



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

pollution atmosphérique

Question écrite n° 43023

Texte de la question

M. Jean-Claude Bois souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur le décès de plusieurs milliers de personnes causés par la pollution automobile. Si la pollution atmosphérique a globalement diminué, l'augmentation de la circulation provoque le développement d'une pollution plus spécifique des villes. En France, 6 450 à 9 510 décès seraient provoqués par les émissions de particules fines émises par les automobiles et le coût de chaque décès est estimé à environ 900 000 euros. Même si les constructeurs automobiles sont « en alerte sur ce problème depuis plusieurs années », la limitation de ces émissions de particules par la généralisation des filtres à particules n'est pas suffisante. D'autres mesures doivent être rapidement envisagées pour diminuer la pollution de l'air dans les agglomérations. La saturation des axes routiers et les objectifs de respect de l'environnement militent en faveur du transfert de trafics de la route vers d'autres modes de transports et du développement des transports collectifs. Aussi, au regard de cette alarmante constatation et afin d'éliminer les pollutions automobiles, il lui demande si le Gouvernement a l'intention de mettre en oeuvre des plans d'urgence avec engagements de résultats pour redonner une véritable qualité de vie, un air sain dans nos villes.

Texte de la réponse

Diminuer les émissions de particules des véhicules et des poids lourds représente un enjeu majeur pour l'amélioration de la qualité de l'air. Lors des Assises du développement durable, le 23 janvier 2003, le Président de la République avait demandé l'élaboration d'un plan national santé environnement (PNSE). La réalisation de ce plan est une des actions prioritaires de la stratégie nationale du développement durable qui a été adoptée le 3 juin 2003. Le principal objectif du PNSE du 21 juin 2004 est une diminution de 30 % des émissions de particules dans l'air liées aux transports à l'horizon 2010, qui conduirait à un bénéfice sanitaire d'environ 40 000 années de vie par an. Afin d'atteindre cet objectif, plusieurs actions ont été adoptées dans ce plan. Des mesures réglementaires et des incitations fiscales sont prévues pour diminuer les émissions de particules par la promotion de l'utilisation des filtres à particules. D'autre part, des mesures incitatives permettront d'accélérer l'équipement de certains véhicules Diesel neufs en filtre à particules (ou tout dispositif qui dégagerait des performances équivalentes). Pour leur part, les nouvelles normes européennes, applicables en 2005 pour les véhicules particuliers et 2008 pour les poids lourds, conduiront à la mise sur le marché de véhicules nettement moins polluants. Les poids lourds en circulation seront incités à s'équiper de dispositifs de réduction des émissions de particules. Enfin, la France incitera à l'adoption rapide de normes européennes encore plus efficaces pour les véhicules qui seront vendus à partir de 2010. En outre, il convient de rappeler que la France s'est engagée à maintenir ses émissions en 2010 à leur niveau de 1990. Le plan climat est le plan d'actions du Gouvernement pour être à la hauteur du défi majeur que constitue le changement climatique, dès 2010, en respectant l'objectif de Kyoto. Ainsi, de nombreuses actions du plan Climat 2004 contribueront à lutter contre la pollution des transports. Il s'agit, en premier lieu, des actions sur les véhicules (réduction des émissions liées à la motorisation et à la climatisation, amélioration de la motorisation des véhicules en partenariat avec les constructeurs au niveau européen). Il s'agit, d'autre part, des actions sur les carburants (les biocarburants seront

amplement développés pour parvenir à atteindre la recommandation européenne de 5,75 % d'incorporation dans les carburants d'ici à 2010, ce qui entraînera une multiplication par 5 de l'utilisation des biocarburants par rapport à aujourd'hui). Des actions sont également en oeuvre sur le comportement à l'achat des véhicules (l'étiquette « Energie » sera rendue obligatoire lors de la vente d'un véhicule pour éclairer le choix des acheteurs, une concertation nationale et européenne sera entreprise afin d'étudier la mise en place d'un système de bonus/malus à l'achat des véhicules particuliers neufs, récompensant les acheteurs de véhicules peu émetteurs de CO₂, et dissuadant l'achat d'automobiles très émettrices...) ; les actions sur la conduite des véhicules (respect des vitesses autorisées, sensibilisation à l'écoconduite, amélioration de l'efficacité des transports urbains...) joueront aussi un grand rôle. Enfin, concernant le développement des infrastructures de transport, les décisions actées lors du CIADT du 18 décembre 2003 affectent plus de 70 % des ressources de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), des dividendes des sociétés d'autoroutes et redevances domaniales à des projets non routiers pour développer les modes de transports alternatifs à la route, ce qui constitue une véritable rupture en faveur du développement durable.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Bois](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (13^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43023

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 juillet 2004, page 5033

Réponse publiée le : 1er mars 2005, page 2212