

Faut-il aligner la taxation du gazole sur l'essence ?

Oui

► **Pertes de recettes fiscales** d'environ 8 Mds €. [Cour des comptes](#) - 01/03/2013

► La diésélisation du parc a un **impact négatif sur la santé**, du fait des émissions de particules fines et de dioxyde d'azote. [Cour des comptes](#) - 01/03/2013

► **Taxer le gazole n'est pas la bonne solution pour réduire la pollution des villes. Le problème, ce sont les 19 millions de véhicules diesel anciens. Les véhicules récents sont « propres ».** Patrick Blain, président du Comité des constructeurs français d'automobiles, *Le Monde* - 4/3/2013. « **L'air qui sort du pot d'échappement est plus propre que l'air des villes** ». PSA, [Le Parisien](#) - 17/09/2012 **Un moteur Diesel filtré émet moins de particules que le meilleur des moteurs essence.** [PSA](#) - Printemps 2013

► Les diesels récents émettent encore plus de NOx que l'essence. [Diesel, le scandale français France 5](#) - 2012

► **Des technologies pour ramener les émissions de NOx au niveau des moteurs à essence sont sur le point d'être déployées. Avec les normes Euro6 (2014), diesel et essence seront aussi propres** [PSA Renault](#)

► Les diesels, même filtrés, engendrent de la pollution secondaire (Particules et ozone). [Diesel, le scandale français France 5](#) - 2012

► **Les moteurs à essence aussi**

► **Il y a d'autres sources importantes de particules fines : combustion du bois en foyer ouvert.** [Wikipedia](#). **Abrasion des pneus, du revêtement routier et des freins.** [Le Monde](#) - 19/01/2015

► La diésélisation du parc a un **impact négatif sur l'industrie du raffinage**, qui produit trop d'essence et pas assez de gazole, et donc sur la balance commerciale. [Cour des comptes](#) - 01/03/2013, [UFIP](#) - 21/03/2013

► **Le transport routier représentant 60% du gazole consommé, un rééquilibrage du parc automobile en faveur de l'essence ne suffira pas à résoudre le problème du raffinage.** [PSA](#) - Printemps 2013 *Enquête hyperdebat : selon l'UFIP, le transport routier ne consommerait que 27% du gazole. D'autre part, le chiffre de 60% donné par PSA aboutit à des incohérences. PSA n'a pas répondu à notre demande d'éclaircissement.*

► La prime au diesel n'est plus justifiée ni par les économies d'énergie ni par les émissions de CO2 des véhicules diesel qui sont maintenant voisines de celles des véhicules à essence car **la différence de consommation s'est fortement réduite** (elle n'est plus que de 14% selon l'ADEME). [Cour des comptes](#) - 01/03/2013

► **Le Diesel reste énergétiquement plus performant que l'essence, avec une consommation de 25% inférieure et des émissions de CO2/km réduites de 15% (à performance identiques).** [PSA](#) Pourquoi cet écart entre le chiffre de l'ADEME (14%) et celui de

PSA (25%) ? Selon PSA, l'ADEME raisonne sur la moyenne des véhicules vendus, et les véhicules à essence, en moyenne plus petits, sont plus économes en carburant.

► Le prix réduit du gazole entraîne l'achat massif de voitures diesel dans des cas où ce choix n'est pas le plus pertinent, aussi bien économiquement qu'écologiquement : **70% des voitures diesel parcourent moins de 20000 km par an.** [Que-Choisir ?](#) - 29/11/2012, [2>Guillaume Porcher<2] - 30/04/2013, [Eric Bergerolle](#) - 19/04/2013

► Pour mettre fin à une profonde **injustice sociale** : les ménages pauvres qui roulent peu sont plus taxés que les automobilistes fortunés qui roulent beaucoup avec des voitures diesel. [3>Guillaume Porcher<3] - 30/04/2013

Non

► Les moteurs à essence à injection directe émettent plus de particules fines que les diesels équipés de filtres. [Pierre Courbe](#) - 5/3/2013

► [4> Cela affecterait la compétitivité de l'industrie automobile française à un moment difficile. 2,3 millions d'emplois en dépendent en France. <4] [Le Monde](#) - 4/03/2013

► Cela affecterait le secteur du transport routier, qui devra déjà faire face à l'application de l'écotaxe poids lourds au 1er octobre 2013. Un éventuel rééquilibrage avec l'essence équivaldrait à une ponction de 1,4 milliard d'euros sur le secteur. Nicolas Paulissen, délégué général adjoint de la FNTR La Fédération nationale des transporteurs routiers, [Le Monde](#) - 4/3/2013

► Le rééquilibrage du parc automobile est insuffisant, car 60% du gazole est consommé par le transport routier, pour lequel l'essence n'est pas une alternative. *Enquête hyperdebat : selon l'UFIP, le transport routier ne consommerait que 27% du gazole. Le chiffre de 60% fourni par PSA aboutit à des incohérences. PSA n'a pas répondu à notre demande d'éclaircissement.*

► Une hausse de la fiscalité diesel amputerait directement le **pouvoir d'achat** des salariés en l'absence de solution alternative. [CFE-CGC](#) - 18/04/2013

► Une hausse de la fiscalité diesel **toucherait indistinctement villes et campagnes**, alors que le dépassement des normes relatives aux particules fines ne concerne que les villes et n'est pas seulement dû aux émissions des moteurs diesel. - 18/04/2013

Alternatives ou compléments

► Interdire les voitures diesel dans les villes. [5>Jean-Marie Le Guen (député PS)<5] avec le soutien d'EELV - 12/09/2012

► Si on interdisait le diesel en France, on reviendrait dix ans en arrière en termes d'émissions de CO2. [PSA, Le Parisien](#) - 17/09/2012

► Il faut aussi s'attaquer aux véhicules utilitaires, aux bus... [PSA, Le Parisien](#) - 17/09/2012

► Accélérer le renouvellement du parc de voitures diesel. [AFEP, MEDEF](#) - 18/04/2013

► Supprimer les autres mesures fiscales qui favorisent le gazole. [UFIP](#) - 21/03/2013, [Comité pour la fiscalité écologique](#) - 18/04/2013 (par exemple, étendre la récupération de la TVA à l'essence. [Green e-motion](#) - 19/10/2012)

[1]

Présumé par Kartezio le 05 juin 2015 à 17:43 Le débat semble présupposer que s'il y a un problème, les seules mesures possibles sont répressives, et cela admis, que le levier financier est le plus efficace. Le choix se limite donc à: a) il y a un problème et il faut réprimer; b) ça peut attendre. Ce présumé est-il ouvert au débat, ou doit-on obligatoirement débattre dans ce cadre?

[2]

Exact! par Guillaume PORCHER (green e-motion) le 30 avril 2013 à 11:58 L'écart de taxation entre le gazole et l'essence n'est d'autant plus justifié qu'il continue d'encourager des automobilistes n'ayant pas l'utilité d'un véhicule Diesel à opter pour ce genre de motorisation. Le résultat, c'est que pour beaucoup d'automobilistes roulant en milieu urbain, un véhicule Diesel est loin d'être le choix le plus pertinent que ce soit en terme économique (coût des réparations liées à l'encrassement et à la détérioration des systèmes d'injection Diesel récents) qu'écologique (un monospace Diesel qui consomme 6,5L/100km de gazole en ville émet plus de CO2 qu'une petite citadine essence qui en consomme 7, particules et NOx en sus...). Bref, continuer à défendre une moindre taxation du gazole est définitivement un combat d'arrière-garde dont PSA assume sans honte son leadership! Pauvre France...

[3]

Une question de justice sociale par Guillaume PORCHER (green e-motion) le 30 avril 2013 à 11:35 Au-delà de l'aberration environnementale et économique dans laquelle la France s'est dangereusement enfermée depuis quelques années, on peut regretter le peu d'intérêt manifesté par les citoyens eux-mêmes sur un sujet comme celui-là. La taxation du gazole est tout sauf un débat d'expert. Elle est une fois encore, une question profondément citoyenne face à laquelle le rôle des experts devraient se limiter à dire la vérité aux gens plutôt qu'à leur raconter des salades. En ayant jusqu'à présent cédé à la pression des lobbys plutôt qu'à celle - totalement désintéressée - de l'expertise indépendante, le gouvernement se retrouve aujourd'hui à défendre une fiscalité profondément injuste socialement parlant. Qui roule à l'essence aujourd'hui en France? Très majoritairement, les propriétaires de petites voitures à bas prix, parcourant moins de 15 000 km/an. Pendant que les propriétaires de gros SUVs, de grosses berlines (allemandes) et autres 4x4 roulent presque exclusivement au gazole, fiscalité oblige. Une hérésie qui mène à taxer davantage les ménages pauvres qui roulent peu plutôt que les automobilistes fortunés qui roulent beaucoup. Une profonde injustice sociale dont il est très étonnant d'entendre si peu de monde se plaindre. Sans doute, parce qu'à l'instar de beaucoup de questions énergétiques, ce type de sujet n'intéresse pas vraiment les citoyens hélas. C'est très regrettable mais l'Etat a évidemment sa part de responsabilité car depuis toujours ou presque, il ne fait presque rien pour faire bouger les lignes. Mettons fin d'urgence à cette aberration fiscale d'un autre temps qui en train de mener la France dans une impasse, une de plus. Vive le futur sobre et intelligent! P.S : Essence ou gazole, il est urgent de sortir la France de la dépendance pétrolière par de vraies mesures ambitieuses plutôt qu'à l'aide de vieilles recettes du passé...

[4]

santé publique par Jacques Briaud le 05 janvier 2014 à 20:41 La pollution liée à l'utilisation du diesel est un véritable et préoccupant phénomène de santé publique. Il est inadéquat et non avenu d'y répondre avec des arguments économiques. Les citoyens d'abord et l'économie bien loin derrière s'il vous plaît.

[5]

... ou directement les confisquer ? par Desmazières le 05 novembre 2013 à 17:38 Cette interdiction reviendrait à interdire l'accès des villes aux familles qui ne sont équipées qu'en diesel - généralement celles qui habitent loin de leur(s) travail, et dans lesquelles les grands enfants n'ont pas de voiture s'ils n'ont pas aussi des trajets importants. Cette réalité de l'habitat en 2nd ceinture est, à terme, explosive dès que le prix du carburant va vraiment augmenter. Cette proposition, c'est l'une des étincelles qui peut faire exploser le pays tel que nous le connaissons... même s'il y a bien une 'marge pédagogique' pour encourager à remplacer des "vieilles grosses diesel" par de "jeunes essences (mais confortables tout de même)". L'attente de bénéfices économiques de cette proposition, par le renouvellement du parc auto, repose à mon sens sur une sur-importance prêtée aux industries matérielles et traditionnelles pour l'économie, et sur le mépris des conséquences. De plus, le contrôle technique va déjà dans ce sens, et est bien moins contesté...