

Le respect de la réglementation sur l'air dans un avenir proche nécessite une baisse supplémentaire des émissions de polluants

**La France est en contentieux tant avec la Cour de justice de l'Union européenne qu'avec le Conseil d'État pour non-respect de la réglementation sur la qualité de l'air. Dans ce contexte, Airparif publie un travail de prospective qui évalue, au regard des baisses d'émission d'ores et déjà engagées, les diminutions supplémentaires nécessaires pour respecter ces valeurs réglementaires, territoire par territoire en Île-de-France, afin d'accompagner les décideurs et la société civile.**

Selon Airparif, les mesures déjà initiées et évaluées aux niveaux national et régional doivent permettre de poursuivre la diminution globale des émissions de polluants de l'air engagée en Île-de-France. Cette baisse devrait atteindre en 2025, par rapport à 2018 : -17% pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), et -12% pour les particules PM<sub>10</sub> (moins de 10 micromètres de diamètre). Cette diminution serait légèrement plus prononcée à Paris que dans le reste de l'Île-de-France.

## Des mesures supplémentaires nécessaires pour respecter la réglementation française et européenne en matière de pollution de l'air

D'après les évaluations menées par Airparif, **les baisses d'émissions obtenues grâce aux mesures déjà prises seront insuffisantes pour respecter la valeur réglementaire en dioxyde d'azote. Cette valeur est à respecter depuis 2010.** Son dépassement est à l'origine de la condamnation de la France par le Conseil d'État et la Cour de justice de l'Union européenne.

L'étude menée par Airparif, en prenant comme référence l'année 2018, quantifie la baisse d'émissions de polluants dans l'air nécessaire en Île-de-France pour respecter la réglementation en tout point de l'Île-de-France. Elle fait pour cela différentes hypothèses portant sur une baisse des émissions des transports (essentiellement le transport routier) et des activités liées au bâti (essentiellement le chauffage et la construction), activités responsables de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote et de particules.

**À Paris**, où la densité d'émissions est la plus importante, respecter en tout lieu la valeur réglementaire pour le dioxyde d'azote (40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) y compris à proximité du boulevard périphérique nécessiterait **une baisse des émissions d'oxydes d'azote liées aux activités de transport de plus de 60% par rapport à 2018**. À titre de comparaison, en plus des mesures déjà prises pour améliorer la qualité de l'air d'ici à 2025, cette baisse serait atteinte en autorisant uniquement à la circulation des véhicules particuliers Crit'Air 0 et 1, et les poids lourds jusqu'au Crit'Air 2.

# Communiqué de presse



**Dans le reste de la Métropole du Grand Paris, une réduction importante des émissions des activités de transport à hauteur de 60%** serait également nécessaire pour respecter la valeur réglementaire pour le dioxyde d'azote. Un autre scénario est de **diminuer dans le même temps de 50% les émissions des activités de transport et de 30% celles des activités liées au bâti.**

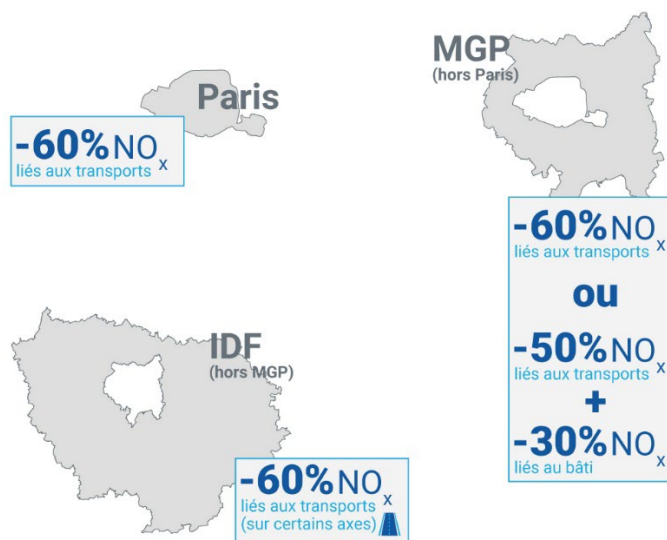
**En dehors de la Métropole du Grand Paris,** la situation est très variable d'une intercommunalité à l'autre. Certains territoires sont exposés à des niveaux de dioxyde d'azote respectant déjà en tout point la valeur réglementaire. Pour d'autres, cela nécessiterait des baisses d'émissions, notamment au plus près du trafic routier, pouvant atteindre ponctuellement au moins 60% des activités de transport pour respecter les valeurs réglementaires.

Concernant la valeur réglementaire pour les particules PM<sub>10</sub>, s'assurer d'un respect de la valeur réglementaire nécessiterait une baisse **de 10% des émissions du bâti cumulées à 10% des émissions des activités de transport. Les seules mesures déjà initiées en Île-de-France devraient suffire à atteindre cet objectif d'ici 2025 et à passer sous la valeur réglementaire. Cette valeur réglementaire devait être respectée depuis 2005.**

Cette étude a été soutenue par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) et la Métropole du Grand Paris, avec la contribution de la Ville de Paris, de la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), compte tenu de leurs rôles dans la gestion et l'amélioration de la qualité de l'air.

## BAISSES D'ÉMISSIONS NÉCESSAIRES POUR RESPECTER LES VALEURS LIMITES RÉGLEMENTAIRES EN ÎLE-DE-FRANCE

Évaluation des mesures nécessaires pour respecter les valeurs limites réglementaire d'ici 2025 au-delà de la baisse des émissions liées aux mesures déjà prises et au renouvellement naturel du parc automobile



## Une nouvelle étude sur le respect des recommandations de l'OMS

**Une nouvelle étude, prévue pour fin 2022, évaluera l'ampleur des baisses nécessaires au respect des nouvelles recommandations de l'organisation mondiale de la santé (OMS). Ces valeurs, publiées en septembre 2021,** traduisent l'état des connaissances scientifiques les plus récentes concernant l'impact de la pollution de l'air sur la santé et sont plus sévères que les actuelles valeurs réglementaires. Ces nouvelles recommandations de l'OMS entrent aussi en compte dans le processus de la révision de la Directive Air de l'Union européenne.

Dans cette étude, un focus particulier sera fait sur les particules fines PM<sub>2.5</sub>, dont les niveaux respirés en Île-de-France dépassent largement les recommandations de l'OMS, mais respectent les valeurs réglementaires actuelles. Ces travaux sont permis par le budget alloué à Airparif par le Conseil d'État, dans le cadre de la condamnation de l'État pour non-respect de la réglementation en matière de qualité de l'air.

Et concernant les gaz à effet de serre ? En considérant les émissions directes et indirectes des gaz à effet de serre en Île-de-France (scopes 1 et 2) hors changement d'usage des sols, l'étude estime que les mesures déjà engagées et évaluées aux niveaux national et régional doivent permettre de baisser de -7% les émissions en 2025 par rapport aux émissions de 2018. À titre de comparaison, la Stratégie nationale bas carbone de la France fixe pour objectif à l'échelle nationale une baisse des émissions de gaz à effet de serre territoriales [de 16% entre 2018 et 2025](#). Pour rappel, le changement climatique et la qualité de l'air sont liés, puisque les activités émettrices de gaz à effet de serre et de polluants de l'air sont souvent les mêmes.

- [Accédez au rapport complet](#)
- Ces différentes évaluations ont été également déclinées à l'échelle de chaque intercommunalité d'Île-de-France (EPT et EPCI), en appui à l'élaboration de leurs plans air et plans climat-air-énergie territoriaux. Les rapports sur chaque intercommunalité sont disponibles sur sollicitation d'Airparif.
- Retrouvez [l'inventaire francilien des émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre 2018](#), par territoire, produit par Airparif.

### Contact presse

Équipe communication Airparif - [communication@airparif.fr](mailto:communication@airparif.fr) - 06 24 01 44 08