

LES FAITS ET LES CHIFFRES

FLASH N°9

LA CITATION : Sur l'avantage fiscal au diesel en comparaison de l'essence « *Je ne souhaite pas une taxation spécifique sur le diesel (...) Il y a plus de problématiques de pollution liées à l'utilisation du charbon par l'Allemagne et aux particules qui arrivent en France, principalement d'Allemagne, que de la pollution automobile* » Marine Le Pen (RTL, 08/03/2017)

Les chiffres

S'agissant de l'Île-de-France, région la plus touchée, les émissions lors du dernier pic de pollution fin 2016 proviennent à part équivalente du trafic routier et du chauffage au bois¹. Le trafic routier est, en moyenne en Île-de-France, responsable de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote (dont 94 % proviennent des véhicules diesel) et pour un quart des émissions de particules PM10 et PM2,5 (dont 96 % des émissions proviennent des véhicules diesel)². 62,2 % du parc automobile français est constitué de véhicules diesel, qui émettent à l'échappement environ 3 fois plus d'oxydes d'azote et 30 fois plus de particules par kilomètre parcouru qu'un véhicule particulier essence. Le diesel émet cependant environ 15 % de dioxyde de carbone en moins. La pollution de l'air liée aux particules fines est en France responsable de 48 000 décès par an (soit 9 % de la mortalité nationale)³.

Les faits

Lors du dernier pic de pollution, les particules fines MP10, trouvées en grand nombre, n'avaient pas, selon Airparif, les caractéristiques soufrées que produisent les centrales thermiques. Les épisodes de pollution n'ont pas tous les mêmes caractéristiques, mais ceux de 2016 ont été majoritairement dus aux émissions locales piégées par des vents faibles, et non d'origine industrielle. L'absence de vent durant cette période a favorisé la concentration des émissions, et permet d'écarter l'hypothèse d'importations à grande échelle de pollutions liées aux centrales à charbon allemandes. Compte tenu de la dangerosité des émissions de particules fines, une politique volontariste sur le diesel ne fait en revanche aujourd'hui plus débat sur le plan sanitaire.

Le contexte juridique et réglementaire

Les directives européennes n°1999/30/CE et n°2008/50/CE définissent la stratégie européenne de surveillance de la qualité de l'air (fixation d'objectifs et de seuils, évaluation et préservation de la qualité de l'air, information du public). Loin d'être un obstacle, l'Europe joue depuis longtemps un rôle de premier plan dans la lutte contre la pollution atmosphérique. Il revient cependant aux États de prendre les mesures nécessaires pour que leurs niveaux d'émissions n'excèdent pas les plafonds fixés.

L'AVIS DE LA FABRIQUE ECOLOGIQUE

Le diesel constitue le vrai sujet dans la lutte contre la pollution atmosphérique (tout comme le chauffage au bois dans le secteur résidentiel). Le charbon allemand ne peut être un prétexte à l'inaction dans la lutte contre la pollution locale.

Contacts presse : Sarah Grau : 06 29 77 55 01

¹ Source : Airparif

² <https://www.airparif.asso.fr/etat-air/air-et-climat-quelques-chiffres>

³ Etude de l'agence Santé publique France : <http://www.santepubliquefrance.fr/Accueil-Presses/Tous-les-communiqués/Impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-France-nouvelles-donnees-et-perspectives>