



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Transport routier et pollution atmosphérique

Question écrite n° 22137

Texte de la question

M. Pierre Dharréville appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) rendu le 16 juillet 2019. Il confirme avec des niveaux de preuves forts, les effets sur la santé liés à certaines composantes des particules de l'air ambiant avec pour conséquences des atteintes respiratoires et cardiovasculaires ainsi que des décès anticipés. Les preuves les plus fortes concernent en particulier trois types de particules actuellement non réglementés : les particules ultrafines (particule dont la taille est inférieure au nanomètre dans l'une des trois directions de l'espace), le carbone suie et les carbones organiques. L'Anses recommande de « cibler en priorité » dans les politiques publiques ces trois particules en complément des indicateurs déjà suivis : PM10 (inférieur à 10 micromètres) et PM2,5 (inférieur à 2,5 micromètres). Ces particules ultrafines aussi appelées nanoparticules sont particulièrement dangereuses en raison de leur très petite taille. Contrairement au PM10 et PM2,5 qui restent bloquées respectivement aux niveaux des voies respiratoires et des alvéoles pulmonaires, elles peuvent passer dans le sang. Certaines études pointent leurs capacités à passer la barrière placentaire ou la barrière encéphale. Le rapport d'expertise présente ainsi les effets néfastes sur la santé les mieux documentés : pathologies respiratoires (asthme, cancer), les maladies cardio-vasculaires (infarctus du myocarde, accidents vasculaire cérébrale) et décès anticipés. Ce sont entre 48 000 et 60 000 morts par an qui sont imputables, en France, à la pollution de l'air. Des effets similaires sont mis en évidence pour le carbone suie et le carbone organique. Ces pollutions proviennent majoritairement du trafic routier. Malgré les évolutions technologiques comme la généralisation des filtres à particules ou le recul des motorisations diesel, la diminution des pollutions constatée n'est pas satisfaisante ni suffisante pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons dans les agglomérations. Ainsi les recommandations de l'OMS en matière d'exposition aux PM2,5 ne sont pas atteintes à l'horizon 2025 sur la quasi-totalité de la France. Dans ses recommandations, l'Anses propose un scénario ambitieux susceptible de répondre aux enjeux sanitaires et environnementaux : réduire de 30 % d'ici à 2025 les émissions de carbone suie et de PM2,5. Ce scénario se base d'une part sur une promotion importante des véhicules électriques en zone urbaine et une réduction de trafic routier encouragée par le renforcement des transports en communs, de l'intermodalité, et de modes actifs de transports. On peut ajouter à cela le développement du fret ferroviaire et fluvial pour le transport des marchandises. Il souhaite d'une part connaître les intentions du Gouvernement pour répondre à ces enjeux sanitaires et environnementaux et d'autre part quels seront les moyens alloués aux organismes de surveillance de la qualité de l'air en France pour qu'ils puissent assurer leurs missions dans les meilleures conditions.

Texte de la réponse

Le rapport de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) de juillet 2019 porte sur l'état des connaissances sur les particules de l'air ambiant. Il vise d'une part à évaluer les effets sanitaires des particules selon leurs composés, leurs sources et leur granulométrie et, d'autre part, à déterminer l'impact sur la pollution atmosphérique des technologies et de la composition du parc de véhicules automobiles circulant en France. S'agissant des effets sanitaires, l'Anses recommande de considérer

prioritairement les particules ultrafines, le carbone suie et le carbone organique. Les particules ultrafines (PM_{0,1}, c'est-à-dire les particules de diamètre inférieur à 100 nanomètres) présentes dans l'air ambiant font l'objet depuis plusieurs années, notamment dans les régions Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, d'une surveillance par des associations de surveillance de la qualité de l'air agréées par l'État (AASQA). Ces travaux sont effectués avec l'appui du laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA), désigné comme l'organisme national chargé de la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air. Différents instruments pour la surveillance des particules ultrafines sont disponibles pour des coûts équivalents ou parfois trois fois plus onéreux que les analyseurs de PM_{2,5} et PM₁₀. La fiabilité et la robustesse sur le long terme de ces équipements doivent être étudiées. Les connaissances restent donc encore limitées et le plan national de surveillance de la qualité de l'air ambiant sur la période 2016-2021 prévoit de mettre en place des moyens de mesure afin d'améliorer les connaissances sur les particules ultrafines. L'avis de l'Anses du 28 juin 2018 recommandait notamment d'augmenter le nombre de points de surveillance des particules ultrafines. Le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) étudie les modalités d'un renforcement du dispositif de surveillance des concentrations dans l'air de ces polluants avec les acteurs concernés. L'avis de l'Anses de juillet 2019 recommande également d'agir pour réduire la pollution et/ou l'exposition en lien notamment avec le trafic routier, la combustion de charbon, de produits pétroliers et de biomasse. Il indique qu'il faut néanmoins poursuivre les recherches sur des sources encore peu documentées telles que l'agriculture, le transport maritime et aérien. S'agissant des technologies et de la composition du parc de véhicules automobiles, l'Anses note une évolution favorable de la qualité de l'air ambiant quels que soient les scénarios prospectifs impliquant des évolutions de technologies et de la composition du parc de véhicules automobiles (motorisations, systèmes de dépollution) circulants en France. Le rapport souligne néanmoins que cette évolution est insuffisante pour améliorer à elle seule la qualité de l'air dans les agglomérations. Il recommande de considérer conjointement l'évolution technologique et réglementaire, la promotion des technologies alternatives, le renouvellement du parc mais surtout la réduction du trafic. Pour y répondre, le Gouvernement soutient le développement de modes de déplacement les moins polluants, et encourage la transition vers des véhicules propres à travers notamment le projet de loi d'orientation des mobilités en cours d'adoption. Il comporte de nombreuses mesures pour engager la transition vers une mobilité plus propre : - Le « plan vélo et mobilités actives » annoncé en septembre 2018 par le Premier ministre prévoit notamment, en complément de la dotation de soutien à l'investissement local qui peut soutenir les projets des collectivités de mobilités alternatives à la voiture individuelle, la création d'un Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€, visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités. L'objectif est de tripler la part modale du vélo d'ici 2024. - Le 8 octobre 2018, 15 villes et métropoles se sont engagées à déployer ou à renforcer une zone à faibles émissions sur leur territoire d'ici fin 2020. Elles ont été rejointes depuis par 8 autres agglomérations volontaires : ce sont ainsi au total 23 villes et agglomérations, représentant 17 millions de Français qui sont engagées pour la mise en place à courte échéance d'une zone à faibles émissions. L'État s'est engagé à apporter son soutien aux territoires dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre un développement et un fonctionnement efficaces des zones. 19 lauréats sont ainsi accompagnés dans le cadre de l'appel à projets « Zones à faibles émissions (ZFE) » de l'Agence de l'environnement et de maîtrise de l'énergie (ADEME). - Enfin, l'État accompagne fortement les Français dans la transition vers des modes de chauffage plus propres. Une prime à la conversion des chaudières au fioul a ainsi été mise en place ; elle permettra d'atteindre l'objectif de 1 000 000 de chaudières fioul remplacées d'ici 2023.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Dharréville](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (13^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22137

Rubrique : Pollution

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique et solidaire](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 juillet 2019](#), page 7078

Réponse publiée au JO le : [15 octobre 2019](#), page 9244