



Que font les autorités pour nous protéger?

Quelles sont les mesures qui ont été mises en place jusqu'à maintenant ?

La Confédération, les cantons et les communes ont engagé des mesures très diverses depuis une vingtaine d'années pour réduire les substances précurseurs de l'ozone. On en trouvera quelques-unes énoncées ci-dessous :

Mesures prises au niveau fédéral:

- Adoption de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) avec ces valeurs limites d'émission pour les sources stationnaires et les valeurs limites d'immissions (critères de qualité de l'air).
- Taxe d'incitation sur les composés organiques volatils (COV).
- Prescriptions sur les gaz d'échappement de tous les véhicules à moteur.
- Renforcement des prescriptions sur les gaz d'échappement des véhicules à moteur (normes EURO) d'une manière analogue à l'Union européenne.
- Recommandation d'éviter d'utiliser des véhicules et machines avec des moteurs deux temps, qui émettent de grandes quantités de COV à l'échappement.
- Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations (RPLP).
- Transfert sur le rail du trafic marchandises.
- Abaissement des vitesses maximales sur les routes (hors des localités) et les autoroutes (80 resp. 120 km/h).

Les cantons sont chargés:

- de mettre en vigueur de l'OPair d'une manière conséquente.
- de contrôler les installations de récupération des vapeurs d'essence.
- de pratiquer une politique routière orientée vers l'environnement, et de réduire les vitesses limites maximum sur certains tronçons routiers.
- d'encourager la réduction des émissions de COV et d'oxydes d'azote dans l'administration cantonale.

Les **communes** ont la possibilité de pratiquer une politique routière soucieuse de l'environnement, par exemple grâce à:

- la gestion des espaces de parking.
- la vitesse limitée à 30 km/h dans les zones résidentielles.
- la priorité aux transports publics.
- l'encouragement du trafic lent (piétons, vélos).
- l'encouragement de la réduction de COV dans l'administration communale.
- l'approvisionnement respectueux de l'environnement (produits pauvres en solvants, véhicules peu polluants).

Que dois-je penser des lois sur la protection de l'environnement si les autorités ne prennent pas les valeurs limites au sérieux?

Les autorités prennent les valeurs limites très au sérieux. Les organes exécutifs de la Confédération et des cantons ont, en outre, grand besoin du soutien efficace des milieux politiques, économiques et de la population, aussi bien au niveau national qu'international, pour réaliser les mesures prévues afin de combattre efficacement la pollution nocive.

Quelles sont les mesures nationales prévues qui auront la meilleure efficacité?

La réduction de la pollution d'ozone s'inscrit dans un concept global de limitation des émissions, tel la stratégie de lutte contre la pollution de l'air adoptée en 1986 par le Conseil fédéral et concrétisée dans l'ordonnance sur la protection de l'air. La meilleure stratégie en matière de politique de lutte contre la pollution de l'air, pour faire baisser la concentration d'ozone, est la réduction efficace des émissions de polluants précurseurs.

Les mesures réductrices d'émissions comprennent l'introduction systématique des meilleures techniques disponibles auprès de tous les groupes de pollueurs. Parmi ces mesures, citons les prescriptions sur les gaz d'échappement (normes EURO) des véhicules à moteur et pour le trafic off road (comme les machines de chantier).

Il faudra également appliquer le mieux possible les exigences de la législation actuelle et, le cas échéant, les renforcer. Les instruments économiques, comme par exemple la taxe d'incitation sur les COV et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), ont pour objectif d'imposer la vérité des prix. Les coûts de la pollution atmosphérique doivent être supportés par les pollueurs et non par la communauté.

Où se situent les améliorations en matière d'émissions ? Que reste-t-il encore à faire?

Les émissions de précurseurs d'ozone ont atteint leur maximum en Suisse au milieu des années quatre-vingt. Par rapport à leur niveau maximal, les émissions suisses de NO_x, provoquées essentiellement par le trafic motorisé, ont reculé d'environ 50%. Les émissions de COV, rejetées avant tout par l'industrie et l'artisanat, ont diminué de 60%.

Des engagements ont été pris par la Suisse pour 2010 (environ 50% de réduction des émissions de NO_x et de COV) dans le cadre d'un protocole international. Cela constitue un premier pas très favorable, il s'agira toutefois de limiter encore plus ces émissions. En effet, pour supprimer les concentrations excessives d'ozone, il faudrait atteindre des taux de réduction des émissions d'au moins 66% par rapport à leur niveau de 1990, aussi bien pour les NO_x que pour les COV.

Des informations supplémentaires et détaillées sur la nécessité et le potentiel de réduction que l'on pourrait obtenir à l'avenir avec l'application de différentes mesures techniques figure dans le rapport intitulé « Stratégie de lutte contre la pollution de l'air : bilan et actualisation » publié par l'OFEPF en 2005.

Qu'est - ce que l'on pourrait obtenir avec des mesures d'urgences?

Des mesures d'urgence locales déclenchées en période de haute pollution, comme par exemple des interdictions ponctuelles de circuler, favorisent la sensibilisation de la population au problème de la qualité de l'air. Toutefois, elles ne contribuent que de façon limitée à une réduction immédiate du niveau de pollution du moment, puisqu'elles sont déclenchées seulement lorsque les concentrations de polluants dans l'air sont déjà excessives.