



Fiche Benchmark n°1

La réglementation et les planifications de gestion de la qualité de l'air

Travail réalisé dans le cadre de la convention passée entre l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée et Air PACA : Une approche intégrée et innovante de la question de l'air, à l'échelle du périmètre Euroméditerranée, pour une meilleure gestion de la ville de demain.

Septembre 2017

Rédaction Stephan Castel

Table des matières

Introduction.....	3
Du droit reconnu à chacun à respirer un air sain	3
Articulation des outils de planification.....	4
La pollution	5
Emissions à la source et concentrations dans l'air ambiant.....	6
Lexique.....	7
Présentation de la réglementation et les planifications de gestion de la qualité de l'air	11
Objectifs internationaux et européens de réduction des émissions de certains polluants.....	11
Les lignes directrices de l'OMS / les valeurs réglementaires	12
Agir au niveau national.....	13
Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA)	13
Agir au niveau régional.....	14
Le SRADDET	14
Agir au niveau local	16
Les Plans de protection de l'atmosphère (PPA)	16
Le PCAET	20
Le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) :	20
Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) :.....	21
Le PDU	21
Annexe 1 - PPE : objectifs et axes d'action sur la stratégie nationale de la mobilité.....	24
Annexe2 – La maîtrise de la demande de mobilité dans la PPE.....	25
Annexe 3 – Les pistes proposées pour l'intégration de l'air dans les PCAET, les PLU(I)	26
Annexe 4 - Les procédures de sanction de la Commission Européenne à l'encontre de la France	28
Bibliographie :	30

Introduction

Du droit reconnu à chacun à respirer un air sain

A partir de la fin des années 80, les études épidémiologiques se développent et mettent en exergue les conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé des populations. Pour F.Boutaric et P.Lascoumes, cette prise en compte de son impact sanitaire « va reconfigurer radicalement l'enjeu de la pollution atmosphérique ».

Sur le plan législatif, en France, c'est la loi LAURE qui ancre le lien entre santé et qualité de l'air :

« Art. 1er. - L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre **du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé**. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. »

La loi LAURE et les autres éléments législatifs votés par la suite visent à la mise en œuvre de ce droit de chacun à respirer un air sain. Au-delà des politiques spécifiquement dédiées à la qualité de l'air (Plan d'Urgence Qualité de l'Air, Plan de Protection de l'Atmosphère), les plans et programmes sur le climat, l'énergie, l'aménagement territorial avec les déplacements, l'urbanisme, le logement doivent intégrer les enjeux de la qualité de l'air. Ces schémas portés par des acteurs nationaux, régionaux, départementaux, intercommunaux et communaux, publics et privés, doivent concourir « à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air ».

Les directives européennes fixent les normes sanitaires à respecter pour les différents polluants qui devront être surveillés. Ces directives sont retranscrites dans le droit français. L'Etat définit ses propres objectifs en termes de politiques et des moyens à mettre en œuvre pour les respecter. Dans le cas contraire, la Commission Européenne peut sanctionner financièrement l'Etat. Actuellement la France est sous la menace de deux procédures pour non-respect des valeurs limites pour les PM10 (particules fines) et pour le NO₂ (dioxyde d'azote) (Cf. Annexe).

Les lois précisent les compétences, les périmètres et les responsabilités des différents acteurs, et la LAURE a notamment officialisé le rôle des Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) comme observatoires locaux des pollutions. Aux différentes échelles territoriales, les lois se déclinent sous formes de plans qui fixent des objectifs (notamment en termes de baisse des émissions de polluants et de diminution des concentrations de la pollution) et des lignes d'actions. Ces objectifs et les axes d'action de ces différentes planifications sont présentés dans ce document. Le schéma présenté ci-après montre l'articulation de ces législations. Il ne s'agit pas d'une évaluation de l'efficacité de cet appareil législatif ou du degré de mise en œuvre par les différents acteurs des mesures proposées, mais de donner des repères sur ces multiples plans et programmes. Le premier schéma montre l'articulation des législations et la hiérarchisation des dispositifs, il est suivi d'un lexique pour expliciter les sigles. Enfin les principales mesures des différentes dispositions sont présentées.

Articulation des outils de planification

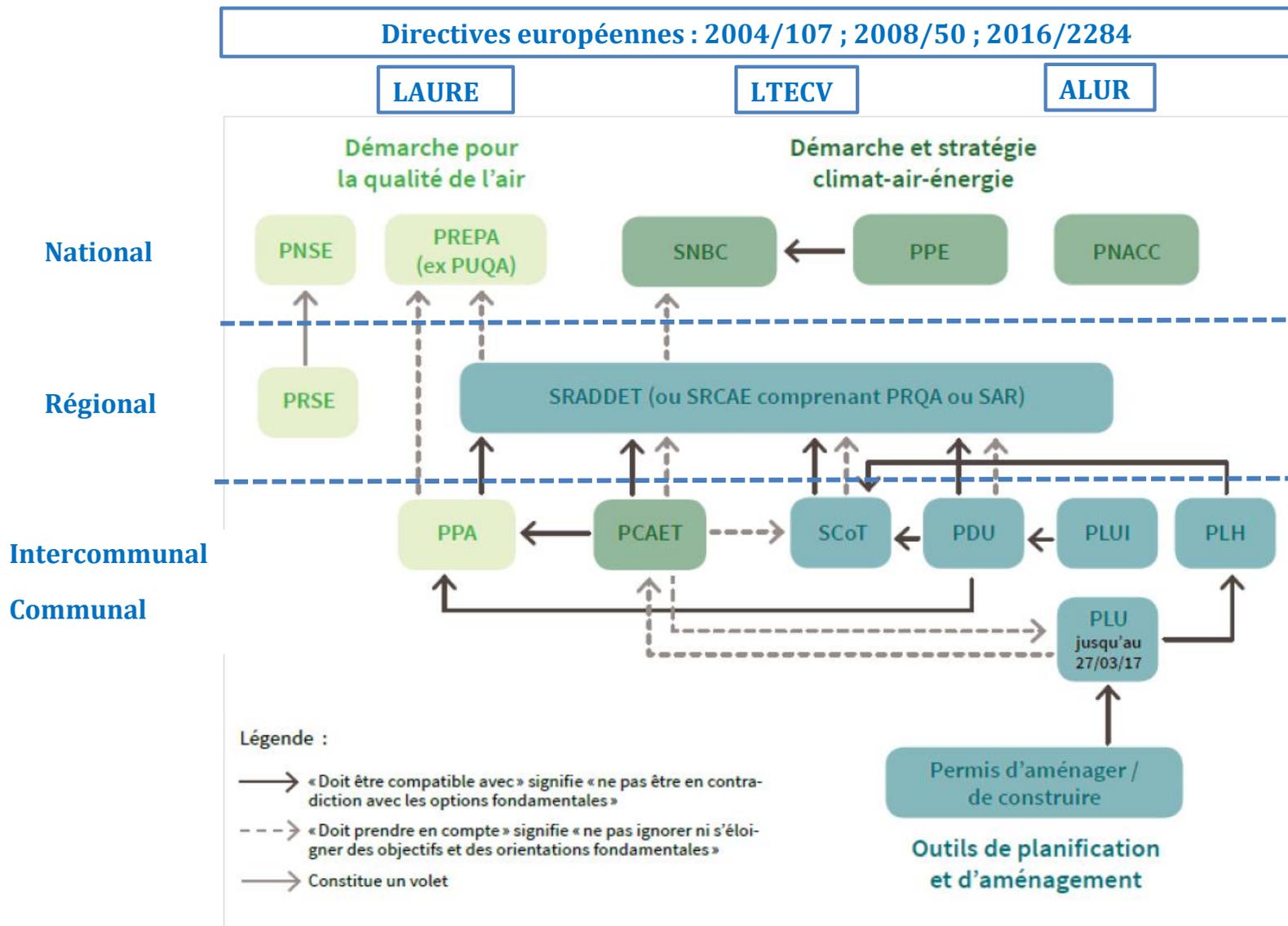


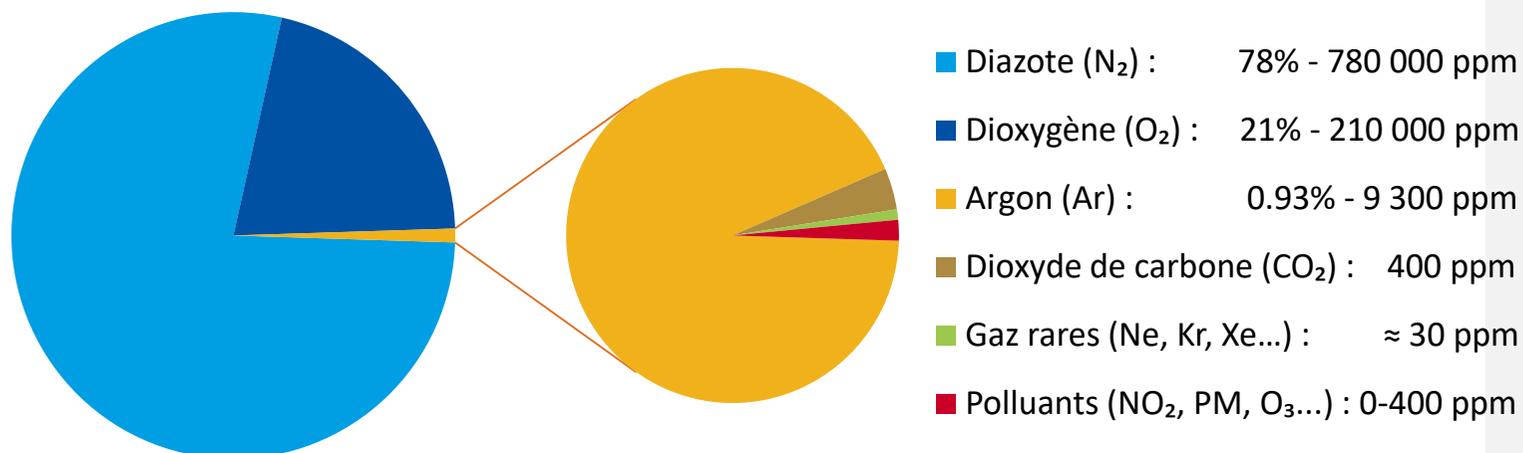
Illustration 1: Positionnement du PCAET parmi les outils de planification (source : Guide ADEME-Ministère " Élus, l'essentiel à connaître sur les PCAET », 2015)

La pollution

Le Code l'Environnement définit la pollution atmosphérique comme :

« L'introduction par l'Homme directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives ».

Cette pollution mesurée par les réseaux de surveillance (Air PACA dans notre région) représente une faible part du volume total de l'air que nous respirons. Ci-dessous la composition de l'air sec.



Terminologie : Une partie par million (abrégé en un ppm) est un terme fréquemment utilisé par les scientifiques (toxicologie, formulation, chimie, métallurgie, électronique, géochimie, etc.). Au sens strict, un ppm correspond à un rapport de 10^{-6} , soit, par exemple, un millilitre par litre. En outre, le ppm n'est pas une concentration mais un rapport, c'est-à-dire un quotient sans dimension, à l'instar d'un pourcentage.

Emissions à la source et concentrations dans l'air ambiant

La législation, les plans et les programmes sur la qualité de l'air concernent deux dimensions de la pollution atmosphérique, les émissions et la concentration des polluants :

Emissions :

Quantité de polluant émis par une source

- Exprimées en une quantité annuelle de polluants émis depuis une zone donnée
→ kg/an
- Informations issues de recueil de données ou de calculs théoriques à partir de différentes données existantes (statistiques, enquêtes, trafics) pour une durée et un lieu donné.
- Permet de connaître les quantités émises et la part de chaque activité dans une zone géographique donnée

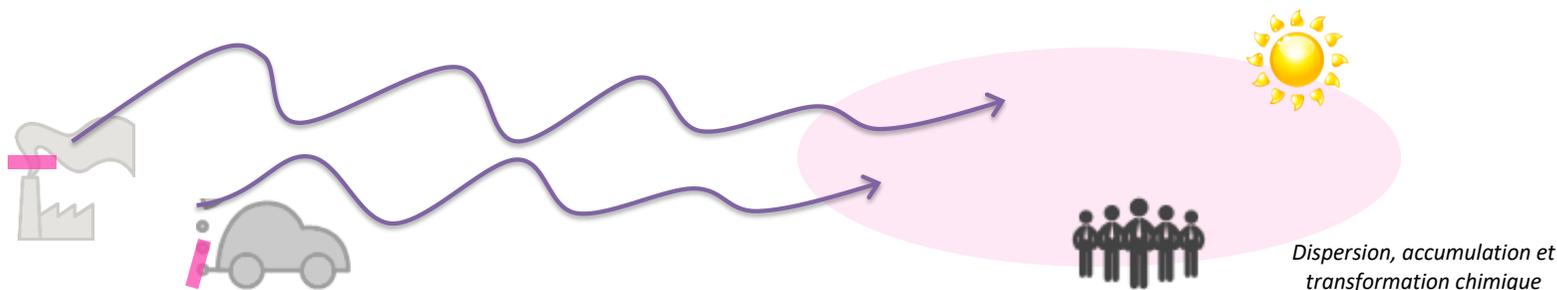
Concentrations dans l'air ambiant :

Quantité de polluant dans l'air que l'on respire :
niveau de pollution

- Exprimées en quantité de polluant (masse) par unité de volume
→ $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Informations issues de mesures continues ou ponctuelles réalisées dans l'air ambiant à hauteur d'homme ou de calculs théoriques via des outils de simulation couramment appelés modélisation.
- Permet de connaître l'exposition des populations en tenant compte de l'ensemble des sources contributrices, du contexte urbanistique, météorologiques et topographique des différents lieux.

La qualité de l'air que nous respirons, caractérisée par la concentration des polluants, dépend donc des émissions (locales ou externes) même si il n'y a pas de lien simple et direct entre les deux paramètres.

Elle résulte d'un équilibre complexe entre la quantité de polluants rejetée dans l'air et de toute une série de phénomènes sous l'action de facteurs météorologiques : transport, dispersion avec le vent et la pluie, dépôt ou réactions chimiques des polluants entre eux effets des rayons du soleil.



Lexique

ALUR :

Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (2013).

Ses objectifs sont : Densifier en zone urbaine, pour construire là où sont les besoins ; Lutter contre l'étalement urbain ; - Favoriser les plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Elle pose aussi le principe d'un diagnostic acoustique et de la qualité de l'air intérieur pour les logements neufs

LAURE :

Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996)

Le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé est reconnu à chacun. Elle est codifiée dans le code de l'environnement.

La loi rend obligatoire : la surveillance de la qualité de l'air assurée par l'Etat ; la définition d'objectifs de qualité ; l'information du public.

LTECV :

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015) prévoit l'élaboration d'une stratégie nationale bas carbone (SNBC), d'une programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et de plusieurs autres outils nationaux, notamment la stratégie de développement de la mobilité propre, annexée à la PPE, le plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques, la stratégie nationale de recherche énergétique, la stratégie nationale de mobilisation de la biomasse.

Au niveau local, elle renforce le rôle des collectivités et réaffirme le rôle de chef de file de la région dans le domaine de l'efficacité énergétique en complétant les schémas régionaux climat air énergie (SRCAE) par des plans régionaux d'efficacité énergétique. Le PLTECV prévoit en outre que les plans climat air énergie (PCAET) qui intègrent désormais la composante qualité de l'air, sont recentrés au niveau intercommunal.

PCAET :

Les plans climat air énergie

Le Plan climat-air-énergie territorial est un outil de planification. Il comprend un diagnostic, une stratégie territoriale, un plan d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation. Depuis 2017, il est porté par les intercommunalités de plus de 20.000 habitants. Le PCAET doit porter sur l'ensemble des émissions générées sur le territoire de ces collectivités, y compris les émissions de polluants atmosphériques. Il doit être révisé tous les 6 ans et prendre en compte les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE/SRADEET), et de cohérence territoriale (SCoT) ainsi que les PPA.

PDU :

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il est porté par les intercommunalités. La métropole Aix Marseille Provence vient de lancer l'élaboration d'un PDU métropolitain pour pouvoir être approuvée en 2019.

PLH :

Le programme local de l'habitat (PLH) est un document stratégique de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, populations spécifiques.

L'élaboration d'un PLH est obligatoire pour : les métropoles et les intercommunalités de plus de 30 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 10 000 habitants

PLU /PLUi :

En 1967, la loi d'Orientation Foncière créait le plan d'occupation des sols (POS) remplacé, 33 ans plus tard, par le plan local d'urbanisme (PLU). Les lois Grenelle élargissent les thématiques du PLU et initient le PLU intercommunal (PLUi), qui est renforcé par la loi ALUR.

Le PLUi est un document d'urbanisme opérationnel qui porte sur le territoire de plusieurs communes.

C'est un outil réglementaire prescriptif.

- Il met en œuvre le projet intercommunal, co-construit entre élus à l'horizon de 10-15 ans

Il met en articulation les politiques publiques d'aménagement, de transports, d'habitat mais aussi d'environnement, de climat ou d'activités économiques

- il donne les droits de construire à la parcelle.

Le PLUi comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD), des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), le règlement, des annexes ainsi que leurs documents graphiques.

PNACC :

La France s'est dotée en 2011 d'un Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) pour une période de 5 ans. La publication le 27 juin 2016 de la Feuille de route gouvernementale pour la transition écologique 2016 indique les grandes orientations du processus de révision du PNACC.

6 dimensions sont développées:

- « Gouvernance et pilotage »,
- « Connaissance et information » incluant la sensibilisation,
- « Prévention et résilience »,
- « Adaptation et préservation des milieux »
- « Vulnérabilité de filières économiques »
- « Renforcement de l'action internationale ».

PNSE/ PRSE :

L'élaboration d'un plan national santé-environnement (PNSE), sa déclinaison en régions et sa mise à jour tous les cinq ans ont été inscrites dans le code de la santé publique (article L. 1311-6 du code de la santé publique).

Le troisième plan national santé environnement (PNSE3 2015-2019) a pour ambition de réduire l'impact des altérations de notre environnement sur notre santé.

Il s'articule autour de 4 grandes catégories d'enjeux :

- enjeux de santé prioritaires ;
- connaissance des expositions et de leurs effets ;
- recherche en santé-environnement ;
- actions territoriales, information, communication et formation.

PPA :

Le Plan de Protection de l'Atmosphère a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996. Il s'applique aux agglomérations de plus de 250.000 habitants et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées. Il vise à ramener dans la zone les concentrations en polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites. Pour ce faire des prescriptions particulières applicables aux différentes sources d'émission (chaudières, usines, trafic routier, combustion du bois, ...) sont prises par arrêté préfectoral. Chaque plan doit faire l'objet d'une enquête publique. Les PPA sont portés par les services de l'Etat (DREAL).

PPE :

Les programmations pluriannuelles de l'énergie (PPE), sont des outils de pilotage de la politique énergétique créées par LTECV. Elles sont élaborées par le Gouvernement

La PPE comprend les volets suivants :

- la sécurité d'approvisionnement ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique et la baisse de la consommation d'énergie primaire, en particulier fossile ;

- le développement de l'exploitation des énergies renouvelables et de récupération. ;
- le développement équilibré des réseaux, du stockage, de la transformation des énergies et du pilotage de la demande d'énergie pour favoriser notamment la production locale d'énergie, le développement des réseaux intelligents et l'autoproduction ;
- la stratégie de développement de la mobilité propre ;
- la préservation du pouvoir d'achat des consommateurs et de la compétitivité des prix de l'énergie, en particulier pour les entreprises exposées à la concurrence internationale. Ce volet présente les politiques permettant de réduire le coût de l'énergie ;
- l'évaluation des besoins de compétences professionnelles dans le domaine de l'énergie et à l'adaptation des formations à ces besoins.

PREPA :

Le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques est composé :

- d'un décret qui fixe les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030 ;
- d'un arrêté qui détermine les actions de réduction des émissions à renforcer et à mettre en œuvre

ScOT :

Le schéma de cohérence territoriale est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Créé en 2010 par la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE), il détermine un projet de territoire qui met en cohérence les politiques dans des domaines divers dont l'environnement fait partie. Il a notamment pour principe la préservation de l'environnement et la gestion économe des sols. Le SCOT comprend trois documents : un rapport de présentation qui contient un diagnostic et une évaluation environnementale, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et un document d'orientation et d'objectifs (DOO).

SNBC :

Les budgets carbone sont les plafonds d'émissions de gaz à effet de serre fixés par périodes successives de 4 puis 5 ans, pour définir la trajectoire de baisse des émissions. Ils sont déclinés à titre indicatif par grands domaines d'activité : transport, logement, industrie, agriculture, énergie, déchets.

La Stratégie nationale bas-carbone donne les orientations stratégiques pour mettre en œuvre,

dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone et durable

SRADDET :

La loi NOTRe - à l'occasion de la mise en place des nouvelles Régions (en 2016) - crée l'obligation pour ces nouvelles régions de produire un nouveau schéma de planification, dénommé SRADDET (ou schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) qui fusionnera plusieurs

documents sectoriels ou schémas existants (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire dit SRADDT, Plan Déchet, Schéma régional intermodalité, SRCE et SRCAE). Dans le même temps, les régions élaborent un nouveau Schéma régional biomasse.

Présentation de la réglementation et les planifications de gestion de la qualité de l'air

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat en 2015. L'Agence nationale de santé publique a estimé en 2016 son impact sanitaire à 48 000 morts prématurés par an.

Objectifs internationaux et européens de réduction des émissions de certains polluants

Au niveau international, des plafonds d'émissions pour certains polluants sont fixés dans le cadre du protocole de Göteborg (LRTAP), dans le cadre de la convention de Genève. Ce protocole a été révisé en 2012 et fixe des objectifs de réduction des émissions de certains polluants à horizon 2020, par rapport aux émissions de 2005.

Au niveau européen, les directives (2004/107 et 2008/50 CE) fixent les normes sanitaires à respecter, et instaurent des obligations. Cela se traduit par l'obligation :

- de surveiller la qualité de l'air suivant des exigences fixées au niveau communautaire ;
- d'informer les populations sur la qualité de l'air ;
- de mettre en œuvre des plans d'action dans les zones pour lesquelles des dépassements des valeurs limites européennes sont observés afin qu'elles soient respectées dans les délais les plus courts.

La directive NEC (2001) fixe des plafonds d'émissions par État membre pour certains polluants. Cette directive a été remplacée par la Directive (EU) 2016/2284 du 16 décembre 2016. Elle fixe des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport aux émissions de 2005 pour les horizons 2020 et 2030, en intégrant les objectifs du Protocole de Göteborg.

Ces obligations se traduisent par l'obligation de mettre en place :

- un système d'inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques ;
- un plan d'action national de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

Les objectifs, fixés pour chaque État membre, doivent permettre de réduire de 50 % la mortalité prématurée due à la pollution atmosphérique au niveau européen.

Les lignes directrices de l'OMS / les valeurs réglementaires

Les lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air visent à offrir des indications sur la façon de réduire les effets de la pollution de l'air sur la santé. Basées sur un examen des données scientifiques accumulées, les valeurs indicatives (de concentration des polluants) sont révisées au fur et à mesure de l'évolution des connaissances sur les principaux polluants. Elles ont pour but d'informer les responsables de l'élaboration des politiques, qui envisagent diverses possibilités de gestion de la qualité de l'air dans différentes parties du monde, des cibles à atteindre.

Les valeurs réglementaires nationales (de concentration des polluants) sont issues de la transposition des directives européennes. Elles sont exprimées en $\mu\text{g}/\text{m}^3$. La période annuelle de référence est l'année civile. Ce sont ces valeurs qui servent de référence pour le déclenchement des procédures de sanction de la part de la commission européenne.

Depuis 1993 la Communauté européenne fixe comme objectif que les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) deviennent obligatoires au niveau communautaire (les valeurs recommandées par l'OMS étant plus sévères que nos valeurs réglementaires). La ligne future va donc vers des exigences croissantes sur la qualité de l'air.

Polluant	Recommandations OMS	Réglementation nationale
Dioxyde d'azote (NO₂)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne horaire 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle	<u>Valeurs limites (depuis le 1er janvier 2010)</u> 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne horaire, à ne pas dépasser plus de 18h par an 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle
Particules fines (PM₁₀)	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 3 jours par an	<u>Valeurs limites (depuis le 1er janvier 2005)</u> 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 35 jours par an
Particules fines (PM_{2,5})	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 3 jours par an	<u>Valeur limite (depuis le 1er janvier 2015)</u> 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle
Dioxyde de soufre (SO₂)	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne sur 24 heures 500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne sur 10 minutes	<u>Valeurs limites (depuis le 1er janvier 2005)</u> 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 jours par an 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne horaire, à ne pas dépasser plus de 24 heures par an
Composés organiques volatils (COV)	<i>Recommandations exprimées en « UR vie », i.e. le risque additionnel de développer un cancer (voir page suivante)</i>	<u>Valeur limite benzène (depuis le 1er janvier 2010)</u> 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle <u>Valeur cible benzo(a)pyrène (qui devait être atteinte fin 2012)</u> 1 ng/m ³ en moyenne annuelle

Il existe 6 autres polluants soumis à des valeurs réglementaires, l'ozone (O₃), le monoxyde de carbone (CO), le plomb (Pb), le Nickel (Ni), l'arsenic (As) et le Cadmium (Cd).

Commenté [LLB1]: Mettre que le tableau ci-contre est présenté à titre d'exemple mais qu'il existe d'autres polluants réglementés mais surtout bien d'autres polluants qui ont un effet sur la santé. En effet lorsqu'il y a directive de l'OMS il n'y a pas forcément une valeur réglementaire en face

Agir au niveau national

Commenté [LLB2]: Et le PNE, SNBC, PPE, PNACC

En France, la loi n°96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (LAURE), reconnaît à chacun le droit de respirer un air que ne nuise pas à sa santé. Celle-ci précise que "l'État assure [...] la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé". Aussi, le code de l'environnement (articles L. 221-1 à L. 221-6) prévoit une surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire. Cette surveillance est opérée par les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air, en PACA, Air PACA.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée au Journal Officiel du 18 août 2015, ainsi que les plans d'action qui l'accompagnent visent à permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et à la préservation de l'environnement dont la qualité de l'air, ainsi que de renforcer son indépendance énergétique tout en offrant à ses entreprises et ses citoyens l'accès à l'énergie à un coût compétitif.

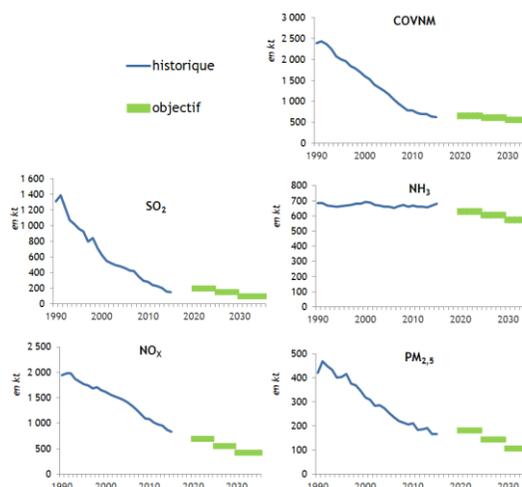
L'État met en œuvre des politiques en faveur de la qualité de l'air au niveau national pour réduire les pollutions de manière pérenne et pendant les épisodes de pollution. L'ADEME apporte un appui scientifique, technique et financier à l'État et aux collectivités en finançant des études et des opérations territoriales.

Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA)

Le PRÉPA, issu de la LTECV fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et respecter les exigences européennes. C'est l'un des outils de déclinaison de la politique climat-air-énergie. Il combine les différents outils de politique publique : réglementations sectorielles, mesures fiscales, incitatives, actions de sensibilisation et de mobilisation des acteurs, action d'amélioration des connaissances.

Objectifs de réduction des émissions par polluant prévus par le PREPA (par rapport à 2005)

	2020-2024	2025-2029	A partir de 2030
SO ₂	-55%	-66%	-77%
NO _x	-50%	-60%	-69%
COVNM	-43%	-47%	-52%
NH ₃	-4%	-8%	-13%
PM _{2,5}	-27%	-42%	-57%



Agir au niveau régional

Le SRADEET

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires se substitue à 4 schémas régionaux dont le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie). Ce nouveau plan est défini par les préfets et les régions il sert de "cadre intégré climat-air-énergie à l'ensemble des actions entreprises par les collectivités territoriales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de développement des sources locales et renouvelables d'énergie et d'amélioration de la qualité de l'air en agissant potentiellement sur les politiques locales d'aménagement du territoire".

Le SRCAE de Provence-Alpes-Côte d'Azur a été approuvé par l'assemblée régionale le 28 juin 2013 et arrêté par le préfet de région le 17 juillet 2013. Il est en cours de révision et sera intégré au futur SRADEET qui doit être adopté au plus tard le 27 juillet 2019.

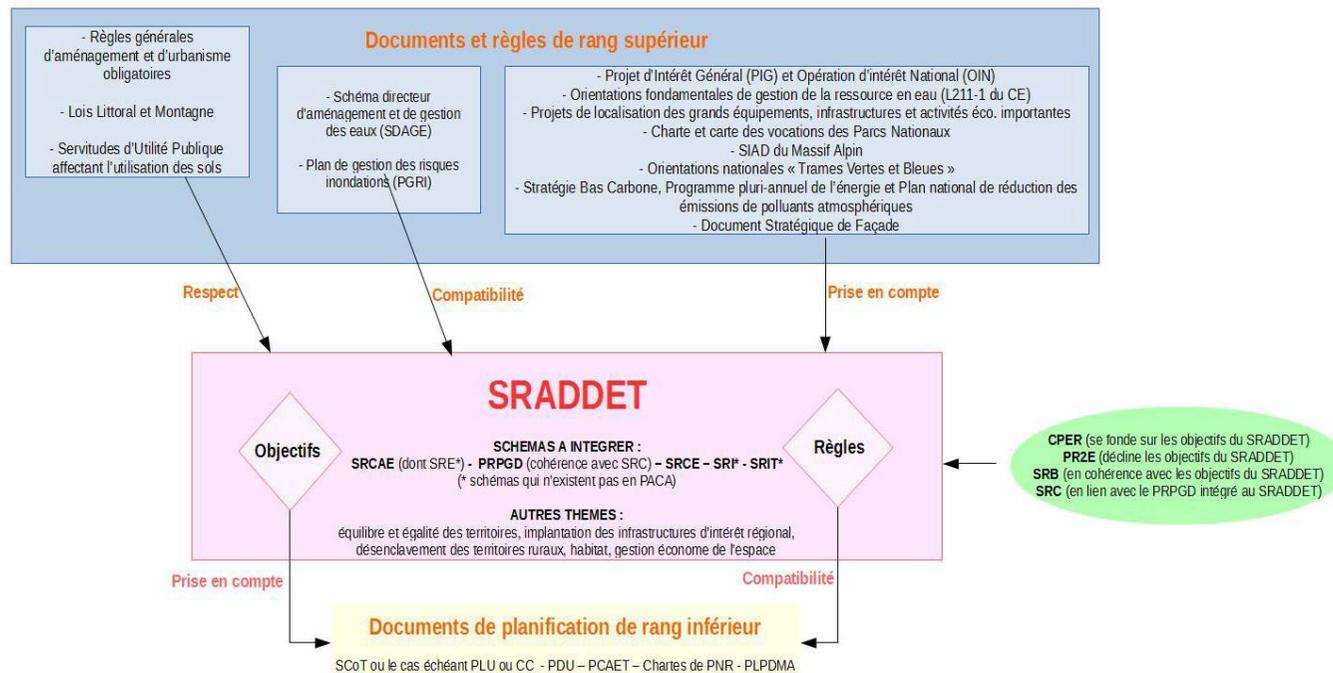
L'objectif régional vise une baisse de 30% des émissions de PM_{2,5} d'ici 2015 et de 40% des émissions de NO_x d'ici 2020, par rapport à l'année de référence 2007.

La mise en œuvre des mesures air-climat-énergie et des PPA permettent une réduction à 2015 de 30% des émissions d'oxydes d'azote, principalement dans le secteur du transport routier. La directive « Plafonds » (2001/81/CE) est en cours de révision pour introduire de nouveaux plafonds à 2020 (l'échéance actuelle est à 2010). Divers niveaux d'ambition sont envisagés et ils conduiraient à une réduction complémentaire entre 2010 et 2020 de 33% à 41%. Les PPA se sont quant à eux fixés un objectif de -40% entre 2007 et 2015. Par souci de cohérence entre ces différents éléments, l'objectif suivant est fixé : 40% de réduction des émissions de NO_x d'ici 2020.

La stratégie « air » du SRCAE a pour objectif la réduction des émissions de polluants. Pour ce faire, quatre types d'orientations ont été définis :

- Améliorer les connaissances sur l'origine des pollutions et l'efficacité des actions envisageables (AIR2) ;
- Veiller à une application stricte de la réglementation existante (AIR3 et 4) ; Sensibiliser et informer l'ensemble des acteurs sur leurs obligations et actions potentielles de réduction de la pollution de l'air (AIR 4) ;
- Agir pour réduire cette pollution dans les zones les plus exposées (AIR 5, 6 et 7) en ciblant les principales sources de pollution (AIR1 et AIR6)

L'enjeu principal de cette stratégie est sanitaire. Il s'agit de diminuer l'exposition de la population et d'améliorer la qualité de vie des habitants en ciblant les territoires les plus exposés, en particulier dans les villes et aux abords des grandes infrastructures de transports et des centres industriels. C'est le cas notamment du département des Bouches-du-Rhône et, plus généralement, de l'ensemble des zones urbaines.



Les schémas à intégrer dans le SRADDET :

- SRCAE : schéma régional climat, air, énergie > copilotage Etat-Région, approuvé en juil. 2013
- SRE : schéma régional éolien > annexe du SRCAE, mais document annulé par le TA en PACA
- PRPGD : plan régional de prévention et de gestion des déchets > pilotage Région, en cours d'élaboration
- SRCE : schéma régional de cohérence écologique > co-pilotage Etat-Région, approuvé en nov. 2014
- SRI : schéma régional de l'intermodalité > pilotage Région, mais n'existe pas en PACA
- SRIT : schéma régional des infrastructures et des transports > pilotage Région, mais n'existe pas en PACA

Les schémas en lien avec le SRADDET :

- CPER 2015-2020 : Contrat de plan Etat - Région > il doit se fonder sur les objectifs du SRADDET
- PR2E : programme régional pour l'efficacité énergétique des bâtiments > copilotage Etat-Région, en cours d'élaboration, il devra décliner les objectifs de rénovation énergétique du SRADDET
- SRB : schéma régional biomasse > copilotage Etat-Région, en cours d'élaboration, il devra être cohérent avec les objectifs du SRADDET en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable et de récupération
- SRC : Schéma régional des carrières > pilotage Etat, le PRPGD devra être cohérent avec le SRC

Légende :

- SIADM : schéma interrégional d'aménagement et de développement de massif
- SRADDET : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
- SCoT : schéma de cohérence territoriale
- PLU : plan local d'urbanisme
- CC : carte communale
- PDU : plan de déplacement urbain
- PCAET : plan climat air énergie territorial
- PNR : parc naturel régional
- PLPDMA : programmes locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés

Rapports hiérarchiques entre le SRADDET et les autres planifications

Agir au niveau local

Les Plans de protection de l'atmosphère (PPA)

Au niveau local, les plans de protection de l'atmosphère (PPA) définissent les objectifs et les mesures, permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires. Ils sont élaborés par la DREAL, et approuvés par arrêté préfectoral.

Ils proposent :

- un volet de mesures réglementaires mises en œuvre par arrêtés préfectoraux,
- un volet de mesures volontaires définies, concertées et portées, dans les domaines qui les concernent, par les collectivités territoriales et les acteurs locaux (professionnels et particuliers) concernés.

Dans les Bouches-du-Rhône, le PPA a été approuvé le 17 mai 2013 avec un horizon de réalisation en 2015. Un bilan annuel est réalisé et tous les 5 ans une évaluation doit être faite en vue de son éventuelle révision.

Réchauffons-nous efficacement !

N'utilisons plus les cheminées ouvertes !



Pour notre air, chaque geste compte !

Agissons ! Informons ! Respirons !

Des solutions existent !

Le remplacement des anciennes cheminées par :

- ◆ des inserts,
- ◆ des poêles à bois,
- ◆ des poêles à granulés

de type label Flamme Verte 5 **, qui permettent de réduire de 50% à 61% les émissions de particules fines.

pour plus d'information : <http://www.flammeverte.org>

Plusieurs aides à votre disposition

Si vous souhaitez remplacer votre cheminée à foyer ouvert par un équipement de chauffage plus propre :

- ◆ des subventions de l'ANAH,
- ◆ des aides régionales ainsi que l'éco-prêt à taux zéro,

Déplaçons-nous autrement !



Pour notre air, chaque geste compte !

Agissons ! Informons ! Respirons !

Des solutions existent !

Comment faire ?

Un plan de déplacements scolaires, administrations, écoles doit suivre la démarche suivante :

1. Nommer un chef de projet
2. Conduire le PDE et le faire connaître à tous ;
3. Se concerter avec les partenaires
4. Mettre en œuvre un plan d'actions ;
5. Promouvoir les mesures pour éviter l'autosolisme

Des solutions pour les entreprises

- ◆ Encourager à l'utilisation des transports publics en adaptant l'offre scolaire en termes de fréquence et de fréquence (en partenariat avec les opérateurs de transports : participation financière aux abonnements, création d'une navette d'entreprise pour quelques destinations très fréquentées ...)
- ◆ Inciter au covoiturage avec la mise en place d'un service de mise en relation, de départage, places de parking réservées ...
- ◆ Aménager les horaires de travail, faciliter le télétravail
- ◆ Mettre en place des services d'autopartage
- ◆ Promouvoir le vélo avec la mise à disposition de local à vélo, de douches, de vélos de fonction ...

Extraits des dépliants d'information produit dans le cadre des actions de sensibilisation du PPA13

Synthèse des actions du PPA 13 et gains attendus

	Description	Part du gain PM10	Part du gain PM2,5	Part du gain NOx
Industrie	Réduction des émissions diffuses et canalisées de poussières, Réduction des émissions de PM et de NOx Réduction des émissions de COV, HAP... Amélioration des connaissances	-3,5%	-3,7%	-2,4%
Transport	Optimiser la gestion du trafic routier Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire Inciter au report modal, au développement des Transports Public et des modes actifs Améliorer les performances des flottes de Véhicules Légers et Véhicules Utilitaires Légers Réduire les émissions des Ports et Aéroports Réduire les émissions des infrastructures routières de type « Tunnels urbains » Diminuer l'impact environnemental des chantiers Objectifs qualité de l'air dans le cœur dense de l'agglomération Aix-Marseille Améliorer le transport de marchandises	-4,1%	-4,3%	-5,8%
Résidentiel/ Agriculture/ Brûlage	Réduire les émissions des Installations de Combustion Veiller à l'articulation PPA et PCET	-1,3%	-1,4%	-0,1%

Les mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution de l'air

On définit un épisode de pollution par une quantité trop élevée d'un ou de plusieurs polluants dans l'air, qui peuvent présenter un risque à court terme pour la santé et l'environnement. Ils dépassent alors les seuils réglementaires journaliers ou horaires. Dans ce cadre, la loi confie au préfet la compétence pour informer la population et pour arrêter les mesures d'urgence appropriées, sans préjudice des compétences propres des collectivités territoriales.

On distingue deux seuils :

- Le seuil d'information et de recommandation, si ce seuil est dépassé, le préfet émet des recommandations pour réduire les émissions.
- Le seuil d'alerte, si ce seuil est dépassé, ou si le seuil d'information et de recommandation est dépassé de manière persistante, le préfet peut compléter les recommandations par des mesures d'urgence contraignantes pour réduire les émissions.

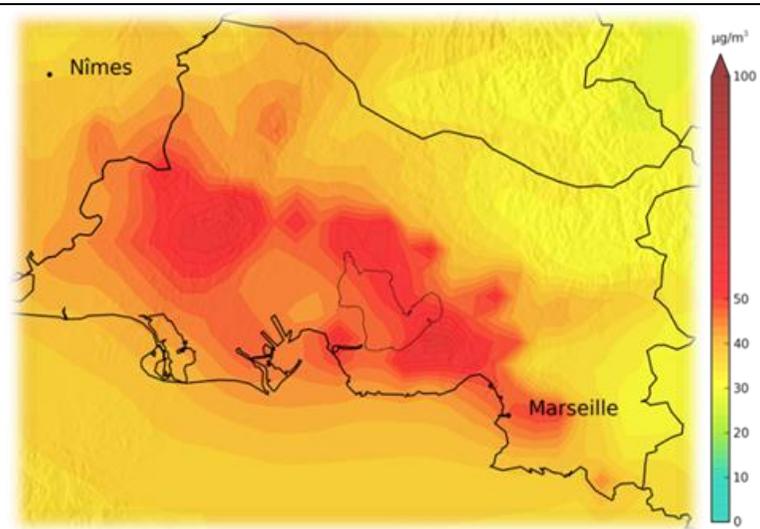
Critères de déclenchement des procédures préfectorales

d'information ou d'alerte pour O₃, PM₁₀, NO₂ – sur prévision.

Les déclenchements se font sur prévision avec diffusion d'un communiqué à midi, à raison d'un seul communiqué par jour.

- soit à partir d'un critère de superficie : dès lors qu'une surface d'au moins 100 km² au total dans la région PACA est concernée par un dépassement de seuils d'ozone, de dioxyde d'azote et/ou de particules « PM₁₀ », estimé par modélisation en situation de fond. Les procédures sont déclenchées sur les départements concernés par les surfaces en dépassement, ceux sur lesquels il y a plus de 25km² en dépassement.

- soit à partir d'un critère de population : Pour les départements de plus de 500 000 habitants (13, 84, 83 et 06), lorsqu'au moins 10 % de la population du département sont concernés par un dépassement de seuils d'ozone, de dioxyde d'azote et/ou de particules « PM₁₀ », estimé par modélisation en situation de fond.



Episode de pollution aux Particules(PM10) le 26 janvier 2016

Détail des mesures d'urgence du PPA 13

Secteurs	Mesures d'urgence systématiques	Mesures d'urgence au cas par cas
Transport	<ul style="list-style-type: none"> - Intensification des contrôles anti-pollution des véhicules. - Intensification des contrôles des vignettes du contrôle technique obligatoire ou débridage des 2 roues. - Intensification des contrôles de vitesses. - Intensification des contrôles des interdictions de transit des PL en agglomération. 	<ul style="list-style-type: none"> - Abaissement temporairement de 20km/h les vitesses maximales autorisées sans toutefois descendre au-dessous de 70 km/h - Interdiction transit PL > 7,5T dans les agglomérations - Restriction de circulation pour certaines catégories de véhicules définis par un arrêté spécifique à chaque agglomération. - Mettre en place des mesures tarifaires incitatives en termes de stationnement - Activer le volet d'urgence des PDE, PDIE, PDA, PDES - Raccorder électriquement à quai les navires de mer et les bateaux fluviaux - Limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des avions au strict nécessaire - Utiliser les systèmes fixes ou mobiles d'approvisionnement électrique et de climatisation/chauffage des aéroports pour les aéronefs - Réduire les émissions des aéronefs durant la phase de roulage
Résidentiel/ Tertiaire	<ul style="list-style-type: none"> - Intensification des contrôles de l'obligation de reporter les brûlages à l'air libre dérogatoires, conformément aux arrêtés d'emplois du feu 	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction de l'utilisation des cheminées à foyer ouvert - Interdiction de l'utilisation de barbecue utilisant un combustible solide
Industriel	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures de maîtrise et de réduction des émissions de particules, d'oxydes d'azote, de composants organiques volatils par les ICPE identifiées 	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures de maîtrise et de réduction des émissions de particules, d'oxydes d'azote, de composants organiques volatils par les ICPE identifiées
Agricole	<ul style="list-style-type: none"> - Intensification des contrôles de l'obligation de reporter les brûlages à l'air libre dérogatoires, conformément aux arrêtés d'emplois du feu 	<ul style="list-style-type: none"> - Report des épandages agricoles fertilisants - Rendre obligatoire le report des activités de nettoyage de silo sous réserve que ce report ne menace pas les conditions de sécurité - Rendre obligatoire le recours à des enfouissements rapides

Le PCAET

Le PCAET (Plan Climat-Air-Énergie Territorial) est un projet territorial de développement durable. À la fois stratégique et opérationnel, il prend en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)
- l'adaptation au changement climatique
- la sobriété énergétique
- la qualité de l'air
- le développement des énergies renouvelables

Il est porté par les EPCI (les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants). Sur la métropole Aix Marseille Provence, les anciens EPCI ont élaboré leurs PCET, qui sont en phase de mise en action, alors que le PCAET métropolitain (PCAEM) devrait être approuvé fin 2018.

Le PCET de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a été adopté le 22 octobre 2012, avec un horizon de réalisation à 2020. Il se compose de 32 actions déclinées en 114 opérations. Dans les actions envisagées ayant un impact direct sur la qualité de l'air, on notera : « Se déplacer autrement » qui se décline autour de « Développer l'usage et l'accès aux transports en commun » et de « Développer les mobilités alternatives » (véhicules en autopartage, développement des vélos à assistance électriques, piétonisation du Vieux-Port).

Le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) :

Document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un groupement de communes (EPCI ou, pour Aix-Marseille-Provence, à l'échelle des Conseils de territoire) établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe, en conséquence, les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré. L'urbanisme a un impact important sur les enjeux de qualité de l'air en annexe 3 les principaux axes d'actions sont répertoriés. Ces thèmes sont développés dans la fiche benchmark n°2 : Prendre en compte la qualité de l'air dans les opérations d'aménagement.

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) :

Document d'urbanisme élaboré par une ou plusieurs intercommunalités (la Métropole AMP) qui détermine un projet de territoire, à horizon de 15 à 20 ans, visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage.

Le PDU

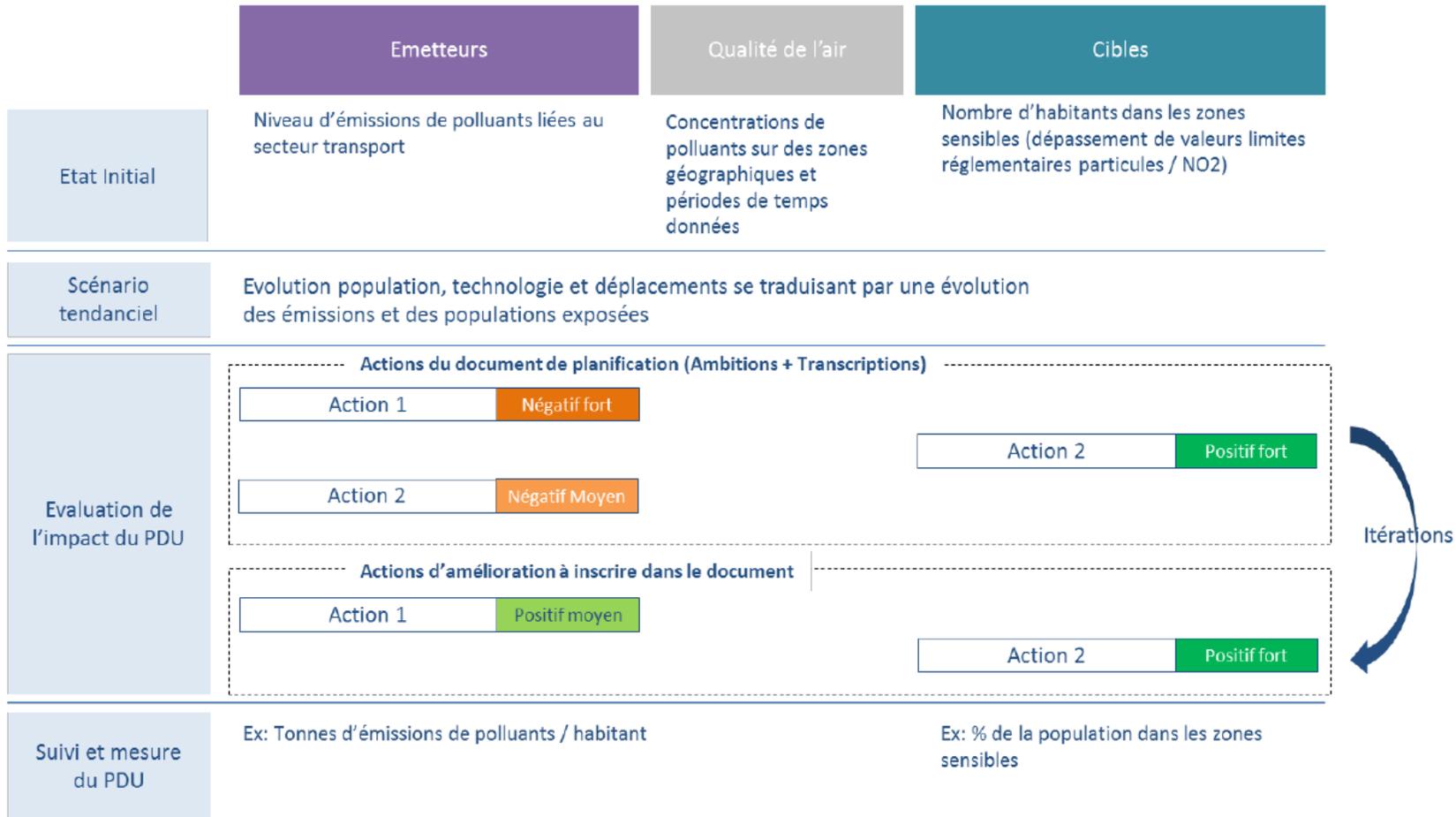
Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il est porté par les intercommunalités. La métropole Aix Marseille Provence vient de lancer l'élaboration d'un PDU métropolitain pour pouvoir être approuvée en 2019. Le PDU doit prendre en compte les actions et objectifs des PPA.

La qualité de l'air est directement impactée par le PDU, qui à travers l'organisation des déplacements joue sur :

- les volumes de trafics en lien direct avec les quantités de polluants émises sur les différents axes,
- l'organisation spatiale des trafics, en lien avec l'exposition des personnes : l'impact du trafic routier sur les concentrations en polluants, émis par les véhicules, est maximal au niveau de l'axe de l'infrastructure et diminue en s'en éloignant,
- la dynamique des trafics : les émissions de polluants routiers à l'échappement sont directement dépendantes des vitesses de circulation et de la dynamique du trafic.

Le guide élaboré par la DREAL Nord Pas de Calais propose ainsi une méthodologie en 4 étapes d'évaluation qualitative d'un PDU par rapport aux enjeux de qualité de l'air :

Cadre logique et méthodologique d'autoévaluation qualitative d'un PDU



ANNEXES :

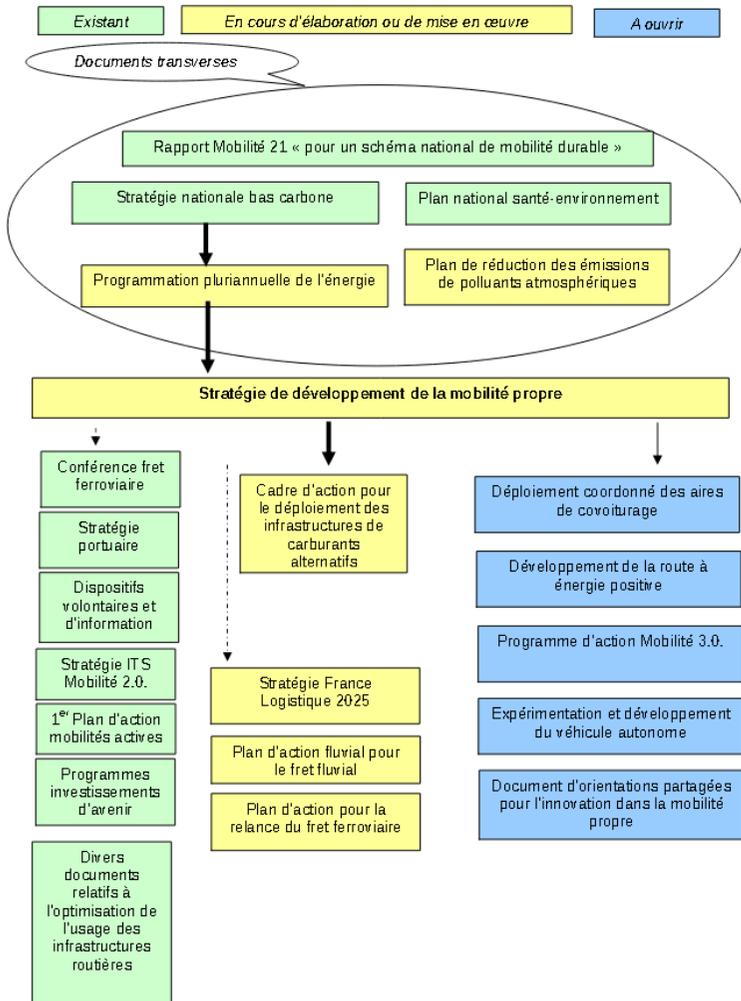
PPE : objectifs et axes d'action sur la stratégie nationale de la mobilité

Maîtrise de la demande de mobilité

Intégration de l'air dans les PCAET

Les procédures de sanction de la Commission Européenne à l'encontre de la France

Annexe 1 - PPE : objectifs et axes d'action sur la stratégie nationale de la mobilité



La stratégie nationale bas carbone (SNBC), prévue par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), vise l'objectif de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, et permet également de respecter l'engagement de la France auprès de l'Union européenne, de réduire de 40 % ses émissions de gaz à effets de serre (GES) en 2030. Elle fixe l'objectif de diminuer de 29 % les GES à l'horizon du 3ème budget carbone (2024-2028) par rapport à 2013.

Dans le secteur des transports, la SNBC identifie cinq leviers d'action : maîtrise de la demande de mobilité ; meilleure utilisation des véhicules et des réseaux existants ; efficacité énergétique des véhicules ; intensité carbone des carburants ; report modal.

Pour chaque levier d'action sont listées les trajectoires et orientations puis les actions engagées et les actions nouvelles.

Ci-après à titre d'exemple le détail de l'axe sur la maîtrise de la demande de mobilité.

Annexe2 – La maîtrise de la demande de mobilité dans la PPE

Trajectoires et orientations : encourager de nouveaux comportements favorisant la baisse de la consommation d'énergie et des émissions de GES et des émissions de polluants des transports ; notamment une cible de 10 % des jours télé-travaillés en 2030.

Actions engagées

- Guide méthodologique, portant sur les plans de mobilité rurale (élaboration, mise en œuvre et évaluation, juillet 2016) : <http://www.certu-catalogue.fr/le-plan-de-mobilite-rurale.html>
- Production d'un document méthodologique pour l'élaboration de plans de déplacement allégés pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants
- Production d'un document méthodologique pour l'aide à la décision pour les acteurs locaux en vue de favoriser les espaces de travail partagés
- Poursuite des synthèses d'outils, bonnes pratiques et méthodes pour l'aménagement de l'espace public en ville, les services de vélos en libre-service, l'aménagement de pistes cyclables...
- Prise en compte de la problématique santé-environnement dans les documents de planification territoriale relatifs aux déplacements (marchandises et voyageurs) (action du volet transports du plan santé-environnement 3 - PNSE3)

Actions nouvelles

- Adaptation des outils méthodologiques pour la réalisation des plans de mobilités, suite aux nouveautés introduites par la LTECV (poursuite des journées nationales de sensibilisation ; élaboration d'un outil adapté aux petites entreprises ; identification, avec les acteurs économiques concernés, de référents dans les territoires pour créer un réseau et un observatoire pour le suivi des plans de mobilité et l'animation locale)
- Développement d'indicateurs de suivi de l'étalement urbain dans les agglomérations françaises
- Etude stratégique sur les besoins de mobilité liés au vieillissement de la population
- Revue et enseignements des expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et péri-urbain
- Revue et enseignements des démarches partenariales locales et internationales de gestion des points de déplacements
- Elaboration d'un kit d'information et de sensibilisation à la mobilité durable pour les publics en âge scolaire ; appel à projet pour les meilleures démarches de sensibilisation auprès des publics défavorisés
- Conception d'outils destinés à sensibiliser les ménages aux conséquences en termes de transport de leurs choix de localisation du domicile, dans un but notamment de prévenir la précarité des ménages face aux transports.
- Revue et enseignements pour l'action publique des expériences de transport à la demande dans les collectivités

Annexe 3 – Les pistes proposées pour l'intégration de l'air dans les PCAET, les PLU(I)

L'aménagement et la planification urbaine sont des outils clés pour intervenir aussi bien sur la réduction des émissions à la source que sur l'exposition des populations. Les PPA de la Région comportent plusieurs mesures réglementaires ou volontaires sur la prise en compte de la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire et la planification. Ces mesures peuvent impacter tous les secteurs d'activité.

- Mettre en place des contrats d'axe dans le cadre de la mise en œuvre de nouveaux projets transport en commun en site propre (TCSP)
- Fixer des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des Valeurs Limites PM / NOx
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact

Les PCAET doivent se faire le relais de ces mesures pour assurer leur bonne application localement. D'autant plus que, comme l'indique le diagramme ci-dessous, il existe un lien direct de prise en compte entre le SCoT ou le PLU et le PCAET. Ce lien n'existe pas avec le PPA.

a) Maîtriser les émissions à la source

Les politiques urbaines soutenant la mixité fonctionnelle et la densité favorisent l'amélioration globale de la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants (proximité des transports collectifs (leur développement), des lieux de destination des déplacements, pistes cyclables...). En revanche, elles risquent d'accroître l'exposition des populations.

b) Éloigner les populations des sources de pollution

La quête de mixité fonctionnelle doit toujours être complétée d'un principe d'éloignement des activités polluantes et des équipements accueillant un public sensible. C'est un levier de planification essentiel à travers les choix de localisation des activités industrielles, mais aussi des installations générant un trafic important (centres commerciaux, pôles tertiaires, centres de loisirs...).

c) Intégrer la qualité de l'air à la réflexion sur les formes urbaines

À l'échelle de l'aménagement, plusieurs paramètres morphologiques ont une influence sur l'exposition des populations et sur la dispersion des polluants :

- l'occlusivité (obstacles verticaux) obstrue les flux d'air, mais peut aussi être mise à profit via des bâtiments « masques », par exemple, pour protéger des espaces sensibles de voies au trafic soutenu ;
- la rugosité (obstacles horizontaux) influence fortement la vitesse du vent en fonction des inégalités de hauteur de la canopée urbaine. Les configurations « en canyon » bloquent le flux d'air et limitent la ventilation ;
- la complexité des rues et leur obstruction (rapport entre l'écartement des immeubles et leur hauteur) sont des facteurs aggravants.

Bien entendu, il ne faut pas occulter les autres priorités de la composition urbaine (violence locale du vent, exposition solaire des bâtiments...) au nom de la seule qualité de l'air : celle-ci ajoute un niveau de complexité et des besoins d'analyse supplémentaires, notamment dans le cas de la présence, sur le lieu de l'aménagement, d'installations sportives ou d'établissements accueillant des personnes sensibles : enfants, personnes âgées, sujets soumis à des pathologies respiratoires ou cardio-vasculaires, femmes enceintes.

d) S'appuyer sur les écosystèmes urbains, favoriser la Nature en ville

Les espaces ouverts (nature en ville, parcs, jardins, voire espaces agricoles et naturels constituent, par opposition à une densité élevée du bâti, des espaces de respiration, permettant la circulation de l'air et la dispersion des polluants. Ils peuvent aussi représenter un potentiel de fixation des polluants atmosphériques.

Le développement de la Nature peut passer par différentes actions :

- Végétalisation des rues
- Parcs et forêts urbains
- Toitures végétalisées
- Agriculture en zone urbaine et périurbaine

Annexe 4 - Les procédures de sanction de la Commission Européenne à l'encontre de la France

La procédure d'infraction de l'article 258 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne comporte trois stades : la mise en demeure, l'avis motivé et la saisine de la Cour.

Le 15 février 2017, la Commission européenne adresse un dernier avertissement à l'Allemagne, à la France, à l'Espagne, à l'Italie et au Royaume-Uni au motif que ces pays n'ont pas remédié aux infractions répétées aux limites en matière de pollution atmosphérique fixées pour le dioxyde d'azote (NO₂).

La Commission européenne invite instamment 5 États membres à prendre des mesures afin de garantir une bonne qualité de l'air et de protéger la santé publique.

La législation de l'UE concernant la qualité de l'air ambiant (directive 2008/50/CE) fixe des valeurs limites pour les polluants atmosphériques, notamment le dioxyde d'azote. En cas de dépassement de ces valeurs limites, les États membres sont tenus d'adopter et de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air qui prévoient des mesures appropriées visant à mettre fin à cette situation dans les plus brefs délais. L'avis motivé adressé aujourd'hui concerne des infractions persistantes aux valeurs limites fixées pour le NO₂.

S'il est vrai qu'il appartient aux autorités des États membres de choisir les mesures appropriées pour remédier aux dépassements des limites fixées pour le NO₂, il n'en reste pas moins que des efforts beaucoup plus importants doivent être consentis aux niveaux local, régional et national pour respecter les obligations découlant des règles de l'Union et protéger la santé publique. Si les États membres n'agissent pas dans un délai de deux mois, la Commission pourrait décider de saisir la Cour de justice de l'Union européenne.

La législation de l'UE sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (directive 2008/50/CE) fixe des valeurs limites de qualité de l'air qui doivent être respectées partout dans l'UE, et impose aux États membres de limiter l'exposition des citoyens aux polluants atmosphériques nocifs.

Malgré cette obligation, la qualité de l'air est un problème dans de nombreux endroits depuis plusieurs années. Dans 23 des 28 États membres, les normes de qualité de l'air continuent d'être dépassées - au total, dans plus de 130 villes réparties dans toute l'Europe.

La Commission a engagé une action en justice contre des États membres pour mauvaise qualité de l'air depuis 2008, en se concentrant dans un premier temps sur les particules (PM10), pour lesquelles le délai de mise en conformité était fixé à 2005, et le dioxyde d'azote (NO₂), pour lequel le délai de mise en conformité était fixé à 2010.

À ce jour, des actions en justice portant sur le NO₂ ont été engagées contre 12 États membres, qui font actuellement l'objet de procédures d'infraction, à savoir l'Autriche, la Belgique, la République tchèque, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Hongrie, l'Italie, la Pologne, le Portugal, l'Espagne et le Royaume-Uni. Une action pourrait être engagée contre d'autres États membres.

(source : Commission européenne - Communiqué de presse, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-238_fr.htm?locale=FR)

Il est à noter que la Commission Européenne élargit la portée de son action en justice :

Auparavant, les actions en justice contre les États membres qui manquaient à leurs obligations en matière de qualité de l'air étaient fondées sur une violation de l'article 13 de la directive, qui impose aux États membres de ne pas dépasser les valeurs limites fixées pour les PM10. La Commission envisage désormais une nouvelle approche en s'appuyant également sur l'article 23 de la directive qui vise à sanctionner le non-respect par les États membres de leur obligation d'élaborer des plans relatifs à la qualité de l'air. Il s'agit donc en pratique d'une démarche plus coercitive de la Commission pour appuyer ses recours en manquement devant la CJUE.

(source : Qualité de l'air : la Commission européenne élargit la procédure d'infraction aux PPA, 25 janvier 2013, Graziella Dode ; <https://www.actu-environnement.com/ae/news/qualite-air-commission-europeenne-procedure-elargie-ppa-17632.php4>)

Bibliographie :

Sites internet :

Dictionnaire Environnement : https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/recherche.php

Site du ministère de l'environnement :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair#e5>

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-transition-energetique-croissance-verte>

<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone>

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/programmations-pluriannuelles-lenergie-ppe>

<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-national-sante-environnement-et-plans-regionaux-sante-environnement>

<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/adaptation-france-au-changement-climatique>

Site DREAL PACA :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/ppa-nouvelle-generation-r996.html>

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/plans-climat-air-energie-territoriaux-r190.html>

Autres :

<http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal-plui-et-plan-local-d-urbanisme-plu>

<http://www.regionpaca.fr/connaissance-du-territoire/planification/le-sraddet.html>

Documentation :

Aide à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification d'urbanisme et des transports : zoom en Nord et Pas-de-Calais sur PLU(i) et PDU, Avril 2016, DREAL Nord-Pas-de-Calais – Picardie

CDL (C'est dans l'Air), focus sur le PREPA, n°213 – juin 2017, CITEPA

Elus, L'essentiel A Connaître Sur Les PCAET- Plan Climat-Air-Energie Territorial, les clés pour agir, Novembre 2016, ADEME

« L'épidémiologie environnementale entre science et politique. Les enjeux de la pollution atmosphérique en France », Sciences sociales et santé, 2008/4 (Vol. 26), p. 5-38. DOI : 10.3917/sss.264.0005. URL : <http://www.cairn.info/revue-sciences-sociales-et-sante-2008-4-page-5.htm>, Boutaric Franck, Lascoumes Pierre.

Intégration de l'air dans les PCAET, setec énergie environnement, 2016, DREAL – Région – ADEME PACA

Mobilité, urbanisme, air : agir du territoire au quartier pour une meilleure qualité de vie, Septembre 2015, Dossier réalisé par les Services de la Direction Ville et Territoires Durables de l'ADEME, Coordination technique : Nathalie MARTINEZ, ADEME

Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône, Révision 2013, Préfet des Bouches-du-Rhône.

Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA), Un engagement collectif pour améliorer la qualité de l'air et la santé des Français, Fiche de présentation - Mai 2017 - Direction générale de l'énergie et du climat.

Schéma Régional Climat Air Énergie Provence-Alpes-Côte d'Azur, Les grandes lignes, octobre 2013, Préfet région PACA, Conseil Régional PACA

Stratégie de développement de la mobilité propre, Programmation pluriannuelle de l'énergie, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

Textes réglementaires relatifs à la qualité de l'air, mai 2013, CETE Méditerranée.

Urbanisme et qualité de l'air, des territoires qui respirent, Connaître pour agir, Acteurs de l'urbanisme, , 2015 ADEME