



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

air

Question écrite n° 59513

Texte de la question

M. Michel Hunault attire l'attention de M. le ministre de l'écologie et du développement durable sur les conditions de développement du transport automobile. L'automobile occupe une place très importante dans les économies modernes. Son développement va se poursuivre même si tout le monde convient que les modes de transports alternatifs doivent également avoir leur place et être encouragés le plus possible. Dans ces conditions, il est important que l'expansion de l'automobile, et des transports routiers en général, s'inscrivent dans un contexte de développement durable et que des efforts importants soient consentis pour réduire, voire faire disparaître certaines des nuisances induites. La réduction des émissions de polluants atmosphériques dus aux transports routiers reste une priorité. Le renforcement des normes anti-pollution est dans cette optique inéluctable. Parallèlement la contribution des transports routiers aux émissions de gaz à effet de serre devra être réduite pour rendre compatible une croissance continue accompagnant le développement mondial avec les engagements de la communauté, et plus particulièrement du protocole de Kyoto, pour réduire de manière significative les émissions de gaz tenues pour responsables du changement climatique. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour réduire les émissions polluantes résultant du développement du transport routier.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative à la réduction des émissions polluantes et de gaz à effet de serre liées au transport routier. En 2003, le transport routier a représenté en France 26 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), 46,8 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et 12,9 % des émissions de particules de diamètre inférieur à 10 µm. Bien que ces émissions diminuent en quantité, leur pourcentage du total des émissions susvisées reste constant. En effet, l'augmentation de près de 25 % depuis 1990 des distances parcourues et du parc limite l'effet positif de l'amélioration des performances de chaque véhicule. Face à ce constat, le Gouvernement a élaboré différents plans visant à améliorer la qualité de l'air et à limiter les émissions de gaz à effet de serre. Le plan véhicules propres, le plan climat, le plan air, le programme national de réduction des émissions et le plan national santé environnement abordent, chacun en ce qui le concerne, la problématique des émissions des transports et les moyens de, les réduire. Ces plans se sont traduits par plusieurs mesures gouvernementales visant à soutenir la recherche et le développement dans le domaine des véhicules propres et le développement commercial de filières alternatives. Dans le cadre du plan véhicules propres, 40 MEUR ont été attribués à la recherche et au développement de technologies limitant les émissions atmosphériques et sonores des véhicules. Ce budget, réparti également en 2005 et 2006, permet de financer les recherches à la fois sur l'amélioration des performances environnementales des filières traditionnelles, essence et diesel, et sur le développement des filières alternatives, électrique, gaz de pétrole liquéfié (GPL) et gaz naturel véhicule (GNV). Cette phase de recherche et développement se poursuit de manière cohérente par des opérations de démonstration, financées par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, permettant d'étudier les conditions d'utilisation de ces nouvelles technologies. Un second axe est le soutien au développement des filières de véhicules plus

propres. Outre le soutien à l'acquisition de véhicules alternatifs, électriques, GPL et GNV, l'équipement en systèmes de dépollution peut aussi être soutenu afin de compenser leur surcoût. Les poids lourds peuvent ainsi bénéficier d'une aide à l'équipement en seconde monte en filtres à particules. Le développement des filières biocarburants procède de la même logique : une défiscalisation, avec quotas, des biocarburants ajoutés aux carburants permet de compenser leur surcoût de production. De nouveaux agréments de défiscalisation ont été attribués en 2005 afin d'atteindre l'objectif d'incorporation de 5,75 % de biocarburant dans les carburants. Par ailleurs, la limitation de la teneur en soufre des carburants automobiles à 50 ppm actuellement et à 10 ppm à partir du 1er janvier 2009 permet de réduire à la fois les émissions d'oxydes de soufre et de particules. Enfin, le Gouvernement soutient l'adoption rapide de normes européennes d'émissions de véhicules particuliers conduisant à généraliser les filtres à particules sur les véhicules diesels. Ces normes sont désormais en cours de discussion. En outre, des mesures d'urgence visant spécifiquement les transports ont été prévues. La mesure de circulation alternée a ainsi été réformée afin d'interdire la circulation aux véhicules non équipés de systèmes de catalyse en cas de pic de pollution. Enfin, la communication auprès des acquéreurs de véhicules propres est une condition indispensable à la réduction de l'impact environnemental des transports. En ce sens, l'engagement des constructeurs français à ne pas mettre en avant la puissance des véhicules commercialisés vise à modifier les comportements à l'acquisition. Dans le cadre européen, l'indication sur chaque véhicule de ses émissions en CO₂ est une voie de sensibilisation des éventuels utilisateurs. Le Gouvernement a notifié à la Commission européenne un projet d'étiquette énergie inspirée du système utilisé pour l'électroménager.

Données clés

Auteur : [M. Michel Hunault](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (6^e circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 59513

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 8 mars 2005, page 2311

Réponse publiée le : 6 décembre 2005, page 11294