



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

# DOSSIER DE PRESSE

---

## Plan d'urgence pour la qualité de l'air

Mercredi 6 février 2013

Contact presse :

01 40 81 78 31

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## Sommaire

Plan d'urgence pour la qualité de l'air.....	Page 1
Favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives .....	Page 4
Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique .....	Page 7
Réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles .....	Page 9
Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air .....	Page 10
Mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements.....	Page 11
Les impacts de la pollution sur la santé humaine .....	Page 12
Les outils existants.....	Page 14
Le contentieux européen.....	Page 15



**Ce dossier de presse présente les mesures du plan d'urgence pour la qualité de l'air présenté au Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA) le mercredi 6 février 2013.**

## I) Plan d'urgence pour la qualité de l'air

**En 2011, on estime que près de 12 millions de Français ont vécu dans des zones n'ayant pas respecté les valeurs limites annuelles relatives aux particules PM<sub>10</sub>** (particules fines de 10 micromètres de diamètre). Face à ce problème majeur de santé publique, et en réponse aux injonctions européennes, la France a présenté en 2010 un plan d'amélioration de la qualité de l'air.

Dans le cadre des lois Grenelle, des plans ambitieux ont été mis en place au niveau national (plan particules) et local (plans de protection de l'atmosphère ou PPA). L'élaboration des PPA a donné lieu à une concertation large avec l'ensemble des parties prenantes (notamment les professionnels des transports, les industriels et les associations de protection de l'environnement). Leur traduction en mesures contribuant concrètement à améliorer la qualité de l'air sur le terrain est en revanche restée limitée, lente et insuffisante.

Le précédent Gouvernement avait notamment proposé aux villes qui avaient manifesté leur intérêt (Nice, Paris, Saint-Denis, Lyon, Grenoble, Bordeaux, Clermont-Ferrand et Aix-en-Provence) d'expérimenter des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA). Ce dispositif consistait essentiellement à limiter l'accès au centre-ville pour certains véhicules polluants. Dans la pratique, il menaçait surtout de toucher les Français les plus modestes, habitant loin des centres et dans l'incapacité de changer leur véhicule ancien pour en acheter un plus récent et moins polluant. A la date initialement prévue, en juillet dernier, les villes candidates n'avaient finalement pas déposé en juillet dernier de dossier de candidature pour tester de manière opérationnelle le dispositif.

**Delphine BATHO, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a acté l'échec de ce dispositif, jugé socialement injuste et écologiquement inefficace.**

Afin d'avancer sur ce dossier important, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et le Ministère délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont mis en place **un Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA)**.

**Le CIQA travaille depuis septembre pour 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 lien avec l'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA).**

Réorienter la politique de l'air dans les agglomérations les plus concernées vers plus d'efficacité, de durabilité et de justice sociale nécessite notamment de repenser les moyens de transport existants, les politiques de mobilité et les moyens de chauffage domestique. Il s'agit d'engager une approche plus globale et structurelle.

## Composition du Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA)

Il rassemble 11 collectivités (Paris, Plaine Commune, Communauté urbaine de Bordeaux, Clermont Communauté, Grand Lyon, Grenoble Alpes Métropole, Nice-Côte-d'Azur, Pays d'Aix, Marseille-Provence-Métropole, Lille Métropole, Communauté urbaine de Strasbourg), les autorités organisatrices des transports, les services déconcentrés de l'État dans les régions concernées ; plusieurs Ministères et Ministères délégués (Budget ; Écologie, Développement durable et Énergie ; Égalité des territoires et Logement ; Intérieur ; Justice ; Redressement productif ; Santé ; Transports ; Travail) ainsi que le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports), l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporportuaires) et le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Le CIQA s'est réuni le mercredi 6 février 2013 pour débattre du plan d'urgence pour la qualité de l'air qui propose un total de 38 mesures à partir des cinq priorités suivantes :

- **Priorité 1 :** favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives.
- **Priorité 2 :** réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique.
- **Priorité 3 :** réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles.
- **Priorité 4 :** promouvoir fiscalement les véhicules et les solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air.
- **Priorité 5 :** informer et sensibiliser nos concitoyens aux enjeux de la qualité de l'air.



## LES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

---

**Afin de préparer la mise en œuvre des mesures contenues dans ce plan, le Gouvernement souhaite que toutes les zones actuellement soumises au contentieux européen sur les particules PM10 disposent d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) validé d'ici l'automne 2013.**

La mise en révision des Plans de Protection de l'Atmosphère existants et l'élaboration de nouveaux Plans ont été lancées en septembre 2010 dans toutes les zones polluées de France. A l'heure actuelle, 38 PPA sont en cours d'élaboration ou de révision dans des zones couvrant près de la moitié de la population française.

12 PPA couvrent des zones soumises au contentieux européen. Parmi eux, 2 plans ont déjà été adoptés en vallée de l'Arve et à Bordeaux.

Les 10 autres sont en cours d'achèvement et seront publiés avant fin 2013 :

- les PPA d'Ile-de-France, des Bouches-du-Rhône et de Montbéliard-Belfort sont actuellement à l'enquête publique, et les PPA de Grenoble, de Lyon et de Saint-Étienne vont démarrer sous peu leur enquête publique. Tous ces PPA seront publiés au printemps 2013 ;
- les PPA des Alpes-Maritimes, d'Avignon et du Var seront publiés à l'été 2013 ;
- le PPA de la région Nord-Pas-de-Calais sera publié avant fin 2013.

Concernant les 26 PPA couvrant des zones non-visées par le contentieux européen, la grande majorité sera adoptée durant l'année 2013 :

- les PPA de Dax et de Pau sont d'ores et déjà publiés ;
- le PPA de Bayonne sera adopté en février 2013 ;
- les PPA (révisés ou nouvellement élaborés) de Bastia, Clermont, Dijon, Le Havre, Metz-Trois-Vallées, Montpellier, Nancy, Nantes, Orléans, Port-Jérôme, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Tours et la Martinique seront publiés avant la fin de l'année 2013 ;
- les PPA de Chalon-sur-Saône, Creil, Nîmes, Reims et Rennes, seront publiés en 2014 ;
- enfin, les villes de Limoges, Mulhouse et Niort démarrent les travaux concernant leur PPA.

2



## PRIORITE 1

### Favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives

---

**Favoriser le covoiturage** : l'objectif est d'éviter l'usage de plusieurs véhicules pour les trajets du quotidien par une politique intégrée du covoiturage.

- **Mesure n°1** : Définir le covoiturage : Cette mesure répond à la demande récurrente des collectivités souhaitant en faire la promotion et la condition pour pouvoir lui conférer d'autres avantages réglementaires. Elle sera mise en œuvre dans les plus brefs délais, par exemple dans le volet transports de la loi de décentralisation.
  - **Mesure n°2** : Les collectivités pourront, sur la base du volontariat, octroyer un label ou un signe distinctif à l'instar du dispositif mis en œuvre pour l'auto-partage. La faisabilité de ce dispositif devra être préalablement étudiée pour tenir compte des différents types de covoiturage (professionnel, familial, occasionnel, quotidien...) afin d'éviter les usages abusifs et la multiplication des contrôles.
  - **Mesure n°3** : Les agglomérations sont invitées à développer des aires de covoiturage à leurs abords et à améliorer leur visibilité, leur convivialité, et leur sécurité (signalétique, équipement minimal, appels d'offres pour l'ouverture d'un point commerçant...).
  - **Mesure n°4** : Donner aux autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) une compétence de substitution sur le covoiturage afin de favoriser davantage la mise en place d'infrastructures et des services adaptés là où leur développement fait défaut.
- 

**Favoriser une logistique propre des derniers kilomètres en ville** : l'objectif est de développer l'usage de modes alternatifs et de véhicules moins polluants pour la logistique et les livraisons de courte distance à l'intérieur des villes.

- **Mesure n°5** : Donner aux autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) une compétence sur le transport de marchandises dans les centres urbains et sur la logistique urbaine.
- **Mesure n°6** : Harmoniser les réglementations municipales afférentes au transport de marchandises au sein d'une même agglomération, pour optimiser réellement les tournées de livraison par les entreprises de transport.
- **Mesure n°7** : Promouvoir des facilités d'accès aux véhicules de marchandises propres, en s'appuyant le cas échéant sur une identification particulière et sur une charte d'engagements volontaires, dont le cadre pourrait être proposé par le Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.
- **Mesure n°8** : Accompagner, dans le cadre des programmes Écocités / Villes durables du Programme d'Investissements d'Avenir, des plateformes logistiques aux abords des agglomérations pour permettre le transfert de marchandises, des hôtels logistiques, des espaces logistiques urbains.

- **Mesure n°9** : Introduire, dans les documents de planification spatiale et dans les prescriptions des zones d'aménagement concerté (ZAC), des quotas (modulables) d'espaces à réserver à la logistique des derniers kilomètres.
  - **Mesure n°10** : Développer le recours aux vélos-cargos, ou aux triporteurs (avec ou sans assistance électrique).
- 

### Accélérer le développement des véhicules électriques en ville

- **Mesure n°11** : Contribuer à la création d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques à travers le récent appel à manifestation d'intérêt (AMI) de l'ADEME, auquel les collectivités sont invitées à répondre.
  - **Mesure n°12** : Développer tous les types de véhicules particuliers électriques (voitures, deux-roues, vélos à assistance électrique), notamment dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt « mobilité et véhicules routiers » dont les résultats seront annoncés courant 2013.
  - **Mesure n°13** : Développer de tous les types de véhicules utilitaires électriques et hybrides (véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus, autocars) et propose de promouvoir des facilités d'accès pour ces véhicules.
- 

### Créer des leviers pour renouveler le parc des véhicules polluants

- **Mesure n°14** : Le Gouvernement travaillera sur les leviers ciblés pour renouveler le parc des véhicules les plus émissifs (en termes de particules, d'oxydes d'azote et de dioxyde de carbone) tout en prenant en compte le pouvoir d'achat des propriétaires de ces véhicules.

Ces leviers permettront d'accélérer le renouvellement spontané du parc d'anciens véhicules tout en améliorant l'acceptabilité sociale des mesures pour la qualité de l'air.

Il y a aujourd'hui 6 millions de véhicules anciens qui contribuent à environ 30 % des émissions de particules des véhicules particuliers et 20 % des émissions d'oxydes d'azote.

Les véhicules particuliers au diesel à eux seuls représentent plus de 50 % des particules des transports routiers, toutes catégories de véhicules confondues. Des progrès récents sur les émissions des véhicules diesel participent à réduire leur pollution. Ainsi, changer un véhicule diesel « 1 étoile » (plus de 17 ans) par un nouveau véhicule récent « 5 étoiles » revient à diviser les émissions de particules par un facteur de 30 et les émissions d'oxydes d'azote au moins par un facteur de 3, voire par 8 en cas de rachat d'un véhicule essence.

- **Mesure n°15** : Inciter au « rétrofit » des véhicules existants : installer des équipements permettant d'améliorer le bilan d'émission de particules des véhicules anciens est une solution simple pour réduire la proportion des véhicules polluants en circulation dans les rues. Un arrêté sur les modalités de mise en place de rétrofits sur les poids lourds, autobus et autocars et certains véhicules utilitaires légers sera adopté au premier semestre 2013.



- **Mesure n°16** : Un nouvel appel à manifestations d'intérêt pourrait être lancé en vue de développer des technologies améliorant le bilan en termes de qualité de l'air et de bruit des véhicules non électriques, notamment deux-roues, paretrofit à un coût faible.
- **Mesure n°17** : Réduire les émissions dans les aéroports : Les émissions pourraient être réduites par des conditions plus strictes d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance (APU), grâce à l'utilisation des équipements de substitution (branchement électrique et chauffage-climatisation), lorsqu'ils sont en place et qu'ils fonctionnent. Pour les plateformes aéroportuaires non équipées et lorsque la mesure a toute sa pertinence, des études technico-économiques seront lancées en vue de leur équipement. Il est également proposé que soit examinée la possibilité de moduler la redevance d'atterrissage en fonction des émissions de polluants locaux des avions.
- **Mesure n°18** : Développer l'éco-entretien des véhicules (moteurs, plaquettes de frein, pneus...) : L'objectif est de renforcer l'entretien des véhicules, notamment ceux roulants en ville, car un véhicule bien entretenu pollue moins. La possibilité de contrôler l'éco-entretien des moteurs, plaquettes de frein et pneus lors des différents contrôles d'usage du véhicule sera étudiée. La réévaluation des standards de contrôle technique sera mise à l'examen afin d'améliorer encore les critères de pollution aux particules fines et aux dioxydes d'azote.

---

## Développer les transports en commun

- **Mesure n°19** : Intégrer l'enjeu « qualité de l'air » dans le prochain appel à projets pour les transports en commun en site propre (TCSP). L'État participe à l'amélioration des transports publics pour en faire une alternative, en lançant dès le premier semestre 2013 un nouvel appel à projets afin de promouvoir le développement technique et urbain pour les modes de transport propres. Celui-ci permettra de soutenir un nombre significatif de nouveaux projets pour améliorer les transports du quotidien, en prenant mieux en compte la qualité de l'air.
- **Mesure n°20** : Les collectivités sont invitées à accompagner les mesures de restriction de circulation en période de pollution par une adaptation de l'offre de transport public. Cette mesure, déclinée au niveau territorial, pourrait par exemple donner accès à toutes les solutions de mobilité disponibles sur le territoire concerné, quel que soit l'opérateur de mobilité ou le moyen (un « pass air » pour train, tram, métro, bus, vélo).
- **Mesure n°21** : Accélérer la mise en place des plans de déplacement d'entreprises, inter-entreprises, administrations, universitaires avec des contenus plus précis et plus ambitieux, dont la mise en place d'actions renforcées en cas d'épisode de pollution. Ces plans pourront être rapidement rendus obligatoires dans les zones les plus concernées par l'enjeu de la qualité de l'air. L'information des salariés a une place importante à jouer dans le changement modal des trajets domicile-travail. C'est pourquoi les AOMD et les entreprises sont invitées à mettre à disposition des salariés les interfaces leur permettant un accès aisé aux meilleures solutions de mobilité.
- **Mesure n°22** : Le Gouvernement invite les collectivités à développer la mise en place durable des pédibus et vélobus pour les trajets domicile – établissements scolaires, et favoriser les aménagements favorables à la marche ou au vélo dans ce cadre.

---

## Développer le vélo et la marche

- **Mesure n°23** : Donner aux AOMD une compétence « service public du vélo » en cas de défaillance de l'offre privée, en vue du développement du vélo en libre-service et de la location de vélo de longue durée, de la création d'espaces de type « Maison du Vélo », proposant divers services techniques, d'apprentissage et d'accompagnement de la pratique. Ceci permettra aussi de promouvoir la création d'abris à vélos dans les bâtiments existants.
- **Mesure n°24** : Evolutions réglementaires pour promouvoir le développement des modes actifs de mobilité, tout en veillant à la sécurité des usagers (p.ex. amende renforcée pour stationnement sur une piste cyclable).
- **Mesure n°25** : Les collectivités sont invitées, en lien avec les AOMD, à développer une politique cohérente d'intermodalité intégrant des itinéraires cyclables sous forme de bandes, pistes, ou zones à circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), des cheminements piétons accessibles, sûrs, agréables et jalonnés, des titres de transports combinés « transports collectifs – vélo » et des espaces de stationnement sécurisés aux abords immédiats des stations de transports ferrés. Ces mesures pourraient former une partie intégrante des plans Piétons et Vélo à généraliser. Ces plans pourraient s'accompagner d'actions de communication mettant en évidence les bénéfices pour la santé liés à la pratique du vélo et de la marche.
- **Mesure n°26** : Lancer une étude sur l'opportunité et les conditions de mise en place d'une indemnité pour les déplacements domicile – travail effectués en vélo (y compris en vélo à assistance électrique).



## PRIORITE 2

### Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique

---

#### Mesures d'ordre public environnemental

Dans les zones les plus sensibles en termes de qualité de l'air, des mesures d'ordre public environnemental apparaissent nécessaires pour améliorer la situation des populations exposées :

- **Mesure n°27** : Faciliter la régulation optimale de la vitesse sur certains axes à forte fréquentation : une vitesse régulière dans la fourchette de 70 à 90 km/h est optimale d'un point de vue de la pollution atmosphérique et de la sécurité routière. La réduction à 70 km/h sur le boulevard périphérique de Paris sera examinée dans le cadre du PPA Ile-de-France. La réduction ciblée des vitesses sur d'autres routes pourrait être déployée dans le cadre de la mise en œuvre des plans de protection de l'atmosphère. La désaturation des axes à forte circulation sur lesquels la vitesse est trop basse contribuera aussi à se rapprocher de cette cible. Certains axes dans le Rhône, la Haute-Savoie, Midi-Pyrénées et les Bouches du Rhône ont déjà fait l'objet de réduction permanente de la vitesse à travers l'application des plans de protection de l'atmosphère.
- **Mesure n°28** : Développer, sur les voies rapides urbaines, des mesures de gestion dynamique du trafic, sur la base d'expériences réussies. La régulation dynamique des vitesses en particulier consiste à optimiser l'écoulement du trafic en abaissant la vitesse pendant les périodes très chargées. Les évaluations ont montré l'effet positif de cette mesure sur les temps de parcours, les émissions de polluants, la consommation de carburant et la sécurité.
- **Mesure n°29** : Renforcer les mesures en cas d'épisode de pollution, sur des périodes de mise en œuvre plus continues et limitées dans le temps, y compris en restreignant la circulation aux seuls véhicules et usages les plus vertueux. Un décret et des arrêtés seront signés rapidement afin de permettre notamment le déclenchement de ces mesures renforcées en anticipation des épisodes de pollution.

Cette mesure aura pour effet :

- de tripler le nombre de jours soumis à la procédure d'alerte (à environ 30 jours en moyenne contre seulement environ 10 jours aujourd'hui),
  - d'au moins doubler multiplier la durée de chaque épisode d'alerte (d'environ 1 ou 2 jours aujourd'hui, à 3 ou 4 jours).
- **Mesure n°30** : Soutenir la mise en place d'une politique plus incitative en matière de stationnement payant : les collectivités pourraient davantage avoir recours à des modulations de redevances de stationnement, notamment en fonction de l'identification de la classe des véhicules selon leur niveau de pollution. La gratuité du stationnement des véhicules électriques pourrait être adoptée à l'échelle nationale. Enfin, le montant de l'infraction au non-paiement de stationnement pourrait être revu à la hausse.
-

Au-delà, dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, le gouvernement souhaite accompagner les démarches locales d'orientation géographique du flux de véhicules de manière ciblée, modulée et progressive pour concilier efficacité et acceptabilité économique et sociale. L'objectif est de permettre aux collectivités qui le souhaitent de pouvoir restreindre, à terme, l'accès de véhicules particulièrement polluants à certaines zones sensibles, de manière temporaire ou pérenne.

### Identification des véhicules

- **Mesure n°31** : Le Gouvernement lancera, dans le cadre du CIQA, une concertation large avec les collectivités locales et leurs associations pour l'identification positive et interopérable des véhicules vertueux en termes d'émissions, couplée à une adaptation des politiques de déplacement urbain. La mise en place de ce dispositif permettra la réalisation d'un grand nombre des mesures souhaitées par les collectivités, conformément au PPA de leur territoire et à leurs objectifs de développement économique et social.
- **Mesure n°32** : En parallèle, le Gouvernement confiera au Conseil général de l'environnement et du développement durable, au Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies et à l'Inspection générale de l'administration une mission pour étudier la mise en place de ce dispositif et proposer les mesures législatives et réglementaires nécessaires pour rendre possibles ses applications au niveau territorial. Elle rendra ses propositions à l'été 2013.



## PRIORITE 3

### Réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles

---

La nouvelle politique de l'air s'attaquera aussi à réduire les émissions des installations de combustion, qu'elles soient industrielles ou individuelles.

- **Mesure n°33** : Il existe 15 000 installations industrielles d'une puissance comprise entre 0,1 et 20 mégawatts en France : le Gouvernement s'engage à abaisser progressivement leurs valeurs limite d'émission. Des arrêtés ministériels en définiront les modalités en 2013.
- **Mesure n°34** : Les appareils de chauffage au bois anciens et les foyers ouverts sont fortement émetteurs de particules. Il faut réduire ces émissions par une meilleure information et des restrictions au moins en cas de pics de pollution. La mise en place d'une aide au renouvellement des appareils de chauffage au bois les plus anciens et à la pose d'inserts dans les cheminées à foyer ouvert sera étudiée.

A eux seuls, la pose d'inserts et le renouvellement des appareils anciens de chauffage au bois sont les mesures considérées comme étant les plus efficaces des PPA. Dans les PPA aujourd'hui revus, cette action représente en moyenne 30 à 40 % de l'effort de réduction des émissions réalisées, tous secteurs confondus. On estime à environ 330 000 le nombre de foyers ouverts dans les zones PPA.

Un insert est un dispositif permettant d'améliorer le rendement des cheminées traditionnelles (à feu ouvert). Il peut être encastré dans une cheminée existante. Sa différence essentielle par rapport aux foyers ouverts est l'optimisation de la température de combustion permettant de réduire les émissions d'imbrulés.

La fermeture d'un foyer ouvert par un insert de qualité permet de réduire les émissions de particules fines ( $PM_{10}$ ), pour une utilisation normale, d'environ 90 %.



## PRIORITE 4

### Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air

---

Le comité pour la fiscalité écologique, installé le 18 décembre dernier dans le prolongement de la Conférence environnementale, est invité à faire des propositions pour des mesures fiscales en faveur de la qualité de l'air d'ici la fin du 1er semestre 2013.

Le comité, présidé par l'économiste Christian de PERTHUIS, rassemble les représentants des salariés, des employeurs, des ONG, des consommateurs, des élus locaux et des parlementaires.

Sa mission est de construire un consensus durable autour de la fiscalité écologique. Il devra formuler des propositions au printemps 2013, mais sera pérenne et a vocation à contribuer sur la durée aux réflexions et travaux du Gouvernement sur ce thème.

Sa première réunion de travail s'est tenue le 30 janvier dernier et a notamment été consacrée à la fiscalité de l'énergie.

La question de l'écart de fiscalité entre l'essence et le diesel a été le premier thème abordé par le comité, qui a souhaité bénéficier d'un diagnostic des impacts écologiques, économiques et sociaux de différents scénarii de réduction de cet écart. Celui-ci sera présenté lors d'une prochaine réunion du comité.



## PRIORITE 5

### Mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements

Les principales mesures proposées n'auront d'impact réellement positif que si elles sont comprises et acceptées par nos concitoyens et si elles contribuent réellement à éclairer leurs décisions pour un changement de comportement au quotidien.

---

#### Communication et information nationale

- **Mesure n°35** : Pour toutes les mesures dans le domaine des transports nécessitant un bilan de gaz à effet de serre (bilan carbone des trajets, plans de déplacement urbain (PDU)...), un inventaire des polluants locaux sera développé. Ainsi l'étiquetage « climat » deviendra un étiquetage « climat et qualité de l'air », permettant au grand public de prendre conscience de la problématique de la qualité de l'air et des enjeux sanitaires associés, et de l'intégrer dans les décisions individuelles comme collectives.

---

#### Communication locale

- **Mesure n°36** : Appliquer, au niveau régional et local, une meilleure adéquation de la politique de l'air avec les politiques de transports, de planification et d'urbanisme (porter à connaissance, études d'impact, formation des agents, meilleure compatibilité PPA/PDU...).
- **Mesure n°37** : Les collectivités sont invitées à jouer un rôle important pour expliquer leurs politiques de mobilité durable par rapport à leurs objectifs de qualité de l'air et encourager la pratique de la marche et du vélo. Cela concerne bien sûr des dispositifs tels que l'auto-partage, le vélo-partage ou le co-voiturage, l'évolution des règles de circulation (zones de rencontre, principe de prudence, doubles-sens cyclables).
- **Mesure n°38** : L'information vis-à-vis des particuliers et des conducteurs en cas de pic de pollution devra être renforcée de manière générale, en particulier pour que les enjeux de l'application des réglementations sur les restrictions de circulation ou de combustion soient compris et aient une base juridique solide. Les entreprises doivent devenir des relais d'information concernant les différents stades de pics de pollution vis-à-vis de leurs salariés, en rappelant les comportements à éviter.



## II) Les impacts de la pollution sur la santé humaine

**La pollution par les particules en France serait à l'origine chaque année d'environ 42 000 décès prématurés**, soit 5 % des décès annuels.

**L'exposition aux particules réduit en moyenne l'espérance de vie de plusieurs mois** : 7,5 mois à Marseille, 6 mois à Paris et 5 mois à Bordeaux. L'Institut de veille sanitaire (INVS) a estimé que 1 500 décès par an pourraient être évités grâce à une réduction de 5 microgrammes par m<sup>3</sup> de l'exposition moyenne annuelle aux particules fines (PM<sub>2,5</sub>) dans certaines villes.

**Environ 60 % de la population sont exposés à un environnement avec une qualité de l'air dégradée**, mais de fait tous les Français sont concernés par la pollution aux particules dont les effets chroniques sur la santé ont pu être démontrés, même lors d'une exposition à de très faibles concentrations. Les particules peuvent en effet être à l'origine d'irritations, d'allergies, d'asthme, d'insuffisances respiratoires graves, de maladies cardio-vasculaires, d'accidents vasculaires cérébraux, de cancers.

Les seuls coûts sanitaires de la pollution de l'air extérieur en France (estimés à partir du nombre d'hospitalisations cardiaques, respiratoires et décès qui auraient pu être évités si les normes de la qualité de l'air avaient été respectées) ont été estimés dans une fourchette **de 20 à 30 milliards d'euros par an** (sans prendre en compte les dommages à l'environnement)<sup>1</sup>, ce qui représente environ **460 euros par habitant et par an**.

Au niveau européen, ces coûts sanitaires ont été évalués à 232,7 milliards d'euros par an, soit un coût moyen de 513 euros par européen.

Les particules contribuent aux salissures des bâtiments et des monuments, à la contamination des sols et des aliments et perturbent l'équilibre biologique des organismes vivants.

### Les polluants ciblés par le plan d'urgence : les particules et les oxydes d'azote<sup>2</sup>

Les particules sont classées en fonction de leur taille, essentiellement à cause des effets particuliers sur la santé qu'elles provoquent, car selon leur finesse, elles pénètrent plus ou moins profondément dans le système respiratoire :

- **particules (PM<sub>10</sub>)** : ce sont les particules de diamètre moyen inférieur à 10 micromètres (µm). Elles sont retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures ;
- **particules fines (PM<sub>2,5</sub>)** : ce sont les particules de diamètre moyen inférieur à 2,5 µm. Elles pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires. Des passages dans le système cardio-vasculaire peuvent alors avoir lieu ;
- **oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)** : ils comprennent le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

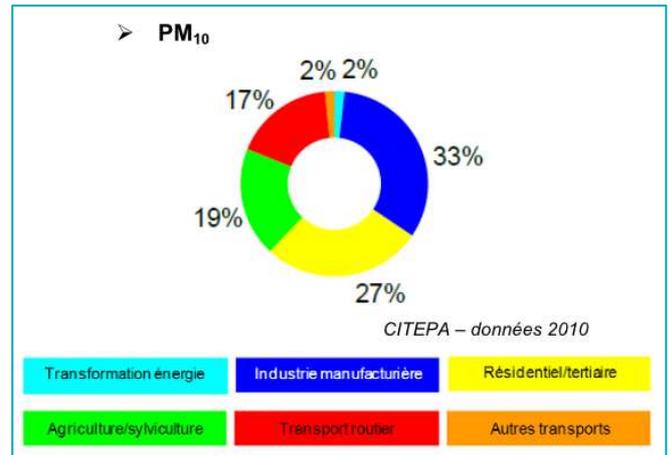
<sup>1</sup> Commission des comptes et de l'économie de l'environnement, « Santé et qualité de l'air extérieur » (juillet 2012).

<sup>2</sup> Sources : Bilan de la qualité de l'air de la France pour 2011 – Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

Ils proviennent essentiellement de la combustion des combustibles fossiles. On les rencontre principalement dans le milieu urbain. Parmi les NO<sub>x</sub>, c'est le dioxyde d'azote qui est le plus nocif pour la santé humaine. C'est un gaz irritant pour les bronches qui peut pénétrer dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il entraîne une altération de la fonction respiratoire et amplifie des réactions inflammatoires allergiques. Chez les asthmatiques, il augmente la fréquence et la gravité des crises. Chez l'enfant, il peut favoriser certaines infections pulmonaires.

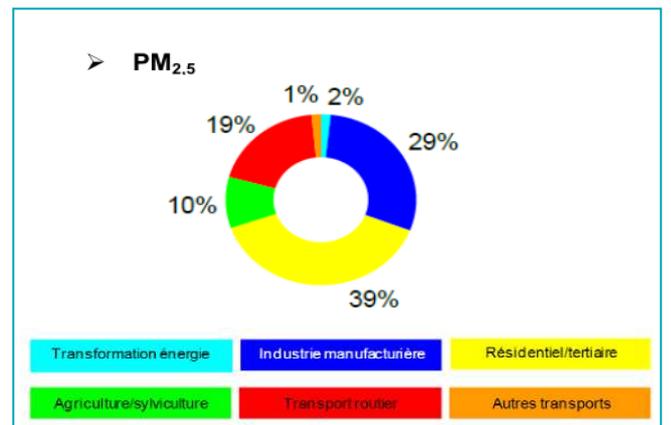
- **Les particules (PM<sub>10</sub>)**

En France, quatre principaux secteurs se partagent les émissions de particules PM<sub>10</sub> : **les activités agricoles** (épandages, stockages d'effluents, remises en suspension lors des labours notamment), **l'industrie**, **le chauffage résidentiel et tertiaire** et **le transport routier**.



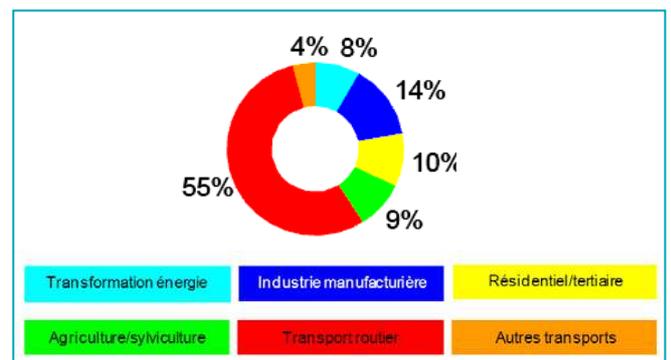
- **Les particules fines (PM<sub>2,5</sub>)**

Les sources des émissions de particules PM<sub>2,5</sub> sont différentes : les émissions dues au **résidentiel et tertiaire** sont prépondérantes. Elles sont suivies de l'industrie manufacturière et du transport routier.



- **Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)**

La principale source des émissions de NO<sub>x</sub> sont **les transports**, suivis de l'industrie, intégrant la transformation d'énergie.



### III) Les outils existants

#### Plan particules

La France a mis en place en juillet 2010 un plan particules qui a pour objectif principal la réduction de la pollution de fond par les particules : l'objectif est de **réduire de 30 % les émissions de particules PM<sub>2,5</sub> d'ici 2015**.

Le plan propose des mesures pérennes dans tous les secteurs concernés – le résidentiel, l'industrie et le tertiaire, les transports et le secteur agricole – et vise à améliorer l'état des connaissances sur le sujet. En complément, il prévoit des actions de prévention et de gestion des pics de pollution.

Il fait appel à la fois à des mesures :

- régaliennes et obligatoires (renforcement de normes, augmentation des contrôles, éco-conditionnalité des aides...);
- incitatives (crédit d'impôt...);
- portant sur une plus forte sensibilisation et mobilisation de la population et des acteurs de terrain.

**Le plan est décliné en région** pour promouvoir des actions concrètes de lutte contre la pollution de l'air.

#### Où en sommes nous des mesures mises en place par le plan particules ?

Fin 2012, pour l'ensemble des secteurs, 40% des actions du plan particules étaient abouties, 50% en cours (voire en cours d'achèvement), 10% restent à faire.

#### Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) sont mis en place par les préfets, qui définissent les **actions à prendre au niveau local pour se conformer aux normes de la qualité de l'air ou pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante**, dans les zones en dépassement de normes et dans toute agglomération de plus de 250 000 habitants.

A ce titre, ils définissent les principales mesures préventives et correctives pouvant être prises (temporaires ou permanentes). Ils sont soumis à enquête publique. Par exemple, les PPA peuvent prescrire des limitations de vitesse sur les voies rapides, des abaissements de valeurs limites d'émission pour les appareils de combustion, des contrôles renforcés dans les industries, des campagnes de sensibilisation sur les effets de la pollution atmosphérique...

Ces PPA sont maintenant élaborés en concertation avec toutes les parties prenantes : collectivités, partenaires privés et autres acteurs concernés sur le territoire du PPA sont associés à la mise en œuvre des actions, voire au pilotage direct d'actions de réduction de la pollution. Le public est aussi une cible de l'action.

**38 PPA** sont en place, en cours d'élaboration ou de révision. Ils couvrent **un peu plus de la moitié de la population française**.

#### Où en est la mise en place des plans de protection de l'atmosphère ?

Début 2013, 4 PPA sont approuvés (Vallée de l'Arve, Bordeaux, Pau et Dax), et 31 PPA sont en cours d'élaboration ou de révision (et devraient être approuvés en 2013/2014). Parmi ces 31 PPA, 10 sont concernés par le contentieux avec la Commission européenne et devraient donc être approuvés cette année. Par ailleurs, trois collectivités sont actuellement en train de réfléchir à la mise en place d'un PPA : Limoges, Niort et Mulhouse.

## IV) Le contentieux européen

La France fait l'objet d'un **contentieux de l'Union Européenne pour non-respect des valeurs limites de concentration dans l'air de particules PM<sub>10</sub>**.

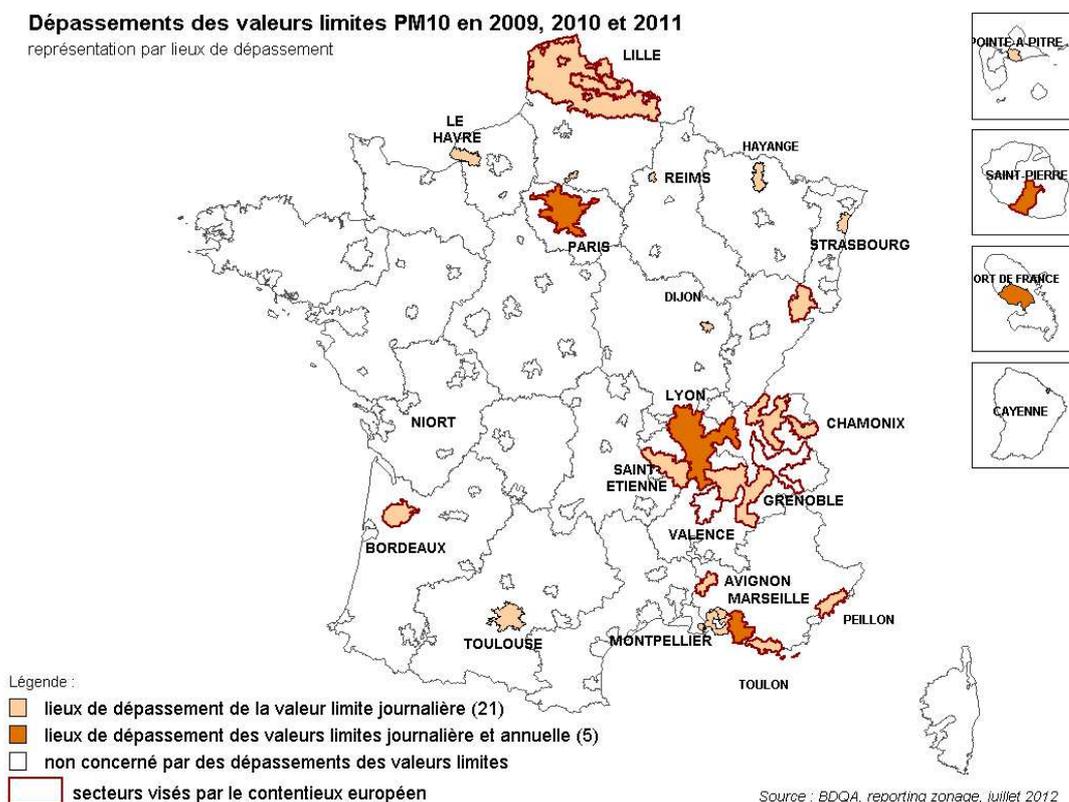
La France ne respecte pas dans diverses zones les valeurs limites de particules PM<sub>10</sub> dans l'air (concentration annuelle de 40 microgrammes par m<sup>3</sup> et concentration journalière de 50 microgrammes par m<sup>3</sup> à ne pas dépasser plus de 35 jours par an), en vigueur depuis 2005.

Globalement, en 2011, 12 millions de Français étaient exposés aux dépassements des valeurs limites de concentrations en PM<sub>10</sub> (*source* : bilan de la qualité de l'air en France en 2011 et des principales tendances observées au cours de l'année 2011 - MEDDE).

La carte ci-après présente les zones pour lesquelles on a enregistré au moins un dépassement entre 2009 et 2011. Parmi celles-ci, 15 font l'objet du contentieux engagé par la Commission européenne.

### Dépassements des valeurs limites PM<sub>10</sub> en 2009, 2010 et 2011

représentation par lieux de dépassement



La Commission européenne a donné un délai d'un an à la France pour convaincre zone par zone de la mise en œuvre d'actions efficaces pour répondre à ce manquement, sans quoi la France s'expose à une amende (au moins 11 M€) et à des astreintes journalières jusqu'à ce que la qualité de l'air soit respectée (au moins 240 000 € par jour), soit en tout près d'au moins 100 M€ la première année et 85 M€ les années suivantes. Cette sanction pourrait aboutir en 2014. **L'année 2013, année européenne de la qualité de l'air, doit donc être l'année de lancement effectif des plans d'actions pour la qualité de l'air.**

## Les zones de dépassement PM10 visées par le contentieux

**Parmi les zones qui ont été en dépassement au moins une fois au cours des dernières années (50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne journalière plus de 35 jours par an), 15 sont visées par le contentieux PM<sub>10</sub>.**

Ce sont : Paris, Marseille, Toulon, Avignon, la zone côtière urbanisée des Alpes-Maritimes, Valenciennes, Dunkerque, Lille, le territoire du Nord-Pas-de-Calais, Montbéliard/Belfort, Grenoble, Lyon, le reste de la région Rhône-Alpes, Bordeaux et la Réunion.

La France fait aussi l'objet de demandes d'information de la part de la Commission européenne pour non-respect des valeurs-limites de concentration de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dans l'air et pour dépassement du plafond national d'émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).

