

## Poussières fines: recommandations de l'ATE

Les particules fines émises par les moteurs diesel sont les particules les plus dangereuses pour la santé. D'un diamètre extrêmement petit, elles peuvent ainsi s'introduire très profondément dans les alvéoles pulmonaires, se retrouver dans le sang et même passer directement au cerveau à travers les nerfs du nez. Pour parvenir à réduire rapidement les émissions des particules dues au trafic routier, il est nécessaire d'instaurer des mesures à plusieurs niveaux:

- La mise en place de **zones à faibles émissions polluantes**, dans lesquelles seuls les véhicules les moins polluants ont le droit de circuler, doit être rapidement testée et développée en Suisse. Plus de 60 villes d'Europe en ont déjà l'expérience aujourd'hui. Les arguments en leur faveur sont multiples: réduction des émissions polluantes dans leur ensemble, diminution des nuisances sonores, renouvellement accéléré du parc automobile, transfert modal vers les transports publics et modes de déplacement doux. L'ATE attend de la Confédération que celle-ci encourage cette mesure en soutenant des projets pilotes et invite les villes à s'intéresser concrètement à de telles mesures comme Genève l'a déjà fait.
- L'ATE opère depuis plusieurs années pour **l'obligation de l'installation systématique du filtre sur tous les moteurs diesel**, seul outil actuellement au point pour réduire la masse et le nombre des particules fines. Cette exigence a été en partie réalisée.
  - o En ce qui concerne les **véhicules de tourisme**, l'obligation du filtre dès le 1<sup>er</sup> janvier 2007 demandée par l'ATE n'a pas été entendue par la sphère politique, qui préfère attendre l'introduction de la norme Euro 5 dès 2009. Cette norme limitera les émissions de particules à 5 mg/km, ce qui devrait conduire à l'installation de filtres à particules sur toutes les nouvelles voitures diesel. L'ATE déplore que cette norme n'ait pas été plus sévère: il faut être conscient qu'actuellement, les émissions d'une voiture moderne avec filtre peuvent déjà être limitée à 1 mg/km. L'ATE estime également que le nombre de particules aurait dû être pris en considération dans la fixation de cette norme. Ceci aurait en effet permis de tenir compte des toutes petites particules, les plus dangereuses, qui n'ont pratiquement aucun poids et qui passent ainsi inaperçues dans la norme.
  - o Un franc succès a été obtenu par l'ATE en ce qui concerne les **bus diesel utilisés par les entreprises de transports publics**: le Conseil fédéral a en effet décidé que, depuis 2007, ces véhicules devaient être équipés d'un filtre à particule afin de limiter leurs émissions de poussières fines.
  - o L'équipement obligatoire du filtre à particules pour tous les nouveaux **camions et camionnettes** (< 3.5 tonnes) mis en circulation et pour les véhicules déjà en circulation (dans la mesure du possible) est le prochain objectif de l'ATE. Aujourd'hui, sur l'ensemble des kilomètres parcourus par tous les camions en Suisse, 81% le sont par des véhicules dépourvus de filtre à particules.
- **Encouragement financier pour les filtres à particules montés après-coup** sur les véhicules déjà en circulation: les Pays Bas et bientôt également l'Allemagne subventionnent la pose de filtre à particules sur les véhicules diesel. En Suisse, le financement de cette mesure transitoire pourra être assuré par l'impôt sur l'importation. Même si le degré de filtration est plus faible que lorsque le filtre est posé en série, cette mesure aurait l'avantage de toucher la grande partie des véhicules diesel circulant en Suisse. La diminution du nombre de nouvelles mises en circulation ces dernières années a pour conséquence que le renouvellement du parc ralentit et que l'âge moyen des véhicules augmente (vie moyenne d'un véhicule de tourisme en 2004 : 7,4 ans). 47% des véhicules circulant en Suisse ont plus de 7 ans d'âge. L'espérance de vie d'une voiture est actuellement de 13 ans<sup>2</sup> et il faut en outre tenir compte du fait que les véhicules diesel ont une durée de vie passablement plus élevée que la moyenne.

<sup>1</sup> v. [http://www.pm10.ch/media/fr/rechtsgutachten\\_rweibel.pdf](http://www.pm10.ch/media/fr/rechtsgutachten_rweibel.pdf)

- **Encouragement, par la RPLP, de la pose du filtre à particules sur les camions déjà en circulation.** Les camions équipés d'un filtre à particules devraient être classés dans la catégorie tarifaire de la RPLP la plus basse: ceux-ci bénéficieraient ainsi d'un tarif de 15% inférieur au niveau moyen. En deux à trois ans d'usage du camion, les coûts totaux du filtre (achat et fonctionnement) seraient ainsi compensés.
- **Interdiction de circuler pour les poids lourds Euro0.**
- **Soumettre à la RPLP les véhicules de livraison (2,5 à 3,5 tonnes)** permettrait d'encourager des véhicules plus écologiques également dans cette catégorie. Actuellement, aucune camionnette n'est équipée de filtre à particules. Ni l'article constitutionnel sur la RPLP, ni la loi sur la RPLP, ni l'accord bilatéral avec l'UE n'interdisent un tel élargissement du parc de véhicules soumis à la RPLP.
- **Introduction de zones 30** et application d'une **politique en faveur des transports publics et de la mobilité douce.**
- Pour les cantons touchés par des dépassements fréquents des valeurs limites imposées par l'Opair, **revoir et améliorer les plans de mesure** pour la protection de l'air ainsi que leur mise en œuvre immédiate.
- **Proposer une nouvelle classification de l'impôt sur les véhicules à moteur** qui devrait alléger fiscalement les véhicules qui émettent peu de polluants et équipés de filtres à particules. Certains cantons comme Genève et Vaud ont déjà mis en place une telle mesure et d'autres cantons sont sur le point de l'introduire.
- Encouragement des **zones à vitesse limitée** (zones 30 km/h et zones de rencontre) dans les quartiers fortement peuplés.
- Les communes doivent veiller, en cas d'**achat de nouveaux véhicules diesel communaux**, à ce que ceux-ci soient équipés d'un filtre à particules.
- **Introduire la circulation alternée** (numéro d'immatriculation pairs ou impairs) en cas de taux très élevés sur plusieurs jours. Cette mesure, désormais possible à Genève et en discussion dans plusieurs cantons, permettrait de réduire de moitié le volume du trafic motorisé.

Pour de plus amples informations: Elena Strozzi, responsable de projets politique des transports, au 058 611 62 34 ou [www.pm10.ch](http://www.pm10.ch)