



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

pollution atmosphérique

Question écrite n° 25621

Texte de la question

M. Pierre Lang attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur le bilan contrasté de la journée « En ville sans ma voiture », et sur la nécessité de relancer une véritable politique de l'air en France. Il semble que l'opération « En ville sans ma voiture » n'ait pas réussi à mobiliser les citoyens, qui l'ont surtout vécue comme une contrainte injustifiée et souvent imprévue à leurs déplacements quotidiens. Ces réactions négatives montrent l'ampleur des efforts de communication à accomplir en faveur de la mobilité durable. Pourtant, il est impératif de susciter une prise de conscience dans l'opinion, et de changer certains comportements individuels : on estime que plus de 50 % des habitants des grandes villes conduisent leurs enfants à l'école primaire en voiture, contre seulement 10 % il y a vingt ans. De même, le taux d'occupation des véhicules ne cesse de baisser. Ces tendances conduisent à une augmentation de la pollution de l'air, qui se manifeste, notamment, par la multiplication des pics d'ozone. Depuis le début de l'année 2003, vingt-sept jours de pics de pollution ont été constatés en Ile-de-France, soit le nombre le plus élevé jamais enregistré. Or l'OMS rappelle que la pollution atmosphérique est responsable chaque année d'environ 100 000 décès prématurés parmi les adultes. Le facteur pollution a sans doute joué un rôle déterminant dans la catastrophe sanitaire de l'été 2003. Régulièrement, l'air des villes se transforme ainsi en concentré de polluants, qui, pour être invisibles, n'en sont pas moins dangereux. L'ozone, en particulier, est un gaz inodore et incolore, ce qui rend la perception du risque très floue pour la majorité des citoyens. Dès lors, les messages de civisme, comme l'incitation à réduire les déplacements en voiture, ne sont pas toujours entendus. Face aux réticences des citoyens à modifier leurs modes de transport, les conséquences sanitaires de la pollution continuent de s'aggraver. Les ophtalmologistes voient affluer les patients souffrant de conjonctivites, et doivent traiter aux antibiotiques des yeux littéralement « encrassés » par les polluants. Les ORL constatent la hausse des crises d'asthme, des sinusites et allergies respiratoires, avec des réactions aiguës lors des pics de pollution. Enfin, on peut s'interroger sur le lien entre le développement des cancers dans la population des pays industrialisés et l'exposition prolongée aux polluants dans notre environnement. Toutes ces maladies ont un coût pour la société : moindre productivité des salariés ; arrêts de travail, consommation de médicaments, frais d'hospitalisation, d'où des dépenses accrues de sécurité sociale ; graves effets sur la santé des enfants, des personnes fragiles ou âgées. Dans ces conditions, les simples incitations à privilégier des moyens de transport propres ne suffisent plus. Faut-il expérimenter les systèmes de péage urbain, ou renforcer l'efficacité de la circulation alternée ? L'attractivité des transports collectifs doit être améliorée, et le recours à la voiture découragé, par la multiplication des contrôles anti-pollution et la sévérité des sanctions pour ceux qui ne font pas les contrôles techniques obligatoires. Ce sont bien les véhicules anciens qui polluent le plus, et certaines fraudes ont pu être observées au niveau des contrôles techniques. Enfin, toutes ces mesures resteraient illusoires si elles n'étaient pas davantage coordonnées au niveau européen. On sait que l'ozone voyage sur des milliers de kilomètres pendant plusieurs jours. Les restrictions de la circulation en cas de pic de pollution devraient être systématiquement concertées entre États européens. D'où l'intérêt d'appliquer, au plus vite, les seuils communautaires d'information et d'alerte. Il lui demande comment elle entend réagir aux graves effets de la pollution atmosphérique sur l'environnement et la santé, et quelles mesures incitatives et répressives elle préconise pour limiter le recours au véhicule individuel polluant.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux graves effets de la pollution atmosphérique sur l'environnement et la santé. La reconquête de la qualité de l'air relève des priorités nationales. La pollution de l'air constitue en effet un véritable enjeu de santé publique. C'est pourquoi, la ministre de l'écologie et du développement durable a présenté le 5 novembre dernier, en conseil des ministres, une communication sur la pollution de l'air, en rappelant que, si les émissions de polluants sont en baisse constante dans tous les secteurs depuis plusieurs années, les actions en vue d'améliorer la qualité de l'air doivent être poursuivies et intensifiées. La politique de l'air doit en premier lieu viser à la réduction continue des émissions, ce qui nécessite une action de fond à long terme dans tous les secteurs d'activités : industrie, transport et activités individuelles. Ainsi, le Gouvernement a adopté le 8 juillet dernier un programme d'actions en ce sens qui amènera à diviser presque par deux, d'ici à 2010, les émissions des molécules à l'origine de l'ozone. Cela devrait permettre de diviser par un facteur supérieur à cinq le nombre d'heures de dépassement du seuil d'information pour l'ozone lors d'un été semblable d'un point de vue météorologique à celui de 2003. La mise en oeuvre de ce programme a d'ores et déjà commencé. En 2004, un accent sera mis sur les émissions de composés organiques volatils par l'industrie avec pour objectif une réduction de 30 % des émissions des plus gros émetteurs. Par ailleurs, le plan « véhicules propres » permettra à l'industrie française d'être à la pointe des technologies propres et économes dans le domaine des transports d'ici à 2010. La deuxième priorité consiste à renforcer l'action de réduction des émissions lors des pics de pollution. A cet effet, un décret en date du 12 novembre 2003 abaisse, pour l'ozone, le seuil d'alerte de 360 à 240 µg/mètres cubes. Son déclenchement impliquera la mise en oeuvre de plans d'actions individualisés pour les plus gros émetteurs industriels, ainsi que des réductions généralisées des vitesses autorisées et la limitation de certaines activités individuelles. Les règles de la circulation alternée réservée aux cas de pollution grave seront revues afin de prendre en compte l'évolution du parc automobile depuis la création de la pastille verte. Par ailleurs, aux fins d'homogénéité au plan européen et d'efficacité, la ministre de l'écologie et du développement durable a proposé, au dernier conseil des ministres européens de l'environnement, une coordination des actions nationales de réduction des émissions et des informations sur les transports de polluants durant les épisodes d'ozone. Enfin, l'information du public lors des pics de pollution sera fortement améliorée. D'importants moyens financiers seront consacrés au développement d'outils de prévision de la pollution. Le déclenchement sur prévision des procédures d'information et d'alerte renforcera l'efficacité des mesures d'urgence. Des cartes de prévision seront retransmises par les médias et la diffusion des recommandations sanitaires sera optimisée. Ces engagements à agir simultanément dans trois directions - intensification de la lutte de fond contre la pollution et lors des pics de pollution, renforcement des actions de réduction des émissions ainsi qu'amélioration de l'information - marquent la volonté d'une relance effective de la politique de l'air dans notre pays.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Lang](#)

Circonscription : Moselle (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25621

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 septembre 2003, page 7384

Réponse publiée le : 2 mars 2004, page 1606