

## Evaluation du PDU de la métropole Aix Marseille Provence – émissions de COVNM

07/04/2020

### Résultats de l'évaluation complémentaire :

- Une diminution de 69 % des émissions de COVNM entre 2012 et 2030 avec mise en œuvre des actions du PDU

COVNM	Métropole AMP fil de l'eau			PDU	evol. / PDU 2030	
	2012	2017	2030	2030	2030 / PDU	2030 / 2012
Véhicules légers (VUL, VP)	3 251.5	1 620.8	721.0	698.0	-3.2%	-79%
Véhicules longs (PL, Car, Bus)	78.7	35.1	19.8	16.9	-14.5%	-79%
2 roues	734.4	683.1	615.0	538.0	-12.5%	-27%
<b>total émission COVNM</b>	<b>4 064.6</b>	<b>2 339.1</b>	<b>1 355.8</b>	<b>1 252.9</b>	<b>-7.6%</b>	<b>-69%</b>

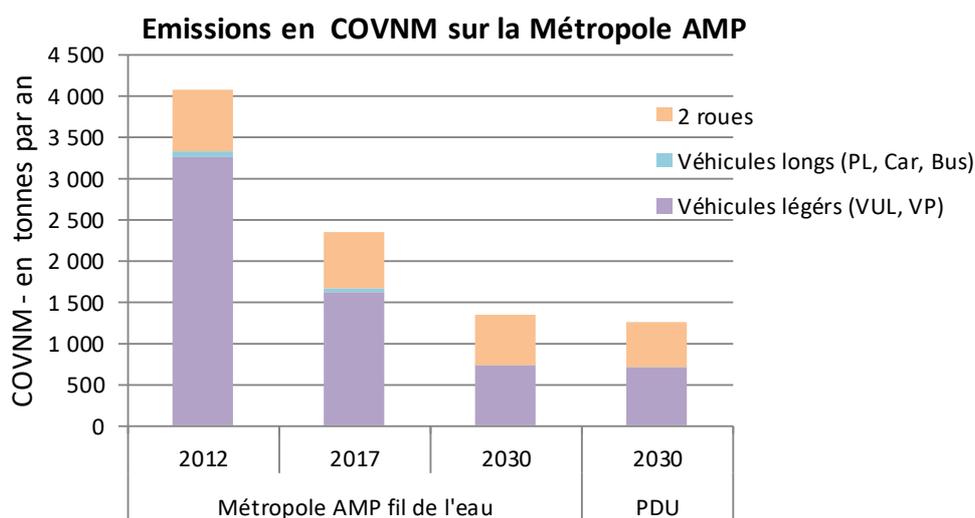


Figure 1 : Evolution des émissions en COVNM et par type de véhicules

Pour les COVNM, les émissions proviennent majoritairement des véhicules ayant une carburation essence : 2 roues, véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL).

Il existe un objectif de réduction des émissions de COVNM fixé à -52% entre 2005 et 2030 par la [directive \(EU 2016/2284\) du 14 décembre 2016](#), ainsi qu'un objectif de -37% entre 2012 et 2030 dans le SRADDET. La réduction de -69% entre 2012 et 2030 obtenus dans le cadre de l'évaluation du PDU assure le respect de ces objectifs dans le secteur des transports routiers de la Métropole Aix Marseille Provence. Il est à noter que dans le dernier inventaire d'émission (2017v2019) la part du transport routier représente 4% des émissions de COVNM de la Métropole.

Il y a 5 types d'émission distinctes de COVNM pour le trafic routier :

- Emission à chaud
- Sur-émissions à froid
- Evaporation roulage
- Evaporation moteur chaud
- Evaporation diurne

La part des émissions diurnes dépend du nombre statique de véhicules essence et de leur norme. En 2030 avec et sans action PDU ces émissions restent donc constantes.

### Emissions en COVNM sur la Métropole AMP

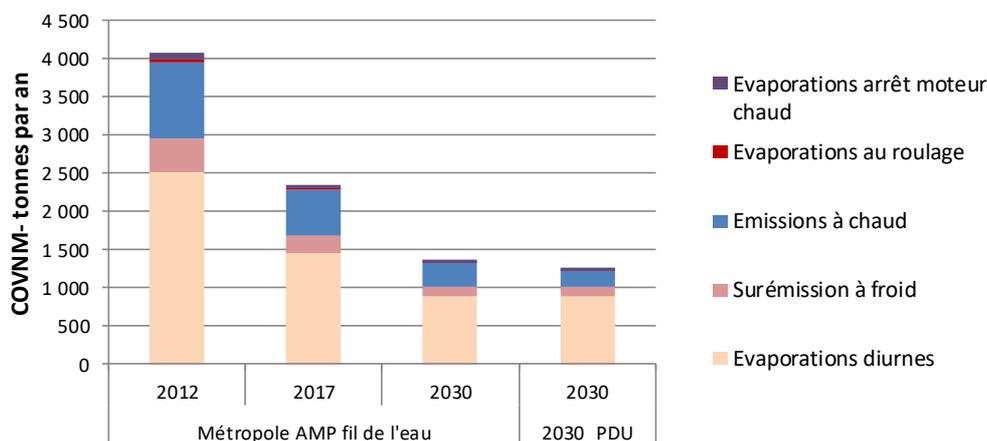


Figure 2 : Evolution des émissions en COVNM par type d'émissions

#### Précision méthodologique du calcul des évaporations diurnes :

Le parc de véhicules statique est estimé à partir du parc statique de véhicules essence du département 13 connu en 2012 et 2017, ventilé par commune au prorata de la population et par type de véhicule (euro cylindré) au prorata du parc statique national.

L'évolution du parc à l'horizon 2030 est réalisé sur la base des données de parc statique CITEPA v2018. Le tendancier a été appliqué au parc statique du département 13, et ventilé par commune et par type de véhicule.