

14ème législature

Question N° : 24599	De M. François-Michel Lambert (Écologiste - Bouches-du-Rhône)	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 : 23/04/2013 Réponse publiée au JO le : 27/05/2014 page : 4280 Date de changement d'attribution : 03/04/2014 Date de renouvellement : 29/10/2013		

Texte de la question

M. François-Michel Lambert attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la succession des pics de pollution dans les grandes agglomérations françaises. Les grandes villes comme Marseille, Toulon, Nice, Cannes atteignent des pics dangereux. Les villes comme Draguignan ou Digne sont souvent mesurées avec des taux très proches, voire supérieurs comme Aix-en-Provence et Avignon où toutes les stations du dispositif régional ont observé un dépassement du niveau moyen de 110 µg/m³/8h. Les impacts sanitaires de cette pollution de l'air sont considérables : 42 000 morts « prématurées » par an au niveau national selon l'OMS, et selon l'étude européenne Aphekom menée dans 12 pays européens et 25 grandes villes, La ville la moins bien classée est Marseille avec 18,5 µg/m³. Ces pics de pollution se multiplient dans les agglomérations du fait de la "dieselisation" croissante du parc automobile français. Les moteurs diesel sont les principaux émetteurs en agglomérations de ces particules fines particulièrement dangereuses pour la santé, et considérées comme cancérigènes par l'OMS. Pays le plus "dieselisé" du monde, la France est dramatiquement en retard en matière de lutte contre la pollution de l'air ce qui doit lui valoir prochainement une condamnation importante de la Cour de Justice européenne pour non-respect des directives concernant la qualité de l'air, avec de lourdes pénalités financières à la clé. Il rappelle la possibilité de mener parallèlement une triple action : 1) supprimer les privilèges fiscaux du diesel comme le préconise la Cour des Comptes ; 2) aider les constructeurs à "dédieseliser" leur production en y consacrant une partie des recettes de la fiscalité ; 3) mettre en place des mesures spécifiques dans les villes les plus polluées pour restreindre la circulation des véhicules les plus polluants en les accompagnant de mesures alternatives : renforcement des transports en commun, gratuité des transports en commun pendant deux ans, aide à la rénovation des véhicules, dérogation pour les véhicules transportant 3 personnes, etc. Il souhaiterait savoir quelle est la position de la ministre de l'écologie vis-à-vis de ces mesures et savoir dans quelle mesure et dans quels délais le Gouvernement entend les mettre en œuvre.

Texte de la réponse

La réduction drastique de la pollution atmosphérique est un objectif impérieux 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). Le Gouvernement est donc attaché à réduire les émissions de polluants atmosphériques dans les grands secteurs émetteurs. Le secteur du transport est le

premier secteur émetteur de particules fines, et le troisième secteur émetteur d'oxydes d'azote (NOx). Pour le parc en circulation, les moteurs diesel émettent davantage d'oxyde d'azote et de particules fines en suspension que les moteurs essence. Le ministère de l'écologie a fait de la lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air une priorité forte. Les moyens alloués à cette politique ont notamment augmenté de 18 % dans le cadre du budget triennal 2013-2015. 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 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 rendu ses premières conclusions sous la forme d'un plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA) qui comprend 38 mesures autour de cinq priorités : favoriser le développement de toutes les formes de transport 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. La quasi-totalité des 38 mesures du PUQA sont achevées ou bien engagées. Enfin, le projet de loi de transition énergétique contiendra un volet dédié à l'amélioration de la qualité de l'air et s'accompagnera de mesures concrètes en la matière.