

Île-de-France

L'état de la qualité de l'air

Selon les polluants, on estime qu'entre 1,8 à 3,6 millions de Franciliens sont potentiellement exposés à des niveaux de pollution qui ne respectent pas la réglementation, principalement le long du trafic et dans le cœur de l'agglomération parisienne.

Plusieurs polluants posent problème dans la région capitale en dépassant les valeurs limites : le dioxyde d'azote et les particules (PM10 et PM2,5) et dans une moindre mesure l'ozone et le benzène (voir tableau ci-dessous). Ces dépassements sont principalement observés en proximité au trafic routier.

En revanche, d'autres polluants, problématiques dans le passé, respectent les exigences réglementaires depuis plusieurs années (dioxyde de soufre, plomb, monoxyde de carbone...).

Bilan 2010

Polluants problématiques en Ile-de-France	Tendance 2000-2010		Normes à respecter		Normes non contraignantes			
	Loi du trafic	Le long du trafic	Valeur limite		Objectif de qualité		Valeur cible	
			Loi du trafic	Le long du trafic	Loi du trafic	Le long du trafic	Loi du trafic	Le long du trafic
Dioxyde d'azote	↘	→	Dépassée	Dépassée	Dépassé	Dépassé		
Particules PM10	→	→	Respectée	Dépassée	Respecté	Dépassé		
Particules fines PM2,5	→	→	Respectée	Dépassée	Dépassé	Dépassé	Respectée	Dépassée
Ozone	↗				Dépassé		Respectée	
Benzène	↘	↘	Respectée	Respectée	Respecté	Dépassé		

Source Airparif

Les principales sources d'émissions de polluants

Les trois sources majeures de rejets, à la fois pour les polluants atmosphériques et pour les gaz à effet de serre, sont : les transports, le secteur résidentiel et tertiaire (chauffage), et l'industrie (y compris les chantiers).

Le trafic routier représente plus de la moitié des rejets d'oxydes d'azote, environ un quart des émissions de particules PM10 et PM2,5 et 15% des émissions

d'hydrocarbures (COVNM).

Quant au secteur résidentiel et tertiaire (chauffage essentiellement), il représente 20% des rejets d'oxydes d'azote (NOx), un quart des émissions de particules PM10, plus du tiers des PM2,5 et quasiment 30% des émissions d'hydrocarbures (COVNM).

Enfin, les industries jouent un rôle non négligeable, avec près de 15% des rejets d'oxydes d'azote, plus de 30% pour les PM10 et plus du quart pour les PM2,5. On peut également mentionner le dioxyde



de soufre dont les industries sont la première source mais qui ne pose plus de problème en Île-de-France.

Ces trois sources majeures engendrent des rejets de polluants atmosphériques plus importants dans l'agglomération parisienne compte tenu de la densité de ses activités et de l'habitat, mais aussi le long des grands axes routiers. La densité des émissions de polluants dans l'agglomération par km² est extrêmement élevée, comparée à d'autres régions, mais la quantité émise par habitant est en revanche plutôt plus faible.

Les actions de l'État en Île-de-France pour améliorer la qualité de l'air

L'action de l'État en Île-de-France pour améliorer la qualité de l'air est portée par les services de la Préfecture de Région et ceux de la DRIEE. Elle s'articule autour de trois axes principaux : la révision du Plan de protection de l'atmosphère (PPA), un dispositif de mesures d'urgence en cas de pointe de pollution et l'accompagnement des collectivités engagées dans la démarche de Zone d'action prioritaire pour l'air (ZAPA).

Révision du PPA

Dans plusieurs agglomérations françaises, notamment en Île-de-France, des dépassements de valeurs limites réglementaires journalières et annuelles pour les particules ainsi que pour le dioxyde d'azote sont enregistrés de manière récurrente depuis 2005. Ces situations placent la France dans une obligation de mise en œuvre de plans d'actions visant à réduire ces concentrations afin de répondre aux obligations des directives européennes.

En Île-de-France, un premier PPA a ainsi été adopté pour la période 2005-2010. Il met en place des mesures réglementaires et des mesures d'accompagnement spécifiquement élaborées pour réduire les émissions des polluants en dépassement. Ce plan fait actuellement l'objet d'une procédure de révision et portera sur la période 2013-2020. Les mesures réglementaires principales viseront les émissions dues aux transports et au chauffage au bois.

Mesures d'urgence en cas de pic de pollution

L'enjeu sanitaire principal lié à la qualité de l'air concerne les niveaux de fond auxquels les populations sont exposées tout au long de l'année. Toutefois, la Loi sur l'Air de 1996, dispose que lorsque les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être, le préfet en informe immédiatement le public et prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population.

Ces mesures, prises après information des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.

En Île-de-France, une telle procédure d'alerte a été instituée

dès 1994. La procédure actuelle est définie par un arrêté interpréfectoral du 27 octobre 2011.

Accompagnement de la ZAPA

Si l'outil privilégié de l'État pour améliorer la qualité de l'air est le PPA, celui-ci n'ouvre pas la compétence au préfet pour les problèmes de circulation (qui restent du ressort des maires). Ainsi il n'est pas en mesure de jouer significativement dans le domaine des transports qui représente en Île-de-France 50% des émissions de NOx et 30% des émissions de particules.

Le dispositif des ZAPA a ainsi été créé pour permettre aux collectivités de réglementer la circulation en fonction des émissions des véhicules. En Île-de-France, Paris et la Communauté d'agglomération de Plaine Commune se sont portés candidates pour étudier la faisabilité d'un tel dispositif. Les services de l'État (DRIEE, DRIEA¹, PP²) sont associés aux comités de pilotage de ces études de faisabilité, cofinancées par l'ADEME, qui doivent s'achever à l'été 2012.

Le développement des véhicules propres est nécessaire pour améliorer la qualité de l'air

Les prévisions de concentrations évaluées par Airparif à l'horizon 2020, sur la base de divers scénarios de réduction des émissions, montre qu'il n'est pas possible de respecter les valeurs limites fixées au niveau européen sans un effort considérable de réduction des émissions du secteur des transports.

Etant donné que les possibilités de réduire le nombre de véhicules en circulation dans l'agglomération parisienne sont limitées, il est nécessaire de développer considérablement la part de véhicules propres au détriment des véhicules essence et diesel classiques.

Ce constat est cohérent avec la volonté affichée par l'UE au travers de sa stratégie « Transports 2050 » de porter la part de véhicules propres en zone urbanisée à 50% en 2030, et à 100% en 2050.

1- DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement.

2- PP : Préfecture de Police.

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement et de l'énergie - DRIEE
10, rue Crillon
75194 Paris cedex 04

© janvier 2012 – DRIEE Ile-de-France – Tous droits réservés
Document téléchargeable sur le site Internet de la DRIEE-IF
www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/



PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE