



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 11ème législature

### automobiles et cycles

Question écrite n° 62323

#### Texte de la question

M. Jean-Louis Idiart attire l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les problèmes de pollutions atmosphériques liées aux carburants automobiles. Le lien entre l'élévation de la concentration de CO<sub>2</sub> (gaz plus lourd que l'air), du méthane et de la vapeur d'eau avec le réchauffement climatique est désormais établi. L'effet de serre empêche l'atmosphère d'évacuer le rayonnement infrarouge invisible et calorifère émis par la surface de la Terre. Cette concentration de CO<sub>2</sub>, autour de 280 ppm (part pour mille) depuis dix mille ans jusqu'à il y a cinquante ans, s'établit aujourd'hui à 360 ppm. Seule, une modification importante du taux de concentration de ce gaz dans l'air peut provoquer un changement climatique notable en peu de temps. Il semble donc qu'il faille envisager de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi celles de SO<sub>2</sub> et de NO<sub>2</sub>. Comme nous savons que les transports routiers sont responsables pour 80 % de la pollution atmosphérique, la recherche d'un carburant de substitution paraît la meilleure solution. C'est la raison pour laquelle on suggère, entre autres, aujourd'hui de rouler au gaz de pétrole liquéfié. Mais le financement reste un obstacle au développement du GPL. Une incitation forte au GPL, sous forme d'aides gouvernementales de la part des puissances publiques, pourrait favoriser l'essor d'un palliatif transitoire pour les années à venir en attendant l'avènement des technologies aux énergies réellement propres et renouvelables dans un marché de masse. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui faire connaître son sentiment sur ce problème et les mesures tant législatives que réglementaires qu'elle est prête à prendre afin de lui apporter une solution.

#### Texte de la réponse

Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative au développement de la filière GPL-carburant. La reconquête de la qualité de l'air constitue une des priorités du Gouvernement, qui a mis en place pour cela un programme d'actions dont l'objectif est la réduction de la pollution chronique et quotidienne. Cependant, il convient de rappeler que les simulations effectuées dans le cadre du programme Auto Oil montrent que, à l'exception du dioxyde de carbone, les émissions dues au transport routier devraient être divisées par cinq entre 1995 et 2020, grâce aux efforts consentis non seulement par l'industrie automobile, mais aussi par l'industrie pétrolière, et ce malgré la hausse prévue de la demande des transports. En outre, compte tenu de l'évolution et de la politique actuelle, la part des émissions globales imputables aux transports routiers aura baissé sensiblement entre 1990 et 2010 pour les six polluants couverts par le programme Auto Oil (monoxyde de carbone, dioxydes d'azote, particules fines, composés organiques volatils, benzène et dioxyde de soufre), et que l'importance relative des autres secteurs aura augmenté en conséquence. Concernant le dioxyde de carbone émis par les véhicules, les constructeurs automobiles européens, japonais et coréens se sont engagés, par le biais d'accords volontaires, à réduire la moyenne des émissions de dioxyde de carbone neuves, d'ici à 2008 ou 2009, à 140 grammes/kilomètre (contre 186 grammes/kilomètre en 2000). Le comité interministériel pour les véhicules propres, mis en place en 1999 pour réaliser un bilan des filières de carburants alternatifs et faire des propositions relatives à leur développement, indique, dans son rapport de mai 2000, que les véhicules GPL équipés d'origine réduisent sensiblement les émissions nocives, réglementées ou non (très faible niveau d'émissions de benzène, très peu

d'émissions de particules, bas niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote). Sur la base de ces conclusions, le Gouvernement a décidé de mettre en place de nouvelles incitations fiscales, en particulier une prime de 3 050 euros pour les professionnels du taxi acquérant un véhicule GPL neuf. Par ailleurs, le Gouvernement continue de soutenir le développement de la filière en adoptant la stratégie proposée par le Comité, cette politique d'accompagnement comporte notamment un volet fiscal qui vise à maintenir dans les lois de finances successives la valeur de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) pour le GPL-carburant, au taux plancher défini en 1992 par l'Union européenne. La fiscalité allégée qui en résulte permet d'obtenir un prix GPL-carburant à la pompe de nature à favoriser sa consommation. Les différentes lois de finances ont renforcé le dispositif instauré par la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, en introduisant la possibilité d'exonération totale ou partielle du prix de la vignette (pour les professionnels), en donnant aux conseils régionaux la faculté d'exonérer totalement ou à 50 % les véhicules au gaz de la taxe d'immatriculation (carte grise), ou encore en accroissant le taux d'exonération de la taxe sur les véhicules de société bicarburés. L'article 42 de la loi de finances rectificative pour l'année 2000 a encore substantiellement renforcé ce dispositifs, en instaurant, pour les années 2001 et 2002, un crédit d'impôt de 10 000 francs destiné aux contribuables achetant un véhicule neuf alimenté au GPL. Des dispositions complémentaires sont en cours de discussion dans le cadre du projet de loi de finances 2002. Un autre volet du plan de soutien à la filière GPL porte sur la sécurité des véhicules fonctionnant avec ce carburant, lesquels ne disposent pas tous d'une soupape de sécurité conforme à la nouvelle réglementation internationale en la matière, transposée en droit français par l'arrêté du 4 août 1999 et modifié par l'arrêté du 27 avril 2001 ; le Gouvernement a donc décidé, par décret du 7 septembre 2000, d'une part que la remise à niveau des véhicules concernés se ferait avant le 31 décembre 2001 et, d'autre part, que leurs propriétaires pourraient bénéficier d'une aide pour couvrir une partie du coût de cette opération. En outre, l'arrêté du 3 avril 2000 autorise l'accès aux parkings souterrains aux véhicules GPL équipés de cette soupape de sécurité. Enfin, la réglementation applicable aux stations de distribution de GPL, au titre de la législation pour les installations classées, a été précisée par l'arrêté ministériel du 24 août 1998. L'implantation de nouvelles stations en est facilitée, tout en respectant des contraintes de sécurité élevées, dès lors qu'il est manifeste que le développement de l'utilisation du GPL n'est possible que si les risques que ce carburant peut entraîner sont correctement maîtrisés. Ces différents éléments témoignent de la volonté du Gouvernement de soutenir le développement de la filière GPL, carburant qui concerne aujourd'hui plus de 220 000 véhicules légers en circulation, 90 bus et 1 700 stations-service.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Louis Idiart](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (8<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 62323

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** aménagement du territoire et environnement

**Ministère attributaire :** aménagement du territoire et environnement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 18 juin 2001, page 3453

**Réponse publiée le :** 3 décembre 2001, page 6913