



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

environnement

Question écrite n° 16345

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Nicolas attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur le déséquilibre que va occasionner la mise en place de l'écopastille dans la pollution de l'air. Depuis le début de cette année a été mise en place l'écopastille, offre un bonus compris entre 200 et 5 000 € aux acheteurs de véhicules neufs émettant moins de 130 g/km de CO<sub>2</sub> ou sanctionne par un malus allant de 200 à 2 600 € ceux dépassant les 161 g/km. Cependant, les normes EuroIV, mises en place au 1er janvier 2005, prennent en compte les quantités émises de CO, de HC, de NO<sub>x</sub> et de particules. Ces derniers sont directement nocifs et peuvent être considérés comme de la pollution, une catégorie dans laquelle ne tombe pas le CO<sub>2</sub>, que chacun produit en respirant. Si l'on met de côté les arrières pensées financières, cette mesure part tout de même évidemment d'un bon sentiment, le dioxyde de carbone étant un gaz à effet de serre, mais elle favorise largement les véhicules diesel, qui eux, produisent bien plus de NO<sub>x</sub> et de particules que les véhicules à essence. En effet, le monoxyde de carbone a comme fâcheuse habitude de réduire la capacité du sang à transporter l'oxygène, ce qui peut diminuer l'arrivée de ce dernier à des organes clés. Il est produit suite à une combustion incomplète du carburant généralement due à un manque d'oxygène dans le mélange, et ce phénomène touche bien plus les moteurs à essence. EuroIV impose d'ailleurs des valeurs maximales deux fois inférieures aux diesels, mais dans les faits, les véhicules à essence émettent en moyenne 2,5 fois plus de monoxyde de carbone que leurs homologues fonctionnant au diesel. En revanche, les hydrocarbures imbrûlés contribuent à la formation d'ozone et indirectement à l'effet de serre. Certains d'entre eux sont même cancérigènes. Bénéficiant d'une combustion plus complète, les diesels sont sur ce plan-là une fois de plus plus propres, puisque leurs émissions de HC sont même considérées comme négligeables, 0,023 g/km en moyenne selon une étude. Alors que, selon EuroIV, les véhicules à essence se doivent de rester sous la barre des 0,1 g/km, une valeur qu'ils respectent sans peine puisqu'en moyenne, ils sont à 0,052 g/km. Quant au Nox, ce gaz réagit dans l'atmosphère pour former du dioxyde d'azote générant troubles respiratoires, maux de tête et participant à la formation de smog, d'ozone de surface et de pluies acides. Contrairement aux autres rejets automobiles réglementés qui représentent une relativement faible part de la pollution liées aux activités humaines, près de 50 % des NO<sub>x</sub> proviennent des transports terrestres. Euro IV impose un taux maximal de 0,25 g/km pour le diesel et 0,08 g/km pour l'essence, mais selon cette même étude, le diesel est à 0,213 g/km de moyenne quand l'essence est à 0,028 g/k, soit presque 8 fois moins. Jusqu'à l'écopastille, essence et diesel permettaient d'obtenir une pollution plutôt équilibrée et uniforme, mais en favorisant par l'écopastille l'un au détriment de l'autre, on diminuera certes le CO<sub>2</sub> dans l'air, mais on augmentera indirectement les taux de NO<sub>x</sub> et de particules, tout deux extrêmement nocifs. Aussi, il lui demande qu'elle est sa position sur ce sujet, sachant qu'à titre d'exemple, Une Porsche 911 GT3 essence émet 0,024 g de NO<sub>x</sub> tous les kilomètres tandis qu'une Citroën C1 1,4 l HDI diesel en produit 0,240.

## Texte de la réponse

Le mécanisme du bonus écologique constitue la première application du « signal-prix » écologique proposé par le Grenelle de l'environnement. Il poursuit deux objectifs : inciter à l'acquisition de véhicules moins émetteurs de

gaz à effet de serre et favoriser la mise à la casse des véhicules les plus anciens, donc les plus émetteurs de polluants atmosphériques. Le premier objectif est atteint par le biais d'un bonus - malus portant sur les véhicules neufs. Le malus est acquitté par les acquéreurs des véhicules les plus émetteurs de CO<sub>2</sub>, au-delà d'un seuil de 160 g CO<sub>2</sub>/km. Les véhicules émettant moins de 130 g CO<sub>2</sub>/km bénéficient quant à eux d'un bonus. Le second objectif justifie la mise en place d'une prime lors de la mise à la casse des véhicules de plus de quinze ans, d'un montant de 300 . Elle est versée en complément du bonus aux acquéreurs de véhicules dont les émissions sont inférieures à 130 g CO<sub>2</sub>/km. Ainsi, les consommateurs acquérant un véhicule neuf faiblement émetteur, si leur achat s'accompagne de la mise au rebut d'un véhicule de plus de quinze ans, bénéficient d'un double bonus. Les acquéreurs de véhicules émettant plus de 160 g CO<sub>2</sub>/km ne peuvent, pour leur part, bénéficier d'aucun bonus. Concernant les émissions de particules, celles-ci sont réglementées dans le cadre de normes européennes dites normes euro qui fixent des valeurs limites d'émissions. Ces normes ont permis de réduire de plus de 80 % les émissions de particules des véhicules particuliers diesel entre 1993 et 2006. La France a participé de manière active aux négociations européennes relatives à la définition d'une nouvelle norme euro 5 pour les véhicules particuliers. Cette norme imposera notamment la technologie des filtres à particules sur l'ensemble des véhicules particuliers diesel neufs à partir du 1er janvier 2011 et sur les nouveaux types de véhicules dès septembre 2009. De plus, une norme euro 6, applicable quatre ans après la norme euro 5, réduira les émissions d'oxydes d'azote des véhicules particuliers diesel de plus de 50 %. En attendant l'entrée en vigueur de ces normes, l'ajout d'un critère filtre à particules pour l'octroi d'un bonus écologique aux véhicules diesel résoudrait les problématiques liées aux concentrations de particules dans l'air. Une telle mesure, qui permettrait de donner un avantage commercial aux véhicules diesel équipés d'un filtre à particules par rapport à ceux qui n'en sont pas pourvus, est actuellement à l'étude au sein d'un groupe constitué dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

## Données clés

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

**Circonscription :** Eure (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 16345

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** Écologie, développement et aménagement durables

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et mer

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 12 février 2008, page 1088

**Réponse publiée le :** 20 octobre 2009, page 9931