



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE

10 juillet 2023

COMITÉ MINISTÉRIEL QUALITÉ DE L'AIR EN VILLE



Christophe Béchu
ministre de la Transition écologique
et de la Cohésion des territoires

On estime à 47 000 le nombre de Françaises et de Français, qui chaque année, meurent encore de façon prématurée en raison de la pollution de l'air. Face à cet enjeu de santé publique, les ZFE sont un dispositif clef pour réduire l'impact déterminant des émissions des véhicules dans les grandes agglomérations.

Le paradoxe, depuis leur mise en place, c'est qu'elles ont permis une baisse significative de la pollution de l'air, en lien avec l'ensemble des politiques mises en œuvre par le gouvernement et les collectivités locales pour favoriser l'essor des mobilités douces, mais que des exagérations et des fausses informations ont conduit à ce qu'elles soient parfois perçues comme un facteur d'exclusion, en particulier de nos concitoyens les plus modestes.

Depuis ma prise de fonctions, je n'ai cessé de dialoguer avec l'ensemble des parties prenantes, et en particulier, avec les élus locaux, sur la question.

Deux rapports d'initiative parlementaire permettent d'ores-et déjà de nourrir nos réflexions, celui du Comité m'est remis aujourd'hui, et nous attendons le rapport de comparaison internationale pour la rentrée.

C'est donc à l'automne, avec l'intégralité de ces informations en main, qu'il me paraît opportun de décider, de façon concertée, si, d'un point de vue juridique, réglementaire ou législatif et d'un point de vue budgétaire, à l'amorce du PLF, il y a lieu et il y a matière à faire en sorte de proposer des évolutions par rapport à ces zones

à faibles émissions.

Mais d'ores-et-déjà, une évolution sémantique me paraît indispensable, pour traduire la réalité de la loi, qui a fait l'objet de nombreux raccourcis et de nombreuses spéculations indues.

Une précision sémantique, qui distingue entre territoires ZFE et territoires de vigilance, qui permet de bien souligner que les critères d'obligation et de progressivité sont liés à la qualité constatée de l'air, au dépassement des normes, et ne sont pas absolus.

Ensemble, continuons à agir, pour l'amélioration de la qualité de l'air et la transition écologique dans tous les territoires, avec pragmatisme, et exigence.



Clément Beaune
ministre délégué
chargé des Transports

Les zones à faibles émissions répondent à un enjeu majeur de santé publique. Ce deuxième comité est l'aboutissement d'un long travail de l'ensemble des acteurs pour trouver des solutions concrètes pour favoriser une mise en œuvre juste des ZFE. Je souhaite que nous continuions à avancer dans ce sens et que les échanges avec les collectivités se poursuivent pour permettre la mise en place de règles simples pour les particuliers et les professionnels et de calendriers réalistes. L'Etat est pleinement mobilisé pour accompagner les particuliers et les professionnels notamment en soutenant l'aide à l'acquisition de véhicules propres et le développement des transports collectifs et ferroviaires.



Agnès Firmin Le Bodo
ministre déléguée chargée
de l'Organisation territoriale
et des Professions de santé

8 mois après le lancement du comité de suivi de la mise en place des zones à faibles émissions, le ministère de l'Organisation territoriale et des Professions de Santé continue de se mobiliser aux côtés des ministères de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et des Transports. Les enjeux sanitaires sont majeurs, 47 000 morts par an, plusieurs millions de personnes atteintes de maladies chroniques liées à la mauvaise qualité de l'air. L'étroite association du secteur de la santé à ce comité est là avant tout pour rappeler ces impacts, pour rappeler que c'est en adoptant notre nouvelle méthode, une seule santé, que nous améliorerons ensemble notre qualité de l'air, notre environnement et donc notre santé.

Une politique de qualité de l'air qui porte ses fruits dans les agglomérations françaises, mais qui doit être poursuivie

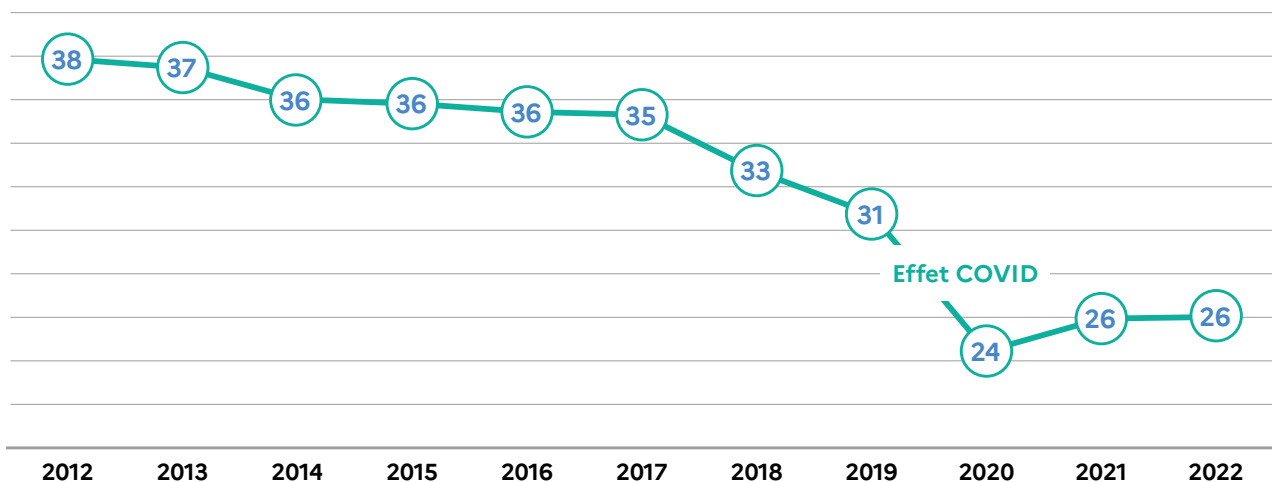
Santé publique France estime que chaque année 47 000 décès prématurés sont liés aux particules fines, et aux particules d'oxydes d'azote émises par les véhicules routiers, et que la pollution de l'air est à l'origine ou aggrave les maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon,...), et cardiovasculaires (infarctus, accidents vasculaires cérébraux, arythmies,...). Aujourd'hui près de 50 % des Français vivent dans une grande agglomération et sont ainsi particulièrement exposés à ces polluants. L'amélioration de la qualité de l'air est donc un enjeu majeur de santé publique.

Le secteur des transports représentait en 2021 plus de la moitié des émissions nationales de dioxyde d'azote, et une proportion importante des émissions de particules fines dans les agglomérations où le trafic est dense. Passer à une mobilité moins polluante permet d'améliorer la qualité de l'air.

La qualité de l'air s'améliore progressivement depuis plusieurs décennies (réduction de 60% des émissions de dioxyde d'azote (NO₂) entre 2000 et 2021 et de 53% sur les particules fines entre 2000 et 2021).

Les chiffres de la qualité de l'air pour 2022 dans les principales agglomérations françaises témoignent d'une amélioration de la situation.

Moyenne des mesures de qualité de l'air (NO₂) dans les 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants



Toutefois, quelques agglomérations françaises connaissent des dépassements des seuils réglementaires fixés au niveau européen et quasiment l'ensemble des agglomérations dépassent les valeurs recommandées par l'OMS.

Normes de qualité de l'air	Seuils OMS	Seuils réglementaires
NO₂ (dioxyde d'azote) <i>Valeur moyenne annuelle</i>	10 µg/m ³	40 µg/m ³

La France connaît des dépassements concernant les dioxydes d'azote, mais l'ensemble des agglomérations métropolitaines respectaient les seuils en matière de particules fines en 2022¹.

Année	Nombre de métropoles en dépassement régulier des seuils réglementaires (N02)	Détail des métropoles
2016	15	Nîmes, Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2017	13	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2018	12	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2019	11	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2020	10	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2021	8	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2022	5	Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg

Il est donc primordial de poursuivre les politiques engagées en matière d'amélioration de la qualité de l'air. Fin 2022, un nouveau [plan d'actions national pour réduire les émissions de polluants pour la période 2022-2025 \(PREPA\)](#) a été adopté. Il regroupe les différentes actions, qui concernent l'ensemble des secteurs (industrie, transport, résidentiel tertiaire, agriculture,...), engagées à cet effet. Par exemple :

- L'Etat soutient les collectivités pour déployer et proposer aux Français une offre de mobilité diversifiée, avec notamment :
 - le plan covoiturage (150 millions d'euros en 2023),
 - le plan vélo et marche 2023-2027. Au total, c'est un montant inédit de 2 milliards d'euros qui sera investi par l'État.
 - le fonds vert pour les territoires concernés par une ZFE (150 millions d'euros en 2023) pour déployer et faire connaître les solutions de mobilité du territoire (transports publics, aménagements cyclables, trottinettes et vélos en libre-service, covoiturage, auto partage,...).

- **L'État a adopté et met en œuvre un plan visant à réduire de moitié d'ici à 2030 les polluants atmosphériques induits par le chauffage au bois domestique, première source d'émissions nationales de particules fines en 2018. Dans ce cadre plusieurs actions ont été conduites : favoriser l'utilisation d'un combustible de qualité, informer les utilisateurs sur les bonnes pratiques à adopter, améliorer la diffusion de l'information (cf [campagne de communication chauffage au bois](#)) et les connaissances. Parallèlement plusieurs dispositifs de soutien financier à destination des usagers sont mobilisés dont le fonds Air Bois dédié au remplacement des appareils de chauffage au bois par des appareils ayant un impact moindre sur la qualité de l'air.**

1. A noter : dépassement enregistré pour Marseille pour 2022, la part liée aux contributions naturelles (sables du Sahara), est en cours d'estimation

Un dispositif national cadre, déterminé par les niveaux de qualité de l'air, permettant une mise en œuvre adaptée au niveau local

Les zones à faibles émissions existent dans 13 autres pays européens (*Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Danemark, Ecosse, Espagne, Grèce, Pays-Bas, Italie, Portugal, République Tchèque, Suède*) et pour certains depuis plus de 20 ans. Afin de lutter contre la pollution de l'air par le dioxyde d'azote et les particules fines, les lois d'orientation des mobilités (2019) et climat et résilience (2021) fixent un cadre et des obligations pour la mise en place de zones visant à améliorer la qualité de l'air.

DISPOSITIF PRÉVU PAR LA LOI

La loi prévoit une mise en œuvre progressive des zones à faibles émissions, déterminées par les niveaux de qualité de l'air :

La loi d'orientation des mobilités

prévoyait la mise en place de ZFE dans les agglomérations en dépassement des seuils de qualité de l'air. 11 ZFE sont actuellement en vigueur.

La loi Climat et Résilience

a prévu l'extension de l'obligation de mise en place de ZFE au 1^{er} janvier 2025 à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants. 42 agglomérations sont concernées. Toutefois, seules les agglomérations qui connaissent des dépassements réguliers des seuils réglementaires doivent respecter un calendrier de restrictions.

DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)

#1



Il existe donc deux types de territoires dont les noms seront désormais différents afin de mettre en évidence leur situation et le niveau de contrainte associé : ceux qui respectent les seuils (3) et ceux qui ne les respectent pas (2).

Les agglomérations qui dépassent, de manière régulière, les seuils réglementaires de qualité de l'air, sont des territoires ZFE effectifs :

elles doivent respecter le calendrier législatif de restrictions aboutissant à des restrictions pour les voitures diesel de plus de 18 ans au 1^{er} janvier 2024 (Crit'Air 4), puis pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1^{er} janvier 2025 (Crit'Air 3).

En raison de l'amélioration de la qualité de l'air, les agglomérations concernées sont en diminution constante, année après année : elles sont aujourd'hui au nombre de 5 (Paris, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg).

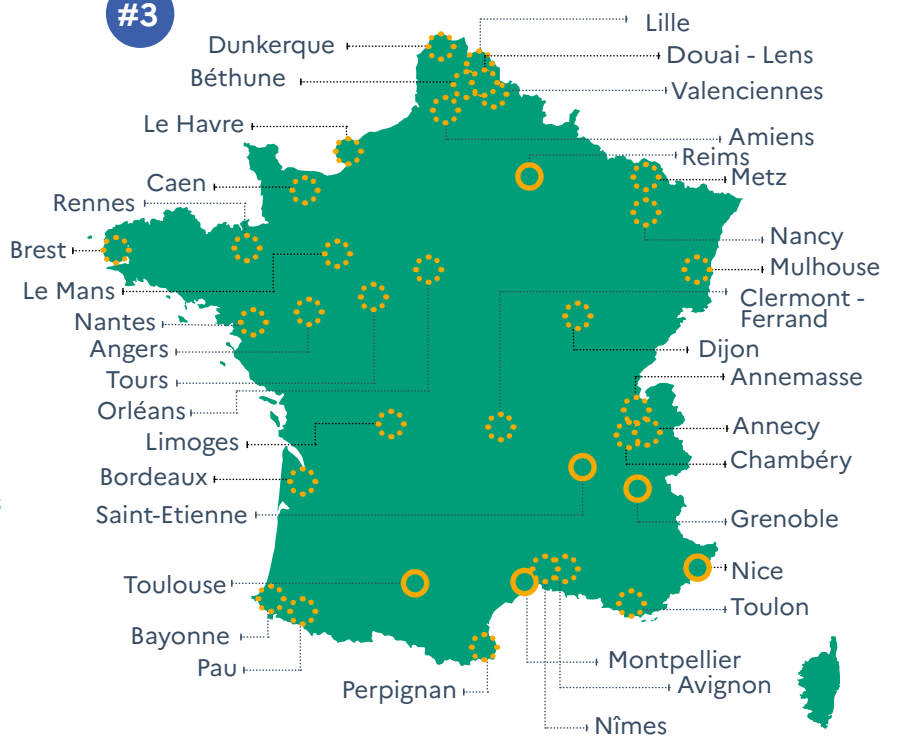
#2



Les agglomérations qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air sont de fait des territoires de vigilance :

- **Pour les agglomérations n'ayant pas encore mis en place de règles** (31 agglomérations concernées) : la seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation, avant le 1^{er} janvier 2025, des voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996 (non classés) et/ou des véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1997 (non classés) et/ou des poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001.
- **Pour les agglomérations dans lesquelles des ZFE existent** (6 agglomérations concernées) : elles ont toutes au moins mis en place les restrictions minimales prévues par la loi. **Elles n'ont donc plus aucune obligation de renforcer leurs restrictions actuelles.**

#3



Territoires de vigilance au plus tard au 1^{er} janvier 2025 (37 agglomérations)

CAS TYPES

Agglomération parisienne Un exemple de territoire ZFE

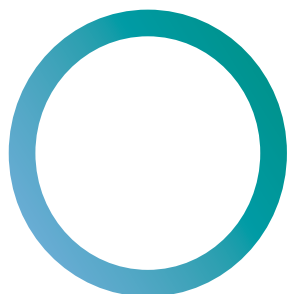
L'agglomération parisienne dépasse actuellement de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air.

Elle doit donc respecter le calendrier national et mettre en place les restrictions de circulation suivantes prévues par la loi :

- Depuis le 1^{er} janvier 2023, des voitures diesel de plus de 22 ans (Crit'Air 5)
- Au 1^{er} janvier 2024, des voitures diesel de plus de 18 ans (Crit'Air 4)
- Au 1^{er} janvier 2025, des voitures diesel de plus de 14 ans et voitures essence de plus de 19 ans (Crit'Air 3)

Elle n'a en revanche aucune obligation légale de calendrier concernant les poids lourds, les deux-roues, les véhicules utilitaires légers (VUL) ou de restrictions des Crit'Air 2 quel que soit le véhicule.

Par ailleurs, elle est libre de déterminer les paramètres du dispositif, les dérogations, les plages horaires, ou de mettre en place un pass autorisant un certain nombre de passages pour des véhicules faisant l'objet de restrictions de circulation.



Reims Un exemple de ZFE mise en place mais dont l'action a permis de repasser sous les seuils réglementaires

Reims a mis en place une ZFE au 1^{er} septembre 2021 et interdit les voitures diesel immatriculées jusqu'au 31 décembre 2005 (Crit'Air 4) depuis le 1^{er} janvier 2023.

Elle avait prévu des restrictions de circulation pour les Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2024. Toutefois, au regard des chiffres de qualité de l'air publiés en 2023, Reims n'est plus en dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air (respect des seuils lors de 3 des 5 dernières années : 2020, 2021, 2022).

Reims bascule donc cette année en zone de vigilance et peut décider de suspendre les prochaines étapes de son calendrier de restrictions.

Limoges Un exemple de territoire de vigilance

Limoges respecte actuellement les seuils réglementaires de qualité de l'air. Elle sera donc un territoire de vigilance au 1^{er} janvier 2025. L'ensemble des paramètres sont laissés à la discrétion de l'agglomération.

La seule obligation minimale prévue par la loi est la mise en place de restrictions pour les voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996 (non classées) et/ou les véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1997 (non classés) et/ou les poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001 (non classés).

Elle pourrait décider de restreindre la circulation des véhicules Crit'Air 5 uniquement pour les poids lourds et véhicules utilitaires légers à cette date, ou encore restreindre la circulation pour les voitures Crit'Air 5 et 4 si elle le souhaite mais sans en être obligée par les lois existantes.

Une méthode, la concertation avec les acteurs concernés

Afin de suivre l'état de mise en œuvre des ZFE, un premier comité ministériel s'est réuni le 25 octobre 2022. Il regroupe les présidents des métropoles qui seront concernées au 1^{er} janvier 2025 par la mise en place d'un territoire ZFE ou d'un territoire de vigilance. Celui-ci a mis en évidence le besoin de créer un espace de dialogue, d'échanges et de coordination afin de renforcer l'acceptabilité et l'harmonisation des ZFE.

Dans ce cadre, un comité de concertation a été mis en place en janvier 2023. Il a mené ses travaux tout au long du premier semestre 2023, sous la coordination d'Anne-Marie JEAN, vice-présidente de l'Euro-métropole de Strasbourg, et de Jean-Luc MOUDENC, maire de Toulouse et président de la métropole, en lien avec le coordinateur national pour les ZFE, Claude RENARD. Il associe collectivités, Etat et acteurs de terrain (professionnels, associations).

Le comité de concertation a remis aujourd'hui son rapport pour renforcer l'acceptabilité sociale et l'harmonisation des ZFE. Il comporte 25 recommandations.

Par ailleurs, une mission a été confiée par la Première ministre à Barbara POMPILI, ancienne ministre et députée de la Somme, sur la comparaison internationale des zones à faibles émissions.

Une fois l'ensemble des contributions reçues, un nouveau comité ministériel sera organisé à l'automne 2023 afin d'annoncer les conclusions tirées par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires concernant l'évolution des ZFE.

LE PARLEMENT SE SAISIT DE L'ENJEU

Assemblée nationale :

Le 2 juillet 2022, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié à M. Gérard LESEUL, député de Seine-Maritime et M. Bruno MILLIENNE, député des Yvelines, une « mission flash » consacrée aux mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE). La mission a notamment recommandé un renforcement de l'information et de la lisibilité des ZFE, l'accélération du déploiement de mobilités alternatives, le meilleur ciblage des aides ou encore d'encourager des assouplissements dans les paramètres retenus par les agglomérations. Le rapport a été remis le mardi 12 octobre 2022.

Sénat :

Le 8 mars 2023, la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a confié une mission "Flash" pour renforcer l'acceptabilité des ZFE à M. Philippe TABAROT, sénateur des Alpes Maritimes. En s'appuyant sur une consultation en ligne, elle propose 9 recommandations. Le rapport a été remis à Christophe BECHU, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 5 juillet 2023.

Un classement des véhicules en fonction de leurs émissions : les vignettes Crit'Air

La vignette Crit'Air permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et dioxyde d'azote (NO₂).

Au 1^{er} janvier 2025, les vignettes Crit'Air correspondent aux voitures particulières suivantes :

	Part des voitures en circulation en 2022
Non classés Toute voiture immatriculée jusqu'au 31 décembre 1996 (voitures de plus de 28 ans)	3%
5 Crit'Air 5 Voitures diesel immatriculées jusqu'au 31 décembre 2000 (de plus de 24 ans)	2%
4 Crit'Air 4 Voitures diesel immatriculées jusqu'au 31 décembre 2005 (de plus de 19 ans)	7%
3 Crit'Air 3 Voitures diesel de plus de 14 ans et voitures essence de plus de 19 ans	22%
2 Crit'Air 2 Voitures essence de plus de 14 ans et toute voiture diesel restante	37%
1 Crit'Air 1 Toute voiture restante (hors voitures 100 % électriques et hydrogène)	28%
Vignette verte Toute voiture 100 % électrique et hydrogène	1%

Obtenir une vignette Crit'Air

Modalités d'obtention :

- par internet, à l'adresse www.certificat-air.gouv.fr/fr/demande, rubrique demander son certificat.
- par courrier, en téléchargeant le formulaire [demande de certificat qualité de l'air pour les particuliers](#).
- Pour plusieurs véhicules d'entreprise, il est nécessaire de se connecter sur la plateforme www.certificat-air.gouv.fr et de suivre le mode d'emploi.

ATTENTION AUX ESCROQUERIES :

le site officiel Crit'Air du ministère n'envoie pas de message SMS aux usagers pour acheter des vignettes.

Une vignette Crit'Air coûte 3,72 euros pour un véhicule immatriculé en France. Le seul site officiel est : www.certificat-air.gouv.fr

VRAI / FAUX ZFE



« On va interdire à tous les véhicules diesel de circuler dans les agglomérations françaises d'ici 2025 »

FAUX

Seules les métropoles qui dépassent les valeurs réglementaires de qualité de l'air ont un calendrier de restrictions minimales :

- Depuis le 1^{er} janvier 2023, les voitures diesel de plus de 22 ans et les voitures essence de plus de 26 ans (Crit'Air 5 et non classées) ;
- Au 1^{er} janvier 2024, les voitures diesel de plus de 18 ans (Crit'Air 4) ;
- Au 1^{er} janvier 2025, les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans (Crit'Air 3).

Ainsi, aujourd'hui, seules 5 agglomérations sont concernées par le calendrier d'interdiction (Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg, Rouen).

La loi ne prévoit en aucune manière l'interdiction de l'ensemble des véhicules diesel (dont les Crit'Air 2) dans les agglomérations, y compris celles concernées par le calendrier de restrictions minimales.

« Dans deux ans, 13 millions d'automobilistes ne pourront plus entrer dans les grandes villes »

FAUX

Aujourd'hui, le nombre d'automobilistes possédant un véhicule non classé, Crit'Air 5, 4 ou 3 **au sein de l'unité urbaine des 5 métropoles concernées par le calendrier d'interdiction est d'un peu moins de 2 millions**, dont plus de la moitié (1,3 millions) dans l'agglomération parisienne.

Par ailleurs, les collectivités peuvent aménager les dispositifs mis en place, notamment les plages horaires pour les restrictions (et autoriser par exemple la circulation le week-end), mettre en place des dérogations, ou proposer un système de pass autorisant un certain nombre de passages dans la ZFE pour les véhicules faisant l'objet de restrictions de circulation.

« Le transport routier n'est responsable que d'une partie de la pollution de l'air, aussi causée par d'autres secteurs (logement, industrie, agriculture). Les ZFE ne répondent que de façon limitée à l'enjeu de santé publique de la pollution de l'air »

VRAI FAUX

Le transport routier est responsable de 54% des émissions d'oxydes d'azote, il s'agit donc de la première cause d'émissions.

Dans les zones en dépassement régulier des normes de qualité de l'air, l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 en 2025 entraîne par rapport à 2018 une réduction entre 31% et 50% des émissions de NO_x selon les territoires concernés par la mise en place d'une ZFE. S'agissant des émissions de particules PM₁₀, cette même mesure a pour conséquence une réduction entre 24% et 48% selon les territoires.

La ZFE n'est donc pas le seul outil déployé par le gouvernement pour lutter contre la pollution de l'air. Un Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) a été mis en œuvre depuis 2017 et révisé en 2022 pour la période 2023-2025. Il prévoit un ensemble de mesures pour réduire les émissions de polluants pour tous les secteurs d'activité. Des plans locaux (PPA) sont par ailleurs mis en place dans les territoires les plus pollués.

« Je suis plombier, artisan, commerçant. L'Etat va m'empêcher de rentrer dans les agglomérations dans lesquelles je travaille »

FAUX

Le calendrier d'interdiction pour les agglomérations qui dépassent les seuils réglementaires de qualité de l'air ne concerne que les voitures. Il n'y a aucune obligation concernant les véhicules utilitaires légers ou les poids lourds.

Par ailleurs, les collectivités peuvent définir un ensemble de dérogations aux restrictions de circulation qu'elles mettent en place, pour certains types de véhicules ou catégories d'usagers.

« On va m'obliger à acheter un véhicule électrique neuf pour entrer dans les grandes villes en France »

FAUX

Le calendrier d'interdiction pour les agglomérations qui dépassent les seuils réglementaires de qualité de l'air ne concerne que les voitures et jusqu'aux véhicules diesel de plus de 14 ans et les véhicules essence de plus de 19 ans au 1^{er} janvier 2025.

Les aides au verdissement des véhicules de l'Etat permettent d'acheter un véhicule neuf ou d'occasion, électrique, hybride rechargeable, gaz ou essence de moins de 14 ans au 1^{er} janvier 2025. Ces aides seront renforcées dans le cadre du projet de loi de finances pour 2024.

La qualité de l'air dans les grandes agglomérations métropolitaines
(concentrations en dioxydes d'azote)

Agglomération	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Amiens	24	13	12	12	15	13
Angers	16	14	13	10	11	25
Annecy	37	35	33	28	26	28
Avignon	30	26	24	24	25	24
Bayonne	28	27	24	18	17	17
Béthune	16	17	14	11	13	14
Bordeaux	37	40	40	31	31	31
Brest	33	27	27	20	19	22
Caen	27	40	30	19	22	20
Chambéry	30	31	29	22	20	21
Clermont-Ferrand	38	35	34	29	28	29
Dijon	23	21	21	17	18	19
Douai-Lens	18	17	16	12	13	13
Dunkerque	18	21	18	14	15	16
Genève-Annemasse	32	24	26	23	17	19
Grenoble	48	43	41	38	32	33
Le Havre	37	37	33	24	24	24
Le Mans	14	13	13	10	11	10
Lille	33	31	29	23	25	26
Limoges	28	26	27	21	21	22
Lyon	71	66	62	49	49	47
Marseille-Aix-en-Provence	75	47	45	35	41	39
Metz	30	30	29	22	22	23
Montpellier	44	42	39	32	32	23
Mulhouse	35	35	34	29	27	28
Nancy	30	27	24	20	19	20
Nantes	39	32	31	23	21	28
Nice	48	41	38	28	29	26
Nîmes	37	33	32	25	25	28
Orléans	30	29	28	21	22	23
Paris	83	80	73	59	59	52
Pau	26	26	26	20	20	19
Perpignan	15	13	16	16	54	42
Reims	43	44	41	31	32	31
Rennes	35	32	29	21	22	23
Rouen	52	53	46	37	41	37
Saint-Étienne	40	35	33	29	29	34
Saint-Nazaire	12	12	10	8	10	10
Strasbourg	47	48	42	34	34	43
Toulon	42	37	38	31	31	31
Toulouse	39	47	44	35	38	35
Tours	34	31	29	23	23	22
Valenciennes	34	32	31	13	29	29

Concentrations en dioxydes d'azote en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (moyennes annuelles maximales) - données LCSQA - juin 2023

Légende :

> 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Dépassement de la valeur limite réglementaire (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
< 40 et > 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Respect de la valeur limite réglementaire (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) Dépassement de la valeur recommandée par l'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
≤ 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Respect de la valeur recommandée par l'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
5 agglomérations	Dépassement régulier ^(*) des normes de qualité de l'air (2018-2022) : calendrier minimal de restrictions imposé par la loi pour la circulation des automobiles
Saint-Nazaire	Respect régulier ^(*) de la valeur recommandée par l'OMS : aucune obligation
Autres agglo.	Concentration régulièrement supérieure à la valeur recommandée par l'OMS, mais pas de dépassement régulier constaté de la valeur limite réglementaire : restrictions <i>a minima</i> sur des véhicules non classés (catégorie au choix de la collectivité) imposées par la loi

^(*) : Un dépassement (ou respect) des normes de qualité de l'air est considéré comme régulier dès lors qu'il est observé au moins 3 fois sur les 5 dernières années.

Contact presse

Service presse de Christophe Béchu,
ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Tél : 01 40 81 78 31

Mél : communication.mtect@ecologie-territoires.gouv.fr



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*