

## Respecter les normes actuelles et futures en matière de qualité de l'air nécessite des efforts additionnels

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, et en particulier dans la Métropole du Grand Paris, le respect des réglementations en matière de qualité de l'air en vigueur, ainsi que celles actuellement débattues au niveau européen pour 2030, serait possible à condition d'amplifier et d'accélérer les politiques de baisse d'émissions de polluants de l'air. Cette amélioration de la qualité de l'air représenterait un bénéfice notable pour la santé des Franciliens et pourrait entraîner conjointement une baisse des émissions locales de gaz à effet de serre.

L'ampleur des efforts nécessaires pour atteindre ces différentes échelles de réglementation est quantifiée dans cette nouvelle étude d'Airparif menée grâce aux fonds alloués par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'astreinte versée par l'Etat suite à sa condamnation pour non-respect de la réglementation en matière de qualité de l'air.

## Respecter la réglementation actuelle en Île-de-France nécessite des efforts rapides

Malgré l'amélioration significative de la qualité de l'air durant ces dernières décennies, 40 000 habitants d'Île-de-France étaient encore exposés en 2022 à un air dont les concentrations dépassaient la valeurs limite réglementaire actuelle pour le dioxyde d'azote (fixée en moyenne annuelle à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), un gaz polluant particulièrement nocif pour le système respiratoire ; ce dépassement ayant conduit à la condamnation de la France par la Cour de justice de l'Union européenne et par le Conseil d'État.

Dans le cadre de sa mission d'appui aux politiques publiques visant à améliorer la qualité de l'air, Airparif a évalué les baisses d'émissions nécessaires pour atteindre une qualité de l'air respectant les valeurs limites actuelles et futures, en plus de celles que devraient entraîner les politiques déjà mises en place ou votées au 31 décembre 2019 au niveau national et régional.

**Les travaux d'Airparif montrent que sur toute la zone de la région Île-de-France située en dehors de la Métropole du Grand Paris, les politiques déjà mises en place devraient conduire à une baisse des émissions de polluants de l'air suffisante pour respecter la réglementation actuelle d'ici 2025.**

**En revanche, respecter les valeurs limites réglementaires actuelles au sein de la Métropole du Grand Paris d'ici 2025 nécessiterait, en plus des politiques déjà mises en place, de conduire des actions menant soit à une réduction supplémentaire de 40% des émissions d'oxydes d'azote dues aux véhicules thermiques dans la zone, soit à une réduction supplémentaire de 30% des émissions d'oxydes d'azote de tous les secteurs d'activités émetteurs de polluants de l'air: véhicules, chauffage, zones aéroportuaires, etc.**

**Un respect des futures normes en matière de qualité de l'air actuellement en discussion au niveau européen serait possible en 2030 moyennant des efforts supplémentaires**

Du fait de l'actualisation par l'OMS des connaissances récentes en matière d'impact de la pollution de l'air sur la santé humaine, concluant que la pollution de l'air a des conséquences graves pour la santé à des concentrations plus basses que ce qui était estimé par le passé, le parlement européen a voté en septembre 2023 dans le cadre de la révision en cours de la Directive sur l'air ambiant, une proposition visant à abaisser les valeurs limites actuelles à l'horizon 2030, puis une nouvelle fois à l'horizon 2035 pour les aligner sur les seuils recommandés par l'OMS.

Les travaux d'Airparif montrent que les politiques déjà mises en place conduiront à une amélioration globale de la qualité de l'air d'ici 2030, mais que cette baisse devrait être insuffisante pour respecter à cette échéance les valeurs limites réglementaires en projet pour 2030 sur l'ensemble de l'Île-de-France. Selon ces travaux, l'ampleur des baisses supplémentaires d'émissions nécessaires varie en fonction du polluant considéré et du périmètre géographique : elle est plus importante au cœur de la région francilienne où les niveaux de pollution de l'air sont généralement plus importants.

**BAISSES D'ÉMISSIONS DE POLLUANTS DE L'AIR NÉCESSAIRES EN PLUS  
DES POLITIQUES DÉJÀ MISES EN PLACE POUR RESPECTER EN 2030  
LE PROJET DE FUTURES VALEURS LIMITES RÉGLEMENTAIRES  
ET LES SEUILS RECOMMANDÉS PAR L'OMS**



		MGP		IDF hors MGP	
		TRAFIC ROUTIER SEUL	TOUS SECTEURS	TRAFIC ROUTIER SEUL	TOUS SECTEURS
	Projet de valeur limite 2030 20 µg/m³	-80%	-60%	-80%	-40%
	Recommandation OMS 10 µg/m³	Insuffisant *	-90%	Insuffisant *	-80%
	Projet de valeur limite 2030 20 µg/m³	-60%	-40%	Déjà respecté en 2030 tendanciel	
	Recommandation OMS 15 µg/m³	Insuffisant *	-80%	Insuffisant *	-50%
	Projet de valeur limite 2030 10 µg/m³	-60%	-30%	Déjà respecté en 2030 tendanciel	
	Recommandation OMS 5 µg/m³	Nécessite • une baisse de presque 100% des émissions régionales • une baisse des émissions extrarégionales supérieure à celles déjà prévues		Nécessite • une baisse de presque 100% des émissions régionales • une baisse des émissions extrarégionales supérieure à celles déjà prévues	

\* Le seuil recommandé par l'OMS reste dépassé même avec une baisse d'émissions supplémentaire de 100% limitées à ce seul secteur.

MGP : Métropole du Grand Paris, IDF : Île-de-France

**Respecter la future valeur limite réglementaire en projet pour les particules et les particules fines en 2030 au sein de la Métropole du Grand Paris serait possible à condition de mettre en place des politiques publiques qui conduiraient, en plus de celles déjà en place, à une baisse supplémentaire de 40% des émissions de particules et de 30% des émissions de particules fines dans tous les secteurs émetteurs de polluants de l'air (transports routiers, chauffage, activités de construction, aéroportuaires, agricoles et industrielles).**

À titre illustratif, cette baisse pourrait être obtenue avec le remplacement de 50% des moyens de chauffage au bois résidentiel qui selon les projections actuelles devraient être utilisés en 2030 dans cette zone par des moyens de chauffage non émetteurs de polluants de l'air (pompes à chaleur, réseau de chauffage urbain basé sur la géothermie, etc.) ou à une rénovation thermique de l'ensemble des logements utilisant le chauffage au bois conduisant à une baisse de moitié de la consommation d'énergie pour le chauffage de ces logements. Dans le même temps, quant au trafic routier, cela équivaldrait à la suppression de l'équivalent de l'ensemble des émissions de

particules (tant à l'échappement qu'à l'abrasion) des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers prévus en circulation en 2030.

**Concernant les oxydes d'azote, en plus des politiques déjà en place, une baisse supplémentaire de 80% des émissions de ce polluant liées au trafic routier serait nécessaire pour respecter au sein de la Métropole du Grand Paris la valeur limite réglementaire en projet pour 2030.** Toujours en tant qu'hypothèse de travail, cela correspondrait en termes d'ampleur à supprimer les émissions de l'ensemble des véhicules diesel restant en circulation en 2030, au profit de moyens de transport n'émettant pas d'oxydes d'azote (transports en commun, vélo, véhicules électriques).

**En termes de co-bénéfices, les exemples évoqués ci-dessus pour réduire la pollution de l'air contribueraient également à baisser les émissions de gaz à effet de serre au sein de la MGP en 2030, de 10 à 20% (selon les mesures considérées) en plus de la réduction attendue du fait des politiques déjà en place.**

**Respecter les recommandations de l'OMS en 2030 nécessiterait des mesures additionnelles conséquentes à l'échelle européenne, et nationale et une quasi-suppression des émissions franciliennes de pollution de l'air**

Le respect des recommandations de l'OMS pour le dioxyde d'azote et les particules fines sur toute l'Île-de-France permettrait d'éviter 6 200 décès prématurés chaque année ([étude ORS-IDF - Airparif](#)). Cependant, les travaux d'Airparif montrent que le respect de ces recommandations à l'échéance 2030 sur la totalité du territoire francilien nécessiterait de franchir une marche supplémentaire conséquente.

**En effet, des baisses d'émissions d'oxydes d'azote de 80 à 90% dans tous les secteurs d'activités émetteurs de polluants de l'air, seraient nécessaires en plus des politiques régionales déjà en place. Concernant les particules fines, le respect des recommandations de l'OMS nécessiterait une quasi-suppression de l'ensemble des émissions d'Île-de-France, couplée à des politiques publiques conduisant à une baisse des émissions dans les régions et pays voisins très supérieure à celle attendue du fait des politiques déjà en place.**

Une baisse additionnelle très conséquente des émissions de l'ensemble des secteurs émetteurs de dioxyde d'azote et des particules PM<sub>10</sub> serait indispensable pour respecter les recommandations de l'OMS, une action limitée au seul trafic ne suffirait pas. Dans le cas particulier des particules PM<sub>2.5</sub>, les recommandations de l'OMS ne seraient par ailleurs pas atteignables en ne se limitant qu'à des mesures locales. Cela met ainsi en avant le rôle essentiel des réglementations, nationales et européennes, nécessaires pour atteindre ces objectifs au niveau des territoires et l'importance d'agir aux différentes échelles géographiques.

**Néanmoins, même sans respecter les recommandations de l'OMS dont les seuils sont plus bas que les valeurs limites en discussion pour 2030, toute baisse des concentrations d'un polluant dans l'air limite l'impact sanitaire de ce polluant sur la santé. Ainsi, si initier des actions conduisant à une baisse supplémentaire de 80 % des émissions d'oxydes d'azote des véhicules thermiques ne permettrait pas de respecter la recommandation de l'OMS sur l'ensemble de l'Île-de-France, cela conduirait néanmoins à respecter la valeur limite réglementaire projetée pour 2030 sur tout le territoire et conduirait à ce que 1,7 million de personnes ne soient plus exposées à un dépassement de la recommandation OMS, soit -25 % de personnes exposées par rapport au scénario projeté en 2030 en l'absence de politiques supplémentaires.**

Pour Philippe Quénel, président d'Airparif « avec cette nouvelle étude, Airparif quantifie avec précision l'ampleur des politiques publiques nécessaires pour améliorer la qualité de l'air visant à respecter les réglementations actuelles et futures. Cette étude fournit un cadre pour faciliter le dialogue entre les parties prenantes, et pour aider à la décision, ainsi qu'à la cohérence et la coordination des actions de réduction des émissions nécessaires ».

Accéder à l'étude : [« Qualité de l'air en Île-de-France : comment respecter les valeurs limites réglementaires actuelles et futures ainsi que les recommandations de l'OMS ? »](http://ftp.airparif.asso.fr/Futures_VL_et_recos_OMS/), Airparif (2023)  
[http://ftp.airparif.asso.fr/Futures\\_VL\\_et\\_recos\\_OMS/](http://ftp.airparif.asso.fr/Futures_VL_et_recos_OMS/)

Les résultats présentés ici ont également été déclinés pour les EPCI. À cette échelle territoriale plus fine, les baisses d'émissions nécessaires pour respecter les différents seuils varient d'une collectivité à l'autre. Ces résultats seront transmis à la demande, pour chaque territoire francilien, via le [site internet d'Airparif](#). Ils permettront d'alimenter le choix par la collectivité d'objectifs de qualité de l'air territoriaux, notamment dans le cadre de Plans d'action pour la qualité de l'air (PAQA). Cette étude a fait l'objet d'un comité de pilotage regroupant les services locaux de l'Etat (DRIEAT), le Conseil régional d'Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris.

L'association Airparif est l'observatoire indépendant de surveillance et d'information sur la qualité de l'air en Île-de-France. Les travaux d'Airparif contribuent à éclairer les décisions publiques, les associations et les entreprises engagées dans l'amélioration de la qualité de l'air. Ils nourrissent l'expertise sanitaire française ainsi que la connaissance scientifique et technique avec la recherche. Son expertise et son engagement se traduisent par sa raison d'être "Agir pour un air sain dans un monde plus durable" et l'amènent à intervenir comme référence en France et à l'international.

Contact presse : [communication@airparif.fr](mailto:communication@airparif.fr)