



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

air

Question écrite n° 10302

Texte de la question

M. Claude Goasguen attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le plan anti-pollution de l'air à Paris. Au lendemain de la communication du maire de Paris sur la pollution de l'air, beaucoup de questions restent sans réponse. Comme d'habitude des pistes ont été survolées sans pour autant qu'un constat ne soit établi. Dans ces conditions, il est difficile pour le maire de Paris de se prévaloir d'une diminution de la pollution. Par exemple, en 2011, il y a eu 89 jours pendant lesquels la qualité de l'air n'a pas été correcte alors qu'il n'y en avait que 53 en 2001. Pourtant dans sa communication, Bertrand Delanoë indique que, depuis son élection, il a mené un combat de grande ampleur visant à rendre l'air plus respirable. Il est difficile d'être convaincu. Le maire de Paris souffrant d'une pathologie qui lui est propre, l'autophobie, qui consiste à voir l'automobile comme seul responsable de la pollution francilienne, vient donc de communiquer sa propre vision de la circulation pour le Paris des prochaines années. Il propose un lot de mesures toutes aussi radicales qu'inapplicables : la création d'un péage aux abords de Paris pour une liste de véhicules pré-établie qui ne cessent de s'élargir, sans concertation ni étude d'impact préalable. Il se dit puisque Londres l'a fait, pourquoi pas Paris : la diminution de la vitesse de circulation sur le périphérique et dans les rues de Paris, là encore sans étude d'impact ou concertation. Le maire de Paris a juste oublié que les mesures envisagées ne relèvent pas de sa compétence, mais de celle de l'État par l'intermédiaire de la préfecture de police. C'est pourquoi il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur les mesures anti-pollution présentées par le maire de Paris.

Texte de la réponse

En 2011, on estime que près de 12 millions de Français ont vécu dans des zones n'ayant pas respecté les valeurs limites annuelles relatives aux particules PM10 (particules fines de 10 micromètres de diamètre). Face à ce problème majeur de santé publique, et en réponse aux injonctions européennes, la France a présenté en 2010 un plan d'amélioration de la qualité de l'air. Dans le cadre des lois Grenelle, des plans ambitieux ont été mis en place au niveau national (plan particules) et local (plans de protection de l'atmosphère ou PPA). L'élaboration des PPA a donné lieu à une concertation large avec l'ensemble des parties prenantes (notamment les professionnels des transports, les industriels et les associations de protection de l'environnement). Leur traduction en mesures contribuant concrètement à améliorer la qualité de l'air sur le terrain est en revanche restée limitée, lente et insuffisante. Le précédent Gouvernement avait notamment proposé aux villes qui avaient manifesté leur intérêt (Nice, Paris, Saint-Denis, Lyon, Grenoble, Bordeaux, Clermont-Ferrand et Aix-en-Provence) d'expérimenter des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA). Ce dispositif consistait essentiellement à limiter l'accès au centre-ville pour certains véhicules polluants. Dans la pratique, il menaçait surtout de toucher les Français les plus modestes, habitant loin des centres et dans l'incapacité de changer leur véhicule ancien pour en acheter un plus récent et moins polluant. A la date initialement prévue, en juillet 2012, les villes candidates n'avaient finalement pas déposé de dossier de candidature pour tester de manière opérationnelle le dispositif. La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a acté l'échec de ce dispositif, jugé socialement injuste et écologiquement inefficace. Aussi, afin d'avancer sur ce dossier

important, le ministère de l'intérieur, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche ont mis en place un Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA). Le CIQA travaille depuis septembre 2012 pour élaborer, conjointement avec les collectivités locales concernées, des solutions concrètes et durables afin d'améliorer la qualité de l'air en particulier dans le domaine des transports, en lien avec l'élaboration des Plans de protection de l'atmosphère (PPA). Réorienter la politique de l'air dans les agglomérations les plus concernées vers plus d'efficacité, de durabilité et de justice sociale nécessite notamment de repenser les moyens de transport existants, les politiques de mobilité et les moyens de chauffage domestique. Il s'agit d'engager une approche plus globale et structurelle. Le CIQA s'est réuni le mercredi 6 février 2013 pour débattre du plan d'urgence pour la qualité de l'air qui propose un total de 38 mesures à partir des cinq priorités suivantes : - priorité 1 : favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives ; - priorité 2 : réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique ; - priorité 3 : réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles ; - priorité 4 : promouvoir fiscalement les véhicules et les solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air ; - priorité 5 : informer et sensibiliser nos concitoyens aux enjeux de la qualité de l'air. L'intégralité des mesures d'urgence pour la qualité de l'air est détaillée dans le dossier disponible sur le site du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à l'adresse suivante : www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Dossier_de_presse_Plan_d_urgence_pour_la_qualite_de_l_air.pdf.

Données clés

Auteur : [M. Claude Goasguen](#)

Circonscription : Paris (14^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10302

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 novembre 2012](#), page 6598

Réponse publiée au JO le : [23 avril 2013](#), page 4447