



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Petrole et derives

Question écrite n° 47487

Texte de la question

M. Pierre Laguilhon attire l'attention de M. le ministre delegue aux affaires europeennes sur les disparites legislatives en matiere d'essences. En effet, la constitution des carburants fait partie du domaine non harmonise, meme si en juin 1996, la Commission europeenne a publie son projet de directive sur la composition des carburants fixant a partir de l'an 2000 les limites maximales des produits entrant dans leur preparation. La Commission europeenne ne definit pas de veritables criteres de qualite environnementale pour cette energie. Ces orientations sont inquietantes, plus particulierement pour les taux autorises de benzene et d'aromatiques qui constituent des sources generatrices d'ozone. De plus, les efforts portes par les constructeurs sur le developpement des « voitures propres » ne peuvent etre dissocies d'une politique « carburants propres ». Enfin, cette directive ne repond pas aux problemes de pollution a court terme, faute d'un reseau de mesures suffisant et risque de faire perdre a l'Union europeenne, quinze ans en matiere de pollution automobile. La proposition de directive parait donc aller a l'encontre de la politique francaise developpee dans le projet de loi sur l'air. Il y a encore trop de disparites legislatives entre les Etats membres en matiere de carburants. C'est pourquoi, il souhaiterait connaitre les intentions du Gouvernement afin d'agir au niveau europeen pour harmoniser au plus vite la reglementation des essences en Europe.

Texte de la réponse

La pollution automobile est un facteur determinant de la qualite de l'air. A cet egard, la legislation europeenne dans le domaine des normes d'emissions des vehicules, initiee des 1970 avec la directive 70/220 portant sur les emissions des voitures particulieres, a ete adaptee au fur et a mesure des progres technologiques et etendue aux vehicules utilitaires legers (directive 93/59) et aux poids lourds (directive 91/542). Les resultats d'une telle legislation sont significatifs, comme l'illustre par exemple, la reduction de 90 % des emissions de polluants reglementes provenant des voitures particulieres neuves par rapport aux normes en vigueur au debut des annees 70. Il est vrai cependant, comme le souligne l'honorable parlementaire, que la qualite des carburants utilises pour le transport routier n'a fait l'objet, jusqu'a present, que de peu de dispositions communautaires, parmi lesquelles il faut toutefois noter la teneur en plomb et benzene dans l'essence (directive 85/120), la teneur en composés oxygénés de l'essence (directive 85/436) et la teneur en soufre du diesel (directive 93/12). Pour poursuivre et approfondir cette politique, la Commission a invite en 1992 les industries petrolieres et automobiles europeennes a participer a un programme commun, appele Auto-oil I, destine a etabli les bases techniques des prochaines etapes, a partir de l'an 2000 et au-dela, de la legislation communautaire sur les normes d'emissions des vehicules, mais aussi sur l'amelioration des carburants. Il en est resulte deux propositions de la Commission, une visant a modifier la directive de base sur les normes d'emissions applicables aux voitures particulieres, l'autre visant a substituer aux textes existants concernant la qualite des carburants une directive-cadre prevoyant un ensemble complet de specifications, a la fois pour l'essence et pour le diesel. Ces deux propositions reposent sur une approche en deux etapes. Pour les vehicules, la Commission propose des normes obligatoires en 2000 et des normes indicatives en 2005, qui devront etre revues avant la fin 1998, afin de valider leur faisabilite industrielle en tenant compte des exigences de la qualite de l'air et de la disponibilite de

carburants ameliorees. Pour les carburants, les specifications proposees pour l'essence et le diesel en 2000 seront revues, a partir de la fin 1998, dans la perspective de la fixation de nouvelles normes applicables en 2005. La negociation de ces deux propositions de directive est en cours au Conseil et au Parlement europeen, puisqu'il s'agit de deux textes relevant de la procedure de codecision. Le gouvernement francais partage l'analyse de l'honorable parlementaire selon laquelle la negociation de la directive sur les emissions des vehicules ne peut pas etre dissociee de celle portant sur la qualite des carburants, notamment s'agissant de la definition d'une etape 2005. Il continuera de prendre part a cette negociation avec une attention particuliere, compte tenu de ses enjeux, tant pour l'amelioration de la qualite de l'air que pour l'industrie francaise automobile et petroliere. Par ailleurs, le Gouvernement souhaite appeler l'attention de l'honorable parlementaire sur l'adoption par le Conseil et le Parlement europeen, le 28 janvier dernier, de la directive sur le controle de la qualite de l'air qui permettra la collecte de donnees homogenes entre les Etats membres sur un plus grand nombre de polluants.

Données clés

Auteur : [M. Laguilhon Pierre](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47487

Rubrique : Politiques communautaires

Ministère interrogé : affaires européennes

Ministère attributaire : affaires européennes

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 janvier 1997, page 321

Réponse publiée le : 3 mars 1997, page 1063