

Communiqué de presse



Comment la qualité de l'air s'est-elle améliorée à Paris entre 2012 et 2022 ?

[27 août 2025] Airparif présente aujourd'hui sa dernière étude qui porte sur l'évaluation quantitative des actions ayant permis l'amélioration de la qualité de l'air et des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) principal gaz à effet de serre, à Paris entre 2012 et 2022. Réalisée en partenariat avec la Ville de Paris, cette étude s'inscrit dans la perspective du renforcement de la réglementation d'ici à 2030 et des 10 ans de l'Accord de Paris sur le changement climatique. Elle prolonge la précédente évaluation menée sur la période 2002-2012.

Au cours des dernières décennies, la qualité de l'air s'est largement améliorée à Paris. Plus spécifiquement sur la période 2012-2022, trois facteurs principaux expliquent cette amélioration : les actions menées en faveur de la modernisation du parc roulant avec des véhicules neufs moins polluants, les mesures visant à diminuer le trafic routier, et les politiques de réduction des sources de pollution autres que le trafic (chauffage, industrie...).

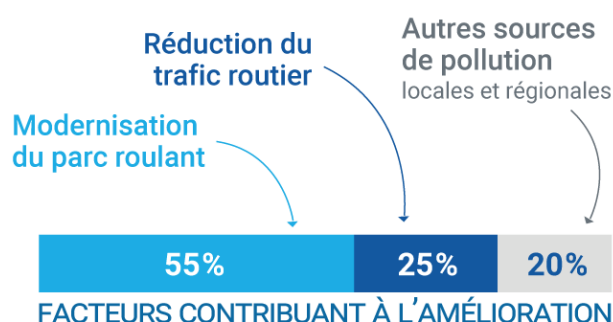
La mise en place de ces actions résulte de politiques publiques environnementales menées à différentes échelles : locale, nationale et européenne. Elles ont conduit à une baisse des niveaux de pollution auxquels sont exposés les Parisiens de 40% en moyenne pour le dioxyde d'azote (NO₂) et de 28% pour les particules fines (PM_{2,5}). Les émissions de dioxyde de carbone, dues au trafic routier, ont, elles, baissé de 35%.

Comprendre la baisse des concentrations de polluants atmosphériques à Paris

L'amélioration de la qualité de l'air résulte de la mise en œuvre de politiques publiques et de réglementations à plusieurs échelles. La modernisation du parc s'explique à la fois par la commercialisation de véhicules neufs moins polluants, dans le cadre des normes Euro, et par des mesures qui ont favorisé le renouvellement du parc de véhicules en particulier la zone à faibles émissions instaurée à Paris depuis 2017. La baisse du trafic routier s'inscrit quant à elle dans un ensemble de mesures, en grande majorité prises par la Ville de Paris, visant à limiter la place de la voiture individuelle et à favoriser ses alternatives, par exemple à travers le déploiement d'infrastructures spécifiques comme les pistes cyclables ou les voies de bus réservées et la limitation des places de stationnement.

Entre 2012 et 2022, **une diminution moyenne de 40% des niveaux de NO₂ auxquels sont exposés les Parisiens est observée. Cette baisse est due pour moitié à la modernisation du parc roulant, pour un quart à la diminution du trafic routier et pour un quart aux mesures prises sur les autres sources de pollution à Paris et au-delà (chauffage résidentiel et tertiaire, industrie, production d'énergie...).**

ÉVOLUTION DE L'EXPOSITION DE LA POPULATION AU DIOXYDE D'AZOTE (NO₂) À PARIS ENTRE 2012 ET 2022



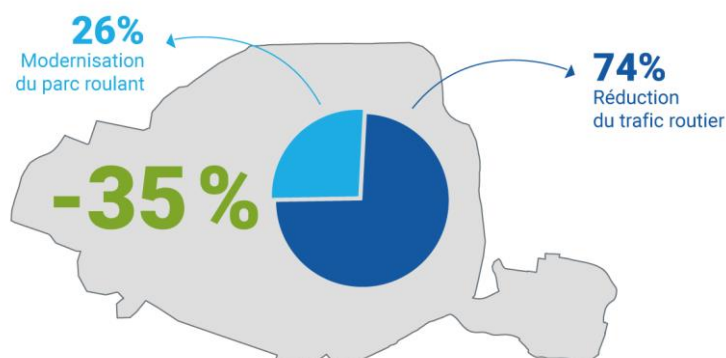
Pour l'exposition aux particules fines (PM_{2,5}), la baisse entre 2012 et 2022 s'établit à 28% pour les Parisiens. Du fait de la multiplicité des sources de particules, la hiérarchie des contributions à cette baisse est différente de celle pour le NO₂. Parmi les facteurs locaux et régionaux étudiés, **la contribution du secteur du transport routier reste majeure avec 39% dus à la modernisation du parc et 17% provenant de la diminution du trafic**. Les politiques publiques menées pour améliorer la qualité de l'air dans les autres secteurs d'activités participent quant à elles à hauteur de 44% à cette baisse.

Autre co-bénéfice, cette étude met aussi en relief une **amélioration de la qualité de l'air un peu plus importante du fait de ces actions pour les habitants vivant dans les zones les plus polluées, au voisinage des grands axes routiers parisiens** (baisse de 45% en NO₂, et de 31% en PM_{2,5}).

Des évolutions du trafic routier qui ont permis une baisse importante des émissions de dioxyde de carbone

Au-delà des polluants atmosphériques, les mesures mises en place ont contribué également à la lutte contre le changement climatique. **Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) liées au trafic routier ont diminué de 35 % entre 2012 et 2022**. Cette baisse est majoritairement liée à la réduction du trafic qui en explique les trois quarts, tandis que la modernisation du parc de véhicules y contribue pour un quart.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE DIOXYDE DE CARBONE CO₂ LIÉES AU TRAFIC ROUTIER À PARIS ENTRE 2012 ET 2022



L'évolution des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier, directement corrélées à la consommation de carburants, est plus faible que celle des polluants atmosphériques (NO₂, particules...) dont la baisse des émissions est accrue par les améliorations technologiques. Les normes Euro ciblent en effet seulement les émissions de polluants atmosphériques. Les gains en dioxyde de carbone auraient pu être plus importants en recourant à des véhicules neufs plus légers.

Vers des normes plus strictes pour protéger la santé publique

La nouvelle directive européenne sur l'air ambiant implique un abaissement des valeurs limites réglementaires, en les rapprochant des seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sans pour autant s'y aligner, pour prendre en compte l'évolution des connaissances sur l'impact sanitaire de la pollution de l'air et poursuivre les améliorations engagées. Si cette nouvelle étude d'Airparif confirme l'impact positif et concret des politiques publiques en faveur de la qualité de l'air et du changement climatique, elle donne des clés de lecture essentielles pour orienter les futures actions visant à poursuivre durablement ces améliorations.

De fait, si la situation s'est nettement améliorée avec un gain sanitaire notamment en termes d'espérance de vie et de maladies chroniques, les enjeux de la qualité de l'air au regard de la santé restent néanmoins majeurs à Paris : la pollution de l'air est à l'origine de près de 1 800 décès prématurés par an en 2019 ainsi que de la survenue et de l'aggravation de pathologies respiratoires et cardiovasculaires chroniques. Une étude de l'Observatoire régional de santé d'Ile-de-France et d'Airparif parue en janvier 2025¹ montre que l'apparition de ces maladies représente, pour les seules particules, un coût de 2,5 milliards d'euros en Ile-de-France en 2024. Les valeurs limites réglementaires à respecter d'ici à 2030 auraient été dépassées en 2024 pour 70% des Parisiens en ce qui concerne le NO₂, les recommandations de l'OMS étant dépassées actuellement sur l'ensemble du territoire parisien comme sur toute l'Ile-de-France. Quant aux particules ultrafines, particules les plus petites présentes dans l'air, elles constituent un enjeu sanitaire présent et futur notamment pour les populations vivant près des axes routiers ; leur surveillance étant demandée par la nouvelle directive et les recommandations de l'OMS. Cette étude démontre toutefois que les politiques publiques en matière de qualité de l'air ont un impact positif et quantifiable et qu'elles apportent de plus un co-bénéfice pour la santé et le climat.

Le rapport d'étude : Airparif, Amélioration de la qualité de l'air à Paris : les facteurs explicatifs, Août 2025 [en ligne]

La synthèse du rapport : Airparif, Comment la qualité de l'air s'est-elle améliorée à Paris entre 2012 et 2022 ?, Août 2025 [en ligne]

Contacts presse : communication@airparif.fr

¹ **HOST, Sabine et al.** Maladies chroniques attribuables à la pollution de l'air en Île-de-France : bénéfices sanitaires et économiques d'une amélioration de la qualité de l'air [en ligne]. Paris : Observatoire régional de santé Île-de-France, janvier 2025. Disponible à l'adresse : www.airparif.fr/sites/default/files/document_publication/ORS_RAPPORT_maladies_chroniques_pollution_air.pdf