



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

pollution et nuisances

Question écrite n° 42607

Texte de la question

M. Pascal Popelin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les projets d'interdiction ou de restriction de la circulation des véhicules les plus anciens du parc automobile envisagés par certains maires. Ces véhicules, incontestablement plus polluants à modèle équivalent que les modèles récents, représentent aujourd'hui une part marginale du kilométrage annuel effectué par le parc automobile en service. Leur impact sur la pollution atmosphérique est donc plus que minime. En revanche, les catégories les plus modestes, qui ne peuvent se permettre l'achat de véhicules de nouvelle génération, ainsi que certains collectionneurs amateurs s'en trouveraient fortement pénalisés. Il considère donc que cette mesure devrait être limitée aux véhicules lourds à usage professionnel, qui représentent un apport de pollution bien plus important et souhaiterait connaître la position du Gouvernement.

Texte de la réponse

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 le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche 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 quasitotalité des 38 mesures du plan d'urgence sont achevées ou bien engagées. Parmi les 35 mesures nationales, 26 sont achevées ou en passe de 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 mesures du plan d'urgence, il est prévu de renforcer les mesures prises en cas d'épisodes de pollution avec entre autres la possibilité de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants. Mais ce sont des mesures limitées dans le temps qui permettront d'améliorer plus rapidement la situation des populations exposées en cas de dépassement des seuils d'alerte, au titre de la salubrité publique et de la protection de la santé humaine. En raison du caractère d'urgence et de gravité qui verra la mise en oeuvre de telles mesures, dans des périodes de temps limitées durant lesquelles la concentration en polluant sera particulièrement élevée, les restrictions pourront s'imposer aux véhicules concernés par le dispositif mis en place par les préfets. Les véhicules mentionnés pourraient donc effectivement, en fonction de

leur classement et des dispositifs mis en place, voir leur circulation restreinte en période de pic de pollution. Cette mesure, de durée restreinte, est nécessaire pour l'amélioration de la qualité de l'air. L'État s'est également engagé, dans le cadre du PUQA, à accompagner les collectivités locales qui souhaiteraient mettre en oeuvre des orientations géographiques des flux de véhicules de manière ciblée, modulée et progressive pour concilier efficacité et acceptabilité économique et sociale. Ainsi, à terme, certaines collectivités qui le souhaitent pourraient restreindre l'accès aux véhicules particulièrement polluants à certaines zones sensibles, de manière temporaire ou pérenne, dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique. Les éventuels mécanismes dérogatoires seront donc à élaborer localement, en gardant à l'esprit que la démultiplication des dérogations pourrait, selon le contexte, remettre en cause l'efficacité du dispositif pour l'amélioration de la qualité de l'air. Il est donc raisonnable de penser que toute dérogation sera accordée par la collectivité après avoir vérifié son impact sur la qualité de l'air sur leur territoire.

Données clés

Auteur : [M. Pascal Popelin](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (12^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42607

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 novembre 2013](#), page 11990

Réponse publiée au JO le : [14 octobre 2014](#), page 8659