



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

automobiles et cycles

Question écrite n° 1924

Texte de la question

M. Jean-Pierre Brard attire l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la responsabilité grandissante des véhicules à moteur Diesel dans la croissance des émissions de gaz carbonique qui contribue d'une part au renforcement de l'effet de serre et d'autre part à la pollution atmosphérique des villes. L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF) vient de publier un rapport selon lequel plus de quatre millions de voitures particulières dont 26 % à moteur Diesel assurent 66 % des déplacements mécanisés des Franciliens et 80 % des liaisons entre banlieues. L'étude dénonce la progression des véhicules à moteur Diesel chiffre à 630 000 (dont 42 000 poids lourds) le nombre de véhicules utilitaires en Ile-de-France fonctionnant au Diesel. Entre 1986 et 1996, la consommation de carburant dans la région francilienne a augmenté de 24 % avec surtout un doublement du gazole qui atteint la moitié du total en 1996, contre 29 % dix ans auparavant. Une étude prospective réalisée par l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et la sécurité) signale d'autre part que le renouvellement du parc et les normes plus restrictives devraient aboutir en 2003 à une diminution des émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote. En revanche, les émissions de gaz carbonique progressent de 10 % tandis que les émissions de particules (dues au moteur Diesel) augmentent de 23 %. Il souhaiterait, en conséquence, compte tenu de ces éléments, connaître l'opinion du Gouvernement sur la différence de traitement fiscal entre le gazole et l'essence et savoir s'il est dans son intention de réduire, voire de supprimer cet avantage.

Texte de la réponse

Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question posée concernant la fiscalité des carburants. La fiscalité actuelle n'est pas établie selon les critères écologiques. Le gazole responsable de l'émission des particules fines, principale préoccupation sanitaire dans le domaine de la pollution atmosphérique en zones urbaines, bénéficie d'un avantage fiscal qui manque singulièrement de justification et sa consommation augmente. La France est obligée, aujourd'hui, d'importer du gazole, ce qui met, par ailleurs, en péril notre industrie du raffinage. Il est souhaitable que cette situation évolue progressivement, en laissant le temps aux secteurs économiques concernés de réaliser les ajustements nécessaires. Mais la fiscalité n'est pas le seul outil de lutte contre la pollution atmosphérique. Des évolutions réglementaires peuvent être également efficaces. Ainsi, le Conseil des ministres européens de l'environnement a adopté le 20 juin 1997, à l'unanimité, une proposition de réduction des émissions polluantes des automobiles neuves : ces projets seront réduits d'un tiers en l'an 2000 et d'un deuxième tiers en l'an 2005. Les carburants seront reformulés aux mêmes dates, ce qui permettra d'agir sur l'ensemble du parc des véhicules à moteur.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Brard](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (7^e circonscription) - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1924

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 4 août 1997, page 2505

Réponse publiée le : 22 décembre 1997, page 4765