



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

automobiles

Question écrite n° 102886

Texte de la question

Alors que la réglementation européenne prévoit la disparition du parc français des véhicules non équipés d'un pot catalytique seulement en 2012, M. Dino Cinieri demande à Mme la ministre de l'écologie et du développement durable de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement quant à une éventuelle accélération du processus de rajeunissement du parc automobile actuel au moyen de mesures incitatives à mettre en place dans les États membres.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux mesures incitatives à mettre en place pour accélérer le processus de rajeunissement du parc automobile. Les normes européennes relatives aux émissions polluantes des véhicules particuliers ont été initiées en 1993 avec la norme Euro 1. Depuis le 1er janvier 2006, tous les véhicules neufs doivent respecter la norme Euro 4. Les émissions des véhicules mis sur le marché avant 1993, non catalysés, sont nettement supérieures à celles des véhicules actuels. La norme Euro 1 imposait par exemple une valeur limite d'émission d'hydrocarbures imbrûlés et d'oxydes d'azote de 0.97 g/km pour les véhicules diesel alors qu'elle est fixée à 0.3 g/km depuis le 1er janvier 2006. Les différences entre les émissions unitaires des véhicules anciens et récents doivent néanmoins être relativisées. Tout d'abord, le kilométrage moyen des véhicules anciens est inférieur à celui des véhicules récents. Ainsi, le kilométrage annuel moyen d'un véhicule de dix ans est deux fois plus faible que celui d'un véhicule neuf. Aussi, l'impact des véhicules anciens en termes d'émissions annuelles de polluants atmosphériques est finalement limité. Par ailleurs, certains équipements en cours de généralisation sur les véhicules récents, et dont les véhicules anciens ne sont pas équipés, ne sont pas pris en compte lors de la mesure des émissions des véhicules. Ainsi, les émissions de polluants liées au fonctionnement de la climatisation ne sont pas prises en compte, alors que 75 % des véhicules neufs en étaient équipés en 2003 contre 15 % en 1990. Les premières analyses réalisées par le ministère en charge des transports et l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ont pu montrer que l'effet environnemental des dispositifs de « prime à la casse » demeurait réduit. En effet, les différences d'émissions entre véhicules sont contrebalancées par des distances parcourues plus importantes et les effets d'aubaine sont nombreux. Ce type de dispositifs ne permet que d'accélérer temporairement le renouvellement naturel du parc, qui se traduit par une baisse significative des ventes dans un second temps, sans gain environnemental réel.

Données clés

Auteur : [M. Dino Cinieri](#)

Circonscription : Loire (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 102886

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 septembre 2006, page 9261

Réponse publiée le : 20 février 2007, page 1806