



Monsieur Mars Di Bartolomeo
Président de la Chambre des Députés

Luxembourg, le 2 août 2017

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, je souhaiterais poser une question parlementaire à Madame le Ministre de la Santé, à Madame le Ministre de l'Environnement et à Monsieur le Ministre des Finances concernant les risques sanitaires et autres liés aux émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers.

Le trafic routier est à l'origine de l'émission de nombreux polluants de l'air. Il constitue ainsi l'un des principaux émetteurs de particules et de NOx. A noter qu'en juin 2012, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a classé les effluents d'échappement des moteurs Diesel comme cancérigènes certains et les émissions des moteurs essence comme cancérigènes probables pour l'homme. Au niveau de l'émission des NOx, le transport routier était en 2011 avec 56% des émissions nationales en France, le premier secteur émetteur de NOx. Au niveau des particules, il est généralement distingué entre les particules primaires émises à l'échappement des véhicules sur lesquelles une emprise est possible et les particules secondaires qui se forment dans l'air à partir de gaz, tels les NOx.

C'est dans ce contexte que j'aimerais poser les questions suivantes à Mesdames et Monsieur les Ministres :

- Le gouvernement dispose-t-il de données statistiques concernant la présence de NOx dans l'air et qui sont attribuables au trafic routier ? Existe-t-il une cartographie reprenant les niveaux en fonction de zones plus densément urbanisées et autres ? Quelles sont les zones à risques ?
- Le Luxembourg a-t-il toujours respecté les niveaux d'exposition aux particules fines préconisés par l'Union européenne ? Si tel n'est pas le cas, le gouvernement peut-il nous fournir des données détaillées quant aux dépassements des taux autorisés (niveau enregistré, lieu et durée) ?
- Le gouvernement peut-il m'expliquer les raisons ayant amené le gouvernement à ne pas tenir compte des émissions NOx dans l'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature résultant de la mise à la disposition d'une voiture à un salarié ? Le gouvernement entend-il procéder à des adaptations en la matière pour l'année 2018 ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Nancy Arendt
Députée

Réponse de la Ministre de l'Environnement à la question parlementaire n°3194
du 2 août 2017 de l'honorable députée Madame Nancy Arendt

1) *Le gouvernement dispose-t-il de données statistiques concernant la présence de NOx dans l'air et qui sont attribuables au trafic routier ? Existe-t-il une cartographie reprenant les niveaux en fonction de zones plus densément urbanisées et autres ? Quelles sont les zones à risques ?*

Dans le contexte de l'élaboration d'un programme national de qualité de l'air une analyse des sources d'émissions responsables aux emplacements, présentant un dépassement potentiel de la valeur limite annuelle pour le NO₂ dans l'air ambiant a été réalisée pour l'année 2015. Tous les emplacements critiques identifiés sont situés le long de grands axes routiers. Le trafic routier est la source d'émission la plus importante de la formation de NO₂ dans l'air ambiant.

La contribution moyenne en provenance directe du trafic routier le long de la route concernée est de l'ordre de 81%. Les installations de chauffage contribuent en moyenne à raison de 5% et les industries (sources ponctuelles industrielles majeures) à raison de seulement 1%. La pollution de fond de l'ordre de 13% est composée de plusieurs parties : d'une part la pollution de fond régionale, due au transport à longue distance de polluants dans la région ; d'autre part la pollution de fond locale non attribuée, dont notamment la pollution en provenance du trafic routier générée par les autres routes à proximité de l'emplacement en question ou des petites entreprises non couvertes par les sources ponctuelles industrielles majeures.

En ce qui concerne le trafic routier, l'analyse montre que les voitures et camionnettes sont la source dominante avec en moyenne 77%. Le diesel est responsable de 94% de l'impact des voitures et camionnettes. Les camions et les bus contribuent en moyenne à raison de 12% respectivement 11% du trafic routier.

Une modélisation sur l'ensemble du territoire du Grand-Duché de Luxembourg pour visualiser et mettre en évidence l'impact du trafic routier généré le long des grands axes a permis de cartographier pour l'année 2010 les éventuels points critiques en ce qui concerne le NO₂. Les résultats ont montré que la valeur limite annuelle de 40 µg/m³ pour le NO₂ est potentiellement dépassée à plusieurs emplacements critiques, qui par la suite ont fait l'objet de mesurages d'orientation de la teneur en NO₂ dans l'air ambiant. Les mesurages ont pu confirmer le risque de dépassement de la valeur limite annuelle pour le NO₂ à plusieurs emplacements situés le long de routes à circulation intense dans les communes suivantes:

- Luxembourg et Walferdange;
- Bascharage, Differdange/Niedercorn, Esch-sur-Alzette, Pétange, Tétange et Kayl;
- Remich, Wasserbillig et Merttert;
- Diekirch et Ettelbruck.

Une mise à jour de la cartographie des points critiques en ce qui concerne le NO₂ est en cours de réalisation.

Dans ce contexte, il est important de signaler que le gouvernement a la ferme volonté d'améliorer la qualité de l'air et vient d'adopter le « programme national de qualité de l'air », regroupant un large éventail de mesures ciblées, visant à atteindre les valeurs limites pour le NO₂. Ce document peut être téléchargé à partir du site emwelt.lu.

2) Le Luxembourg a-t-il toujours respecté les niveaux d'exposition aux particules fines préconisés par l'Union européenne ? Si tel n'est pas le cas, le gouvernement peut-il nous fournir des données détaillées quant aux dépassements des taux autorisés (niveau enregistré, lieu et durée) ?

Le niveau moyen annuel des particules fines (PM10¹) dans les différentes stations de mesure de l'Administration de l'environnement a évolué d'un niveau de 27 µg/m³ en 2007

¹ Particules fines d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres

pour atteindre progressivement un niveau entre 12 et 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ selon le site de mesure. La valeur limite annuelle applicable dans l'Union européenne est de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Une deuxième valeur limite prescrit une moyenne journalière de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à ne pas dépasser pendant plus de 35 jours par an. Au Luxembourg, le nombre de jours avec dépassement varie entre 1 et 18 jours par an selon le site de mesure.

Les valeurs limites pour les particules fines PM10 dans l'air ambiant sont donc respectées au Luxembourg de façon ininterrompue depuis 2007. On peut observer une tendance décroissante de cette forme de pollution.

3) *Le gouvernement peut-il m'expliquer les raisons ayant amené le gouvernement à ne pas tenir compte des émissions NOx dans l'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature résultant de la mise à la disposition d'une voiture à un salarié ? Le gouvernement entend-il procéder à des adaptations en la matière pour l'année 2018 ? Dans l'affirmative, lesquelles ?*

Il s'agit d'une affirmation incorrecte. En effet, dans le cadre de réforme fiscale, le recours à des véhicules moins polluants est encouragé dans le contexte des voitures de fonction.

La réévaluation de l'avantage en nature forfaitaire pour les voitures de fonction attribue aux voitures émettant moins de NOx un avantage fiscal : pour la même quantité d'émission Co2, il existe une différenciation en faveur des voitures à essence.

Une évaluation des mesures prises est en cours. Il est encore trop tôt pour conclure si des adaptations seront nécessaires.