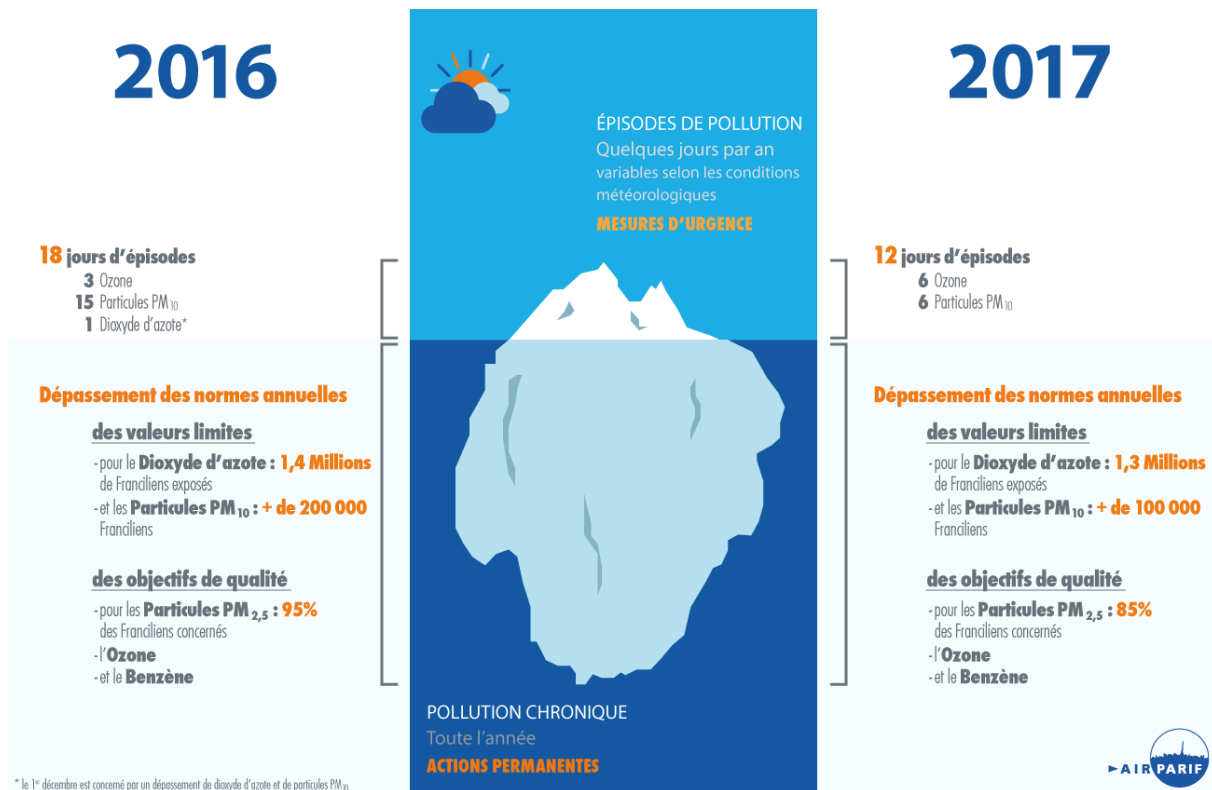


Qualité de l'air en Île-de-France en 2017 : une situation similaire à 2016, avec une légère amélioration

2017 confirme la tendance générale à l'amélioration constatée depuis plusieurs années en Île-de-France. Néanmoins, cette diminution reste insuffisante et 5 polluants dépassent toujours les normes, à des degrés divers : le dioxyde d'azote (NO₂), les particules (PM₁₀ et PM_{2,5}), l'ozone (O₃) et le benzène (C₆H₆). L'essentiel des dépassements est constaté dans l'agglomération parisienne et le long de la circulation.



● **Pour les particules PM₁₀ et le dioxyde d'azote, les valeurs limites sont dépassées, en particulier le long des axes routiers.** Les valeurs limites sont des normes contraignantes qui correspondent à un niveau à respecter dans un délai donné. Elles visent à éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement. **Plus de 1,3 millions de Franciliens, soit près d'un Parisien sur deux, sont toujours exposés à des niveaux de dioxyde d'azote au-delà de 40 µg/m³ (en moyenne annuelle). Pour les particules PM₁₀, les valeurs limites journalières (50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an) et annuelles (40 µg/m³), cela concerne plus de 100 000 personnes.** Du fait de ces dépassements, la France est en procédure de contentieux avec la Commission européenne pour non-respect des directives sur la qualité de l'air pour ces deux polluants.

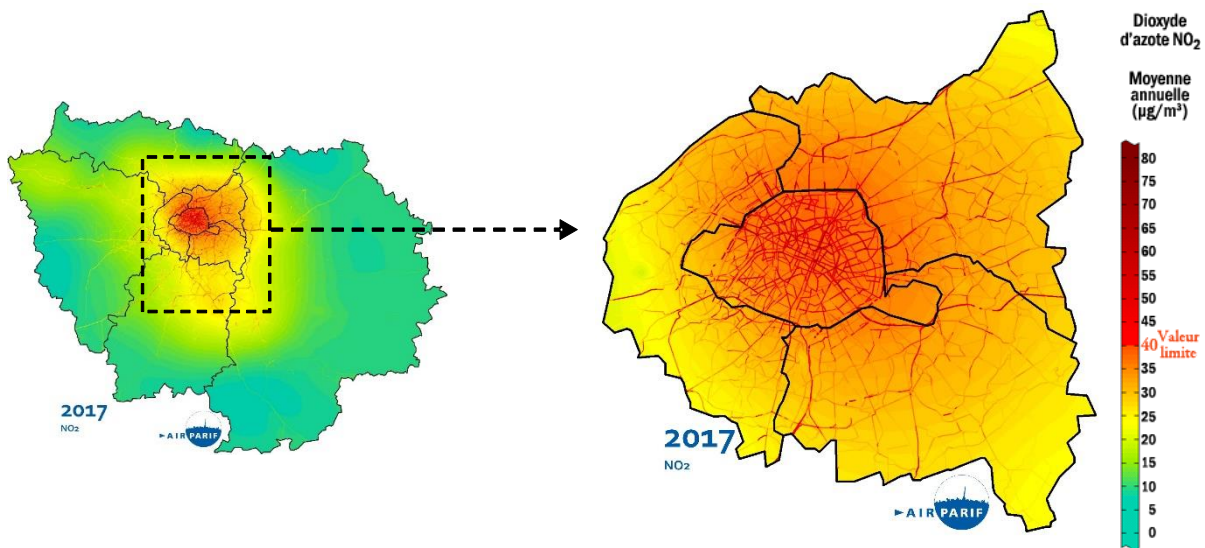
● **D'autres polluants respectent les valeurs limites mais pas les objectifs de qualité** qui correspondent à des niveaux à atteindre à plus long terme, et à maintenir, afin d'assurer une protection efficace de la santé et de l'environnement. C'est le cas pour les particules PM_{2,5}, pour l'ozone et le benzène.

Pour les particules fines (PM_{2,5}), 85% des Franciliens, soit 10 millions d'habitants, sont potentiellement concernés par le dépassement de l'objectif de qualité français (10 µg/m³ en moyenne annuelle), qui correspond également à la recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé. Les concentrations peuvent être près de 2 fois supérieures à cet objectif à proximité du trafic routier.

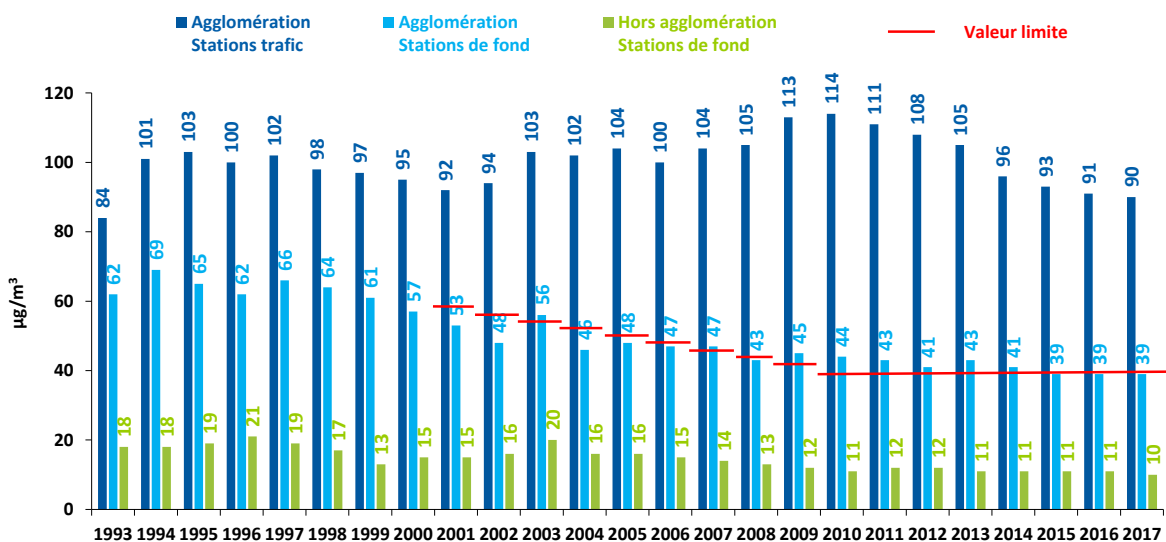
Les dépassements de l'objectif de qualité de l'ozone pour la protection de la santé sont encore nombreux. Ils concernent particulièrement les zones périurbaines et rurales en raison de conditions de formation de ce polluant.

Les niveaux de benzène tendent à se stabiliser. La valeur limite annuelle (fixée à $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) est respectée en tout point de la région Île-de-France mais l'objectif de qualité (fixé à $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) est encore dépassé le long de certaines voies de circulation franciliennes, dans le cœur dense de l'agglomération.

Concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO_2) en 2017 en Île-de-France, avec un zoom sur Paris et la petite couronne parisienne



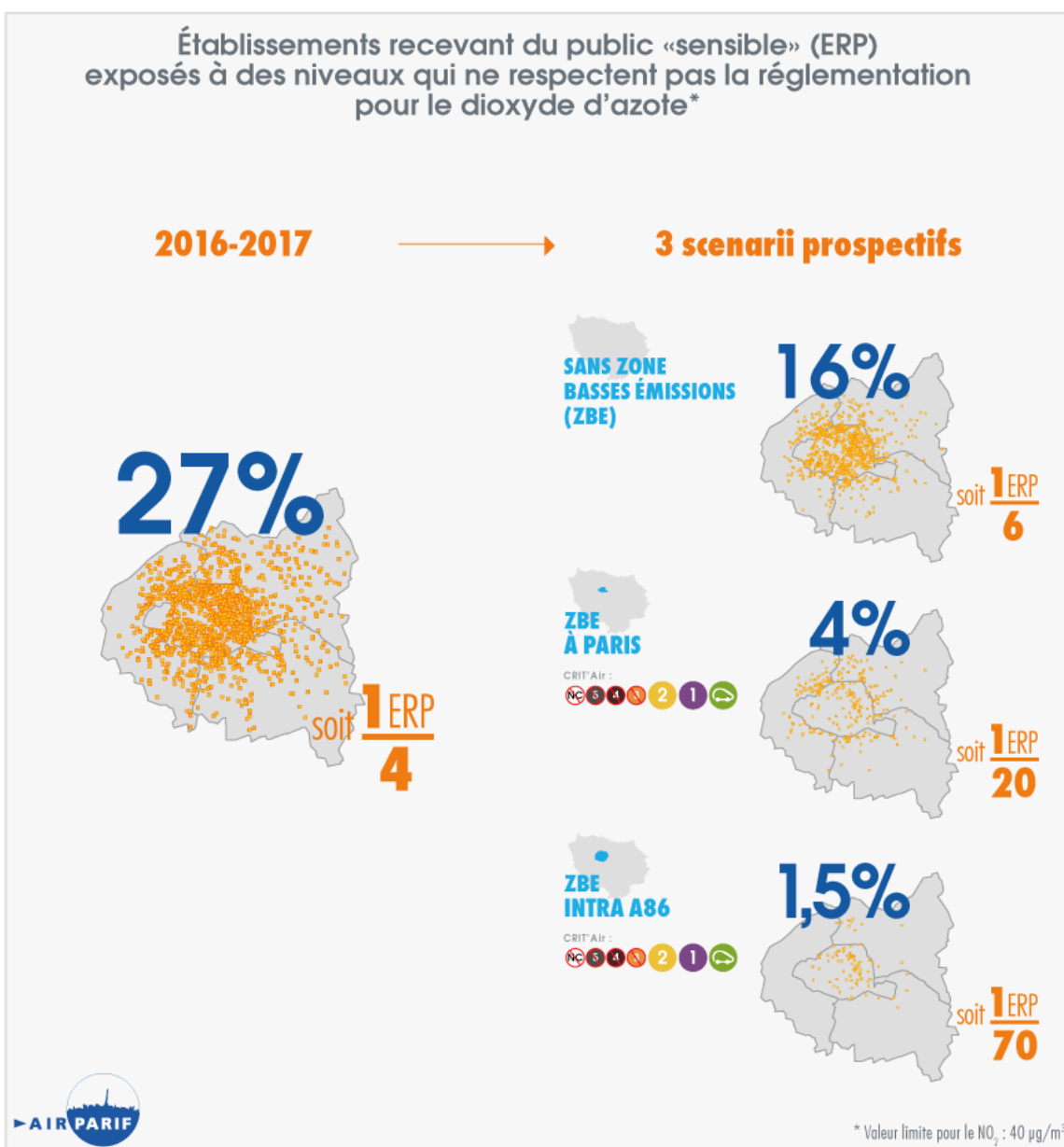
Evolution des concentrations moyennes de dioxyde d'azote sur les stations d'Airparif de 1993 à 2017



● Au-delà de cette pollution chronique, 2017 a été marquée par 12 épisodes de pollution. Six de ces épisodes ont concerné les particules durant la période hivernale et six pour l'ozone au cours de l'été. D'une année à l'autre, le nombre d'épisodes peut varier de manière importante en fonction de conditions météorologiques spécifiques.

FOCUS : évaluation de l'impact de la mise en place d'une zone de basses émissions sur les Etablissements Recevant du Public sensible

En cohérence avec le « Défi n°4 - Transport » du Plan de Protection de l'Atmosphère francilien adopté le 31 janvier 2018, Airparif a évalué l'impact qu'aurait la mise en œuvre d'une Zone de Basses Emissions (ZBE) sur la qualité de l'air pour les Etablissements Recevant du Public (ERP) « sensible »⁽¹⁾ de Paris et de la petite couronne. Crèches, hôpitaux, collèges, lycées, centres sportifs, ... dans ce périmètre soumis à un trafic et à des niveaux de pollution plus importants que dans le reste de la région, 8 255 établissements de ce type ont été recensés⁽²⁾. **En 2016-2017, 1 ERP sur 4 (soit 27% d'entre eux) était soumis à des dépassements de la valeur limite** pour le dioxyde d'azote ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle). **La mise en place d'une zone de basses émissions dans Paris, avec une interdiction des véhicules Crit'Air 3 jusqu'à « non classés », permettrait d'abaisser ce chiffre à 1 ERP sur 20 en 2019 (4 %).** **Une extension de la ZBE à une partie de l'agglomération parisienne, jusqu'à l'A86, apporterait une diminution complémentaire avec 1 ERP sur 70 (1,5 %) qui resterait soumis à des valeurs au-delà de la réglementation pour le dioxyde d'azote.**



Une zone de basses émissions, telle qu'il en existe plusieurs centaines dans les villes en Europe et dans le monde (3), vise à limiter l'accès aux véhicules les plus polluants au centre des agglomérations, et donc à accélérer le renouvellement du parc roulant par des véhicules plus récents et à inciter au report modal. En France, le dispositif Crit'Air permet d'opérer une classification des véhicules en fonction de leur ancienneté et de leur type de motorisation (4).

Le programme d'activités 2016-2021 d'Airparif vise à surveiller et comprendre les enjeux de pollution atmosphérique et à accompagner les différents acteurs publics et privés dans l'amélioration de la qualité de l'air. De ce fait, l'association a été amenée à évaluer l'impact de l'interdiction de 4 catégories de véhicules les plus polluants sur l'exposition de personnes particulièrement sensibles à la pollution dans les établissements recevant du public. Trois scénarii ont été testés :

- **Sans mise en place spécifique d'une zone de basse émission**, compte tenu de la tendance générale à l'amélioration depuis plusieurs années, les ERP recevant du public sensible concernés par un dépassement de la réglementation pour le dioxyde d'azote passerait en 2019-2020 à **1321 établissements (16%, soit 1 ERP sur 6)**.
- **La mise en place d'une zone de basse émission à Paris** permettrait d'accélérer cette amélioration pour 967 ERP. **354 d'entre eux resteraient néanmoins concernés (4%, soit 1 ERP sur 20)**.
- **Son extension à une partie de l'agglomération (jusqu'à l'A86, exclue)** limiterait les établissements exposés à ces niveaux au-dessus de la réglementation à **121 (1,5%, soit 1 ERP sur 70)**.

La mise en place d'une zone de basses émissions (ou toute mesure équivalente qui permettrait d'accélérer le renouvellement du parc roulant et/ou de réduire le trafic) aurait un impact important sur les concentrations de dioxyde d'azote. Des actions complémentaires seront nécessaires pour atteindre les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé sur les particules, et notamment sur les autres sources de pollution comme le chauffage résidentiel.

Références

- (1) *Etude prospective dans le cadre de la création d'une zone à circulation restreinte dans l'agglomération parisienne : Evaluation des impacts sur les émissions liées au trafic routier, la qualité de l'air et l'exposition des populations, Airparif, mars 2018*
- (2) *Données de l'APUR. Les établissements recensés correspondent à l'enseignement des 1^{er} et 2nd degrés, l'enseignement spécialisé, les instituts médico-éducatifs, l'action éducative et périscolaire, l'accueil de la petite enfance, les établissements sportifs, les centres d'action sociale pour personnes âgées, les centres d'action sociale pour parents et enfants, et les établissements de santé*
- (3) *Les zones de basses émissions sont prévues par la directive européenne concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (2008/50/CE) et par la Loi française relative à la transition énergétique pour la croissance verte (17 août 2015) en France. Cette loi offre la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de mettre en place des zones à circulation restreinte pour les véhicules les plus polluants, sur tout ou partie de leur territoire, afin de protéger la santé des populations dans les zones soumises régulièrement à la pollution atmosphérique (lorsque la collectivité est concernée par un plan de protection de l'atmosphère (PPA))*
- (4) *Les certificats de qualité de l'air Crit'Air : l'article 48 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte prévoit que les véhicules circulant dans ces zones doivent faire l'objet d'une identification fondée sur leur niveau de pollution et l'arrêté du 29 juin 2016 indique les modalités de leur délivrance et de leur apposition*