



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## pollution atmosphérique

Question écrite n° 52971

### Texte de la question

M. Martial Saddier attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les différents épisodes de pollution de l'air aux particules fines qui ont touché cet hiver une grande partie de notre territoire. Selon un rapport d'avril 2013 du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), les principaux secteurs émetteurs de PM10 (particules d'un diamètre inférieur à 10 micromètres) sont la transformation d'énergie par l'industrie (31 %), la combustion de bois pour chauffer les habitations (30 %) et l'agriculture avec l'utilisation d'engrais (20 %) devant le trafic routier (15 %). L'origine des particules fines peut cependant être différente selon les agglomérations et les régions. En Ile de France, par exemple, les particules fines sont principalement émises par le secteur résidentiel (27 %), par le trafic routier (25 %), par les chantiers et carrières (20 %) et par l'agriculture (14 %) alors que dans la Vallée de l'Arve, la principale source d'émission de PM10 est le secteur résidentiel, représentant plus de 61 % des sources d'émission de PM10 (dont 95 % dus au chauffage domestique au bois), loin devant le secteur des transports (23 %), l'industrie (11 %) et l'agriculture (2 %). En raison des impacts en matière de santé publique et compte tenu des différentes sources d'émissions de particules fines selon les zones géographiques concernées, il souhaite connaître les mesures envisagées par le Gouvernement pour lutter efficacement et de façon adaptée à chaque territoire contre la pollution atmosphérique. Il souhaite également savoir si le Gouvernement envisage la mise en place d'une aide au renouvellement des véhicules automobiles les plus anciens donc les plus polluants.

### Texte de la réponse

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique ainsi que la première préoccupation environnementale des Français. Le Gouvernement en a fait une priorité, que ce soit dans le 3e plan national santé-environnement, la feuille de route issue de la conférence environnementale de 2014, ou encore les dispositions de la loi no 2015-992 du 17 août 2015 sur la transition énergétique pour la croissance verte. Il est important de souligner que depuis 20 ans des progrès importants ont déjà été faits en faveur de la qualité de l'air : par exemple les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM10) ont été divisées par 2 depuis 2000 et les concentrations moyennes annuelles de ces polluants ont baissé de l'ordre de 20 à 30 % sur la même période. La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte offre un cadre juridique renouvelé et renforcé pour l'action en faveur de la qualité de l'air, avec une approche intégrée climat-air-énergie depuis le niveau national jusqu'au niveau local. Elle contribue à accélérer la mutation du parc automobile français en imposant le renouvellement des flottes publiques de transport individuel et collectif (bus propres) et en facilitant le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides avec un objectif de 7 millions de points de recharge d'ici à 2030 sur le territoire national. Elle permet aux collectivités de créer des zones à circulation restreinte, offre des avantages de stationnement et de péages pour les véhicules les moins polluants, et incite à la baisse de la vitesse en ville. Elle facilite le développement du covoiturage. À compter du 1er janvier 2018, elle imposera aux entreprises ayant plus de 100 salariés sur un même site couvert par un plan de déplacement urbain de mettre en œuvre un plan de mobilité. Elle prévoit également une meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans les documents de planification. Ainsi, les plans climat-énergie territoriaux

(PCET) comporteront des mesures relatives à la qualité de l'air en devenant des plans climat-air-énergie-territoriaux (PCAET) qui concerneront d'ici 2019 tous les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 20 000 habitants. Enfin, une prime pour la conversion des vieux véhicules polluants pouvant atteindre 10 000 euros, a été mise en place en avril 2015. Elle est renforcée en 2016, en élargissant son assiette à tous les véhicules diesel de plus de 10 ans et en portant le montant de la prime pour l'achat d'un véhicule essence par les ménages non imposables de 500 € à 1 000 € dans le cas d'un véhicule EURO6. Le rapprochement en 5 ans des taxes sur le gazole et sur l'essence a aussi été engagé. Ainsi, alors que le différentiel de taxation entre le gazole et l'essence SP95 E10 était de près de 18 c€/l en 2013, il n'est plus que d'environ 12 c€/l et sera ramené à 10 c€/l en 2017.

## Données clés

**Auteur :** [M. Martial Saddier](#)

**Circonscription :** Haute-Savoie (3<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 52971

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable et énergie

**Ministère attributaire :** Environnement, énergie et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [1er avril 2014](#), page 2905

**Réponse publiée au JO le :** [19 avril 2016](#), page 3428