



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Air

Question écrite n° 47715

Texte de la question

M. Rene Carpentier attire l'attention de Mme le ministre de l'environnement sur le probleme de la pollution de l'air au dioxyde de soufre du aux activites industrielles, au dioxyde d'azote et a l'ozone dus au trafic automobile et lies aux conditions climatiques : anticyclone, vents faibles, inversion de temperature. Le fait que des phenomenes naturels puissent avoir de tels retentissements sur tout ce qui vit revele les retards accumules, les fraudes, l'incurie et/ou les mauvais choix environnementaux. La loi sur la qualite de l'air a peine promulguee montre deja ses insuffisances. Dans l'etat actuel des dispositions techniques, il ne semble pas etre possible de prevoir une alerte plus de quatre heures a l'avance, et quand le seuil d'alerte de niveau 3 est atteint, les effets de la pollution sont deja tres nocifs et l'amplitude de prevision limitee a quatre heures permet difficilement le retour par d'autres moyens de l'automobiliste parti de chez lui en voiture. Les industriels et les centrales de chauffage urbain, sommes par les prefectures, utilisent des combustibles plus legers, donc moins polluants, mais plus onereux en cas de pics de pollution et reviennent, des que les taux baissent, a des combustibles « normaux » et moins onereux jusqu'a la prochaine alerte. Inciter aux restrictions de la circulation n'a de sens qu'avec une incitation aux transports en commun. On l'a vu a Lyon ou le prefet s'est contente de deviation du trafic en allongeant ainsi le trajet de plusieurs kilometres, ce qui augmente la pollution globale et celle en particulier des riverains de la rocade vers laquelle le flux de voitures a ete detourne qui se plaignent deja d'un mal-vivre constant. D'ailleurs comme aucune ville francaise ne dispose - meme Paris, Lyon et Marseille pourtant equipees d'un reseau important de transports collectifs - d'un maillage suffisant en transport en commun susceptibles de constituer une alternative credible aux déplacements urbains automobiles et de pouvoir absorber l'afflux supplementaire de voyageurs qui normalement utilisent leurs vehicules, le probleme de la restriction de la circulation automobile reste entier. Il faut donc augmenter les moyens de transports collectifs moins chers, plus confortables et plus surs. 50 000 passagers a l'heure correspondent a une ligne de metro ou de train de 9 metres de large mais aussi a une autoroute a 66 voies, soit cinq fois plus de surface. Or la frequentation des transports en commun est en baisse. Il faut reequilibrer le convoyage des marchandises au profit de moyens de transport non ou moins polluants comme le ferroviaire et le fluvial. Il faut des vehicules moins polluants fonctionnant au diester, au gaz naturel, au GPL, a l'electricite, etc. et developper la fabrication de moteurs de 3 litres de consommation pour 100 kilometres. Il n'est pas acceptable que des enfants soient prives d'activite sportive ou recreative, que des personnes agees ou sensibles doivent « eviter de faire des efforts » et de sortir de chez elles car l'air est irrespirable. Il lui demande donc quelles mesures elle entend engager pour resoudre ce probleme qui est un enjeu de salubrite publique et de civilisation.

Texte de la réponse

Madame le ministre de l'environnement a pris connaissance avec interet de la question posee par l'honorable parlementaire concernant la pollution atmospherique. Elle partage avec lui le souci d'ameliorer la qualite de l'air dans notre pays. La loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'energie, dont les decrets d'application doivent etre adoptes des cette annee, devrait contribuer largement a cet objectif. Ainsi les plans de déplacements urbains que la loi rend obligatoire dans toutes les agglomerations de plus de 100 000 habitants ont pour objectifs

la « promotion des modes de déplacement les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie », dont font partie les transports en commun. Quant aux plans de protection de l'atmosphère, obligatoires dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les valeurs limites ne sont pas respectées, ils permettront de renforcer les mesures techniques nationales et par exemple d'imposer un changement permanent de combustible à des installations de combustion. De nombreuses incitations fiscales devraient permettre de faire « decoller » le marché des véhicules peu polluants au gaz ou à l'électricité. C'est bien grâce à des mesures nationales et grâce aux plans précités, et non par le biais de mesures d'urgence nécessairement limitées dans le temps, que des progrès sensibles sont attendus à moyen terme dans les agglomérations. Par ailleurs, le ministre de l'environnement a obtenu une enveloppe de 200 millions de francs des 1996 et à partir de 1997 pour financer le développement de la surveillance de la qualité de l'air. Conformément à la loi adoptée, le développement de la surveillance dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants est la toute première priorité. Une partie de ce budget servira au développement d'outils de prévision et de modélisation afin de mieux prévoir les pointes de pollution et l'effet des mesures de restriction des activités qui pourraient être prises. Enfin, les épisodes de pollution au mois de janvier ont montré que les mesures d'urgence prévues par la loi pouvaient être prises et que le trafic des véhicules, notamment, pouvait être modifié. L'annonce à la mi-mars par le ministre de l'environnement d'un plan d'urgence dans l'agglomération parisienne, fondée sur la circulation alternée avec dérogation en faveur du covoiturage et sur la gratuité d'accès aux transports en commun conformément à la loi sur l'air, montre la détermination du Gouvernement à lutter contre la pollution en remettant en cause le rôle de la voiture en ville.

Données clés

Auteur : [M. Carpentier René](#)

Circonscription : - COM

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47715

Rubrique : Pollution et nuisances

Ministère interrogé : environnement

Ministère attributaire : environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 janvier 1997, page 339

Réponse publiée le : 21 avril 1997, page 2100