



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Pollution et nuisances

Question écrite n° 18295

Texte de la question

M. Richard Cazenave appelle l'attention de M. le ministre de l'environnement sur les nuisances genérées par les moteurs diesel. La dieselisation du parc automobile français est en constante amélioration, notamment en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers. Les rejets atmosphériques produits par ce type de motorisation posent problème mais font l'objet d'une réglementation qui a tendance à se renforcer progressivement. Par contre, les moteurs diesel sont également à l'origine de nuisances sonores supérieures à celles émises par les moteurs essence et dans ce domaine aucune disposition particulière n'est à ce jour adoptée. Par ailleurs, des dispositions fiscales, sur les carburants notamment, favorisent l'usage de véhicules utilisant du gazole par rapport à ceux fonctionnant à l'essence et cela, sans prendre en compte les pollutions et nuisances respectives des sources énergétiques, et sans compensation pour les atteintes à l'environnement. En conséquence, il lui demande s'il envisage de renforcer la réglementation en ce qui concerne les moteurs diesel - notamment en matière d'émissions sonores et atmosphériques - et si les dispositions adoptées favorisant ce type de véhicule seront maintenues.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire a bien voulu s'informer auprès du ministre de l'environnement des dispositions adoptées relativement aux véhicules à moteur Diesel. Tout d'abord, il est nécessaire de rappeler qu'un important programme d'acquisition de connaissances est en cours pour évaluer l'impact du diesel sur l'environnement et la santé, notamment quant au caractère carcinogène des émissions du diesel. Si les véhicules diesel émettent plus de particules et d'oxydes d'azote que les voitures au supercarburant, ils produisent moins de monoxyde de carbone et de composés hydrocarbonés. En outre les véhicules diesel consomment moins de carburant et le diesel nécessite moins d'énergie pour être raffiné que les véhicules utilisant du supercarburant, produisant ainsi moins de dioxyde de carbone. Un écobilan compare des différents types de carburants sur l'ensemble de leur cycle de vie, y compris leur production, va prochainement être lancé par le ministère de l'environnement. Parallèlement à l'amélioration des connaissances sur l'impact du diesel, des mesures réglementaires importantes ont été prises afin de mieux maîtriser la croissance des émissions liées au diesel : les véhicules diesel ne respectant plus leurs normes d'émissions polluantes d'origine lors du contrôle technique seront soumis à obligation de réglage-réparation à compter du 1er janvier 1996 ; les nouvelles normes d'émissions des véhicules diesel qui entreront en vigueur au 1er janvier 1996 pour les nouveaux modèles et au 1er janvier 1997 pour tous les véhicules neufs nécessiteront que ces derniers soient équipés d'un pot d'oxydation. Les émissions de ces véhicules devraient ainsi être réduites de 55 p. 100 pour les particules, de 70 p. 100 pour le monoxyde de carbone et de 40 p. 100 pour les oxydes d'azote et composés hydrocarbonés. Un tel équipement a été rendu opérationnel par la réduction progressive de la teneur en soufre du gazole en application de la directive communautaire no 93-12 du 23 mars 1993. Anciennement de l'ordre de 0,3 p. 100, cette teneur est réduite à 0,2 p. 100 depuis le 1er octobre 1994. Elle ne sera plus que de 0,05 p. 100 au 1er octobre 1996. Les normes applicables en 2000 devraient être rediscutées d'ici à la fin de l'année dans un cadre communautaire. La réglementation du niveau sonore des véhicules particuliers à moteur est d'origine communautaire, directive no 70/157/CEE du 6 avril 1970 modifiée en dernier lieu par la directive no 92/97/CEE du 10 novembre 1992. Elle a été transposée en droit français par l'arrêté du 13 avril 1972, le dernier arrêté modificatif étant celui du 22

novembre 1993. Le niveau de la réglementation sonore des véhicules particuliers est passé de 83 dB(A) avant 1973 à 77 dB(A) actuellement et va être abaissé à 74 dB(A) en 1996. Depuis l'origine, par dérogation, une différence a été admise pour les véhicules particuliers à moteur Diesel. Elle est actuellement de 1 dB(A), la valeur limite étant pour ces véhicules de 78 dB. La prochaine étape de réduction pourrait être l'occasion de demander aux instances communautaires la suppression de cette différence. Enfin, le ministre de l'environnement souhaite rappeler que depuis mars 1993, le Gouvernement a relevé dans des proportions identiques, + 23 p. 100, la fiscalité sur le diesel et celle sur le supercarburant. Ces décisions se sont traduites par une hausse de 47,5 centimes de la fiscalité sur le diesel. Ces mesures, tout comme celles prises récemment pour favoriser l'essor du véhicule électrique, traduisent l'importance qu'attache le Gouvernement au développement d'un secteur des transports plus respectueux de l'environnement.

Données clés

Auteur : [M. Cazenave Richard](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18295

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : environnement

Ministère attributaire : environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 septembre 1994, page 4632

Réponse publiée le : 27 mars 1995, page 1661