



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

automobiles et cycles

Question écrite n° 63391

## Texte de la question

M. Jean Tiberi attire l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement à propos du rapport remis à l'Assemblée nationale le 30 mai par Annette Peulvast-Bergeal et Jean-Michel Marchand. Dans ce rapport publié sous le titre « Villes un air trompeur ? », les auteurs s'interrogent sur la pertinence de la notion de « pic de pollution ». Selon eux, la gestion des pics de pollution connus ces dernières années dans les grandes villes aurait parfois été « inutilement alarmiste ». Sachant que, selon une étude d'ERPUR datée de 1998, les pics d'oxydes d'azote entraînent, l'été, une augmentation de 8 % de la mortalité due à des problèmes respiratoires, il lui demande s'il ne lui semble pas opportun de prendre des dispositions en cas de pics atmosphériques, ainsi que le prévoit l'article 12 de la loi sur l'air du 30 décembre 1996. En conséquence, et en vertu de ce même article donnant au préfet la possibilité de limiter les pointes de pollution quand les « seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être », il demande au Gouvernement que le recours à la circulation alternée soit plus fréquent lorsque des pics d'oxydes d'azote sont mesurés.

## Texte de la réponse

Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative au déclenchement des mesures d'urgence en cas de pointe de pollution. La loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie prévoit à son article 3 qu'un décret fixe les objectifs de qualité de l'air, les valeurs limites, les seuils d'alerte ainsi que la liste des substances surveillées. Ces dispositions font l'objet du décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites. Un projet de décret, préparé par les services du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et portant modification du décret n° 98-360, est actuellement en cours de signature par les ministres concernés. Ce décret a quatre objectifs : la transposition en droit français de la directive 99-30 du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant. La directive 99-30 fixe des valeurs limites pour ces polluants ainsi qu'un seuil d'alerte pour le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote. Ces valeurs sont reprises dans le décret, en particulier en ce qui concerne les seuils d'alerte du dioxyde de soufre et du dioxyde d'azote ; la transposition en droit français de la directive 2000-69 du 16 novembre 2000 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone ; la prise en compte du dernier recensement INSEE qui a abouti à une modification de la composition communale des agglomérations (unités urbaines) de plus de 100 000 habitants et qu'il convient de prendre en compte ; la mise en application de la décision annoncée par le Gouvernement le 21 juin 2001 sur la procédure d'alerte. Le Conseil national de l'air a recommandé, dans son avis du 16 février 1999, d'agir lors d'épisodes caractérisés par des dépassements répétés du seuil de recommandation associé au dioxyde d'azote, défini dans l'arrêté du 17 août 1998, à savoir des dépassements deux jours de suite avec un risque de renouvellement par le troisième jour. Le Gouvernement a décidé de suivre cet avis et l'a annoncé le 21 juin 2000 à l'issue d'une communication en Conseil des ministres. Le décret propose donc un second seuil d'alerte pour le dioxyde d'azote pour permettre le déclenchement du niveau d'alerte au bout de deux jours de déclenchement du niveau

d'information et de recommandation pour le dioxyde d'azote lorsqu'il y a un risque de renouvellement pour le troisième jour. Les pointes de pollution ne sont cependant qu'un des symptômes de la dégradation de la qualité de l'air. Ces pics ne doivent pas masquer la priorité essentielle : réduire la pollution chronique que subissent quotidiennement nos concitoyens. Dans ce but, le Gouvernement a pris des mesures favorisant la réduction des émissions des véhicules neufs, la reformulation des carburants, le contrôle technique des véhicules en circulation, le développement des transports en commun. Parallèlement, l'effort de réduction des émissions dues à l'industrie, au chauffage ou à l'utilisation de solvants est renforcé. La mise en oeuvre du plan de déplacements urbains et l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère devraient permettre de réduire encore les niveaux de pollution. Dans les situations de pic de pollution, différentes recommandations doivent être diffusées avant d'atteindre le seuil d'alerte et afin d'éviter que ce dernier seuil ne soit atteint, notamment lorsque les seuils d'information et de recommandation sont franchis. Lors de telles situations, les collectivités territoriales peuvent prendre des mesures complémentaires de celles décidées par l'Etat, notamment pour favoriser l'utilisation des transports en commun.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean Tiberi](#)

**Circonscription :** Paris (2<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 63391

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** aménagement du territoire et environnement

**Ministère attributaire :** aménagement du territoire et environnement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 2 juillet 2001, page 3756

**Réponse publiée le :** 4 février 2002, page 557