

14ème législature

Question N° : 39129	De M. Philippe Plisson (Socialiste, républicain et citoyen - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie
Rubrique >automobiles et cycles	Tête d'analyse >pollution et nuisances	Analyse > zones d'actions prioritaires pour l'air. champ d'application.
Question publiée au JO le : 08/10/2013 Réponse publiée au JO le : 17/06/2014 page : 4986 Date de changement d'attribution : 03/04/2014		

Texte de la question

M. Philippe Plisson attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la possible modulation des redevances de stationnement selon le caractère polluant du véhicule. Effectivement, en 2012, suite à la loi Grenelle II, la France s'est engagée dans la mise en place de zones d'actions prioritaires pour l'air, les ZAPA. Cette disposition visait à interdire l'accès des centres villes aux véhicules les plus polluants. Néanmoins, cette mesure a été considérée comme injuste puisqu'elle sanctionnait une partie des citoyens rencontrant déjà des difficultés économiques. Toutefois dans le plan d'urgence pour la qualité de l'air datant du 6 février 2013, M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie préconise une politique plus incitative en matière de stationnement payant qui se traduirait pour les collectivités par une possible modulation de la redevance de stationnement en fonction de l'identification de la classe des véhicules selon leur niveau de pollution. C'est pourquoi il lui demande si les effets de cette mesure complexe ne sont pas similaires à ceux de la disposition précédente qui a été abandonnée avec notamment le risque de pénaliser des citoyens déjà fragilisés économiquement.

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 cardio respiratoires, 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 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, ensemble, 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) que les ministres de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche d'alors ont 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 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 et le 18 décembre 2013 afin de suivre la mise en oeuvre des mesures de ces cinq priorités. 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 ces mesures, il était prévu de soutenir la mise en place d'une politique plus incitative en matière de stationnement payant. La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles prévoit des dispositions dans ce sens dans son article 63. La création d'un service public du stationnement dépenalisé et décentralisé permet de donner aux collectivités la possibilité de définir le prix de la redevance de stationnement et du forfait de post stationnement en cas de non paiement de la redevance. Il s'agit de donner aux collectivités la possibilité de gérer leur stationnement qui doit devenir un outil d'organisation dans la politique de transport et de circulation. La redevance de stationnement pourra aussi être modulée en fonction de la contribution du véhicule à la pollution atmosphérique, permettant ainsi aux collectivités de pouvoir notamment encourager les modes de transport plus vertueux. Par ailleurs, le produit des forfaits permettra aux collectivités de financer des opérations destinées à l'amélioration des moyens de transports en commun offrant ainsi des alternatives aux personnes pour se déplacer. L'ensemble de ces dispositions permet aux collectivités d'entreprendre et de définir une politique de stationnement plus incitative et d'en faire un outil efficace et juste pour la lutte contre la pollution de l'air.