

# Script

ALERTE N°	<b>140242708</b>	HEURE	<b>19:25:29</b>
DATE	<b>27/11/2014</b>	DUREE	<b>00:02:53</b>
SUPPORT	<b>France Inter</b>		
EMISSION	<b>Le téléphone sonne</b>		
PRESENTATEUR	<b>Hélène JOUAN</b>		

Hélène JOUAN, Présentatrice : Xavier est en ligne de Villeneuve-d'Ascq. Bonsoir Xavier.

Xavier, Auditeur : Bonsoir.

Hélène JOUAN : On vous écoute.

Xavier : Oui, on va tout de suite parler des particules fines et on sait que les particules fines sont liées, en bonne partie, aux émissions des moteurs diésels. Et en France, on a quand même une caractéristique, c'est qu'on a choisi de favoriser les constructeurs qui proposent des véhicules diésels. Alors, je prends l'exemple d'un autre carburant qui est le GPL, le Gaz de Pétrole Liquéfié, qui est beaucoup moins polluant et en France, on a délibérément sabré ce carburant. Je prends un exemple de tarifs : en France, c'est 80 centimes le litre, en Belgique, c'est 50 centimes. Et fiscalement, on a choisi de favoriser le diésel au détriment d'autres carburants moins polluants, tout ça pour préserver les ventes, les profits éventuels de PSA ou de Renault. Alors, est-ce que les profits de ces entreprises doivent se faire avec le sacrifice de milliers de personnes qui finiront avec des cancers du poumon ?

Hélène JOUAN : Aux sacrifices de la santé publique. Merci Xavier pour cette question. Jean-Félix Bernard, la cause d'abord des particules fines dans l'air, c'est en grande partie à cause du diésel ?

Jean-Félix BERNARD, Président d'Airparif : Oui et des combustions de manière générale. Il y a des discussions aussi, par exemple, sur le bois en foyer ouvert, c'est-à-dire en cheminée sans utilisation de systèmes rationnels, de combustions.

Hélène JOUAN : On va y revenir d'ailleurs parce qu'il y des mesures qui sont prises sur la question.

Jean-Félix BERNARD : Et puis, on l'a dit et c'est une comparaison : le tabac émet des particules, enfin, la combustion de manière générale. Au-delà, Xavier a raison. Il existe des marges de développement pour le GPL en France. Le GPL ne peut pas être adapté à tous les véhicules parce que, enfin, c'est forcément pour des questions assez complexes de production, ça ne peut que représenter 20 % du parc. Mais en attendant, on est très loin, effectivement, des équipements GPL que l'on peut voir en Hollande, que l'on peut voir en Belgique ou du gaz naturel de ville que l'on peut joindre en Italie. Airparif a fait des études, d'ailleurs à la demande de la mairie de Paris, Célia Blauel qui ont montré, effectivement, que les efforts qui avaient été faits pour limiter la circulation dans Paris avaient été contrebalancés par le développement très fort de la désalinisation des véhicules

sur les dix dernières années et notamment à partir du moment où il y a eu des incitations fortes qui ont amené à ce que pratiquement 70 % des véhicules vendus soient des diesels, c'est beaucoup trop pour ce type de carburant, effectivement...

Hélène JOUAN : Aujourd'hui, on est le pays, je crois, la France est le pays le plus...

Intervenante : Le plus diésélisé.

Hélène JOUAN : ... c'est ça, au monde.

Jean-Félix BERNARD : Voilà. Il y a une surproportion des véhicules diésels dans le parc qui est évidente et les anciens véhicules diesels posent un très gros problème d'émission.

FIN