



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

air

Question écrite n° 69560

Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur la pollution de l'air. La loi sur l'air votée en 1996 reconnaissait à chaque citoyen le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Or, l'actualité le prouve encore aujourd'hui, les polluants précurseurs de l'ozone n'ont pas été réduits. Ils ont même augmenté. De plus, d'autres polluants comme les particules fines émises par les moteurs Diesel, que l'on dit bien plus dangereuses que l'ozone pour la santé, ne sont pas mesurées. En conséquence, il lui demande les mesures qu'elle envisage de prendre afin de lutter contre la pollution de l'air.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant les polluants précurseurs de l'ozone ainsi que les particules fines émises par les moteurs diesel. L'ozone est produit dans la basse atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions entre les oxydes d'azote et les composés organiques volatils (COV), émis notamment par les activités humaines. Les concentrations d'ozone dépendent donc des quantités de polluants précurseurs émis dans l'atmosphère et des conditions climatiques. L'ozone a des effets nocifs sur la santé humaine et la végétation. En 2003, les conditions climatiques exceptionnelles avaient conduit à des niveaux d'ozone particulièrement élevés qui n'avaient jamais été observés depuis 1991, date de la généralisation des mesures de ce polluant à l'ensemble du territoire. Toute la France, et plus généralement toute l'Europe de l'Ouest, avait été concernée par ce phénomène. En 2004, les conditions météorologiques de l'été, avec notamment peu de situations anticycloniques, ont conduit en France à un nombre nettement moins important de dépassements des seuils d'information de la population et d'alerte ainsi que de la valeur cible fixée par la directive européenne de 2002. Au-delà de ces pics saisonniers, on constate au travers d'études scientifiques que, depuis plusieurs années, le niveau de fond des concentrations en ozone augmente en Europe. Pour réduire la pollution par l'ozone, la politique de l'air doit en premier lieu viser à la réduction continue des émissions de polluants dans l'atmosphère. Ceci nécessite une action de fond dans tous les secteurs d'activité, ce qui n'exclut pas que lors des pics de pollution, des mesures complémentaires soient mises en oeuvre temporairement par les principaux émetteurs (industriels, secteurs tertiaire et résidentiel, transports, etc.). Le Gouvernement a adopté le 8 juillet 2003 un programme d'actions en ce sens, qui vise à diminuer, d'ici à 2010, de façon importante, les émissions des molécules à l'origine de l'ozone (de 42 % environ pour les oxydes d'azote et de 37 % environ pour les COV par rapport à 2001). Les actions entreprises ont d'ores et déjà permis des réductions de 12 % des émissions d'oxydes d'azote (Nox) et 14 % des émissions de COV entre 2001 et 2004. Ce programme s'intègre dans le plan Air présenté en conseil des ministres en novembre 2003, qui a également fixé comme priorité l'amélioration de l'information lors des pics de pollution. En ce qui concerne la réduction des émissions industrielles de COV, depuis trois ans, dans le cadre d'une action nationale de l'inspection des installations classées, 540 établissements émettant plus de trente tonnes de COV par an font l'objet d'un examen attentif de leur situation. En particulier, les schémas de maîtrise des émissions mis en place par ces industriels ont été étudiés afin de s'assurer qu'ils conduisent à des réductions conformes aux objectifs définis par la réglementation. L'inspection a réalisé environ 300 visites consacrées aux COV, axées

notamment sur la substitution de produits moins nocifs à des composés ayant un impact avéré sur la santé humaine. Le travail déjà effectué a permis d'éviter l'émission d'environ 30 000 tonnes de COV par an. Par ailleurs, la connaissance des émissions étant un préalable nécessaire à la mise en place de mesures de réduction, les actions visant à une meilleure quantification des émissions, notamment en ce qui concerne les émissions diffuses, se sont poursuivies. Les particules en suspension dans l'air constituent quant à elles un ensemble hétérogène du fait de leur taille, de leur composition chimique ou de leur origine (particules primaires ou particules secondaires résultant de réactions chimiques dans l'atmosphère de polluants gazeux). Elles sont de plus en plus considérées comme un des principaux polluants atmosphériques et de nombreuses études ont porté sur leurs effets sur la santé et l'environnement. Elles sont susceptibles de transporter des produits toxiques tels que des métaux ou des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dont certains sont considérés comme cancérogènes. Les particules diesel, qui sont les mieux caractérisées, ont été classées 2A (potentiellement cancérogènes pour l'homme) par le centre international de recherche sur le cancer. On estime généralement que les particules les plus fines (de diamètre inférieur à 2.5 µm, appelées PM2.5) présentent les risques les plus importants, car elles pénètrent plus facilement dans l'appareil respiratoire. Des mesures dans l'air ambiant de ces polluants sont réalisées sur l'ensemble du territoire national par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Ainsi, 448 analyseurs automatiques de PM10 (particules de diamètre inférieur à 10 µm) et 58 analyseurs automatiques de PM2.5 sont actuellement en fonctionnement. 167 préleveurs automatiques sont également exploités : ils permettent notamment d'analyser en différé des composants des particules (métaux, HAP, pesticides...). Le recul reste insuffisant pour déterminer si les évolutions des concentrations de PM10 et PM2.5 ainsi mesurées depuis 2000 sont représentatives d'une évolution à plus long terme. On peut toutefois noter que, sur cette période, la tendance à la baisse des concentrations dans l'air ambiant n'est pas aussi importante que celle des émissions (de 17 % environ pour les PM10 et de 25 % environ pour les PM2.5 sur les dix dernières années, essentiellement dans le secteur industriel). Ceci peut s'expliquer par le fait qu'une partie des particules est d'origine secondaire et se forme à partir de gaz dans l'atmosphère. Les émissions du secteur des transports font l'objet d'une réglementation européenne. Dans le cadre de l'entrée en vigueur en 2005 de la directive de 1998 (Euro 4), une nouvelle étape de réduction des valeurs limites en particules a été introduite, conduisant à une diminution importante des émissions à l'échappement des véhicules légers. En outre, la France soutient les propositions de la commission visant à introduire des normes plus contraignantes (Euro 5) suffisamment basses pour conduire à la généralisation des filtres à particules sur tous les véhicules légers Diesel. Ces normes, qui ont récemment fait l'objet d'une consultation et devraient aboutir à une proposition définitive en 2006, conduiraient à diviser par cinq les émissions de particules de ces véhicules.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marc Roubaud](#)

Circonscription : Gard (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69560

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 juillet 2005, page 6742

Réponse publiée le : 20 juin 2006, page 6503