

## **“ Dans certains cas le retour à une bonne qualité de l'air ne sera pas possible sans la mise en place d'une Zapa ”**

Isabelle Derville, Chef du bureau de la qualité de l'air du Ministère de l'Ecologie, revient pour Actu-environnement sur les acquis de 10 ans de recherche en matière de pollution et de transports, ainsi que sur les perspectives de lutte pour améliorer la qualité de l'air.



**Isabelle Derville**

Chef du bureau de la qualité de l'air du ministère de l'écologie

**Actu-environnement : les programmes Primequal et Predit viennent de publier le bilan de dix ans de recherche en matière de pollution atmosphérique locale et de transports. Quelles sont les grandes conclusions ?**

**Isabelle Derville :** Pour des raisons sanitaires, de nombreux travaux ont porté sur les particules (PM10 et PM2,5). Ces études démontrent que plus les particules sont fines, plus elles pénètrent profondément dans les poumons et se retrouvent dans la circulation sanguine. Cela explique que, sur le plan sanitaire, les particules dominent notamment du fait des impacts cardiovasculaires.

Par ailleurs, les PM2,5 carbonées issues des combustions, c'est-à-dire le carbone suie émis par les transports à moteur thermique et par le chauffage, retiennent notre attention. L'optimisation des modes de combustion implique de moindres émissions de particules. Cependant, les émissions résiduelles sont constituées des particules les plus fines. De plus les PM2,5 agglomèrent d'autres polluants, tels que les métaux lourds ou contiennent des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Ceci explique le récent classement par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) des gaz d'échappement des moteurs diesel comme substance cancérigène pour l'homme.

Globalement ces recherches plaident pour un recentrage des normes sur les PM2,5, voire les particules encore plus fines, un meilleur suivi des différentes sources de pollution comme par exemple le carbone suie, indicateur des pollutions liées aux transports, et souligne les difficultés de perception individuelle et collective de la pollution atmosphérique.

**AE : Comment la réglementation européenne pourrait-elle évoluer pour en tenir compte ?**

**ID :** La directive de 2008, qui encadre la qualité de l'air et structure les normes de concentration des polluants dans l'air, introduit déjà pour 2015 une valeur limite contraignante pour les PM2,5. Ce texte va être révisé l'an prochain et déjà les échanges préliminaires se focalisent sur ces particules.

Quant à l'évolution des seuils réglementaires, rien n'est encore certain. La réglementation s'appuie sur les concentrations de polluants recommandées par l'OMS.

**AE : A l'occasion d'une demande de report du respect des valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), la France a proposé que soient harmonisées les règles européennes d'installation des stations de mesure. En quoi ce polluant se distingue-t-il des particules fines ?**

**ID :** La source principale du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est le transport routier. Cependant, cette molécule décroît très vite ce qui explique qu'on constate environ 95% des dépassements du seuil européen à proximité du trafic et qu'en l'espace de 100 mètres la concentration soit considérablement réduite.

La directive prévoit que les stations mesurant la pollution du trafic soient implantées au maximum à 10 mètres de la chaussée. En France nous avons des rues étroites par rapport à certains autres pays et nos stations sont très proches du trafic quand dans certains pays elles sont à 10 mètres. Nous demandons donc à la Commission d'en tenir compte. Nous ne contestons ni les résultats ni l'emplacement des stations, nous souhaitons juste que la règle s'applique à tous les pays de la même manière.

**AE : Quels sont les principaux outils de lutte contre les polluants atmosphériques dont disposent les pouvoirs publics ?**

**ID :** Depuis un an et demi, nous avons entamé la révision de l'ensemble des Plans de protection de l'atmosphère (PPA) et lancé la création de nouveaux pour les zones qui en étaient dépourvues. Il devrait y en avoir 3 couvrant toutes les zones où des dépassements des seuils européens sont constatés. Ils concernent l'ensemble des polluants et l'ensemble des mesures possibles. Ils recourent donc des mesures en matière de transport, d'industrie, de chauffage et d'agriculture, et contiennent des actions pérennes ou limitées dans le temps.

Le premier, celui de la vallée de l'Arve (Haute-Savoie), a été adopté en février et une douzaine devraient être soumis à l'enquête publique au cours du second semestre 2012. Parmi les PPA qui devraient être adoptés d'ici la fin de l'année figurent ceux d'Ile-de-France, Grenoble (Isère), Lyon (Rhône), Saint-Etienne (Loire), les Bouches-du-Rhône, les Alpes maritimes et Bordeaux (Gironde).

**AE : Comment s'articulent-ils avec les Zones d'actions prioritaires pour l'air (Zapa) ?**

**ID :** Les PPA visent un retour sous les valeurs seuils en 2015 en partant d'une étude de territoire qui modélise les émissions selon les sources locales. L'effort est ainsi réparti entre tous les secteurs économiques en fonction d'un équilibre entre les différentes mesures envisagées.

Dans le cadre des PPA, la réduction des émissions liées aux transports peut passer par des mesures de restriction du trafic permanente ou temporaire. Les Zapa font partie de telles mesures et sont alors inscrites dans les PPA. Il s'agit donc de trouver le bon équilibre entre le développement des transports en commun, la révision des Plans de déplacement urbains (PDU) et les Zapa.

Dans certains cas, le retour à une bonne qualité de l'air ne sera pas possible sans la mise en place d'une Zapa, car elle a l'avantage de toucher une source importante et, si elle se met en place correctement, d'avoir un impact rapide. C'est aux collectivités de voir comment elles entendent utiliser la Zapa, mais la loi actuelle ne prévoit pas d'obligation hormis le respect du PPA qui prend la forme d'un arrêté préfectoral puisque c'est la forme juridique des Plans.

Toujours est-il que l'application des PPA est une mesure d'autant plus importante qu'en mai 2011 la Commission européenne a renvoyé la France devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect des valeurs limites relatives aux particules (PM10). Compte tenu de ce

contentieux nous devons rendre des comptes à la Commission et les PPA sont le dispositif clé prévu par la directive européenne. On doit donc défendre nos actions et la Commission peut exiger des corrections si elle les juge insuffisantes.

Article publié le 16 juillet 2012

[Propos recueillis par Philippe Collet](#)

Actu-Environnement.com

- Note Programme de recherche interorganisme pour une meilleure qualité de l'air à l'échelle locale
- Note Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
- La voiture, cancer de nos sociétés ? (article paru le 13/06/2012) En classant le diesel cancérigène pour l'homme, le CIRC remet en question l'ensemble des politiques qui ont jusque-là privilégié les motorisations diesel à l'essence. Mais pas seulement : l'essence est classée cancérigène probable.
- Dioxyde d'azote : la France demande à l'UE un report de l'application de la directive sur la qualité de l'air (article paru le 15/05/2012) La France a formulé une demande officielle de report de la directive sur la qualité de l'air. Une requête assortie d'une proposition de déplacement des stations de mesure qui "conduirait à une baisse significative du nombre de dépassements".
- Zapa : les villes candidates s'adaptent aux difficultés rencontrées (article paru le 25/06/2012) A trois semaines de la remise des dossiers, les villes candidates rencontrent des difficultés, notamment sociales, à interdire les véhicules les plus polluants. Peu de villes devraient rendre un dossier complet et certaines abandonnent.
- PM10 : la France poursuivie en justice par l'UE pour non-respect des normes de qualité de l'air (article paru le 19/05/2011) L'UE assigne la France devant la CJUE pour les dépassements des normes européennes en matière de PM10. Ce renvoi devant la justice ne surprend pas les ONG qui appellent à une action ferme afin de remédier au problème.
- Directive Européenne du 21/05/2008 (2008/50/CE) Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.