ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

automobiles et cycles

Question écrite n° 63372

Texte de la question

M. André Aschieri souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'engouement des Français pour le moteur Diesel. En mai 2001, la part de cette technologie dans les immatriculations de véhicules neufs a atteint 55,1 % en France. La communication spécieuse des motoristes, qui présentent cette technologie comme plus respectueuse de l'environnement, est inacceptable et devrait faire l'objet de sanctions de la part de la DGCCRF. En effet, mieux placé si l'on prend en compte le CO^2, le diesel est en revanche bien plus polluant sur d'autres terrains. Il émet plus de particules (dont l'effet cancérigène est reconnu) et d'oxyde d'azote (NOx), directement dangereux pour la santé. Or, les prochaines normes Euro-4 imposeront de réduire de moitié les émissions de particules, mais aussi de NOx. Ces nouvelles normes constituent un démenti flagrant aux arguments des motoristes. C'est pourquoi il aimerait savoir quelles mesures il entend prendre pour faire cesser la véritable campagne de désinformation menée par les industriels français et étrangers. - Question transmise à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

Texte de la réponse

Les évolutions technologiques expliquent pour une large part l'engouement de plus en plus marqué pour le Diesel. Ce type de motorisation connaît non seulement un succès croissant en France, mais aussi dans l'ensemble de l'Europe où il est passé de 13,9 % du marché des voitures particulières neuves vendues en 1990 à 32,1 % en 2000. On note aussi un intérêt croissant pour le Diesel dans un pays traditionnellement acquis à l'essence comme les Etats-Unis d'amérique, ainsi que la tendance de l'ensemble des constructeurs automobiles à investir dans les nouvelles technologie Diesel à injection directe. En effet, le moteur Diesel a bénéficié ces dernières années, à l'image des progrès du moteur à essence, d'innovations techniques (injection directe, rampe commune) qui l'ont rendu plus attrayant pour la clientèle et plus intéressant pour l'environnement. les émissions polluantes des véhicules on fait l'objet d'étapes de sévérisation régulières qui ont d'ores et déjà conduit à une réduction, depuis les années 1970, d'environ 90 % de la pollution émise par un véhicule. Cela correspond à un effort important de la part des constructeurs automobiles européens pour contribuer à l'amélioration considérable de la qualité de l'air. On peut difficilement affirmer que telle motorisation est plus ou moins nocive qu'une autre du point de vue de la santé publique. Les émissions polluantes d'un moteur essence sont différentes de celles d'un moteur Diesel. Si le premier émet moins d'oxydes d'azote (NOx) et de particules, le deuxième est plus efficace en ce qui concerne le monoxyde de carbone (CO) et les composés orrganiques volatifs (COV). Enoutre, le Diesel apporte en particulier un progrès décisif en matière d'économie de carburant et joue en conséquence un rôle essentiel dans la lutte contre l'effet de serre. Dans ce cadre, les constructeurs automobiles se sont engagés à ce que les véhicules n'émettent pas plus de 140 grammes de dioxyde de carbone (CO^2) en 2008. Le moteur Diesel y contribuera de manière déterminante en raison de ses performances. Les deux motorisations sont donc plus complémentaires qu'opposées, les normes Euro 4 (2005) reflétant bien cette complémentarité avec des niveaux prévus d'émissions différents selon les polluants et selon les motorisations (essence ou Diesel). Les normes d'émissions sont dictées au niveau international en fonction des risques pour la santé. A ce propos, l'ampleur des risques pour la santé des particules Diesel ne fait pas

l'unanimité parmi les experts. C'est ainsi que l'effet cancérigène pour l'homme des émission Diesel (et non des particules) n'est pas reconnu par l'organisation mondiale de la santé (OMS). Les normes se sont toutefois renforcées au fur et à mesurre de l'évolution des connaissances scientifiques sur les risques supposés de certains polluants et des réponses techniques que pourvaient apporter les motoristes. La norme Euro 4 abaissepour sa part de moitié les seuils de particules et d'oxydes d'azote des moteurs Diesel par rapport à la norme Euro 3 (2000). Le type de motorisation n'est pas le seul facteur d'émissions polluantes des véhicules. La composition des carburants, tant en Diesel qu'en essence, en particulier leur teneur en soufre, en constitue un autre, primordial dans la réduction des émissions avec des effets positifs sur tous les moteurs, y compris les plus anciens. L'évolution technique en cours du moteur Diesel (filtre à particules et catalyse DeNOx), en liaison avec la disponibilité future de carburants améliorés, permet d'envisagerr une éradication progressive des ultimes émissions, à la limite du mesurable. De surcroît, les nouveaux dispositifs de dépollution sont associés à un système de diagnostic embarqué qui permet une maîtrise permanente de leur bon fonctionnement. L'histoire technique de ces dernières années a montré qu'il est risqué de tirer hâtivement des conclusions scientifiques définitives sur telle ou telle technique : les moteurs thermiques - essence et Diesel - et les carburants ont déjà beaucoup évolué et sont encore appelés à évoluer. Les pouvoirs publics ont en tout état de cause le souci de la qualité de l'air et appuient les efforts des motoristes et des constructeurrs pour innover et commercialiser des modèles toujours plus économes en énergie et donc moins polluants.

Données clés

Auteur : M. André Aschieri
Circonscription : Alpes-Maritimes (9e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 63372
Rubrique : Déchets, pollution et nuisances
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : industrie

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 2 juillet 2001, page 3787
Réponse publiée le : 24 septembre 2001, page 5463