DOSSIER DE PRESSE

Notre position et nos propositions contre la pollution de l'air
Lundi 17 mars 2014

1- La pollution en chiffres sur la CUB

En Gironde le réseau routier représente 35% des émissions de PM10 et 33% des émissions de PM 2.5 mais cela peut monter jusqu'à 70% prés des grands axes.
Sur la CUB : Le trafic routier émet 60.5% des NOx et 42% des PM10. *(Données 2010 Airaq – Burgeap Etude ZAPA).*

Sur les PM 2.5, l'étude APHEKOM réalisée sur 25 villes européenne estime que Bordeaux gagnerait 5 mois d'espérance de vie en diminuant sa concentration à 10µg/m3.

2- Les déplacements en chiffres sur la CUB :

Le trafic en heure de pointe le matin représente 95% des déplacements pour motif domicile-travail – étude et accompagnement.
Rappelons le taux élevé de la part modale voiture sur la CUB de 59%.

Source : Enquête ménages-déplacements 2009 et étude ZAPA Burgéap

3- La position d'EELV

Petite mise au point sur le diesel : contrairement aux idées reçues, cette motorisation est une véritable fuite en avant technologique et financière car les filtres à particules ont un coût de maintenance élevé impactant les ménages. En effet, les trois quart des propriétaires de véhicule diesel roulent moins de 20 000 km par an, distance à partir de laquelle le diesel est rentable. Ce coût de maintenance ira en augmentant avec l'adaptation constante aux normes de pollution. Les filtres ne sont efficaces que pour les PM10 et devraient traiter les pm2.5, ce qui n'est actuellement pas le cas.

Pour nous, il est essentiel de ramener la fiscalité du diesel au même niveau que celle de l'essence. L'effet ne sera pas immédiat, mais l'on arrêtera de favoriser la motorisation la plus polluante. Cependant, la pollution automobile ne doit pas être traitée indépendamment de la problématique de saturation routière. D'une part parce qu'elle a un impact sur la productivité, puisque les véhicules nécessaires aux déplacements professionnels sont victimes du trafic automobile majoritairement dû aux trajets domicile-travail. D'autre part car la pollution de l'air est quotidienne, elle est seulement masquée par des conditions météorologiques favorables à la dispersion des polluants, ce qui n'empêche pas les automobilistes pris dans les bouchons de recevoir quotidiennement

leur dose de microparticules et de polluants, sans compter les émissions de C02 dans l'atmosphère.

Ainsi, même si des interventions d'urgence sont nécessaires pour limiter l'accumulation des polluants pendant les pics de pollution, elles n'auront pas d'incidence sur l'exposition chronique à la pollution de fond qui reste la cause majeure des maladies et décès liés à la pollution de l'air en général. **C'est une baisse de la moyenne annuelle des concentrations de particules fines qui auraient une incidence bien plus importante sur la santé et sur la réduction du nombre de pics de pollution.**

Sur la mise en place de la circulation alternée : nous pensons que c'est un outil efficace s'il est utilisé ponctuellement, comme le démontre déjà l'Ile de France avec 50% du trafic automobile en moins ce matin et une réduction de 20% de concentration en particules fines mesurée en 2007, lors d'une mesure similaire. Mais cela ne peut en aucun cas être une solution de long terme, car les usagers s'organiseront pour contourner ce dispositif, exemple à Athènes et en Italie où les foyers veillaient à s'équiper d'une 2ème voiture.