



14ème législature

Question N° : 38624	De M. Lionnel Luca (Union pour un Mouvement Populaire - Alpes-Maritimes)	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 : 01/10/2013 Réponse publiée au JO le : 19/08/2014 page : 6996 Date de changement d'attribution : 03/04/2014		

Texte de la question

M. Lionnel Luca attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les effets des particules fines émises par les véhicules dotés d'un moteur diesel. D'après les travaux de l'Agence nationale de sécurité alimentaire (Anses), ces particules peuvent être à l'origine de problèmes respiratoires et cardiovasculaires, particulièrement dans les grandes villes. Il lui demande par conséquent de bien vouloir lui indiquer les études dont dispose son ministère sur ce sujet et les mesures qu'il entend prendre si ces effets sur la santé sont avérés.

Texte de la réponse

Les études scientifiques sont très nombreuses en matière d'impact sanitaire des particules. On peut citer notamment l'étude Improving knowledge and communication for decision making on air pollution and health in Europe (APHEKOM) menée par l'Institut de veille sanitaire (InVS) à l'échelle de 9 villes françaises, ou encore les travaux de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), en particulier le programme air pur pour l'Europe (CAFE). Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a classé en 2012 les gaz d'échappement des moteurs diesel comme cancérigènes certains pour les humains. Les gaz d'échappement des moteurs diesel sont en effet composés de particules plus ou moins fines sur lesquelles viennent s'agglomérer des substances chimiques comme par exemple des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et métaux lourds cancérigènes. Il n'existe pas de seuil sous lequel aucun effet sanitaire ne serait constaté. L'effet cancérigène, les affections respiratoires et autres maladies cardio-vasculaires sont possibles, d'autant plus pour les personnes vulnérables (enfants, malades, personnes âgées, femmes enceintes). De plus, l'impact sanitaire prépondérant de la pollution de l'air est causé par une exposition chronique à des niveaux modérés. Plus récemment (octobre 2013), ce même organisme a classé la pollution de l'air comme cancérigène certain. En zone urbaine, le principal émetteur est le secteur des transports. L'ensemble de ces éléments montre l'intérêt d'asseoir les mesures de réduction des émissions dans le secteur des transports, en particulier dans les centres urbains, et notamment la nécessité de cibler l'action sur les moteurs diesel les plus polluants qui correspondent aux véhicules anciens. Les véhicules diesel récents répondant aux normes Euro 5 ou Euro 6 présentent en effet des niveaux d'émissions de particules proches des véhicules essence. C'est pourquoi 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'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 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) annoncé le 6 février 2013. Ce plan ambitieux propose 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 vertueuses en termes de qualité de l'air et mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements. Moins d'un an après son adoption, la quasi-totalité des 38 mesures du plan d'urgence sont achevées ou bien engagées. Parmi les 35 mesures nationales, 26 sont achevées ou en passe l'être et 6 sont engagées. 25 mesures doivent être déclinées concrètement au niveau local, tant par les services de l'État en région que par les collectivités locales et les autres acteurs concernés. Parmi les principales mesures mises en oeuvre, on peut citer : - l'adoption de trois arrêtés et un décret afin de mieux réglementer les installations de combustion de biomasse, notamment en abaissant leurs valeurs limites d'émission ; - l'adoption d'un arrêté réglementant l'homologation des dispositifs de post-équipement des poids lourds et bus pour réduire les émissions de polluants dans l'air ; - la baisse de la vitesse limite sur le boulevard périphérique parisien, prise par décret ; - l'appel à projet « transports collectifs et mobilité durable », doté d'un budget de 450 M€, avec la prise en compte de la qualité de l'air dans les critères de sélection ; - la modification de la taxe sur les véhicules de société afin de prendre en compte les émissions de polluants atmosphériques de ces véhicules ; - l'introduction de nouveaux polluants couverts par la taxe générale sur les activités polluantes ; - de nombreuses mesures en faveur de la qualité de l'air ont également été intégrées dans la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles : création des autorités organisatrices de la mobilité dotées de compétences en termes de covoiturage, d'autopartage, de service public de la bicyclette et de logistique urbaine, affirmation de la région comme chef de file pour la qualité de l'air, attribution de la compétence de lutte contre la pollution de l'air pour les métropoles, ou encore dépenalisation du stationnement avec prise en compte des émissions polluantes des véhicules. Plusieurs mesures sont par ailleurs quasiment abouties : - un cadre national pour des chartes de logistique propre en ville est en cours de finalisation ; - un projet d'arrêté interministériel réorganisant et renforçant le dispositif de gestion des pics de pollution est en cours d'approbation et aura bientôt achevé toutes les phases de consultation. Toutes ces mesures du PUQA permettent le renforcement des outils à la disposition des collectivités locales et de l'État en région pour lutter plus efficacement contre la pollution de l'air : il appartient maintenant à tous les acteurs locaux de les décliner dans les plans de protection de l'atmosphère (PPA). En moyenne, les PPA en cours d'élaboration prévoient de diminuer sur leur périmètre, d'ici à 2020, les émissions de PM10 de l'ordre de 23 %, les émissions de PM2,5 de l'ordre de 34 %, et les émissions de NOX de l'ordre de 31 %.