel**, nocifs pour la santé et l'environnement.

Son dispositif consiste en une **taxe additionnelle** visant, selon l'exposé des motifs, un « *renchérissement progressif dans le temps des motorisations diesel lors de l'achat d'un véhicule neuf, pour aboutir à une quasi extinction de la filière d'ici dix ans* ».

Néanmoins, votre rapporteure pour avis souligne que l'article unique de la proposition de loi instaure une nouvelle taxe qui serait applicable sur l'ensemble des véhicules dont le moteur fonctionne au gazole, et pas seulement sur les nouveaux véhicules comme semble l'indiquer l'exposé des motifs.

Cette taxe, d'un **montant de 500 euros, serait revalorisée de 10 % tous les ans** et applicable six mois après l'entrée en vigueur de la loi.

Un tel dispositif a vocation à envoyer un signal très fort à la filière automobile en rendant l'achat de véhicules diesel très dissuasif, dans le but d'aboutir à une « dé-dieselisation » du parc automobile français.

Aux termes de l'exposé des motifs, la taxe additionnelle est un outil permettant à la fois de ne pas pénaliser les possesseurs actuels de véhicules diesel, mais aussi d'amorcer une reconversion complète de la filière industrielle automobile.

Il est précisé que cette mesure doit être assortie de mesures d'accompagnement comme une garantie de l'Etat sur les emplois menacés

dans la filière automobile, une prime à la reconversion à destination des ménages, qui « *pourrait être modulée selon les revenus du ménage concerné* ».

Votre rapporteure pour avis souscrit à l'ambition de la proposition de loi, qui tire la sonnette d'alarme sur le réel problème de santé publique causé par les particules fines, notamment celles émises par les moteurs des véhicules diesel. Elle partage la volonté politique d'agir sans attendre face à cette situation qui risque d'empirer si l'on ne fait rien et dont les conséquences sont graves pour la santé humaine.

Elle considère néanmoins que, même si l'exposé des motifs l'évoque, le dispositif proposé ne tient compte ni du coût social d'une telle mesure, ni de son impact sur une filière industrielle déjà fragilisée, ni d'une cohérence à donner à notre fiscalité écologique.

L'instauration d'une nouvelle taxe, de manière isolée et déconnectée d'une réforme de plus grande envergure, qui sera abordée lors du débat relatif à la transition énergétique, ne paraît pas être la solution la plus adaptée.

B. MAIS QUI PÉNALISE FORTEMENT LES MÉNAGES LES PLUS MODESTES AINSI QUE LES ENTREPRISES

Votre rapporteure pour avis s'inquiète des **effets pervers que pourrait avoir l'introduction d'une nouvelle taxe**, tant sur les usagers que sur les entreprises de la filière automobile, déjà fragilisée.

En effet :

- soit la taxe ne vise que les véhicules nouvellement immatriculés et elle n'atteint pas l'objectif de taxer toutes les émissions de particules fines ;
- soit la taxe vise l'ensemble des véhicules diesel (les anciens et les nouvelles immatriculations) et alors les ménages les plus modestes y seront soumis, alors même que le régime fiscal actuel les a incités à acquérir ce type de véhicule et qu'ils l'utilisent souvent quotidiennement pour aller travailler.

Ce coût social serait en outre doublé d'un coût important pour la filière automobile, aujourd'hui largement assise sur la technologie des véhicules diesel, et qui, en six mois, ne pourrait s'adapter à ce revirement.

Votre rapporteure pour avis considère qu'il serait plus adapté d'envisager une réforme plus graduée, sur la durée, ne reposant pas forcément uniquement sur une taxation supplémentaire et comportant des mesures d'accompagnement de la filière automobile et des ménages les plus modestes.

En outre, introduire d'un côté une nouvelle taxe sur les véhicules diesel sans revenir de l'autre sur les dérogations dont ils bénéficient ne garantit pas un régime fiscal lisible et efficace.

C. ET QUI PÉNALISE DE MANIÈRE ÉQUIVALENTE TOUS LES VÉHICULES

Votre rapporteure pour avis s'interroge également sur le ciblage de la taxe prévue par la proposition de loi, étant entendu qu'elle considère que son but est bien de toucher seulement les nouveaux véhicules diesel, comme l'indique l'exposé des motifs, et non l'ensemble du parc diesel, comme l'implique le dispositif de l'article unique tel qu'il est rédigé.

1. La proposition de loi ne touche pas les véhicules diesel les plus anciens, qui sont pourtant les plus polluants

Le principal danger pour notre santé est aujourd'hui constitué par les fumées émises par les véhicules diesel les plus anciens, c'est-à-dire par le parc existant, dont on sait qu'ils sont les principaux émetteurs de particules fines.

En vertu de la réglementation européenne Euro 5, et bientôt Euro 6, tous les nouveaux véhicules diesel doivent aujourd'hui être **équipés de filtres à particules** qui réduisent considérablement l'émission de particules fines. Ils provoquent néanmoins une émission importante de dioxyde d'azote, également dangereux pour la santé et contribuant à la pollution de l'air. **De nouveaux procédés de « dé-noxification » coûteux, tels que les systèmes de captage d'oxydes d'azote,** devront être généralisés par les constructeurs avec la norme Euro 6. Votre rapporteure pour avis souligne même que certains utilisateurs retirent leur filtre à particules, pour des questions d'entretien notamment.

Malgré ces limites, les nouveaux véhicules diesel sont beaucoup moins polluants que les anciens : or, la proposition de loi n'entend pourtant, dans son exposé des motifs, taxer que les nouvelles immatriculations.

Il semble donc qu'il serait plus efficace d'agir en priorité sur le parc roulant de véhicules anciens, non équipés de filtres à particules.

2. La proposition de loi ne vise pas tous les véhicules émetteurs de particules fines

En outre, **les récents véhicules à essence à injection directe** émettent également des particules fines. La taxe ainsi ciblée ne toucherait donc pas l'ensemble des émetteurs de particules fines.

3. La proposition de loi taxe de manière indifférenciée véhicules lourds et véhicules plus légers

Votre rapporteure pour avis s'interroge également sur l'opportunité et l'efficacité de taxer de manière indifférenciée tous les modèles de véhicules, des plus lourds, ou des plus polluants aux véhicules les plus légers.

D. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission **partage les préoccupations portées par la présente proposition de loi** :

- les récents épisodes de pics de pollution atmosphérique ainsi que les dernières études établissant un **lien certain entre les particules fines**, dont une part importante est émise par les moteurs des véhicules diesel, et l'augmentation du **risque de cancer chez l'homme** révèlent un vrai **problème de santé publique** justifiant une action rapide ;

- les coûts de « dépollution » des véhicules diesel que l'industrie automobile sera amenée à supporter pour s'adapter à la réglementation européenne et le déséquilibre que la diésélisation du parc automobile représente pour le raffinage français, qui doit importer du gazole et exporter de l'essence, amènent à **remettre en cause ce modèle économique**.

Néanmoins, l'instauration d'une nouvelle taxe semble comporter davantage d'effets pervers que de conséquences vertueuses : coût social important pour les ménages les plus modestes ; coût économique majeur pour la filière automobile ; mauvais ciblage qui ne tiendrait pas compte de toutes les sources d'émissions de particules fines.

Les inconvénients et les dangers du « tout diesel » doivent donc être étudiés dans le cadre d'une réforme de plus grande ampleur, tant d'un point de vue fiscal, qu'économique et social.

Plusieurs pistes ont d'ores et déjà été avancées, qui seront certainement abordées lors du débat sur la transition énergétique.

La question d'une réduction de l'écart de taxation entre le gazole et l'essence a notamment été débattue par le Comité pour la fiscalité écologique, présidé par l'économiste Christian de Perthuis et constitué sous l'égide du ministère de l'économie et des finances et du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Dans un avis adopté le 18 avril 2013, il a estimé que l'écart de taxation au profit du gazole était injustifié au regard des coûts externes environnementaux des différents carburants, compte tenu notamment des nouvelles connaissances sur les dangers pour la santé humaine des particules fines émises par le gazole.

Le scénario proposé par le président de ce comité visait à introduire une assiette carbone dans les accises énergétiques, avec un taux de 7 euros par tonne de CO₂ en 2014, pour atteindre 20 euros par tonne en 2020, tout en rééquilibrant la taxation du diesel et de l'essence. Sur ce dernier point, une réduction d'un centime par an de l'écart de taxation entre essence et diesel était proposée.

Un scénario alternatif présenté par la Fondation Nicolas Hulot propose une montée en puissance permettant d'atteindre 40 euros par tonne de CO₂ en 2020 et une réduction de l'écart entre essence et gazole de 2 centimes par an. Il prévoit également un mécanisme de redistribution plus favorable aux ménages.

Le Comité n'ayant pas tranché pour l'un de ces scénarios lors de sa réunion du 13 juin 2013, les deux ont été inclus dans le rapport d'étape remis aux ministres le 18 juillet 2013.

Assiette carbone et rééquilibrage de la taxation essence-diesel : Scénario du président Christian de Perthuis (Extrait du rapport d'étape du Comité pour la fiscalité écologique du 18 juillet 2013)

Le schéma d'ensemble consiste à introduire en 2014 une assiette carbone dans les accises énergétiques existantes pour moduler la taxation de l'énergie à partir de deux assiettes. Il convient de distinguer l'introduction de la réforme de sa montée en régime de croisière :

- En 2014, année de lancement de la réforme, le principe retenu est de ne pas augmenter la fiscalité énergétique pesant sur les ménages et les entreprises pour ne pas freiner la reprise conjoncturelle. Les accises énergétiques hors carbone sont donc abaissées en conséquence.

- La montée en régime de croisière (2015-2020) s'effectue dans le cadre d'une trajectoire pluriannuelle de relèvement du prix du carbone et de rééquilibrage graduel de la taxation essence-diesel. Pour que ce schéma soit économiquement et socialement efficace, il ne doit pas comporter d'exemption mais reposer sur un système transparent et prévisible de compensations et de mesures d'accompagnement, neutre au plan budgétaire :

- Pour les ménages, la mesure principale consiste en une compensation monétaire sous forme d'un crédit d'impôt dégressif ciblé sur les foyers à faible revenu. Des mesures complémentaires portent sur la TVA des biens de première nécessité pour la transition énergétique et l'incitation au retrait du parc des vieux véhicules diesel. Ce crédit d'impôt serait calibré à 30 % de la contribution additionnelle demandée aux ménages. Il entrerait en vigueur en janvier 2015, atteindrait 300 millions d'euros en 2016 et de l'ordre de 800 millions d'euros en 2020.

- Des mesures complémentaires ciblent les secteurs ou professions les plus exposés et les rares cas de superposition du régime de taxation national avec le système européen d'échange de quotas de CO₂. Pour piloter ce rééquilibrage qui donne une visibilité de moyen terme aux acteurs économiques, un dispositif annuel d'évaluation est mis en place. Il permet d'apprécier l'impact effectif du rééquilibrage fiscal sur le tissu économique et social, compte tenu de l'évolution des contextes économique, énergétique et des avancées en matière de politiques climatiques en Europe et dans le reste du monde. Ces informations permettent d'apporter les correctifs souhaitables aux trajectoires initialement définies.

Taux appliqué à l'assiette carbone : 7 €/tonne en 2014 à 20 €/tonne en 2020.

Rendements attendus :

- En 2014, le rendement fiscal est très faible car l'essentiel du produit de l'assiette carbone est compensé par la baisse de l'assiette classique de la taxe intérieure de consommation (TIC) ;

- En 2016, le taux retenu pour l'assiette carbone est de 11,3 €/tonne, soit des recettes fiscales proches de 2 milliards d'euros, ce qui permet de financer le CICE à hauteur d'environ 1,3 milliard.

- En 2020, le taux de l'assiette carbone passe à 20 €/tonne. Appliquée à la structure de l'économie française en 2013, une telle assiette rapporterait 4,8 milliards. Compte tenu des modulations apportées à la TIC (hors assiette carbone) et des baisses attendues d'émission de GES d'ici 2020, la recette fiscale peut être estimée à 5 milliards d'euros dont 3,5 peuvent être fléchés vers le CICE.

Impact environnemental attendu :

- réductions d'émissions liées à la circulation routière comprises dans une fourchette entre 0,7 Mt CO₂ (pour un taux de 7 euros/tonne) et 2 Mt CO₂ (pour 20 euros/tonne) ;

- réductions d'émission supplémentaires dans le secteur des bâtiments entre 1,6 et 4,5 Mt CO₂ ;

- la réduction de l'écart de taxation essence-diesel accélère le basculement par ailleurs déjà programmé du diesel vers l'essence. L'effet environnemental est d'autant plus favorable qu'il conduit à une sortie accélérée du parc des véhicules anciens fonctionnant au gazole ;

- l'introduction d'un signal prix facilite une inflexion graduelle des trajectoires d'émission des secteurs diffus. Le CGDD estime les réductions d'émissions associées au scénario proposé à 1,9 MT CO₂ en 2015 et 4,7 en 2020.

Au plan écologique, ces propositions transfèrent des ressources depuis les agents fortement émetteurs de GES au profit des agents moins émetteurs. Ce transfert ne doit ni étouffer les premiers ni distribuer des rentes aux seconds, mais inciter à accélérer les gains d'efficacité énergétique et le développement des procédés bas carbone qui constituent les réponses gagnantes face au renchérissement des énergies fossiles. Le rééquilibrage fiscal proposé ne prend donc tout son sens que dans le cadre d'une politique assumée de transition énergétique mettant la contrainte climatique au premier rang de ses priorités.

Au plan économique, ces propositions transfèrent des ressources depuis les ménages à revenu élevé et moyen, pour un quart vers les ménages à revenu modeste et pour trois quarts vers les entreprises afin de contribuer au redressement de leur compétitivité. À l'échelle macroéconomique, ce transfert reste modeste sur la période considérée, mais il pourrait prendre de l'ampleur sitôt qu'on tenterait de rapprocher la valeur « fiscale » du carbone de sa valeur « tutélaire ». Pour opérer une telle montée en charge, le rééquilibrage de la fiscalité énergétique devrait s'intégrer dans le cadre d'une réforme fiscale globale qui donne les repères principaux en matière d'évolution du taux global des prélèvements obligatoires, du poids relatif de la fiscalité directe et indirecte, du mode de financement des différentes composantes de la protection sociale, etc. De nombreux membres du Comité ont, à cet égard, regretté une absence de visibilité en la matière, notamment en ce qui concerne le lien entre le déploiement de la fiscalité écologique en France et la montée en charge du crédit d'impôt compétitivité et emploi.

Pour s'assurer que le rééquilibrage fiscal délivre bien les effets attendus, une évaluation ex-post de ses impacts devra chaque année être conduite en amont de la discussion de la loi de finances.

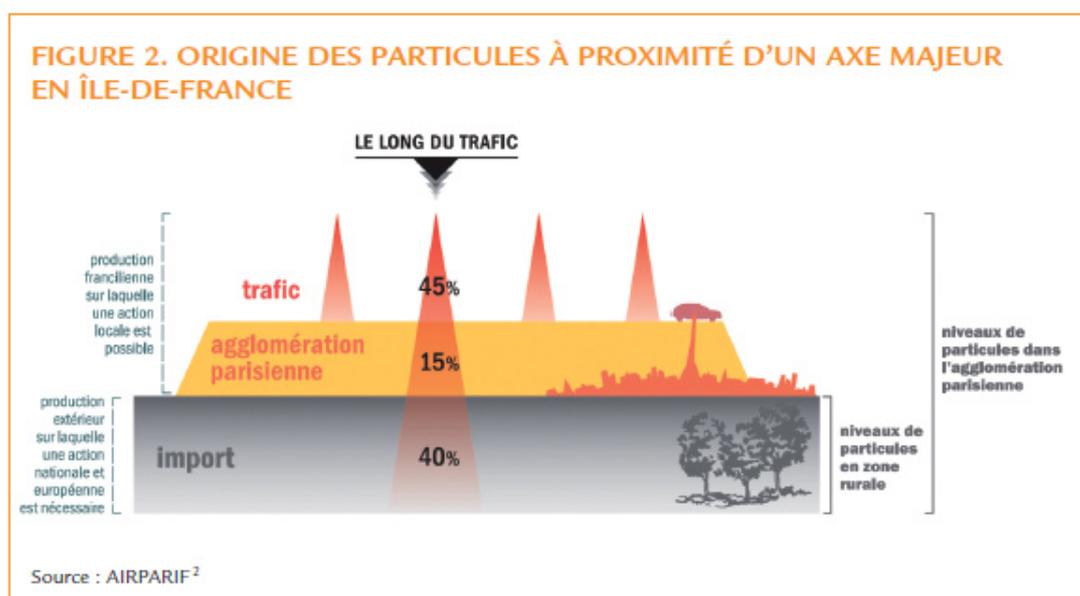
Quel que soit le scénario retenu, cette piste ne pourrait néanmoins être mise en œuvre que de manière progressive et avec un accompagnement adapté, comme l'a indiqué le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie dans une réponse à une question écrite en date du 21 janvier 2014 : *« Le différentiel de taxes entre l'essence et le gazole pose question en raison des impacts sanitaires de l'utilisation du gazole, mais aussi en raison de l'impact économique de la diésélisation importante du parc automobile français (...) Si la convergence entre les fiscalités du gazole et de l'essence devait être retenue à l'avenir, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en soutiendrait une mise en œuvre progressive, compatible avec la préservation du pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité de certains secteurs d'activité exposés. Des mesures d'accompagnement seraient également nécessaires, pouvant par exemple consister en l'attribution d'une aide au remplacement des véhicules diesels anciens ».*

L'Assemblée nationale a adopté, en ce sens, le 4 juin 2013 une **résolution pour une fiscalité écologique au cœur d'un développement soutenable**¹, qui recommande l'adoption rapide de « *dispositions (concernant) le début du rattrapage de l'écart de taux de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques entre le gazole et l'essence, l'introduction d'une contribution climat-énergie, notamment sur le carbone, assortie d'un taux progressif dans le temps et les premières réformes fiscales en faveur de la biodiversité* ».

Votre rapporteure pour avis souligne que **d'autres actions pourraient être utilement examinées** pour réduire la pollution atmosphérique due au secteur des transports.

La **circulation alternée** est ainsi une piste intéressante et qui a montré ses avantages lors des derniers épisodes de pics de pollution. Elle est une réponse à la surconcentration de particules fines due au trafic routier dans certaines agglomérations.

Ainsi, à Paris, une étude a montré qu'à proximité du périphérique, le trafic local était responsable de 45 % des particules fines de type PM 2,5 mesurées.



L'élargissement **du bonus-malus écologique** pourrait également constituer un outil intéressant pour lutter contre la pollution par les particules fines. En effet, ce dispositif ne concerne aujourd'hui que les

¹ Résolution pour une fiscalité écologique au cœur d'un développement soutenable, adoptée par l'Assemblée nationale le 4 juin 2013, TA n° 146.

émissions de CO₂ et il pourrait être envisagé de l'étendre à d'autres polluants.

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Article 1^{er}

Instauration d'une taxe additionnelle sur les certificats d'immatriculation des véhicules dont le moteur fonctionne au gazole

(Article 1010 *ter* [nouveau] du code général des impôts)

Objet : cet article vise à instaurer une taxe additionnelle sur les certificats d'immatriculation des véhicules diesel.

I. Le droit existant

La délivrance de certificats d'immatriculation des véhicules donne lieu au prélèvement d'une taxe prévue aux articles 1599 *quindecies* et suivants du code général des impôts (CGI). Cette taxe est instituée au profit des régions.

Article 1599 *quindecies* du code général des impôts

Il est institué au profit des régions et de la collectivité territoriale de Corse une taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules.

Cette taxe est proportionnelle ou fixe, selon les distinctions établies par les articles 1599 *sexdecies* à 1599 *novodecies*.

Elle est affectée à la région dans laquelle se situe le domicile du propriétaire du véhicule.

Toutefois, lorsque le propriétaire est une personne morale ou une entreprise individuelle, la taxe est affectée à la région où se situe l'établissement auquel le véhicule est affecté à titre principal.

Pour un véhicule de location, la taxe est affectée à la région où se situe l'établissement où, au titre du premier contrat de location, le véhicule est mis à la disposition du locataire.

Pour un véhicule faisant l'objet soit d'un contrat de crédit-bail, soit d'un contrat de location de deux ans ou plus, la taxe est affectée à la région où se situe le domicile du locataire ou, si le locataire est une personne morale ou une entreprise individuelle, l'établissement auquel le véhicule est affecté à titre principal.

La taxe due lors de la délivrance d'un certificat d'immatriculation des séries TT et WW est affectée à la région dans laquelle est effectuée la demande d'immatriculation.

La taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules est assise et recouvrée comme un droit de timbre.

L'article 1010 *bis* du CGI a institué une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules sur les voitures les plus polluantes, applicable à partir du 1^{er} juillet 2006 aux véhicules mis en circulation à compter du 1^{er} juin 2004.

Son montant est désormais réduit de 40 % (au lieu de 50 % initialement) pour les véhicules spécialement équipés pour fonctionner au moyen du superéthanol E85 sous réserve qu'ils n'émettent pas plus de 250 g de CO₂/km.

II. Le dispositif proposé

L'article unique de la proposition de loi crée une **taxe additionnelle sur les certificats d'immatriculation des véhicules dont le moteur fonctionne au gazole**. Le montant de cette taxe additionnelle est fixé à 500 euros et revalorisé de 10 % au 1^{er} janvier de chaque année. Elle est recouvrée comme un droit de timbre.

Elle entre en application six mois après la promulgation de la loi.

Contrairement à ce qui est annoncé par l'exposé des motifs, le texte du dispositif prévoit qu'elle s'applique à tous les véhicules fonctionnant au gazole, qu'ils soient neufs ou déjà en circulation dès lors qu'ils font l'objet d'une nouvelle immatriculation.

La taxe n'est pas due en cas de délivrance des certificats prévus aux :

- article 1599 *septdecies* du CGI :

- certificats d'immatriculation de la série « W », réservée à certains professionnels de l'automobile ;
- certificats d'immatriculation de la série « WW », immatriculation temporaire délivrée par les professionnels en attente d'une immatriculation définitive.

- article 1599 *octodecies* du CGI :

- duplicata de certificats ;
- primata de certificats délivrés en cas de modification d'état civil ou de simple changement de dénomination sociale, sans création d'un être moral nouveau, de la personne physique ou de la personne morale propriétaire du véhicule ;
- erreur de saisie lors d'une opération d'immatriculation ;
- usurpation du numéro d'immatriculation du véhicule ;
- conversion du numéro d'immatriculation du véhicule au nouveau système d'immatriculation (SIV).

III. La position de votre commission

Votre rapporteure pour avis considère que l'introduction d'une nouvelle taxe risquerait d'induire un certain nombre d'effets pervers :

- sur le pouvoir d'achat des ménages ;
- sur la compétitivité des entreprises de la filière automobile.

Elle a également mis en question le ciblage de la taxe proposée, qui n'aurait aucun effet, par exemple, sur les fumées émises par les véhicules diesel les plus anciens, qui constituent 27 % du parc automobile existant et qui sont les plus polluants, ainsi que sur les véhicules à essence à injection directe, également émetteurs de particules fines.

Votre commission estime donc qu'une réforme plus progressive et de plus grande ampleur, s'attachant à étudier tous les impacts, notamment économiques et sociaux, de l'utilisation du diesel serait plus appropriée.

Votre commission est ainsi défavorable à l'adoption de cet article.

<p>À l'issue de ses travaux, votre commission a émis à l'unanimité un avis défavorable à l'adoption de la proposition de loi.</p>

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 10 juin 2014, la commission a examiné le rapport pour avis sur la proposition de loi n° 496 (2013-2014) relative à la nocivité du diesel pour la santé.

M. Raymond Vall, président. – Nous examinons pour avis la proposition de loi présentée par Mme Aline Archimbaud et les membres du Groupe écologiste, relative à la nocivité du diesel pour la santé et déposée sur le bureau du Sénat le 5 mai dernier. En plus de notre rapporteure pour avis, Mme Odette Herviaux, nous entendrons l’auteure de ce texte.

Mme Odette Herviaux, rapporteure pour avis. – Si le titre indique que cette proposition de loi est relative à la nocivité du diesel pour la santé, son dispositif est en réalité un peu différent, même s’il n’est pas sans lien, puisqu’il vise à créer une nouvelle taxe additionnelle sur les véhicules diesel dans le but de renchérir progressivement leur prix et de parvenir – je cite l’exposé des motifs – à une « *quasi-extinction de la filière d’ici dix ans* ».

L’article unique est donc simple : il insère dans le code général des impôts une taxe additionnelle sur les certificats d’immatriculation de véhicules diesel d’un montant de 500 euros, revalorisée de 10% tous les ans. L’entrée en application est prévue dans un délai de six mois.

Une précision : tel qu’il est rédigé, cet article applique la taxe à tous les véhicules diesel, alors que l’exposé des motifs souligne qu’elle doit viser les seuls véhicules neufs ; dans mon rapport, je m’en suis tenue à cette intention.

Nous sommes tous conscients de l’importance du débat de santé publique qui est en jeu – et c’est bien l’une des ambitions de ce texte, que d’alerter, de dire, de débattre, d’informer et de réfléchir collectivement pour trouver une réponse adaptée : « *c’est une question de responsabilité* », comme l’indique l’exposé des motifs. Les pics de pollution de mars dernier ont marqué nos esprits ; mais, au-delà, nous avons aujourd’hui suffisamment d’informations pour ne pas dire, demain, que nous ne savions pas.

On le sait : les fumées émises par les moteurs diesel ont un impact sur notre santé, elles contiennent un peu moins de CO₂ que les moteurs à essence – 123 grammes par kilomètre contre 127 grammes pour les véhicules à essence en 2012 –, mais elles contiennent d’autres substances nocives, en particulier des oxydes d’azote, les NO_x, et les fameuses particules fines ; ces particules fines peuvent atteindre 10 micromètres, mais les plus petites d’entre elles, les PM 2,5, font moins de 2,5 micromètres et ce sont elles qui

pénètrent le plus profondément nos poumons, s'y accumulent dans les alvéoles et, de là, peuvent passer dans notre sang.

Si les véhicules diesel et les transports en général ne sont pas les seuls à émettre de telles particules, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a établi que le transport routier avait contribué à environ 19% des émissions de particules fines PM 2,5 dans l'air en 2010. C'est une moyenne, qui ne se focalise pas sur les pics de pollution. Autre donnée : le secteur des transports occasionne plus de la moitié des émissions d'oxyde d'azote.

Les conséquences de ces substances sur notre santé sont connues.

D'une manière générale, l'exposition à ces particules fines entraîne un vieillissement prématuré et affecte l'appareil cardio-vasculaire. Elles sont également à l'origine de pathologies pulmonaires, comme la bronchite ou l'asthme.

Un impact des particules fines issues du trafic routier a aussi récemment été observé dans une étude en Californie sur les naissances prématurées et le faible poids de naissance.

L'Institut de veille sanitaire, que nous avons interrogé, relève aussi que l'exposition aux particules aggrave d'une manière générale les symptômes de nos pathologies chroniques en quelques heures ou quelques jours après l'exposition, y compris à des concentrations faibles.

Les chiffres dont nous disposons ne distinguent certes pas l'aggravation de la mortalité due spécifiquement au diesel, parmi les autres sources de pollution. L'an passé, l'Anses a lancé une grande étude sur les particules fines présentes dans l'air, notamment celles émises par les véhicules diesel, pour déterminer l'origine et le profil de ces substances, qui aujourd'hui ne font l'objet que de mesures massiques et non par profil.

Malgré cette limite, on sait aujourd'hui que les particules fines sont une source de mortalité et que les véhicules diesel ont une part importante dans les émissions - en 2010, le Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique évalue la part des véhicules diesel à 12 % du total des particules fines.

L'exposé des motifs cite le chiffre de 42 000 morts prématurées - c'est-à-dire de vies raccourcies d'au moins dix années - à cause de l'exposition à ces particules ; ce chiffre provient d'un rapport du programme « Air Pur pour l'Europe » de 2005 qui s'appuie lui-même sur des mesures réalisées en 1997.

Les études les plus récentes, par exemple celles du Programme de surveillance air et santé de l'Institut de veille sanitaire, établissent un lien entre les variations d'un jour à l'autre des niveaux de pollution et celles de la mortalité pour différentes causes dans plusieurs villes françaises.

Une enquête portant sur la période 2000-2006 montre que la mortalité non-accidentelle journalière augmente lorsque les concentrations en particules PM 2,5 s'accroissent. En Île-de-France par exemple, l'augmentation des concentrations s'accompagne également d'un bond de 2 à 7 % des passages aux urgences d'enfants pour causes respiratoires.

L'étude de 2011 du programme européen Aphekom, également citée par la proposition de loi, estime qu'on éviterait 2 900 morts prématurées par an si les concentrations moyennes annuelles respectaient les valeurs de référence fixées par l'OMS, soit 10 microgrammes par mètre cube.

Ces particules présentent donc un danger avéré pour notre santé. En juin 2012, l'OMS a du reste placé les gaz d'échappement des moteurs diesel dans le Groupe 1, reconnaissant leur caractère cancérigène pour l'homme, alors qu'ils étaient, depuis 1988, dans le groupe des substances « *probablement cancérigènes* ».

On sait également que les dioxydes d'azote contenus dans les fumées diesel sont nocifs pour la santé, alors que leurs émissions sont plus nombreuses à cause des filtres à particules installés sur les nouveaux véhicules diesel.

Au-delà de ce problème de santé publique grave, le débat porte aussi sur le modèle économique lié au diesel. Initialement destiné aux poids lourds à usage professionnel, le gazole a bénéficié d'une fiscalité préférentielle, qui a encouragé la « diésélisation » de notre parc automobile : les véhicules diesel représentent environ 60 % du parc, 70 % des véhicules neufs, et 27 % du parc automobile est constitué par des véhicules diesel de plus de 12 ans ; la part de gazole dépasse 80 % des consommations de carburants, ce qui oblige notre industrie de raffinage à en importer, car nous produisons plus d'essence que de diesel.

L'écart de taxation entre l'essence et le gazole, qui est de 17 centimes par litre en faveur du gazole, contre 12 en moyenne dans l'Union européenne, a récemment été critiqué par la Cour des comptes, qui relevait une perte de recettes de 6,9 milliards d'euros en 2011.

De plus, aujourd'hui, pour se conformer à la réglementation européenne en matière d'émissions de polluants, Euro 5 et bientôt Euro 6, les constructeurs automobiles investissent dans des techniques de « dépollution » très coûteuses, comme les filtres à particules ou encore la technologie dite SCR.

Enfin, la France fait l'objet d'un contentieux devant la Cour de justice de l'Union pour non-respect des valeurs limites de concentration dans l'air de particules PM 10, contentieux qui pourrait bientôt aboutir à une condamnation de plusieurs dizaines de millions d'euros et à une astreinte quotidienne de l'ordre de 200 000 euros.

Tous ces éléments feront comprendre que je souscris pleinement à l'ambition de cette proposition de loi : il faut agir, et vite, face à ce problème de santé publique, c'est une question de volonté politique et de responsabilité, comme il est écrit dans l'exposé des motifs.

Pour autant, la taxe proposée ne me paraît pas la plus adaptée, parce qu'elle ne ciblerait pas bien les émissions de polluants, mais aussi, et surtout, parce qu'elle aurait des conséquences trop lourdes pour les ménages et pour les entreprises - autant d'effets pervers qu'il nous faut redouter.

Cette taxe aurait un coût social important, en particulier pour les ménages modestes qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour aller travailler ; elle affecterait la compétitivité de nos constructeurs automobiles, qui, en six mois, ne pourraient adapter leur outil industriel, après des années passées à innover pour rendre le diesel moins polluant ; elle déstabiliserait une filière déjà fragilisée par la crise, alors que c'est avec les constructeurs, progressivement, que nous devons réussir à faire monter en puissance la mobilité propre, par exemple avec les véhicules électriques, nous venons de voter dans cet objectif un texte sur les bornes de recharge électrique.

Je m'interroge, ensuite, sur le ciblage de la taxe proposée : le principal danger pour notre santé venant des fumées émises par les véhicules diesel les plus anciens, il serait judicieux d'agir d'abord sur le parc existant. Ne faudrait-il pas, également, différencier la taxation des véhicules les plus lourds et celle des véhicules légers ? Enfin, on sait que les véhicules à essence à injection directe, les plus récents, émettent également des particules fines : pourquoi traiter différemment ces émissions elles aussi dangereuses ?

Il me semble donc que l'héritage du « tout diesel » appelle une réforme large - fiscale, économique, sociale - mais progressive et bien préparée.

Plusieurs pistes ont été avancées, nous en débattons lors du prochain collectif budgétaire et surtout lors du débat sur la transition énergétique.

La question d'une réduction de l'écart de taxation entre le gazole et l'essence a été débattue par le Comité pour la fiscalité écologique, qui n'a pas tranché entre la proposition faite par son président, Christian de Perthuis, de réduire cet écart de 1 centime par an, et celle de la Fondation Nicolas Hulot, pour 2 centimes par an. Le principe d'une telle réduction avait cependant été retenu dans la résolution adoptée le 4 juin 2013 par nos collègues de l'Assemblée nationale, pour une fiscalité écologique au cœur d'un développement soutenable.

La piste d'un élargissement du bonus-malus écologique aux particules fines, alors qu'il ne concerne aujourd'hui que les émissions de CO₂, pourrait aussi être envisagée.

En tout état de cause, c'est une réforme plus globale, plus progressive, et complétée par des mesures d'accompagnement de la filière industrielle et des ménages les plus modestes, qui serait la voie la plus efficace.

Enfin, d'autres outils doivent également être envisagés, comme la circulation alternée, et surtout l'encouragement aux modes de transport durables, comme le véhicule électrique.

Pour toutes ces raisons, je vous proposerai un avis défavorable à l'adoption de cette proposition de loi. Elle doit cependant être un texte d'appel, une occasion que nous ne devons pas manquer, pour réfléchir à une réforme d'ampleur et interroger le Gouvernement sur ses intentions à ce sujet.

Mme Aline Archimbaud, auteure de la proposition de loi. – Cette proposition fait suite aux débats et à l'inquiétude provoqués par les pics de pollution à répétition que nous avons connus en mars dernier – en Seine-Saint-Denis, des habitants nous ont dit qu'ils en étaient affectés, irrités, ils ont été nombreux à s'interroger et à nous interroger sur la pollution et ses conséquences sur la santé. Face à cette situation, nous voulons jouer pleinement notre rôle de parlementaires : par cette proposition, nous entendons enclencher une dynamique positive, pour rechercher collectivement des solutions, sans diviser l'opinion, c'est très important.

La longue étude conduite par le CIRC, publiée en juin 2012, établit le caractère cancérigène des particules fines : ce résultat n'est pas contesté. Le diesel n'est certes pas la seule source d'émission de ces particules, mais la part des transports représente 51 % des émissions en Ile-de-France et, autre chiffre que vous avez rappelé, les deux-tiers des véhicules neufs roulent au diesel : c'est dire qu'il y a encore beaucoup à faire.

Nous avons bien conscience qu'une simple taxation des véhicules diesel neufs ne réglerait pas le problème dans son ensemble, qu'il y faudrait d'autres mesures, en particulier un encouragement à ce que les propriétaires de vieux diesels s'en débarrassent.

La nocivité des particules fines est tout à fait établie, nous savons maintenant, avec certitude, qu'elles comptent dans la diffusion de cancers, dans les arrêts cardio-vasculaires, dans un nombre important de maladies respiratoires graves. Les responsables de l'hôpital Trousseau, à Paris, nous ont dit qu'au mois de mars, le nombre de consultations a bondi juste après le pic de pollution. On sait aussi que les enfants et les femmes enceintes sont les plus touchés, que les particules fines provoquent des malformations des organes respiratoires au plus jeune âge et même dans le ventre de la mère, ce qui déclenchera des maladies respiratoires tout au long de la vie. Les médecins soulignent également la nocivité de l'exposition continue et durable à des niveaux de pollution en dessous des seuils d'alerte, à cette « pollution de fond » qui fait, de plus en plus, le quotidien des métropoles.

Les populations les plus exposées sont celles qui habitent près des grandes voies de circulation, le risque est plus grand au rez-de-chaussée qu'en étage, ou encore pour les salariés de la route : tout ceci est démontré par des études longues, que personne ne conteste. Notre premier objectif, c'est donc d'en tenir compte, de provoquer le débat et à travers lui, une mobilisation.

Sur le plan économique, nous nous soucions bien sûr de l'avenir de notre industrie automobile, c'est une dimension incontournable de toute action dans ce domaine. Et la solution nous paraît à rechercher du côté des incitations à investir dans la recherche et le développement de véhicules propres, de transports propres. La moindre taxation du diesel représenterait un manque à gagner de 7 milliards d'euros annuels pour l'Etat, et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) estime que la collectivité dépense 20 à 30 milliards par an pour réparer les dégâts de la pollution aux particules fines : pourquoi ne pas réorienter une partie de cette somme vers le traitement des causes, au moins par des incitations ?

Quant à la convergence de la fiscalité sur le diesel et sur l'essence, il faut faire très attention à ne pas piéger nos concitoyens : les pouvoirs publics les ont incités, depuis des années, à acheter des diesels, prétendument moins chers à entretenir - ce qui n'est pas vrai, mais cette idée a la vie dure - et moins polluants parce que consommant moins, mais nous inverserions d'un coup la tendance, en reprenant par une taxe l'avantage qu'on avait fait escompter ? Si nos concitoyens avaient cette lecture de l'action publique, ils s'en exaspèreraient, ce qu'on peut tout à fait comprendre, surtout quand ils n'ont pas les moyens de changer de véhicule...

Nous avons constaté, en consultant des experts, que l'efficacité des filtres à particules faisait débat. Pour les constructeurs, ces filtres règlent les problèmes de pollution, en cassant les particules ; mais des spécialistes estiment que ces filtres ne font que briser les particules, en les rendant plus fines, donc plus nocives encore, sans empêcher qu'elles se reconstituent quelques mètres après leur passage par le filtre, en conservant alors toute leur nocivité. Ce débat n'est pas tranché, parce qu'il n'y a pas eu d'étude dans les conditions de circulation, en dehors des laboratoires où les constructeurs testent leurs filtres. Qui plus est, des médecins nous alertent sur le fait qu'il faudrait le recul d'une dizaine d'années pour établir l'efficacité réelle des filtres à nous protéger des particules fines.

Toutes ces informations scientifiques récentes, toutes ces questions sur les moyens de se protéger contre la nocivité des particules fines, méritent un débat sur le diesel et sur les émissions de particules fines, pour choisir les meilleures solutions ; c'est cette dynamique que nous voulons enclencher par cette proposition de loi, avec le souci de rassembler autour de cette question d'intérêt général.

M. Jean-Jacques Filleul. - Ce texte part d'une bonne intention, ses objectifs sont louables, mais notre parc diesel étant ce qu'il est, son extinction

d'ici à dix ans est parfaitement irréaliste, d'autant que les propriétaires de véhicules diesel les ont souvent choisis pour les faire durer, parce qu'on leur a vendu de la robustesse, la perspective de franchir le cap des 300 000 kilomètres... Vous soulignez avec raison l'enjeu pour la santé publique, j'en ai mesuré l'importance en travaillant sur le véhicule électrique, mais je ne crois pas que votre taxe aurait l'effet que vous en escomptez - ni, d'ailleurs, qu'elle ait une chance quelconque d'être votée, ceci pour des motifs de procédure parlementaire mais aussi d'opportunité politique. Nous devons avancer vers les transports propres, aider les propriétaires de véhicules très polluants à les remplacer par des véhicules moins polluants, soutenir, s'il y a lieu, la reconversion de la filière du diesel, très importante dans notre économie : comme vous le dites, il y a beaucoup à faire... plutôt que cette taxe.

M. Gérard Cornu. - Je félicite Odette Herviaux pour l'équilibre de son rapport : vous nous alertez sur la gravité des problèmes de santé publique, sans évacuer les difficultés pour régler ce problème de la pollution par les particules fines. Leur danger est avéré, il fait peur ; une précision, cependant : vous dites que les transports routiers représentent 20 % des émissions et le diesel 12 %, c'est donc qu'elles trouveraient leur source à 88 % ailleurs que dans les véhicules diesel - n'est-ce pas une bonne raison d'agir d'abord sur ces sources bien plus importantes que le diesel ? Il faut, ensuite, distinguer entre les générations de moteur diesel, tant les constructeurs, en particulier français, ont innové en la matière : Peugeot, en particulier, occupe les tout premiers rangs mondiaux sur ces technologies, c'est un champion qui a su valoriser notre recherche sur le plan mondial. On nous dit maintenant que les filtres à particules seraient inefficaces, ou moins efficaces qu'annoncé : est-ce le cas ? Nous devons le savoir, c'est capital.

Je crois, ensuite, que nous devons être humbles sur ce sujet : combien d'incitations fiscales avons-nous créées par le passé pour infléchir les comportements en matière automobile, sans atteindre nos objectifs ? Le bonus-malus devait s'équilibrer, il n'en a rien été - et le budget de l'Etat a dû compenser d'année en année... Il faut aussi mesurer l'impact qu'aurait dans l'opinion une mesure qui serait rendue responsable de la fermeture supplémentaire d'usines, dans un secteur déjà très touché par la crise. A quoi s'ajoute qu'on ne saurait agir à la seule échelle nationale, tant ce serait compromettre la compétitivité de tout un pan de notre économie : l'échelle pertinente est européenne.

Tout ceci, vous l'aurez compris, me fait partager l'avis défavorable de notre rapporteure.

Mme Anne-Marie Escoffier. - Je m'associe aux compliments adressés à notre rapporteure, tout en les étendant à l'auteure de la proposition de loi, qui met en débat ce sujet important. Il est vrai que le diesel est un polluant très nocif parmi d'autres, je pense en particulier au tabac, ce qui relativise le bénéfice pour la santé publique qu'on peut

escompter de la taxe proposée ; vous avez souligné avec raison les dimensions économique et sociale du problème. J'ajoute, en passant, que les propriétaires de véhicules diesel ne sont pas tous des ménages modestes : il y a de grosses voitures qui roulent au diesel, des *go fast* dont les conducteurs ont rarement des petits revenus... Il faut compter aussi que, dans le monde rural, le gazole sert encore, et pour longtemps, aux engins agricoles : les agriculteurs ne vont pas changer leurs tracteurs, qu'en ferez-vous ?

Cette proposition est un texte d'appel, pour nous inciter à innover davantage ; le Gouvernement y est prêt, Arnaud Montebourg l'a dit sur le véhicule électrique, j'espère que ce texte sera un aiguillon du mouvement.

M. Raymond Vall, président. - J'ajouterai un mot, en plus de féliciter notre rapporteure pour son pragmatisme et son réalisme. Il y a quelques années, dans le monde rural, on pressait du colza ou du tournesol pour faire ce qu'on appelle encore des biocarburants, qui n'émettent quasiment pas de particules fines. Mais voilà que, depuis la ville, là où on propose d'autant plus facilement de taxer tel ou tel mode de déplacement, qu'on peut s'en passer puisqu'on dispose de la palette complète des transports - voilà qu'on a décidé de soumettre ces biocarburants à la TVA et à la TIPP, faisant bondir le prix de 60 centimes, à 1,40 euro le litre, soit plus cher que le diesel... Est-ce bien normal ? On disposait d'un formidable outil pour valoriser l'agriculture, le territoire, et un alignement sur les taxes communes aux autres carburant y a mis fin...

Il serait donc souhaitable, avant toute réforme, de réfléchir aux possibilités de substitution du diesel par un carburant produit chez nous - au moins pour la circulation dans le bassin de production de ces biocarburants.

Nous partageons donc votre cri d'alarme, mais sans oublier que les solutions sont nombreuses, plutôt que limitées à une taxe.

Mme Aline Archimbaud. - Je vous remercie pour vos contributions au débat. Une réponse à la précision initiale de la rapporteure : effectivement, nous souhaitons taxer les seuls véhicules neufs, nous le préciserons en séance.

Les particules fines provoquent-elles la mort de 2 900 personnes chaque année en France, la mort prématurée de 42 000 personnes, ou encore de 25 000 personnes - ce qui serait toujours moindre que le nombre de morts par le tabac ? La comparaison de la mortalité des produits nocifs, en fait, ne devrait pas nous retenir, encore moins nous opposer, d'autant que dans la pollution, ces produits combinent leur action propre, se renforçant mutuellement. Les pédiatres pneumologues le montrent bien, la pollution est composite, elle forme un cocktail où chaque produit a son effet, et celui des particules fines est certain sur les maladies respiratoires, ceci dès le plus jeune âge quand l'embryon est atteint.

Enfin, je signale que le rapporteur de ce texte à la commission des finances devrait accepter un amendement tendant à insérer les émissions de particules fines dans le mécanisme du bonus-malus.

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – Le chiffre de 42 000 morts prématurées date d’une étude de 2005, qui se fondait sur des chiffres de 1997, et l’étude du CIRC, de juin 2012, concerne les personnes qui sont en contact très fréquent avec les particules fines. Ensuite, aux côtés du diesel, qui n’est pas la source majoritaire d’émissions de particules fines, on trouve effectivement tout un ensemble de sources polluantes, comme le chauffage, les industries, l’aviation, ou encore le tabac. Quant aux filtres à particules, le débat est ouvert, d’autant que les oxydes d’azote qu’ils rejettent sont eux aussi très nocifs pour la santé humaine, et que certains automobilistes n’hésiteraient pas à ôter le filtre, plutôt que de le remplacer quand c’est nécessaire...

Ce texte aborde donc un vrai problème qui appelle des réponses nombreuses, plutôt qu’une taxe votée isolément.

La commission émet un avis défavorable à la proposition de loi.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mercredi 4 juin 2014

- *Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie* :
M. **Pascal Dupuis**, chef du service Climat et Efficacité énergétique au sein de
la Direction générale de l'Énergie et du Climat ;

Contribution écrite

- *Institut de veille sanitaire (INVS)* : contribution de Mme **Anne
Bruant-Bisson**, directrice générale par intérim.