



14ème législature

Question N° : 23977	De Mme Laurence Abeille (Écologiste - Val-de-Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie
Rubrique > déchets, pollution et nuisances	Tête d'analyse > air	Analyse > particules fines. lutte et prévention.
Question publiée au JO le : 16/04/2013 Réponse publiée au JO le : 06/08/2013 page : 8463 Date de changement d'attribution : 03/07/2013		

Texte de la question

Mme Laurence Abeille interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la pollution aux particules fines. Airparif a publié fin mars 2013 le bilan 2012 de la qualité de l'air en Île-de-France qui révèle que 3 millions de franciliens ont été exposés à des doses de dioxyde d'azote et de particules fines dépassant les seuils sanitaires autorisés. Plus d'un quart des franciliens sont exposés à de trop fortes quantités de particules fines. Cette pollution aux particules fines provoque selon l'OMS la mort prématurée de plus de 40 000 personnes par an en France. La diésélisation excessive du parc automobile française est en grande partie la cause de cette pollution massive de nos villes. L'Union européenne, considérant que les plans antipollution mis en place par la France sont insuffisants, a ouvert une action contentieuse. Elle tient à rappeler l'étude publiée en septembre 2012 par l'Institut national de veille sanitaire (InVS) qui s'alarme des conséquences sanitaires et financières « tout à fait substantielles » de la pollution aux particules fines et très fines. Dans cette étude, 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). Aussi, elle lui demande quelles actions immédiates et concrètes elle compte mettre en place pour au minimum respecter les seuils de pollution définis par les instances sanitaires internationales.

Texte de la réponse

La réduction drastique de la pollution atmosphérique est un objectif impérieux et urgent compte tenu de l'impact particulièrement important des particules sur la santé publique (maladies cardiorespiratoires, cancers) et du contexte réglementaire (valeurs limites communautaires et nationales de concentration dans l'air à satisfaire, procédure de contentieux européen en cours par la Commission européenne). Pour cela, plusieurs outils de réduction des émissions de polluants dans l'air, comme les particules et les oxydes d'azote ont été récemment renforcés, afin de respecter les normes européennes. Un « plan particules » national est destiné à réduire les émissions de particules en pollution de fond et pas seulement la prévention des pics de pollution. L'objectif affiché est de réduire de 30 % les particules fines PM2,5 dans l'air d'ici à 2015. Ce plan présente des mesures dans quatre secteurs émetteurs : domestique (chauffage au bois notamment), industriel et tertiaire, transports, agricole. En 2013, est prévue la finalisation de la mise en oeuvre des actions du plan particules. Il a, par ailleurs, vocation à être intégré dans le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), dont la révision



sera entamée en 2013 sous la forme d'un arrêté ministériel en application de la directive dite plafond 2001/81/CE. Ce plan sera fondé sur une approche multisectorielle et multi-polluants. Localement, une dynamique territoriale est lancée pour la mise en oeuvre de ces mesures de réduction à travers différents outils d'orientation, de planification, voire de prescriptions : - par les préfets pour les plans de protection de l'atmosphère (PPA) ; - par les collectivités pour les plans de déplacement urbains, les plans locaux d'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et parfois les plans climat-énergie territoriaux (PCET) ; - à la fois par le préfet de région et le président du Conseil régional pour l'élaboration du volet air des schémas régionaux climat air énergie (SRCAE) qui définissent des orientations pour la région. Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) est l'outil local principal regroupant toutes les mesures (réglementaires ou non) permettant d'améliorer la qualité de l'air et visant in fine un retour ou un maintien sous des valeurs limites. Un PPA doit être élaboré par le préfet dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être. A l'heure actuelle, une grande majorité des PPA existants a été mise en révision afin de mieux satisfaire aux exigences de la directive 2008/50/CE et de lutter plus efficacement contre la pollution atmosphérique. De nombreux PPA sont en cours d'élaboration sur le territoire à la suite de dépassements récents des valeurs limites de polluants atmosphériques : - en 2012, les PPA de la vallée de l'Arve (Haute-Savoie), de Bordeaux, Dax et Pau ont été validés. Depuis le début de l'année 2013, ce sont les PPA de Bayonne et d'Île-de-France qui ont été approuvés. - 32 PPA sont en cours d'élaboration ou de révision. Les zones concernées couvrent 46 % de la population française. Parmi les zones concernées, 11 zones sont visées par le contentieux PM10 ces zones sont couvertes par 9 PPA. Ces PPA seront tous approuvés avant fin 2013. Ces nouveaux PPA, plus ambitieux et élaborés en partenariat avec les collectivités locales concernées, permettront globalement un retour sous les valeurs limites à l'horizon 2015 sur la quasi-totalité du territoire national et s'attèleront à réduire au maximum la population encore exposée localement à la pollution, principalement le long des grands axes routiers. Le Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA), qui réunit les représentants de l'État, les collectivités et les organismes publics du secteur des transports, a été mis en place afin d'identifier, collectivement et de manière concertée, les mesures du secteur des transports les plus efficaces pour améliorer la qualité de l'air, en répondant à la fois aux enjeux sanitaires et environnementaux, mais aussi aux enjeux de justice sociale. Le CIQA a déjà rendu ses premières conclusions sous la forme d'un Plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA) que la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche ont annoncé le 6 février 2013. Ce plan ambitieux propose 38 mesures autour de cinq priorités : favoriser le développement de toutes les formes de transports et de mobilités propres par des mesures incitatives ; réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique ; réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles ; promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air et mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements. Le CIQA s'est à nouveau réuni le 30 avril 2013 afin de suivre la mise en oeuvre des mesures de ces cinq priorités. Les premiers textes de mise en oeuvre ont été présentés : un projet d'arrêté d'homologation des dispositifs de post-équipement des poids lourds et bus pour réduire les émissions de polluants dans l'air, signé le 15 mai 2013, un projet d'arrêté relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant qui devrait donner des mesures adaptées dès cet hiver, et trois projets de textes (un décret et deux arrêtés) concernant la réglementation relative aux installations de combustion. Les mesures du PUQA ont vocation à être déclinées dans les PPA.