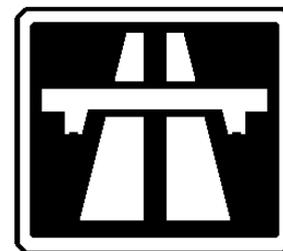


# CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains  
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



« Réunion thématique :

Sécurité, Pollution de l'air »

L'Apostrophe/Théâtre des Louvrais 95 – PONTOISE

**INTERVENTION du 14 juin 2006**

Monsieur le Président de la Commission Particulière de Débat Public Francilienne,  
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière,  
Mesdames et Messieurs les élu(e)s,  
Mesdames et Messieurs,  
Chères CO.P.R.A. siennes, chers CO.P.R.A. siens,

« Dorénavant, les médias relatent quotidiennement les problèmes environnementaux. Les occasions sont malheureusement devenues multiples et la pollution atmosphérique s'impose comme un sujet qui préoccupe de plus en plus les citoyens, les journalistes, les politiques et les gouvernements.

A ce titre, les alertes sont nombreuses comme en témoigne la presse : "En Île-de-France, AIRPARIF recommande aux personnes à risques (jeunes enfants, personnes asthmatiques ou allergiques, insuffisants respiratoires chroniques, personnes âgées, etc...) d'éviter toute activité physique intense et de respecter scrupuleusement les traitements médicaux en cours" (TF1, le 18 juillet 1999) ; "La pollution atmosphérique s'est aggravée en Île-de-France : Tous les éléments étaient conjugués pour que des pics de pollution atmosphérique soient à nouveau enregistrés (...) une météo défavorable, avec du soleil et un vent faible, une circulation routière très intense" (Le Monde, le 30 juillet 1999).

Ces deux extraits de presse écrite et de journal télévisé rendent compte des quatre composantes de la pollution atmosphérique :

- ∞ celle-ci est nuisible à la santé des personnes sensibles et vulnérables
- ∞ les activités sportives leur sont déconseillées
- ∞ elle se traduit par des « pics » lors de situations météorologiques anti-cycloniques
- ∞ elle émane majoritairement du trafic routier

Les différentes sources de pollution dans l'agglomération parisienne.

#### A) Les sources fixes de pollution :

- ∞ **Les foyers de combustion**

Ce sont les centrales thermiques, les installations de chauffage collectif ou individuel et les chaudières industrielles.

- ∞ **L'incinération des déchets ménagers et industriel**

- ∞ **Les procédés industriels et artisanaux spécifiques**

#### B) La pollution automobile : la première source de pollution en Île-de-France

En Île-de-France, c'est la principale source de pollution atmosphérique avec près de 4,6 millions de voitures particulières dont 35% de véhicules diesel (EGT, 2001).

De 1970 à 1992 on a constaté en France un doublement du trafic des véhicules particuliers et une hausse de 70 % du trafic routier de marchandises, alors que simultanément le trafic par voie ferrée baissait de 27 % et celui des voies d'eau de 37 % (SFSP, 1996). De plus, selon les prévisions du schéma directeur régional d'Île-de-France si rien n'est fait la circulation automobile devrait augmenter de 65% d'ici 2010 ! Pourtant, le trafic automobile à Paris intra-muros présente une bonne stabilité depuis plusieurs années (entre 1989 et 1996) mais il augmente annuellement d'environ 2,3 % en banlieue (Préfecture de Police, 1998). D'autre part, une étude de l'INRETS démontre en particulier que la plupart des émissions de polluants proviennent des millions de véhicules automobiles circulant en Île-de-France et sont trente fois plus fortes à Paris que dans la moyenne régionale (IAURIF, 1996). De surcroît, le transport des personnes (effectué principalement en voiture) connaît une dynamique structurelle qui devrait se prolonger (+ 30 % entre 1984 et 1995). Ceci, d'autant plus que "les transports sont devenus un enjeu économique et financier considérable pour les Etats, les entreprises (...) et les collectivités territoriales" en

immobilisant des investissements colossaux principalement dans le réseau routier ([Le Monde Diplomatique](#), L. CARROUE, 1997).

En 2004, plus de 900 millions de véhicules parcouraient notre planète, en 2006 le milliard sera atteint. L'Europe compte actuellement 170 millions de voitures soit trois fois plus qu'en 1950.

Les transports publics en Ile-de-France ne représentent que 4% des polluants émis et le bilan environnemental avec la voiture particulière se situe dans un rapport de 1 à 10 (la voiture pollue jusqu'à 10 fois plus). »

## « RAPPORT FAIT AU NOM DE LA MISSION D'INFORMATION SUR L'EFFET DE SERRE.

**Président M. Jean-Yves Le DÉAUT,**

**Rapporteur Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET**

### AXES PRIORITAIRES ET PRINCIPALES PROPOSITIONS

#### OBJECTIFS DE REDUCTION

- æ **Prévoir une réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020**, en cohérence avec l'objectif d'une baisse de 80% d'ici 2050. Il faut que le plan climat 2006 s'inscrive clairement dans cette tendance (au-delà du respect nécessaire des objectifs de Kyoto). L'effort de réduction des émissions doit faire l'objet d'une montée en puissance progressive.

#### IMPLICATION DES COLLECTIVITES PUBLIQUES

- æ **Assurer la capacité d'action du Gouvernement en matière de changement climatique** (actuellement cette compétence relève d'un ministère de l'Environnement qui est par ailleurs manifestement trop faible), **en rapprochant l'environnement, l'énergie, les transports, dans un nouveau grand ministère**, dont le ministre en charge, appuyé sur une administration dédiée, devra avoir **un statut renforcé par l'attribution du titre de ministre d'Etat**
- æ **Créer au sein de l'Assemblée nationale une délégation au changement climatique**

- Créer, au sein du Conseil national du développement durable, une structure dédiée au changement climatique, regroupant tous les partenaires concernés (Etat, collectivités territoriales, agences, entreprises, syndicats, associations, scientifiques, etc...)**
- Renforcer la participation scientifique française aux travaux du GIEC (notamment sur les volets II et III), et aux négociations internationales**
- Développer et rationaliser les outils dont dispose l'Etat en matière de lutte contre le changement climatique et dans le domaine de l'adaptation :**
  - **renforcement de la Mission interministérielle de l'effet de serre (MIES)**
  - **recentrer l'ONERC sur son rôle de rassemblement et de diffusion des données scientifiques relatives aux effets du changement climatique (et établir chaque année un document budgétaire spécifique « document de politique transversal » (DPT), tel que prévu par la LOLF, sur les actions menées dans ce domaine**
- Faire de la lutte contre le changement climatique une dimension essentielle de l'action des collectivités territoriales :**
  - **intégrer le climat comme un thème central des prochains « contrats de projet »**
  - **prévoir un inventaire des émissions de gaz à effet de serre pour les agglomérations**
  - **intégrer la dimension climat dans les SCOT (et le SDRIF), par la prise en compte des objectifs de réduction et des dispositions relatives à l'adaptation aux effets du changement climatique**

## **TRANSPORTS**

- Développer les projets ferroviaires, les voies d'eau navigables, le transport maritime, les transports collectifs urbains, et autres moyens de transport compatibles avec le facteur quatre, en particulier à travers les prochains contrats de projets Etat régions.**
- Lancer l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transports, inscrit dans une perspective 2020, incluant à la fois les transports par route, par rail, par voie navigable, aériens, et par mer, basé sur la complémentarité fonctionnelle des différents types de transport, en mettant un accent fort sur le ferroutage et les «**

**autoroutes de la mer ». Ce schéma prendra en compte l'objectif du facteur quatre et celui de la réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. Il sera assorti d'une étude d'impact sur l'environnement qui comportera un bilan carbone. Ce schéma fera l'objet d'un débat conduit dans le cadre de la Commission nationale du débat public, et d'un débat au Parlement.**

- œ Intégrer un bilan carbone dans les études d'impact environnemental des projets d'infrastructure.**
- œ Engager une initiative française pour la fixation, au niveau européen, d'un nouveau niveau maximal d'émission pour les véhicules automobiles.**
- œ Promouvoir les « filières courtes » d'approvisionnement au plan local**
- œ Renforcer les compétences des collectivités territoriales en termes de transport »**

**Jean-Pierre DEJOU**  
**Président du CO.P.R.A. 184**