

Carte élaborée le 06/01/2015

L'action de l'ADEME et des collectivités pour améliorer la qualité de l'air

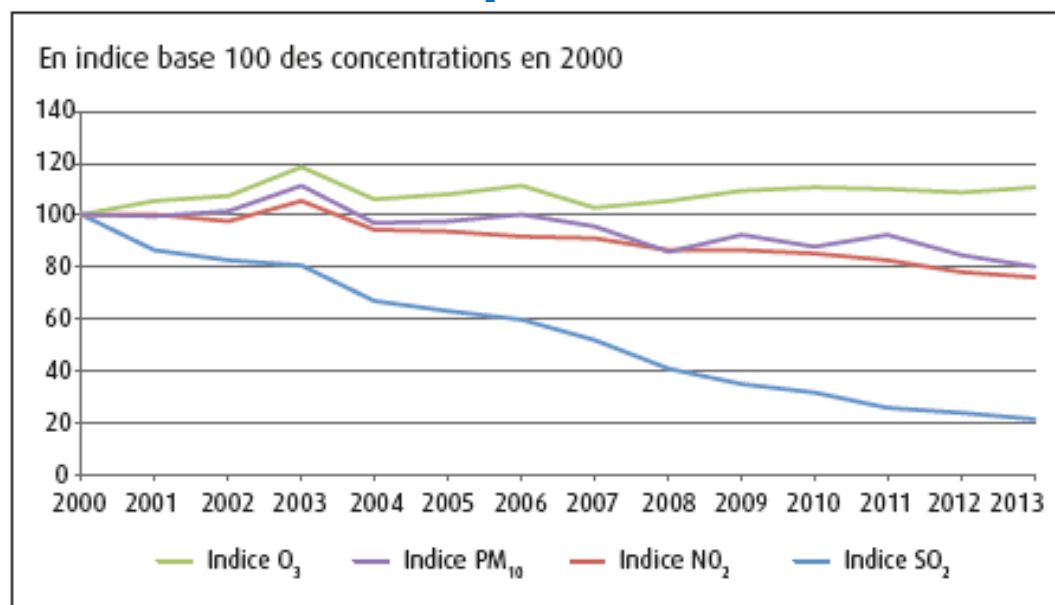


Gilles AYMOZ, chef du Service Evaluation de la Qualité de l'Air - ADEME

Lyon, le 29 mai 2015

Evolution de la qualité de l'air en France : un bilan à nuancer selon les polluants et les zones

Source :
 Bilan de la qualité de l'air en France
 en 2013 et principales tendances
 observées sur la période 2000-2013
 (CGDD, octobre 2014)
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Publication-du-bilan-2013-de-la.html>



Note : ces indicateurs sont construits sur un échantillon évolutif de stations de mesure : sélection des stations ayant fonctionné l'année n et l'année n-1. Cette méthode permet de tenir compte de l'évolution du réseau de mesure tout en restant sur un champ constant entre deux années.

Source : Géod'Air, avril 2014. Traitements : SOeS, 2014

Tendances annuelles :

- Améliorations pour SO₂, Pb, CO , Benzène
- Stable pour NO₂, PM₁₀/PM_{2,5} avec **pointes de pollution en sites de proximité trafic principalement**
- Dégradation : Ozone

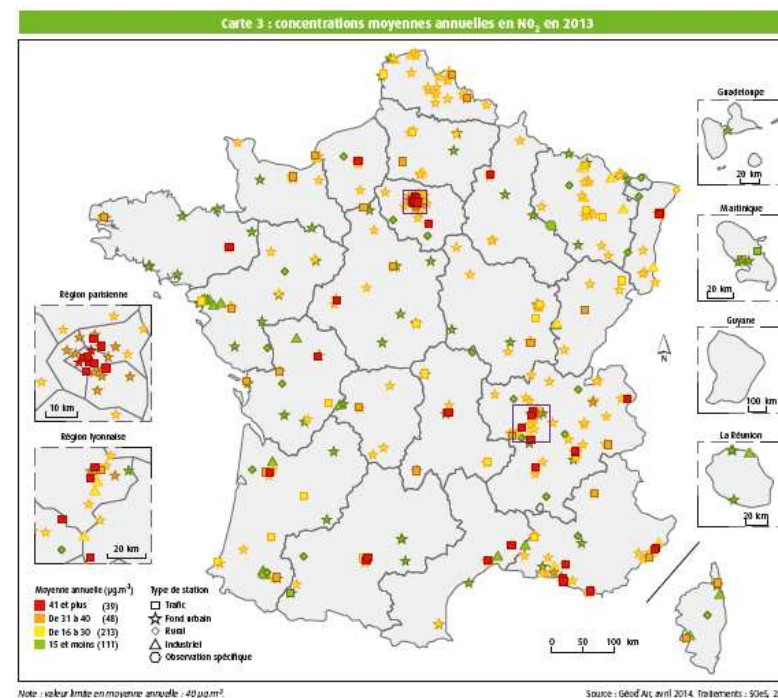
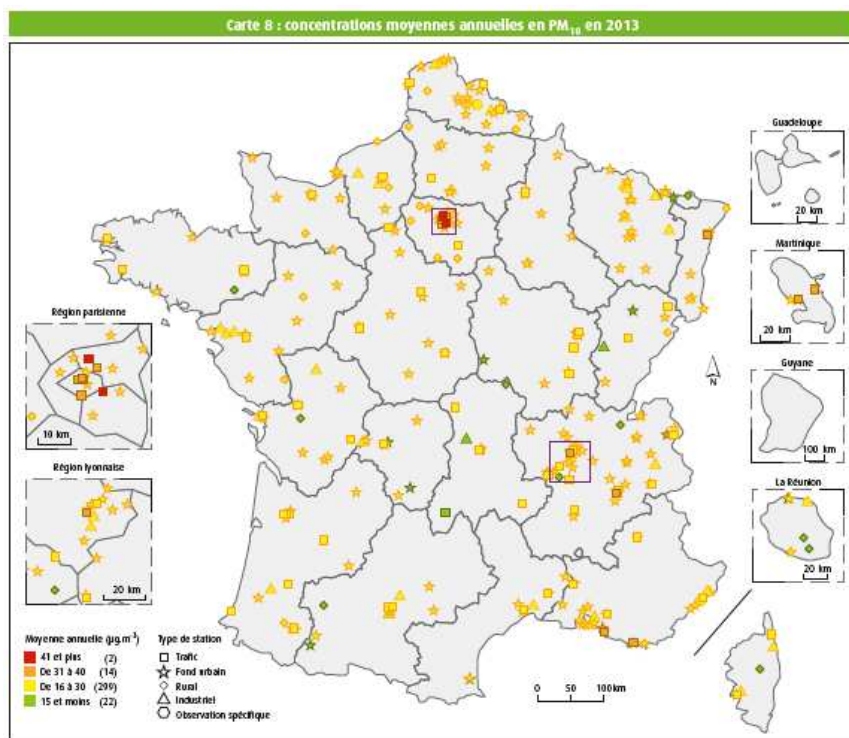
Une situation insatisfaisante pour certains polluants: NO₂, PM₁₀, ozone, benzène, cadmium, benzo[a]pyrène

NO₂ : en 2013, 32% des agglomérations de plus de 100 000 habitants ne respectent pas la valeur limite annuelle (40µg/m³)

Source :

Bilan de la qualité de l'air en France en 2013 et principales tendances observées sur la période 2000-2013 (CGDD, octobre 2014)

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Publication-du-bilan-2013-de-la.html>



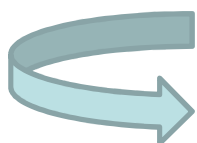
PM₁₀ : en 2013, 14% des agglomérations de plus de 100 000 habitants ne respectent pas la valeur limite journalière (50µg/m³)

PM_{2,5} : 4 sites sur 104 ne respectent pas la réglementation française



Directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe

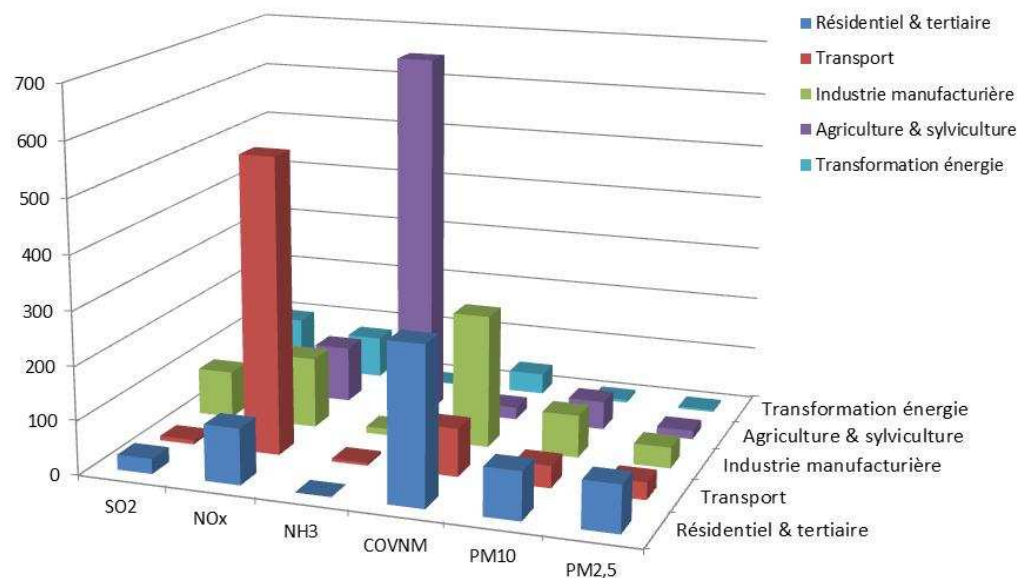
- Fixe des valeurs réglementaires (SO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, Pb, CO, NO_2 et benzène)
- Renseigne sur l'évaluation de la qualité de l'air ambiant (méthodes de référence, point de prélèvement, ...)
- Indique que des plans relatifs à la qualité de l'air doivent être établis (objectif : atteindre la valeur limite ou la valeur cible)
- Informations et rapports : public, Commission, ...



Transposé en droit français dans le Code de l'Environnement

Estimations des émissions nationales de polluants atmosphériques en 2013

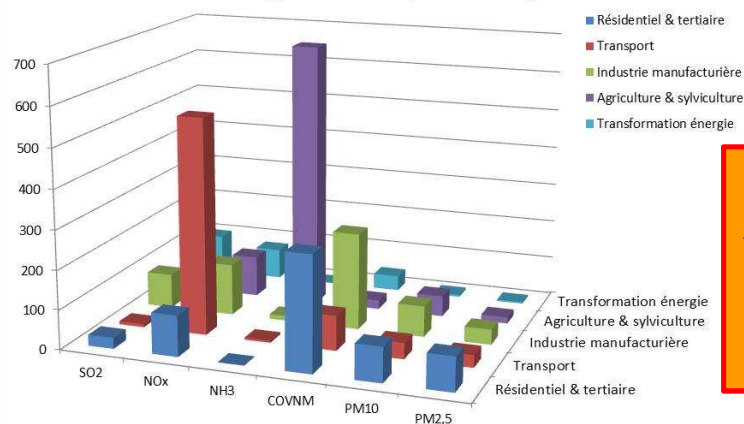
en Gg (source : CITEPA, SECTEN 2014)



- Dans tous les secteurs d'activité
- À toutes les échelles : du national au local // collaboration Etat/collectivité + impliquer le citoyen
- Sur la pollution de fond et sur les pics de pollution
- De manière intégrée : climat – air- énergie

Estimations des émissions nationales de polluants atmosphériques en 2013

en Gg (source : CITEPA, SECTEN 2014)



- Dans tous les secteurs d'activité
- À toutes les échelles : du national au local – collaboration Etat/collectivité + impliquer le citoyen
- Sur la pollution de fond et sur les pics de pollution
- De manière intégrée : climat – air- énergie

Attention ! Graphique à nuancer avec :

- L'échelle locale
- La problématique des polluants secondaires

Transport routier : part des émissions totales de PM_{2,5}

National (2011)	Ile de France	Paris
18%	30%	58%

Cf. Avis ADEME « Emissions de particules et de NOx par les véhicules routiers <http://www.ademe.fr/emissions-particules-nox-vehicules-routiers>

Émissions de polluants atmosphériques par un véhicule thermique



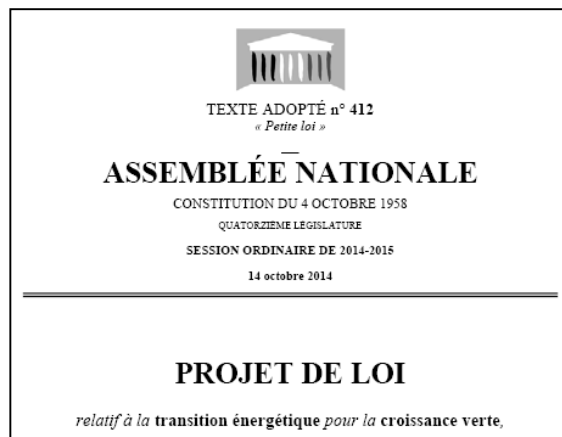
CO : monoxyde de carbone
COV : composés organiques volatils
NO : oxyde d'azote
NO₂ : dioxyde d'azote

O₃ : ozone
PM₁ : particules primaires
PM₁₀ : particules secondaires

Source : ADEME/O'Communication

Source : <http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/guide-vehicules-particuliers-2014-7718.pdf>

Projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte



- Adoption en première lecture par l'Assemblée nationale le 14 octobre 2014
- Vote solennel du Sénat sur l'ensemble du texte le 3 mars 2015
- Les sénateurs ayant profondément modifié le texte, une Commission mixte paritaire s'est tenue le 10 mars 2015 et n'a pas abouti à un accord.
- Avril 2015 : Commission spéciale de l'Assemblée nationale pour l'examen du projet de loi
- Mai 2015 : discussions en séance publique

Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé

- Article 9 : favoriser le déploiement des véhicules propres dans les flottes
 - *État et ses établissements publics : une part minimale de 50 % de véhicules propres, et notamment des véhicules électriques lors du renouvellement de leur flotte.*
 - *Collectivités locales : 20 % de véhicules propres*
 - *Loueurs de voitures et les compagnies de taxis devront renouveler leurs flottes avec 10 % de véhicules propres*
- Article 10 : prévoit le déploiement des infrastructures énergétiques dédiées pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- Article 15 : sanctionner la pratique de retrait des filtres à particules (« défapage ») ou la publicité pour cette pratique.

Article 13

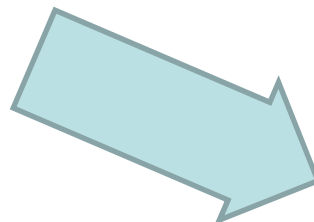
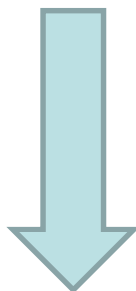
- ① I. – Après l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2213-4-1. – I. –* Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

Article 13 bis A (nouveau)

À compter du 1^{er} juillet 2015 et jusqu'au 1^{er} janvier 2017, le maire d'une commune située dans une zone pour laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté, en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, peut, par arrêté motivé, étendre à l'ensemble des voies de la commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement du 1^o de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique. Cet arrêté fixe la liste des véhicules concernés et celle des véhicules bénéficiant d'une dérogation à cette interdiction d'accès.

- ZCR = zone à circulation restreinte
- En zone PPA
- Adopté par le maire ou par le président de l'EPCI si pouvoir de police de la circulation

III. – Afin d'améliorer l'efficacité énergétique du transport routier de personnes et d'en réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, des aides à l'acquisition de véhicules propres définis au 1° de l'article L. 224-6 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant du II de l'article 9 de la présente loi, en remplacement de véhicules anciens polluants peuvent être attribuées, dans des conditions définies par voie réglementaire, en fonction de critères sociaux ou géographiques.



LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la CROISSANCE VERTE

LE PROJET DE LOI SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE PRÉVOIT :

- le remplacement d'un véhicule de l'État sur deux par un modèle propre, c'est-à-dire électrique, hybride rechargeable ou très faiblement émetteur de gaz à effet de serre et de polluants ;
- la création, sous condition, d'une prime à la conversion d'un véhicule diesel qui atteint 10 000 € lorsqu'elle s'ajoute au bonus écologique ;

Source : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/14140-1_vehicules-propres-2014.pdf



PARTICULIERS

PRIME À LA CONVERSION

Le bonus pour l'achat d'un véhicule électrique sera pérennisé et majoré lorsqu'il s'accompagne de la mise au rebut d'un véhicule polluant. Cet avantage supplémentaire sera octroyé dans les zones concernées par une mauvaise qualité de l'air en priorité. Le cumul du bonus et de la prime à la conversion pourra atteindre 10 000 euros.

Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Developper-les-transports-propres,41392.html>

TITRE VIII

**DONNER AUX CITOYENS, AUX ENTREPRISES,
AUX TERRITOIRES ET À L'ÉTAT
LE POUVOIR D'AGIR ENSEMBLE**

CHAPITRE III

La transition énergétique dans les territoires

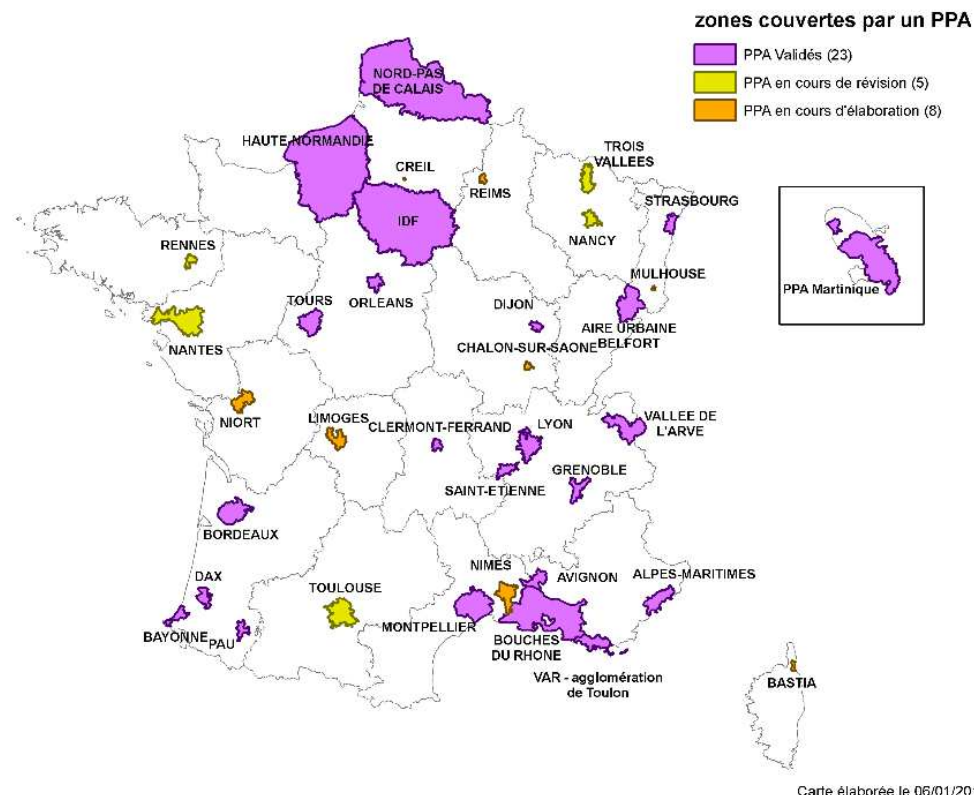
Article 56

- Le PCET devient PCAET pour tout le monde : plan climat-air-énergie
- Les cibles obligées et les échéances de conformité pour les PCAET :
 - *EPCI à fiscalité propre existant au 1er janvier 2015 et regroupant plus de 50 000 habitants et la métropole de Lyon --> au plus tard le 31 décembre 2016*
 - *EPCI à fiscalité propre existant au 1er janvier 2017 et regroupant plus de 20 000 habitants --> au plus tard le 31 décembre 2018*

Le programme des actions doit permettre, au regard des normes de qualité de l'air, de **prévenir ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques** :

* si le PCAET est établi sur un territoire couvert en tout ou partie par un PPA. Dans ce cas le PCAET est **compatible** avec les objectifs fixés par le PPA.

* lorsque l'établissement public ou l'un des établissements membres du PETR auquel l'obligation d'élaborer un PCAET a été transférée est compétent en matière de lutte contre la pollution de l'air.



Source : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/jpg/2015_01_06_CartesPPA.jpg

Loi du 12 juillet 2010 : missions de l'ADEME dans le domaine de la qualité de l'air = proposition et soutien à des mesures et à des plans d'actions visant à améliorer la qualité de l'air en appui aux politiques de l'Etat dans ce domaine

- Aider les collectivités qui veulent agir
- Aider les entreprises et les industriels pour limiter les émissions de polluants (technologie, ...) et développer des approches Win/Win Air-Energie-Climat
- Mieux comprendre pour agir : améliorer les connaissances (programmes R&D, études ...)
- Informer le grand public



Programme de Recherche Interorganisme pour une Meilleure Qualité de l'Air à l'Echelle Locale

Primequal Predit



Air extérieur et air intérieur
!!!

Les avis de l'ADEME



LES AVIS DE L'ADEME

- L'avis de l'ADEME sur les plantes et l'air intérieur
- L'avis de l'ADEME sur le bois énergie et la qualité de l'air
- L'avis de l'ADEME sur les émissions de particules et de NOx des véhicules routiers

<http://www.ademe.fr/expertises/air-bruit>

L'habitat AGIR !

Un air sain chez soi



Des solutions et des pratiques pour améliorer la qualité de l'air intérieur

Édition : mars 2014

Les déplacements AGIR !

Optimiser ses déplacements



Des transports moins gourmands et moins polluants

Édition : janvier 2014

J'éco-rénove j'économise
0 810 130 330

<http://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens>

PARTICULIERS ET ÉCO-CITOYENS

Pollution de l'air et bruit

Que nous vivions à la campagne ou en ville, nous sommes tous exposés à des nuisances : une qualité de l'air plus ou moins bonne et des bruits qui peuvent être envahissants.

Quelles sont les incidences sur notre santé ? Comment diminuer ces nuisances ?

Nos explications vous aideront certainement à mieux comprendre les causes de ces nuisances et à trouver des solutions pour vous en protéger.

<http://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/pollution-lair-bruit>

Le FONDS AIR BOIS, un outil du Plan de protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve,

Porté par :  Animé et géré par :  Financé et réalisé en partenariat avec : 

Financé par :        

Pourquoi une action sur le chauffage individuel au bois?

<http://www.riviere-arve.org/projets/fonds-chaaleur-air-bois.htm>



PRIORIT'AIR

découvrir le groupe qualité de l'air de mon véhicule

<http://www.ademe.fr/expertises/air-bruit/passer-a-laction/outils-agir-qualite-lair-prioritair>