

AIR'MAG

La lettre de la DREAL Normandie sur la qualité de l'air

N° 8 - Août 2018

► Edito

L'État s'engage aux côtés des collectivités pour la mobilité propre et contre la pollution de l'air

Nicolas HULOT, ministre d'Etat, ministre de la Transition écologique et solidaire, et Elisabeth BORNE, ministre chargée des Transports, ont indiqué le 20 juillet 2018 quels sont les engagements de l'État en faveur de la mobilité propre et de la qualité de l'air. Ces engagements vont prendre place dans la future loi d'orientation sur les mobilités (LOM). Le texte de la LOM précise les mesures permettant de soutenir une mobilité du quotidien plus propre et plus solidaire. Ces mesures font l'objet d'un dossier spécial dans ce numéro d'Air'Mag.

Une nouvelle rubrique voit le jour dans cette lettre sur la qualité de l'air. Intitulée « En direct des territoires », elle a pour objectif de faire connaître et valoriser des initiatives locales en faveur de la qualité de l'air. Aussi n'hésitez pas à nous faire part des actions que vous portez et souhaitez valoriser pour les prochains numéros d'Air'Mag !

Enfin, le lundi 25 juin 2018 a été lancée la première campagne nationale de surveillance des résidus de pesticides dans l'air ambiant. Cette campagne répond aux engagements gouvernementaux au titre du plan national santé environnement (PNSE 3), du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA) et de la feuille de route gouvernementale sur les produits phytopharmaceutiques. L'objectif est d'évaluer l'exposition moyenne de la population à une liste d'environ 80 substances dans l'air et les risques sanitaires associés puis, à terme, de définir une stratégie de surveillance pérenne des résidus de pesticides dans l'air.

Patrick BERG

Directeur régional de l'environnement, de
l'aménagement et du logement



Qu'est-ce que c'est ?

75 000

Six mois après son lancement, la prime à la conversion a déjà fait l'objet de plus de 90 000 demandes et 75 000 primes sont d'ores et déjà accordées, sur un objectif de 500 000 aides accordées d'ici la fin du quinquennat.

Ainsi, depuis le 1er janvier 2018, l'État propose une prime de 1000 € pour tous les Français et de 2000 € pour les ménages non imposables à condition de mettre au rebut des véhicules diesel d'avant 2001 (de 2006 pour les ménages non imposables) ou des véhicules à essence immatriculés avant 1997. Pour tous les ménages qui mettent au rebut un véhicule ancien et qui achètent un véhicule neuf électrique, la prime est portée à 2500 €.

Agenda

19 septembre : 4^e édition de la Journée nationale de la qualité de l'air (JNQA)

20 septembre : COPIL PPA

25 septembre : Colloque PRIMEQUAL « Le chauffage individuel au bois ; des atouts à valoriser, des pratiques et appareils à améliorer », Lyon

25 septembre : Séminaire technique du LCSQA sur les micro-capteurs, Paris

27 septembre : Formation CNFPT « Les collectivités et la réduction des pollutions atmosphériques », Lyon

27-28 septembre : Formation IFORE « Initiation à la qualité de l'air », La Défense

09-10 octobre : 4^e Assises nationales de la qualité de l'air, Paris

13 novembre : Formation CNFPT « Les collectivités et la réduction des pollutions atmosphériques », Dunkerque



Le Bilan 2017 d'Atmo Normandie est édité. On y retrouve la répartition des indices de la qualité de l'air pour les grandes agglomérations normandes tout au long de l'année, le récapitulatif des épisodes de pollution, la comparaison avec les normes pour tous les polluants réglementés...

En 2017, on constate que les valeurs limites européennes continuent d'être respectées sur l'ensemble de la région, à l'exception du NO₂ pour lequel un dépassement de la valeur limite réglementaire a été mesuré sur la station Sud III de Petit-Quevilly (agglomération de Rouen) (moyenne annuelle de 52 µg/m³ au lieu des 40 µg/m³ réglementaires).

Par ailleurs, pour les PM_{2,5} et surtout l'ozone, les objectifs de qualité ne sont pas respectés sur la plupart des stations.

<http://www.atmonormandie.fr/Publications/Publications-telechargeables/Programmes-de-surveillance-Bilans>

Atmo Normandie est sur Facebook et Twitter !

Suite à l'embauche d'un chargé de mission en communication digitale, Atmo Normandie est désormais présent sur les réseaux sociaux.

Au programme : actualités fortes de l'association, indices ATMO quotidiens, projets...



Page Facebook :

<http://www.facebook.com/AtmoNormandie>



Compte Twitter :

<https://twitter.com/AtmoNormandie>

Nouvelle fiche « bonne pratique agricole »



Une nouvelle fiche documentant une bonne pratique agricole pour la qualité de l'air a été publiée : il s'agit de celle sur l'optimisation de la fertilisation azotée. Cette bonne pratique fait l'objet d'une fiche détaillée et d'une fiche synthétique. Elle est issue d'un travail conjoint entre la DREAL, la DRAAF, Atmo Normandie et les chambres d'agriculture.

<http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/fiches-bonnes-pratiques-agricoles-a1980.html>

Les appels à projet

► L'appel à projet R&D CORTEA 2018

L'appel à projets de R&D CORTEA (Connaissances, Réduction à la source et Traitement des Émissions dans l'Air) a pour objectif de faire émerger des projets orientés vers l'amélioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur, en :

- améliorant les connaissances des facteurs d'émissions et des caractéristiques des composés émis, ainsi que leur évolution dans le champ proche de la source
- développant des solutions de réduction des émissions de polluants et de leurs précurseurs (prévention, substitution, traitement) et des méthodes de mesure.

Principaux polluants visés : les particules fines, les NO_x, l'O₃, les COV et l'ammoniac.

Les priorités de cette édition CORTEA sont les suivantes :

- air intérieur : améliorer la connaissance des déterminants de la QAI, traçabilité et repérage des composants du bâtiment, développer des solutions de réduction des émissions à la source :
- Combustion : black carbon, chauffage au bois domestique, installations de combustion dans le secteur collectif/tertiaire et industriel, pratique du brûlage à l'air libre des déchets verts et/ou des déchets de chantiers ;
- Agriculture et forêts : caractérisation des émissions et amélioration des inventaires d'émission, développement de technologies et des pratiques innovantes, accompagnement et mise en oeuvre d'actions de réduction des émissions à l'échelle d'un territoire ou d'une filière agricole ;
- Transports : métrologie et quantification des émissions de polluants réglementés et non réglementés (PNR) des sources d'émissions mobiles en usage réel, émissions de PNR des sources d'émissions mobiles fonctionnant avec des biocarburants de 2^{de} génération ou avancés, émissions des particules fines par le transport maritime et le transport fluvial.

La date limite de dépôt des dossiers est le **15 octobre 2018**.

Pour en savoir plus : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/CORTEA2018-65#resultats>

► L'appel à projet R&D « Approfondir les connaissances sur le lien entre données individuelles de la qualité de l'air et changement de comportements »

Cet appel à projet a pour objectif de faire en sorte que le monde de la recherche produise de nouvelles connaissances sur l'apport des données individuelles de la qualité de l'air extérieur et/ou intérieur pour la mise en place d'actions en faveur de la santé et de l'amélioration de la qualité de l'air. Les actions peuvent être individuelles mais également collectives (dont les politiques publiques). Les données individuelles ciblées dans cet appel à projets sont celles apportées par des micro-capteurs ou des objets numériques connectés (type application qui communique les données mesurées par d'autres dans un environnement proche) qui donnent à son utilisateur une information représentative de son environnement immédiat et non une donnée générique non contextualisée. Les changements de pratiques peuvent concerner la santé de l'utilisateur (réduire son exposition à la pollution de l'air) et/ou la réduction des activités polluantes, aussi bien sur le champ de l'air extérieur que de l'air intérieur.

Les thèmes de cet appel à projet sont :

- Caractéristiques sociologiques des populations concernées et leviers d'une généralisation à d'autres populations,
- Les déterminants des impacts sur le changement de comportement auprès des utilisateurs,
- Les données individuelles de qualité de l'air au service des politiques publiques et privées ?

La date limite de dépôt des dossiers est le **20 septembre 2018**.

Pour en savoir plus : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/DIACC2018-63#resultats>

► L'appel à projet « Zones à Faibles Émissions » (ZFE)

L'appel à projets « zones à faibles émissions » vise à accompagner les métropoles et établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère, dans la mise en œuvre d'une zone à faibles émissions (ZFE) en lien avec les échanges en cours entre l'État et les collectivités pour le déploiement de ZFE ainsi qu'avec la future loi d'orientations des mobilités (LOM).

Les zones à faibles émissions consistent à limiter l'accès à une partie du territoire aux véhicules les moins polluants sur tout ou partie du territoire et pendant une période donnée (jours / heures, etc.) dans l'objectif d'améliorer la qualité de l'air et protéger la santé des populations.

Les collectivités lauréates seront accompagnées financièrement par l'ADEME pour préfigurer la mise en place d'une ZFE, identifier les conditions de réussite de sa mise en œuvre et assurer la concertation et l'animation autour de ce projet. L'objectif est d'approfondir les connaissances sur les impacts et/ou mieux prendre en compte les spécificités locales dans la mise en œuvre d'une ZFE.

Des financements supplémentaires pour l'étude ou l'expérimentation, couplée à une évaluation, de la mise en œuvre de mesures additionnelles visant à accélérer le renouvellement du parc de véhicules anciens par des véhicules moins polluants ou permettant de tester des dispositifs innovants d'accompagnement des publics ciblés par la ZFE pourront également être apportés.

L'ADEME mobilisera un budget d'environ 2 millions d'euros dans le cadre de cet appel à projet. Le taux maximal d'aide sera de 70% et le plafond de l'assiette des dépenses éligibles totales ne pourra pas être supérieur à 100 000 euros au global.

La date limite de dépôt des dossiers est le **18 décembre 2018**.

Pour en savoir plus : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/AAP%20ZFE2018-70>

Les dates à retenir

► La 4^e Journée Nationale de la Qualité de l'Air



La journée nationale de la qualité de l'air se déroule en 2018 le **mercredi 19 septembre**. Son objectif est de favoriser la mobilisation individuelle et collective pour sensibiliser les citoyens à l'importance de respirer un air de bonne qualité.

Cette journée permet également de montrer les bonnes pratiques existantes pour améliorer notre qualité de l'air au quotidien. Tous les événements organisés du 15 au 23 septembre peuvent être labellisés "JNQA".

Site national de la JNQA : <http://evenements.developpement-durable.gouv.fr/campagne/jnqa2018>

► 20 septembre 2018 : COPIL du PPA

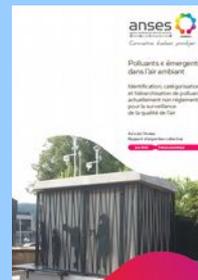
Ce 4^e Comité de pilotage, placé sous l'égide des deux préfets de départements, a pour objectif de favoriser le dialogue avec les partenaires locaux et leur mobilisation pour permettre une meilleure prise en compte des enjeux liés à la qualité de l'air dans le développement local.

A cette occasion seront réalisés un bilan de l'avancement de la mise en œuvre des actions du PPA, un point sur l'évaluation et la révision du PPA qui aura lieu en 2019, et la présentation de l'état d'avancement du projet « Ville Respirable en 5 ans » de la Métropole Rouen Normandie.



À lire !

Avis de l'ANSES Polluants « émergents » dans l'air ambiant



Cet avis intervient suite à une saisine conjointe des ministres en charge de la transition écologique et solidaire et de la santé dont l'objectif était de définir une méthode d'identification des polluants chimiques présents dans l'air ambiant, non pris en compte à ce jour dans la réglementation, et de dresser une liste concise de polluants d'intérêt prioritaire du point de vue de leurs enjeux potentiels en termes d'impact sanitaire ou environnemental.

A partir d'une liste de 557 polluants examinés, l'ANSES recommande notamment :

- de renforcer la surveillance de 13 polluants prioritaires : avec une surveillance nationale des concentrations pour le 1,3-butadiène et le renforcement de la surveillance des émissions industrielles pour les 12 autres substances ;
- de renforcer le nombre de points de surveillance des particules ultrafines et du carbone suie et d'établir une valeur de référence sanitaire pour ces polluants ;
- d'acquérir de nouvelles données (sanitaires et/ou d'exposition) pour 460 polluants avec, si besoin, le lancement de campagnes nationales de surveillance complémentaires ;
- de centraliser dans une seule base les données et métadonnées sur les mesures de polluants non réglementés.

Ces recommandations seront progressivement mises en œuvre, avec notamment la prise en compte d'ici fin 2018 des 13 substances prioritaires identifiées par l'ANSES lors de la révision des prescriptions réglementaires pour les ICPE soumises à autorisation, le renforcement des modalités de surveillance des concentrations dans l'air pour le 1,3-butadiène, les particules ultrafines et le carbone suie, et l'incitation à ce que les exploitants des ICPE les plus émettrices de 1,3-butadiène mettent en place une surveillance environnementale et des mesures de réduction des émissions.

<https://www.anses.fr/fr/content/qualite-de-l-air-ambiant-l-anses-preconise-la-surveillance-du-13-butadiene-et-un-suivi>

Impact sanitaire de l'épisode de pollution aux PM10 de nov-déc 2016



Entre le 25 novembre et le 25 décembre 2016, la France continentale a connu un épisode de pollution atmosphérique de grande ampleur lié à des conditions météorologiques particulières. Santé Publique France a estimé les retombées sanitaires de cet épisode à travers différentes méthodes. Ce rapport replace l'impact sanitaire des épisodes de pollution dans le contexte global des effets sur la santé de la pollution de l'air.

Ce rapport montre aussi que les épisodes de pollution représentent jusqu'à 20 % de l'impact de la pollution atmosphérique à court terme dans certaines villes. Cependant l'impact à court terme reste bien inférieur à l'effet d'une exposition à long terme.

L'analyse par ville sur 5 ans montre que pour Rouen et Le Havre, la part attribuable aux épisodes de pollution (dépassement des seuils d'information et d'alerte) aux PM10 reste dans la moyenne des 18 villes du programme PSAS Air et santé.

Néanmoins, ce rapport souligne que si les indicateurs de recours aux soins d'urgence ont toute leur place dans le système de surveillance, au même titre que les indicateurs de mortalité et les hospitalisations, leur surveillance en temps réel ne semble pas appropriée pour évaluer l'impact sanitaire des épisodes de pollution. Cette surveillance peut même être faussée rassurante puisque le plus souvent, les effets sanitaires ne sont pas détectables ou interprétables. En dépit de leur contribution relativement faible à l'ensemble des répercussions sur la santé, les épisodes de pollution atmosphérique constituent un enjeu de santé publique dans des zones géographiques particulières. Ils représentent de ce fait une opportunité pour sensibiliser les parties prenantes et le grand public aux effets délétères de la pollution de l'air sur la santé.

<http://invs.santepubliquefrance.fr/Publications-et-outils/Rapports-et-syntheses/Environnement-et-sante/2018/Impact-sanitaire-de-l-episode-de-pollution-aux-PM10-de-novembre-decembre-2016>

▶ Le projet de Loi Mobilités

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a pour objectif de créer les conditions pour donner rapidement toute sa place aux mobilités actives afin de soutenir une mobilité du quotidien plus propre et plus solidaire. Le 20 juillet, Nicolas Hulot, ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire et Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, ont détaillé les engagements de l'État en faveur de la mobilité propre et de la qualité de l'air.



Des objectifs ambitieux :

Tripler les déplacements à vélo d'ici 2024

Multiplier par 5 la vente de véhicules électriques d'ici 2022

Multiplier par 15 la vente de poids-lourds à faible émission d'ici 2025

2040 : fin de vente des voitures neuves émettant des GES

2050 : neutralité carbone de la mobilité

▶ Donner les outils aux collectivités pour agir au niveau local

La loi d'orientation des mobilités devrait offrir aux collectivités plusieurs outils pour adapter aux spécificités locales leur politique en faveur des mobilités propres :

• **Déployer des Zones à Faibles Émissions (ZFE)**

Ces zones sont aujourd'hui uniquement déployées à Paris et à Grenoble. La loi porte l'ambition de voir ces zones se déployer rapidement dans d'autres villes françaises, en particulier celles dont les seuils de concentration de polluants atmosphériques sont régulièrement dépassés. La loi demandera à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants d'évaluer l'opportunité de mettre en place une telle zone. L'Etat accompagnera cette démarche, notamment via l'appel à projet de l'ADEME « zones à faibles émissions » et la mise en oeuvre de moyens automatiques et simples de contrôle du respect du règlement des futures ZFE.

Le Gouvernement a proposé, en priorité aux 15 territoires visés par le contentieux européen, un engagement pour le déploiement des ZFE. L'État a proposé qu'il soit signé le 8 octobre prochain, en invitant également les autres territoires volontaires à se joindre à la démarche.

• **Permettre la mise en œuvre expérimentale de dispositifs de « péage positif »** : ce type de dispositif, déjà testé avec succès aux Pays-Bas, a pour objectif de changer les habitudes de certains automobilistes en les incitant financièrement à ne plus rouler pendant les heures de pointe.

• **Faciliter la mise en œuvre d'un tarif de congestion**, notamment en assouplissant la contrainte de durée.

• **Permettre l'instauration de licences** pour réguler certains services de mobilité ayant des impacts significatifs en matière de congestion, de pollution de l'air ou d'insécurité routière. Sont notamment concernés les services de location de véhicules en libre-service sans stations d'attache (vélos, voitures, scooter).

• **Déployer des systèmes d'information sur les déplacements** permettant aux usagers de comparer différents modes de transport pour leurs déplacements (transports publics, covoiturage, voiture...) et, dans certains cas, facilitant l'achat de billets.

• Lancement du 4ème appel à projets pour **financer des transports en commun en site propre.**

• **Financement des projets de développement de solutions de mobilité innovantes et plus propres** par la DSIL (500 M€ de dotation de Soutien à l'Investissement Local dédiés à la mobilité), facilitation des expérimentations et de l'achat public innovant grâce à la démarche French Mobility.

▶ Développer les mobilités actives et partagées

• **Mettre en œuvre un plan vélo ambitieux** pour tripler sa part dans nos déplacements, qui s'appuiera sur les leviers suivants : développement d'aménagements cyclables sécurisés et mesures de sécurité routière ; dispositifs permettant de lutter contre le vol de vélo ; mise en place de mesures incitatives en faveur du vélo et développement d'une culture vélo.

- Offrir la **possibilité aux AOM d'organiser un service public de covoiturage** ou de soutenir financièrement les services de covoiturage privés.
- Capacité donnée aux collectivités de **réserver des places de stationnement** au covoiturage ou à l'auto-partage.
- Expérimenter les **voies réservées aux véhicules en covoiturage**.
- Mettre en place une **plateforme numérique de preuves de covoiturage** pour donner accès à des avantages : subventions publiques ou utilisation de places de stationnement par exemple.
- Lancer un **appel à programmes dans le cadre des certificats d'énergie** permettant de développer des solutions de mobilité et de logistique économes en énergie : covoiturage, outils pour la mobilité vélo (dont des garages sécurisés), appui financier aux ménages les plus précaires pour leur faciliter une mobilité économe en énergie.
- **Actualiser le label autopartage** qui permet aux collectivités d'attribuer des avantages à ces véhicules, afin d'inclure les nouvelles possibilités techniques (autopartage sans abonnement ou sans station d'attache par exemple).
- **Encadrer le cotransportage de colis**, pour accompagner le développement de ce nouveau service, permettant à des particuliers de transporter le colis de quelqu'un d'autre lors d'un voyage.
- **Faire participer les employeurs aux frais de covoiturage**.

► Favoriser le développement des véhicules propres



Véhicules légers

- **Maintien du dispositif de bonus-malus** pour favoriser l'achat de véhicules moins émetteurs : baisse du seuil de déclenchement du malus de 3gCO₂/km en 2019 puis poursuite de la baisse après le passage à la nouvelle norme WLTP, et maintien du bonus jusqu'en 2022 en intégrant progressivement les gains technologiques.
- **Déploiement de la prime à la conversion** afin d'aider à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un ancien véhicule.
- **Déploiement des bornes de recharge** pour les véhicules électriques d'ici 2022 :
 - Augmentation de la prise en charge financière du raccordement des bornes de recharge au sein du budget des réseaux de distribution. Le taux de prise en charge passera de 40 % à 75 %.
 - Simplification du « droit à la prise » pour les personnes physiques ou morales utilisant un parking intérieur ou extérieur dans les co-propriétés.
 - Lors d'une construction neuve ou lors de rénovations importantes, obligation de pré-équiper les parkings pour faciliter l'installation de bornes de recharge.
 - Installation de bornes de recharge électrique sur les autoroutes et les routes nationales.
 - Financement de bornes de recharge privées ouvertes au public grâce au dispositif des certificats d'économies d'énergie.
 - Harmonisation des règles de sécurité et accélération de l'instruction de la conversion des infrastructures à la recharge pour les bus électriques.
- **Acquisition de véhicules propres par les pouvoirs publics** : la LOM mettra en place un dispositif de suivi de son application, notamment pour l'acquisition de véhicules propres dans les administrations.



Deux-roues

- Travail de l'État avec les acteurs concernés pour **adapter l'ensemble des outils de verdissement** des véhicules légers aux spécificités de ces véhicules : par exemple mise en place d'une étiquette énergie ou encore instauration d'obligations minimales d'achat public de deux et trois roues motorisés à faibles émissions.



Poids lourds et bus

- **Favoriser l'acquisition de véhicules propres** : le dispositif du sur-amortissement actuel, qui incite fiscalement les entreprises à acheter des poids lourds moins polluants, sera renforcé pour les petits poids lourds. Ce dispositif, aujourd'hui destiné aux poids lourds utilisant du gaz naturel ou du biométhane carburant ou de l'ED95, est étendu à l'ensemble des technologies à faible émission (électricité et hydrogène). Il sera prolongé jusqu'en 2021.
- **Renforcer les contrôles** : création d'un service à compétence nationale chargé de la surveillance du marché des véhicules et des pièces détachées ; renforcement des contrôles visant à prévenir les comportements frauduleux des utilisateurs de véhicules lourds.

À lire !

Revue The Lancet Planetary Health – juillet 2018 : article sur pollution de l'air et diabète



Une étude publiée samedi 30 juin dans la revue The Lancet Planetary Health a mis en évidence le lien possible entre la pollution de l'air et l'apparition du diabète de type 2. Un nouveau cas de diabète sur sept serait dû à la pollution de l'air, estiment des chercheurs.

"La pollution a contribué à 3,2 millions de nouveaux cas de diabète dans le monde en 2016, soit environ 14% des nouveaux cas", écrivent les auteurs, qui travaillent à la faculté de médecine Washington à Saint-Louis (Etats-Unis). Cette estimation est issue de données médicales de 1,7 million d'anciens combattants américains, suivis sur une durée médiane de 8,5 ans, non diabétiques au départ.

"On pense que la pollution réduit la production d'insuline et provoque des inflammations, empêchant le corps de convertir le glucose du sang en énergie", résumant les chercheurs.

[https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196\(18\)30148-7/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(18)30148-7/fulltext)

Lettre Internationale n°45
Technologies propres : panorama 2018



Cette lettre de l'ADEME fait le point sur les techniques et les services industriels qui utilisent les ressources naturelles. En 2017, les sociétés françaises de technologies propres ont attiré 921 M€ d'investissements, dont près de 60 % pour le seul secteur des énergies renouvelables. Parallèlement, les nouveaux modes de financement, comme le financement participatif ou les obligations vertes, continuent leur progression. Quatre secteurs innovants se distinguent cette année par leur dynamisme : le stockage, l'hydrogène, l'AgTech (l'agriculture connectée) et l'efficacité énergétique conjuguée à l'intelligence artificielle.

<https://en.calameo.com/read/004599499bb3583041fc7>

À lire !

Bilan national du programme d'actions des aéroports établi par l'ADEME



Ce rapport fait suite à l'article 45 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui fait obligation aux aéroports d'établir un programme d'actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant « des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment ».

Ce bilan fait apparaître que, au vu des actions engagées, les 11 aéroports analysés (Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac), respectent globalement les objectifs fixés par les textes réglementaires. Les estimations portent sur des valeurs d'intensité d'émission (les émissions sont rapportées au trafic mesuré en nombre de passagers et quantité de marchandises) et non d'émissions absolues, et les objectifs de réduction portent sur les années 2020 et 2025, respectivement -10% et -20% comparées à l'année 2010.

On note qu'en volume, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques restent, en 2025, à un niveau proche de celui de 2010, à l'exception des émissions de COV qui sont en baisse. Une évolution à la hausse apparaît à partir de 2020, pour les émissions de GES, de NOx et de TSP.

L'ADEME propose plusieurs pistes de travail, qu'elle souhaite étudier en collaboration avec les aéroports:

- Privilégier le suivi des émissions absolues plutôt que des intensités d'émission au travers d'indicateurs clés, par aéroport, afin de suivre les progrès ;
- Fixer et respecter, par aéroport ou groupe régional d'aéroports, des objectifs de réduction absolue des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, sur un périmètre intégrant l'ensemble des vols et des phases de vol, ainsi que les trajets routiers depuis et vers l'aéroport ;
- Ouvrir un débat sur la maîtrise du développement du trafic aérien, avec l'ensemble des partenaires concernés.

<https://www.ademe.fr/bilan-national-programme-dactions-aerodromes-etabli-lademe>

- **Accélérer le déploiement du GNV :**
 - Gel du tarif de la TICPE pour le GNV à son niveau actuel (5,8€/100m³).
 - Soutien à la production de biométhane pour les méthaniseurs qui alimentent les véhicules pour développer l'usage direct local.
 - Réduction des coûts du GNV en permettant le raccordement des stations de GNV aux réseaux de transport de gaz naturel.
 - Déploiement sur les territoires, avec la création de 100 nouvelles stations d'approvisionnement en GNV dans les quatre prochaines années, associée à la mise en service de plus de 2100 véhicules, grâce au soutien de l'État.
 - Travaux en cours pour faciliter le déploiement du gaz naturel pour les véhicules en rendant plus accessible la réglementation en matière de sécurité, dans les stations-services par exemple.
- Amorcer le **développement de l'hydrogène** comme outil d'une mobilité décarbonée :
 - Déployer des écosystèmes territoriaux de mobilité hydrogène, qui complètent les solutions reposant sur une électrification « tout batterie », notamment pour les usages nécessitant des temps de rechargement rapides, des grands rayons d'action ainsi que pour les transports lourds :
 - introduction de 5000 véhicules utilitaires légers et 200 véhicules lourds (bus, camions, TER, bateaux) ainsi que la construction de 100 stations, alimentées en hydrogène produit localement à horizon 2023 ;
 - de 20 000 à 50 000 véhicules utilitaires légers, 800 à 2 000 véhicules lourds et 400 à 1 000 stations à l'horizon 2028.
 - soutien au développement de véhicules français lourds/de grande autonomie à hydrogène (camions, bus, bateaux, trains...), de la chaîne de composants associés, et de systèmes compétitifs de production et de stockage d'hydrogène décarboné et durable via le PIA.
 - parution dès juillet 2018 d'un arrêté ministériel qui définit la réglementation applicable aux installations d'hydrogène dans les stations-service, en mariant sécurité, lisibilité de la règle, capacité à intégrer l'hydrogène dans les stations-service classiques.



Fluvial et maritime

- Mise en place de **critères écologiques pour les nouveaux navires** de l'armement des phares et balises et les patrouilleurs du MTES :
 - NOx: Application du Tier III, même hors des zones de contrôle des émissions (NECA);
 - Définition d'un objectif de rendement énergétique ;
 - Mise en place de systèmes de réduction des émissions de particules fines ;
 - Utilisation de propulsions innovantes.
- **Exonération de TICPE** pour les carburants alternatifs utilisés dans le secteur fluvial (GNV notamment).
- **Soutien financier dans le secteur fluvial** par un plan d'aide à la remotorisation de 8M€ sur 5 ans pour améliorer la performance environnementale de la flotte et un effort particulier par an pour la régénération et la modernisation des voies navigables
- Pour les **flottes de plaisance maritime**, réflexion en cours pour verdir le droit annuel de francisation et de navigation pour avantager les navires électriques par rapport aux navires fonctionnant à l'essence ou au diesel.
- **Développement de bornes de recharge électrique et GNV** dans les ports maritimes et fluviaux.

► Inciter à une mobilité plus propre au travail

- **Renforcement des plans de mobilité employeurs.**
- Mise en place par les Autorités Organisatrices de la Mobilité de « **comités de partenaires** » au sein desquels elles devront consulter les entreprises et les représentants d'usagers avant toute évolution importante de leur politique de mobilité.
- **Remboursement des frais de déplacements domicile-travail** : renforcement des dispositifs existants. Aujourd'hui obligatoires pour les transports en commun et facultatif pour les déplacements en vélo, ils doivent être étendus au covoiturage et facilités pour être diffusés plus largement dans les entreprises.
- **Facilitation de la recharge des véhicules électriques dans les entreprises** : la recharge électrique fournie à titre gratuit par une entreprise à ses salariés ne sera plus considérée comme un avantage en nature et donc non fiscalisée.

Pour en savoir plus :

<https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/letat-sengage-aux-cotes-des-collectivites-mobilite-propre-et-contre-pollution-lair>

► Caen la Mer - AirQ+

L'ADEME a lancé au printemps un appel à manifestation d'intérêt auprès des collectivités territoriales pour une étude de faisabilité concernant le test de la version française du logiciel de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) « AirQ+ », qui a pour but de quantifier l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique.

Caen la Mer et 10 autres collectivités françaises ont été retenues pour expérimenter la version française du logiciel traduite par Santé publique France.

Localement, cette étude est rendue possible grâce à la mise en commun de données de stations de mesure d'Atmo Normandie et de données sanitaires territoriales de la Cire (Cellule d'Intervention en Région) Normandie (Santé publique France en région). Il s'agit pour les collectivités retenues de tester l'outil en français en réalisant elles-mêmes des évaluations d'impacts sanitaires de la pollution atmosphérique afin de donner leur avis sur l'outil en identifiant les besoins couverts ou pas par le logiciel et qui seront rapportés à l'OMS en vue d'améliorer les performances de l'outil. L'objectif à terme est de disposer d'un logiciel et d'un guide en français pour tous et qui répondent au mieux aux besoins des collectivités et autres acteurs locaux.

Les 11 collectivités participantes ont démarré cette étude au mois de juin. Les résultats de cette étude de faisabilité seront rendus publics en décembre 2018.

► Région Normandie - Projet CACE

Du fait de la réforme territoriale, des récentes lois qui confirment le rôle de la Région en tant que chef de file sur l'air, le climat et l'énergie (ACE), et du contexte environnemental normand qui présente des problématiques contrastées notamment en termes de qualité de l'air, la Région Normandie a lancé début 2018 une étude pour la définition et la mise en œuvre du chef de file ACE en Normandie, en partenariat avec l'Ademe (lauréat de l'appel à projet AACT'Air 2016).

Trois grandes étapes successives jalonnent cette étude :

- printemps 2018 : réalisation d'un état des lieux de la prise de compétences ACE par les différents niveaux de collectivités/structures de mutualisation normandes ;
- automne 2018 : ateliers de concertation avec les collectivités volontaires pour, d'une part, partager et valider l'état des lieux réalisé en amont, et d'autre part travailler sur des pistes de mutualisation et de rationalisation des actions ;
- hiver 2018-2019 : selon les résultats des discussions, voir si une formalisation est possible entre collectivités pour se doter d'un cadre d'intervention partagé ACE en cohérence avec les objectifs des 2 SRCAE et du futur SRADDET dans le but d'améliorer la lisibilité de l'action publique.

A l'issue de la 1ère étape d'état des lieux, il ressort principalement des questionnaires* et de la série d'entretiens menée avec les acteurs du territoire notamment au sujet de l'Air que :

- 1/3 des répondants estime ne pas pouvoir peser sur la qualité de l'air via ses compétences ;
- des freins à une bonne prise en compte de l'enjeu Air dans les politiques locales sont relevés tel le manque d'implication des décideurs (causes de pollution complexes et multiples ; résultats difficilement observables ; leviers d'actions indirects) et un déficit de sensibilisation ;
- le rôle du chef de file Air Climat Énergie est envisagé comme un accompagnateur pour échanger les expériences entre territoires, travailler à une meilleure cohérence et lisibilité des compétences, politiques et dispositifs existants à tous les niveaux de collectivités, et mutualiser les moyens tant financiers que techniques.

Des enjeux prioritaires soit thématiques (qualité de l'air et urbanisme par exemple) soit méthodologiques (articulation et accompagnement proposés par les collectivités) vont être identifiés et serviront de base de discussion lors d'ateliers de concertation qui se tiendront à l'automne prochain. Une large information à ce propos sera faite auprès des collectivités et groupements de tous les niveaux en Normandie dès la rentrée.

Contact Région Normandie : Ludivine Tesnière, chargée de mission qualité de l'air, 02 31 06 78 31, ludivine.tesniere@normandie.fr, SERN, DEEDD

* Questionnaire envoyé à 87 structures normandes (collectivités et EPCI) entre le 30 mai et le 27 juin 2018 pour connaître leur sensibilité aux sujets ACE et leur degré de prise en compte dans leurs politiques locales ; 35 réponses obtenues.

Émissions des poussières des carrières dans l'air



L'industrie extractive a souhaité améliorer ses connaissances sur le niveau réel des émissions atmosphériques de poussières des carrières en lançant un programme d'études EMCAIR « Émissions des Carrières dans l'Air ». Pour cela, 3 séries de 2 mois de campagnes de mesures ont été réalisées dans des conditions climatiques différentes de 2015 à 2017, autour de 3 ensembles de carrières dans 3 régions françaises afin d'en cerner les caractéristiques communes à travers :

- les suivis des particules en suspension (PM10 et PM2,5)
- les dépôts atmosphériques en fonction des conditions météorologiques et d'exploitation des carrières concernées.

Une modélisation des émissions de PM10 d'une carrière de calcaire a également été menée en parallèle des mesures de terrain.

Cette étude EMCAIR a permis d'apporter de nombreux résultats concernant les émissions au sein des carrières, ainsi que sur la diffusion dans les champs proches aux alentours des carrières. Elle montre que les émissions en carrières proviennent de points sources multiples disséminés dans un espace vaste et changeant dans le temps du fait du fonctionnement des exploitations. Ces émissions sont constituées par des particules grossières de nature minérale, majoritairement au dessus des PM10 et peu de PM2.5 avec un ratio PM2.5/PM10 évoluant typiquement en dessous de 0,2. Le rayon d'influence est le plus souvent très limité.

Les facteurs d'émissions des carrières utilisés par le CITEPA semblent être confirmés par les résultats de la modélisation (pour les PM10). Un travail sur les facteurs d'émissions avec le CITEPA afin de mieux individualiser les points sources d'émissions au sein d'un périmètre de carrière permettrait de confirmer les résultats de la modélisation. En effet, cela n'a pas été possible par les mesures de l'étude EMCAIR car elles ont été réalisées en amont, aval et dans les carrières, mais pas sur chaque source d'émission au sein de la carrière.

<https://www.ademe.fr/emissions-poussieres-carrieres-lair>

► La campagne exploratoire nationale de mesure des pesticides dans l'air

L'objectif de cette campagne est d'évaluer l'exposition moyenne de la population générale aux pesticides dans l'air ambiant et d'évaluer la nécessité éventuelle de mettre en œuvre une surveillance pérenne des pesticides dans l'air.

Il s'agit d'une campagne de mesures sur tout le territoire national, d'une durée d'un an (mi-2018 à mi-2019), de manière à renseigner les niveaux de concentration représentatifs du bruit de fond en pesticides dans l'air ambiant.

Cette campagne est le fruit d'une collaboration entre l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES), le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA) et la fédération Atmo France. Son financement est majoritairement pris en charge par l'ANSES (phyto-pharmaco vigilance), complété par des crédits MTES. Le coût prévu pour la campagne est de 1,7 millions d'euros.

Sur le terrain, les AASQA réalisent les prélèvements et apportent leur expertise territoriale pour mettre en œuvre la campagne au niveau local. Le LCSQA, en tant que coordonnateur de la campagne, assure l'appui technique nécessaire aux mesures, pilote l'analyse des échantillons et exploitera les données avec l'appui des différents partenaires. L'ANSES, quant à elle, apporte son soutien scientifique et prend en charge le financement de cette campagne.

Organisation de la campagne

Élaboration du protocole national harmonisé	LCSQA
Réalisation des prélèvements	AASQA
Analyse des échantillons	laboratoire
Coordination, exploitation des résultats et bancarisation des données	LCSQA

Au total, 80 substances seront étudiées, sur 50 sites de mesures, en France métropolitaine et en outre-mer. Les substances ciblées entrent dans la composition des produits phytopharmaceutiques ainsi que de certains biocides, médicaments vétérinaires et antiparasitaires à usage humain. Elles ont été priorisées par l'ANSES sur la base de leurs caractéristiques de danger et de critères d'utilisation, d'émission et de persistance dans l'air.

La répartition des sites de prélèvements a été choisie afin de prendre en compte les différents types de zones d'habitation (52% de sites urbains/péri-urbains et 48% de sites ruraux) et de productions agricoles (40% de sites en grandes cultures, 22% de sites viticoles, 22% de sites arboricoles, 14% de sites en maraîchage et 6% de sites d'élevage).

Et en Normandie ?

Trois sites de mesure ont été retenus sur la région Normandie :

- Caen Chemin Vert (Calvados) (urbain / grande culture)
- Bures-en-Bray (Seine-Maritime) (rural / grande culture)
- Créances (Manche) (rural / maraîchage)

Le site de Créances a également été retenu pour des mesures de glyphosate dans l'air.

Pour en savoir plus :

<https://www.anses.fr/fr/content/lancement-de-la-campagne-exploratoire-nationale-de-mesure-des-r%C3%A9gion-idus-de-pesticides-dans>



À lire !

Quelle évaluation d'une politique Energie/Climat en terme de qualité de l'air pour les populations ?



Ce rapport final du projet EVAL-POP-PCAET du Grand Nancy (lauréat AACT-AIR 2014) évalue, sur le territoire du Grand Nancy, deux actions de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en termes de réductions d'émissions et de concentrations de polluants dans l'air (PM10 et NOx) :

- La mise en place d'un dispositif des certificats d'économies d'énergie ;
- L'utilisation du gaz naturel pour véhicules pour la flotte de transports en commun (bus).

Pour ces deux actions, même si l'objectif initial ne concernait pas en priorité l'enjeu « qualité de l'air », les résultats obtenus dans cette étude sont très intéressants en termes de bénéfices pour la qualité de l'air avec une réduction significative des polluants émis et formés dans l'air.

Ceci conforte l'idée qu'il est important de réaliser une analyse transversale air/climat/énergie dans les plans et programmes issus au départ d'une politique énergie/climat.

<https://www.ademe.fr/evaluation-dune-politique-energie-climat-terme-qualite-lair-populations>



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie

Site de Rouen : Cité administrative Saint-Sever
76032 Rouen cedex

Site de Caen : 1 rue recteur Daure -
14000 Caen

Directeur de la publication :
Patrick Berg, directeur régional

Rédaction :
Pascale Gondeaux, Chargée de mission Air
Cyrille Gachignat, responsable du BCAA

Conception graphique :
Pascale Gondeaux, BCAA

Illustrations et photos :
DREAL – MTES – MSS
<http://www.dreamstime.com>

N° ISBN : 978-2-11139622-7