



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

air

Question écrite n° 4501

## Texte de la question

Mme Laurence Abeille attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la pollution aux particules fines en milieu urbain. Une étude publiée le 10 septembre 2012 par l'Institut national de veille sanitaire (InVS) s'alarme des conséquences sanitaires et financières « tout à fait substantielles » de la pollution aux particules fines (PM 10) et très fines (PM 2,5). Ces particules sont générées par les gaz d'échappement des véhicules, et notamment des diesels, le parc automobile français étant l'un des plus diésélisés du monde. Aucune des neuf grandes villes françaises étudiées par l'InVS ne satisfait aux seuils de pollution définis par l'organisation mondiale de la santé. L'InVS a calculé le coût en termes financiers et humains de cette pollution non maîtrisée. Le respect des seuils de pollution donnerait à un Parisien un gain d'espérance de vie à 30 ans de 7,5 mois en moyenne. Au plan financier, le respect des valeurs de l'OMS dans les neuf villes étudiées se traduirait par une économie de près de 8 milliards d'euros par an (estimation moyenne). Elle lui donc demande les actions qu'elle compte engager pour réduire la pollution aux particules fines en milieu urbain.

## 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 est 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](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Dossier_de_presse_Plan_d_urgence_pour_la_qualite_de_l_air.pdf).

## Données clés

**Auteur :** [Mme Laurence Abeille](#)

**Circonscription :** Val-de-Marne (6<sup>e</sup> circonscription) - Écologiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4501

**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 :** [18 septembre 2012](#), page 5072

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