ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

pollution atmosphérique

Question écrite n° 9405

Texte de la question

Rappelant que Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement dispose de deux rapports sur les conséquences de la pollution de l'air, M. Laurent Dominati lui demande s'il est prévu de rendre publique l'intégralité de ces documents et si le Gouvernement a d'ores et déjà envisagé les grandes lignes des mesures qui paraissent s'imposer d'urgence pour pallier les effets redoutables des phénomènes décrits dans ces études. Il relève la gravité des constats faits à cet égard par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et par l'Institut national de l'environnement industriel (ADEME et INERIS) sur le plan de la santé publique et, par voie de conséquence, sur le coût médico-social de la pollution atmosphérique. Il fait observer que les scientifiques ont établi une corrélation directe entre cette pollution et l'intensité de la circulation automobile, notamment dans les grandes agglomérations et, en particulier, en région parisienne, où le nombre des décès imputables à la mauvaise qualité de l'air serait de l'ordre de 300 par an (un millier pour la France entière) tandis que les dépenses de santé induites s'élèveraient à un milliard de francs et à une trentaine de milliards pour l'ensemble du pays. Il rappelle que les experts se sont accordés pour désigner les particules émises par les moteurs à explosion des véhicules, plus spécialement ceux de type diesel, comme les agents les plus nocifs de la pollution et il demande si, au nombre des mesures à envisager rapidement pourraient figurer, à titre expérimental et dans un premier temps, celles qu'il a suggérées dans sa question écrite n° 5543 du 3 novembre 1997 à M. le ministre de l'intérieur, à savoir l'aménagement de nouvelles règles de voirie destinées à favoriser les navettes internes dans les quartiers les plus encombrés du centre de Paris avec des moyens de transport non polluants, tels que voitures électriques ou tramways, et l'interdiction, dans ces mêmes secteurs, de la circulation des véhicules de grand gabarit, en particulier ceux dont la surface au sol excède douze mètres carrés.

Texte de la réponse

Madame la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux conséquences de la pollution de l'air. Les deux rapports de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques constituent deux éléments importants pour l'action des différents responsables. Il est vrai que les effets de la pollution atmosphérique sur la santé sont préoccupants. Les résultats de l'étude ERPURS, qui a pour objectif d'évaluer les risques à court terme pour la santé de la pollution atmosphérique en Ile-de-France, le montrent bien. Les principaux résultats de cette étude mettent en évidence un lien entre les niveaux moyens de pollution couramment observés en région parisienne et des problèmes de santé qui se traduisent par un accroissement de la mortalité, des hospitalisations, des visites médicales à domicile ou des arrêts de travail. Le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a engagé un travail de reconquête de la qualité de l'air qui vise non seulement à protéger le bien-être et la santé, mais aussi à prevenir les pollutions qui portent atteinte à l'environnement global. Ce travail nécessite des actions de court, moyen et long terme, d'abord de prévention, et notamment dans les domaines suivants. 1. En premier lieu, les émissions de polluants atmosphériques doivent être mieux connues (des contrôles à la source sont nécessaires dans les installations fixes comme à la sortie

des dispositifs d'échappement des véhicules), et la qualité de l'air doit être mieux surveillée. Les associations de surveillance de la qualité de l'air doivent être renforcées tant en ce qui concerne leurs moyens humains que pour les matériels de mesure et les moyens de difusion de l'information vers les citoyens. 2. Les effets de la pollution atmosphérique doivent être mieux connus. Le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement soutient ainsi les actions suivantes dans le domaine des effets de la pollution urbains sur la santé : - au niveau des programmes de recherche : le volet santé du programme Primequal relatif à la pollution atmosphérique urbaine a financé, depuis 1995, près de vingt programmes pour un montant de 10 MF ; - l'action du Réseau national de santé publique, auquel le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a déjà apporté 2,5 MF, en supplément des crédits alloués par le ministère chargé de la santé, pour étudier la faisabilité d'une surveillance accrue dans neuf agglomérations françaises. Les résultants de cette étude ainsi que les recommandations qui en découleront seront disponibles fin 1998 ; - dans le domaine de la veille et de la prospective, le comité de la prévention et de la précaution a une place privilégiée auprès du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Il peut être saisi, de façon souple, de problèmes en amont de toutes décisions réglementaires et proposer des recommandations qui s'inscrivent dans un contexte de précaution ; - pour ce qui concerne les organismes sous tutelle, l'ADEME et l'INERIS surtout ont un rôle important pour soutenir et mener des études relatives aux effets sanitaires des pollutions. 3. Dans le domaine purement réglementaire et normatif, les dispositions prévues par la loi du 30 décembre 1996 doivent être complétées par des actions énergiques, en particulier dans le domaine des transports en commun, de la fiscalité et des émissions des véhicules. Concernant l'organisation des transports urbains, toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants ont l'obligation de se doter de plans de déplacements urbains. Cet outil, dont le rôle a été renforcé par la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, doit permettre de limiter la circulation automobile, au profit des transports en commun et de modes de déplacements économes et les moins polluants, grâce, notamment, à l'aménagement du réseau de voirie d'aggloméation. Il doit également s'attacher à organiser le transport et la livraison des marchandises afin de réduire leur impact sur la circulation et sur l'environnement. Pour réduire la pollution atmosphérique, il faut aussi mieux prendre en compte les préoccupations environnementales dans la fiscalité des carburants et combustibles. En ce qui concerne les émissions des véhicules, le conseil des ministres européens de l'environnement a approuvé à l'unanimité une réduction d'environ un tiers des émissions des automobiles neuves à partir de l'an 2000 et d'un nouveau tiers à partir de 2005. Des réglementations similaires sont en préparation pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds. Dans le même temps, les carburants seront reformulés, ce qui aura un effet sur l'ensemble du parc.

Données clés

Auteur : M. Laurent Dominati
Circonscription : Paris (1re circonscription) - Union pour la démocratie française
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 9405
Rubrique : Déchets, pollution et nuisances
Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement
Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 2 février 1998, page 493
Réponse publiée le : 11 mai 1998, page 2650