



PREMIER MINISTRE



ÉPREUVES D'ACCÈS AU CYCLE PRÉPARATOIRE AU CONCOURS INTERNE D'ENTRÉE A L'ÉNA

mardi 27 mars 2018

(matin)

PREMIERE ÉPREUVE

Rédaction, en quatre heures, d'une note de synthèse sur un dossier (coefficient 2).

SUJET

NOTE DE SYNTHÈSE

A partir des seuls documents joints, vous rédigerez une note de synthèse de 4 à 6 pages maximum sur :

« Les politiques publiques dans la lutte contre la pollution de l'air ».

<u>Documents joints</u>		<u>Pages</u>
	Glossaire	
1	Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte - JORF n°0189 du 18 août 2015, page 14263, texte n° 1- www.legifrance.gouv.fr - Extraits.	1 à 3
2	Crit'Air : mode d'emploi des vignettes antipollution obligatoires à Paris - Laetitia Van Eeckhout - www.lemonde.fr - article publié le 16 janvier 2017.	4 à 5
3	Les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air - Enquête demandée par le Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale - décembre 2015 - Rapport de la Cour des comptes - www.ccomptes.fr - Synthèse et recommandations - pages 7 à 9.	6 à 8
4	Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE - www.aida.ineris.fr - Extraits.	9 à 11
5	Synthèse du référé de la Cour des comptes n° 2011-474-3 du 3 novembre 2011 - L'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement - www.ccomptes.fr - pages 3 à 5 - Extraits.	12 et 13
6	La circulation différenciée est de retour à Paris : est-ce bien utile ? - www.capital.fr - article publié le 21 juin 2017.	14
7	Arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant - JORF n°0095 du 22 avril 2017, texte n°10 - Extraits.	15 et 16
8	Note du 6 janvier 2017 relative au plan climat-air-énergie territorial - NOR : DEVR1633517N - Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer en charge des relations internationales sur le climat - www.circulaires.legifrance.gouv.fr - Extraits.	17 à 19
9	Décret n° 2017-949 du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement - www.legifrance.gouv.fr .	20 et 21
10	Politiques publiques pour réduire la pollution de l'air - www.ecologique-solidaire.gouv.fr - article publié le 9 janvier 2017 - Extraits.	22 à 26
11	Vague de froid : Trump ironise sur le réchauffement climatique - source AFP - www.lepoint.fr - article publié le 29 décembre 2017 - Extraits.	27

Glossaire

AACT' AIR :	Aide pour les actions des collectivités territoriales et locales en faveur de l'air
AASQA :	Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air
ADEME :	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
BREF	Document de référence sur les meilleures techniques disponibles
CARA (programme) :	CARActérisation chimique des particules
CIRE :	Cellules inter régionales d'épidémiologie
CNAM :	Caisse nationale de l'assurance maladie
CO ₂ :	Dioxyde de carbone
CODERST :	Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques
COV :	Composés organiques volatils
COVNM :	Composés organiques volatils non méthaniques. Proviennent notamment des transports (pots d'échappement, évaporation de réservoirs), ainsi que des activités industrielles telles que les activités minières, le raffinage de pétrole, l'industrie chimique, l'application de peintures et de vernis, l'imprimerie.
DDTM :	Direction départementale des territoires et de la mer
DREAL :	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
EMEP :	Programme européen de suivi et d'évaluation
EPCI :	Etablissement public de coopération intercommunale
H ₂ S :	Hydrogène sulfuré
H ₂ SO ₄ :	Acide sulfurique
IED :	Industrial emissions directive (directive relative aux émissions industrielles)
LCSQA :	Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air
LRTAP	Long range transboundary air pollution (pollution atmosphérique transfrontière à longue distance)
LTECV :	Loi de transition énergétique pour la croissance verte
MERA (observatoire) :	(observatoire national de) mesure et d'évaluation en zone rurale de la pollution atmosphérique à longue distance
NH ₃ :	Ammoniac
NO _x :	Oxyde d'azote
OMM :	Organisation météorologique mondiale
PPA :	Plan de protection de l'atmosphère
PATLD :	Pollution atmosphérique transfrontière à longue distance
PCAET :	Plan climat-air-énergie territorial
PCET :	Plan climat-énergie territorial
PM _{2,5} :	Particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres
PM ₁₀ :	Particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres
PPA :	Plan de protection de l'atmosphère
PRÉPA :	Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

PREV' AIR	Plateforme de prévision de la qualité de l'air en France. Elle a été créée en 2004 à la demande du Ministère chargé de l'Ecologie suite à l'exceptionnel épisode de pollution à l'ozone que la France a connu pendant l'été 2003.
RAC :	Réseau action climat France
SCOT :	Schéma de cohérence territoriale
SO ₂ :	Dioxyde de soufre
SO ₃ :	Trioxycde de soufre
SRADDET :	Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire
SRCAE :	Schémas régionaux climat air énergie
STPA :	Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique
ZCR :	Zone de circulation restreinte

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte - JORF n° 0189 du 18 août 2015 page 14263, texte n° 1 - www.legifrance.gouv.fr - Extraits.

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté,
Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2015-718 DC du 13 août 2015 ;
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Titre Ier : DÉFINIR LES OBJECTIFS COMMUNS POUR RÉUSSIR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, RENFORCER L'INDÉPENDANCE ÉNERGÉTIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE, PRÉSERVER LA SANTÉ HUMAINE ET L'ENVIRONNEMENT ET LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Article 1

I.-L'article L. 100-1 du code de l'énergie est ainsi rédigé :

Art. L. 100-1.-La politique énergétique :

- 1° Favorise l'émergence d'une économie compétitive et riche en emplois grâce à la mobilisation de toutes les filières industrielles, notamment celles de la croissance verte qui se définit comme un mode de développement économique respectueux de l'environnement, à la fois sobre et efficace en énergie et en consommation de ressources et de carbone, socialement inclusif, soutenant le potentiel d'innovation et garant de la compétitivité des entreprises ;
- 2° Assure la sécurité d'approvisionnement et réduit la dépendance aux importations ;
- 3° Maintient un prix de l'énergie compétitif et attractif au plan international et permet de maîtriser les dépenses en énergie des consommateurs ;
- 4° Préserve la santé humaine et l'environnement, en particulier en luttant contre l'aggravation de l'effet de serre et contre les risques industriels majeurs, en réduisant l'exposition des citoyens à la pollution de l'air et en garantissant la sûreté nucléaire ;
- 5° Garantit la cohésion sociale et territoriale en assurant un droit d'accès de tous les ménages à l'énergie sans coût excessif au regard de leurs ressources ;
- 6° Lutte contre la précarité énergétique ;
- 7° Contribue à la mise en place d'une Union européenne de l'énergie, qui vise à garantir la sécurité d'approvisionnement et à construire une économie décarbonée et compétitive, au moyen du développement des énergies renouvelables, des interconnexions physiques, du soutien à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de la mise en place d'instruments de coordination des politiques nationales. »

II.-L'article L. 100-2 du même code est ainsi rédigé :

Art. L. 100-2.-Pour atteindre les objectifs définis à l'article L. 100-1, l'Etat, en cohérence avec les collectivités territoriales et leurs groupements et en mobilisant les entreprises, les associations et les citoyens, veille, en particulier, à :

- 1° Maîtriser la demande d'énergie et favoriser l'efficacité et la sobriété énergétiques ;
- 2° Garantir aux personnes les plus démunies l'accès à l'énergie, bien de première nécessité, ainsi qu'aux services énergétiques ;

- 3° Diversifier les sources d'approvisionnement énergétique, réduire le recours aux énergies fossiles, diversifier de manière équilibrée les sources de production d'énergie et augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale ;
- 4° Procéder à un élargissement progressif de la part carbone, assise sur le contenu en carbone fossile, dans les taxes intérieures de consommation sur les énergies, dans la perspective d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre, cette augmentation étant compensée, à due concurrence, par un allègement de la fiscalité pesant sur d'autres produits, travaux ou revenus;
- 5° Participer à la structuration des filières industrielles de la croissance verte ;
- 6° Assurer l'information de tous et la transparence, notamment sur les coûts et les prix des énergies ainsi que sur l'ensemble de leurs impacts sanitaires, sociaux et environnementaux ;
- 7° Développer la recherche et favoriser l'innovation dans les domaines de l'énergie et du bâtiment ;
- 8° Renforcer la formation initiale et continue aux problématiques et aux technologies de l'énergie, notamment par l'apprentissage, en liaison avec les professionnels impliqués dans les actions d'économies d'énergie ;
- 9° Assurer des moyens de transport et de stockage de l'énergie adaptés aux besoins.

Pour concourir à la réalisation de ces objectifs, l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements, les entreprises, les associations et les citoyens associent leurs efforts pour développer des territoires à énergie positive. Est dénommé “ territoire à énergie positive ” un territoire qui s'engage dans une démarche permettant d'atteindre l'équilibre entre la consommation et la production d'énergie à l'échelle locale en réduisant autant que possible les besoins énergétiques et dans le respect des équilibres des systèmes énergétiques nationaux. Un territoire à énergie positive doit favoriser l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la diminution de la consommation des énergies fossiles et viser le déploiement d'énergies renouvelables dans son approvisionnement. »

III.-L'article L. 100-4 du même code est ainsi rédigé :

Art. L. 100-4.-I.-La politique énergétique nationale a pour objectifs :

- 1° De réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. La trajectoire est précisée dans les budgets carbone mentionnés à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement ;
- 2° De réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030. Cette dynamique soutient le développement d'une économie efficace en énergie, notamment dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'économie circulaire, et préserve la compétitivité et le développement du secteur industriel ;
- 3° De réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune ;
- 4° De porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation en 2030 ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, les énergies renouvelables doivent représenter 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz ;
- 5° De réduire la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % à l'horizon 2025 ;
- 6° De contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique prévus par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques défini à l'article L. 222-9 du code de l'environnement ;
- 7° De disposer d'un parc immobilier dont l'ensemble des bâtiments sont rénovés en fonction des normes “ bâtiment basse consommation ” ou assimilées, à l'horizon 2050, en menant une politique de rénovation thermique des logements concernant majoritairement les ménages aux revenus modestes ;
- 8° De parvenir à l'autonomie énergétique dans les départements d'outre-mer à l'horizon 2030, avec, comme objectif intermédiaire, 50 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020 ;

9° De multiplier par cinq la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030.

[...]

Article 2

Les politiques publiques intègrent les objectifs mentionnés aux articles L. 100-1, L. 100-2 et L. 100-4 du code de l'énergie.

Elles soutiennent la croissance verte par le développement et le déploiement de processus sobres en émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, par la maîtrise de la consommation d'énergie et de matières, par l'information sur l'impact environnemental des biens ou services, ainsi que par l'économie circulaire, dans l'ensemble des secteurs de l'économie.

Les politiques nationales et territoriales, économiques, de recherche et d'innovation, d'éducation et de formation initiale et continue contribuent à ce nouveau mode de développement par les dispositifs réglementaires, financiers et fiscaux, incitatifs et contractuels que mettent en place l'Etat et les collectivités territoriales.

L'Etat mène une politique énergétique internationale ambitieuse et cohérente avec les politiques nationales et territoriales, en particulier en matière de lutte contre le changement climatique.

Les politiques publiques concourent au renforcement de la compétitivité de l'économie française et à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages, en particulier des ménages exposés à la précarité énergétique. Elles privilégient, à ces fins, un approvisionnement compétitif en énergie, favorisent le développement de filières à haute valeur ajoutée et créatrices d'emplois et soutiennent l'autoconsommation d'électricité. Elles garantissent un cadre réglementaire et fiscal favorable à l'attractivité de la France pour les investissements dans les industries intensives en énergie afin d'éviter le phénomène de fuite de carbone et de permettre une croissance durable. Elles veillent à garantir un haut niveau de protection sociale et de garanties collectives à l'ensemble des personnels des secteurs concernés par la transition énergétique et accompagnent les besoins de formation et les transitions professionnelles.

**Crit’Air : mode d’emploi des vignettes antipollution obligatoires à Paris - Laetitia Van Eeckhout
www.lemonde.fr - article publié le 16 janvier 2017.**

Dès lundi, les véhicules circulant dans la capitale doivent arborer une vignette témoignant de leur degré de pollution. Les plus polluants sont interdits.

Lundi 16 janvier, Paris devient pleinement une zone de circulation restreinte. La première en France. Tout véhicule à moteur – voiture particulière, utilitaire, camion, bus, moto, scooter, etc. – qui n’arbore pas sur son pare-brise ou sa fourche un certificat qualité de l’air ou Crit’Air, pourra se faire arrêter, si ce n’est verbaliser. Cette vignette témoignant du niveau de pollution de son véhicule est désormais obligatoire pour circuler dans la capitale, que l’on soit Parisien ou de passage.

Interdictions de circulation

Les véhicules interdits depuis le 1er juillet 2016, à savoir les voitures individuelles – essence comme diesel – mises en circulation avant le 1er janvier 1997, les utilitaires légers immatriculés avant le 1er octobre 1997, ainsi que les deux-roues motorisés antérieurs au 1er juin 2000, ne peuvent définitivement plus rouler dans Paris du lundi au vendredi, de 8 heures à 20 heures. Tous comme les bus, cars et poids lourds d’avant le 1er octobre 2001 – écartés par la municipalité depuis le 1er juillet 2015 – de 8 heures à 20 heures, sept jours sur sept.

Les automobilistes qui dérogeront à ces règles seront passibles d’une contravention de 3^{ème} classe, soit 65 euros pour les voitures individuelles et 135 euros pour les poids lourds. Pour l’heure, le contrôle est visuel. La municipalité travaille cependant avec l’Etat à la possibilité de mettre en place un système de lecture optique.

Les vignettes Crit’Air

A ce jour, 533 540 véhicules franciliens sont équipés d’un Crit’Air, dont 200 000 parisiens, alors que 600 000 véhicules circulent dans Paris. Il est toujours possible de les commander au prix de 4,18 euros (prix d’envoi inclus), sur le site www.certificat-air.gouv.fr. Les souscriptions ont cependant fortement augmenté ces dernières semaines, et les services du ministère de l’environnement ont accusé du retard dans l’envoi des vignettes. Ce sont 1,4 million de vignettes qui ont été commandées en France.

Un certain nombre de conducteurs, bien qu’en ayant fait la demande, n’ont toujours rien reçu. L’absence de macaron ne sera toutefois pas sanctionnée dans l’immédiat. Le décret qui fixe le montant de la contravention est attendu d’ici le printemps.

Pour l’heure, seuls les voitures, camions et deux-roues les plus anciens ne pouvant même pas prétendre à une vignette antipollution sont concernés par les restrictions de circulation. Mais celles-ci sont appelées à s’étendre progressivement à d’autres véhicules. Le plan antipollution de Paris s’étale en effet sur plusieurs années.

A compter du 1er juillet, ce sont les Crit’Air 5, soit les poids lourds Euro 3 (immatriculés avant octobre 2006) et les véhicules particuliers et utilitaires diesel Euro 2 (d’avant janvier 2001) qui seront à leur tour concernés. De 2018 à 2020, d’autres catégories seront encore visées. L’objectif de la maire de Paris, Anne Hidalgo, est d’« éradiquer » d’ici à 2020 les diesels, tout comme les véhicules essence polluants.

Objectifs attendus

La maire de Paris veut ainsi lutter contre la pollution chronique qui empoisonne les habitants. Ce sont 1,6 million de Franciliens, dont un Parisien sur deux, qui sont toujours exposés à des concentrations en polluants dépassant les seuils limites réglementaires européens. Cette pollution de l'air provoque chaque année 2 500 décès prématurés dans la capitale et 6 500 dans la métropole.

Selon Airparif, l'observatoire de la qualité de l'air en Ile-de-France, les premières interdictions de circuler devraient entraîner une baisse des émissions de 5 % pour les oxydes d'azote (NOx) et de respectivement 3 % et 4 % pour les PM 10 (particule d'un diamètre inférieur à 10 microns) et les PM 2,5 (d'un diamètre inférieur à 2,5 microns). « *La mise en œuvre de la ZCR [zone de circulation restreinte] est globalement favorable, son impact étant supérieur à ce que représentent, en termes de kilomètres parcourus, les premiers véhicules concernés par les restrictions de circulation (2 %)* », souligne Airparif dans son étude prospective publiée en octobre 2016.

Lorsque, à la liste des véhicules interdits de circulation, s'ajouteront les Crit'Air 5 (3 % des kilomètres parcourus), la diminution des émissions devrait atteindre 15 % pour les NOx, et respectivement 8 % et 11 % pour les PM 10 et les PM 2,5.

Le Crit'Air sera aussi utile en cas de pics de pollution. Avec ces pastilles, les pouvoirs publics pourront remplacer la circulation alternée, qui ne permet pas de cibler les véhicules les plus polluants, par des restrictions de circulation différenciées et progressives, en ne laissant rouler que les véhicules électriques et de normes Euro récentes. Que l'on soit en situation de pic ou non, les véhicules électriques, ceux qui circulent au gaz et certains hybrides, dès lors qu'ils arborent ce macaron, bénéficient aussi du stationnement gratuit.

Zones basse émission

Paris est la première ZCR en France qui concerne l'ensemble des véhicules. Depuis le 1er janvier, Grenoble a instauré une telle zone, mais celle-ci ne s'applique pour l'heure qu'aux véhicules transportant des marchandises. Tout comme Lyon, Grenoble se sert aussi des Crit'Air pour limiter la circulation des véhicules les plus polluants, de tous types, pendant les épisodes de pollution. Neuf autres agglomérations doivent prochainement leur emboîter le pas.

« *La France commence à rattraper le retard qu'elle a pris sur les autres villes européennes* », observe Lorelei Limousin du Réseau action climat France (RAC), qui rappelle que plus de 210 territoires européens, à travers une dizaine de pays, ont instauré une telle zone à basses émissions. La Suède a été la première à expérimenter, en 1996, ce type de mesure. Depuis le milieu des années 2000, d'autres, comme l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, ont suivi.

« *La mise en œuvre d'une zone à basse émission a des effets positifs sur les émissions de polluants locaux et à terme sur les gaz à effet de serre. Cette mesure n'est toutefois pas suffisante. Il est nécessaire de l'inscrire dans un cadre plus large d'actions et d'agir sur tous les leviers pour réduire le trafic routier, relève Lorelei Limousin. Il faut développer transports en commun, covoiturage, parkings-relais, aménagements piétons et cyclables... et repenser l'organisation de la ville pour diminuer les distances parcourues et réaffecter l'espace public à d'autres modes de déplacement que la circulation automobile* », insiste-t-elle.

Pour le RAC, les villes doivent aller jusqu'à planifier la sortie des énergies fossiles et promouvoir les « *mobilités zéro émission* », à l'instar d'Oslo. La capitale norvégienne prévoit, d'ici à 2019, de réduire de 20 % le trafic en son sein, et même d'interdire quasiment tous les véhicules particuliers, diesel et essence, de son centre-ville, dans l'objectif de diviser par deux, en 2020, ses émissions de gaz à effet de serre et d'atteindre la neutralité carbone en 2030. Les villes françaises ont encore du chemin à faire.

Les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air - Enquête demandée par le Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale - décembre 2015 - Rapport de la Cour des comptes - www.ccomptes.fr - Synthèse et recommandations - pages 7 à 9.

L'impact sanitaire et économique de la pollution atmosphérique justifie l'instauration d'une politique publique ambitieuse. En effet, selon les experts, cette pollution causerait entre 17 000 et 42 000 décès prématurés par an en France et elle représenterait un coût économique au minimum compris entre 20 et 30 Md€ les chiffres variant selon le polluant examiné et les pathologies qui y sont liées. Son impact sur les finances publiques est déjà tangible, au moins 1 Md€ étant aujourd'hui pris en charge par la CNAM pour les pathologies liées à la pollution de l'air. Les études sanitaires démontrent, en outre, que les effets les plus néfastes de la pollution résultent d'une exposition prolongée à des polluants sous la forme d'aérosols nocifs.

La plupart des actions et outils mis en œuvre en France afin de lutter contre la pollution de l'air depuis une trentaine d'années découlent essentiellement de l'impulsion de l'Union européenne (UE). L'inscription de cette politique dans un cadre international est d'ailleurs indispensable : si les effets de la pollution de l'air sont localisés, les conditions des émissions et l'influence des mouvements atmosphériques rendent nécessaires des normes communes afin qu'aucun pays européen ne soit pénalisé par des émissions issues de pays frontaliers qui ne réduisent pas leurs rejets. Toutefois, la France met parfois en œuvre les directives européennes avec retard et dans des conditions qui la soumettent à un risque important de contentieux.

Plusieurs mesures mises en place ont, néanmoins, eu des effets notables.

Le dispositif de surveillance de la qualité de l'air est efficace, même si des efforts restent à faire pour prendre en compte des polluants dont la nocivité a été identifiée plus récemment, comme les pesticides ou les particules ultrafines.

Les rejets de polluants industriels ont par ailleurs diminué notablement, sans que cette baisse puisse être exclusivement imputée au phénomène de désindustrialisation. En effet, dans les secteurs de l'industrie et de la production d'énergie, c'est aussi l'instauration de normes plus sévères et le travail accompli depuis plusieurs années avec les agents économiques pour développer les meilleures techniques disponibles qui ont permis de réduire de manière significative la part de leurs émissions de polluants. Des avancées sont également sensibles dans le secteur des transports, malgré les suspensions de mesures qui auraient eu des effets importants sur la pollution (comme l'écotaxe et l'identification des véhicules les plus polluants, indispensable à la création de zones de restrictions de circulation). Les secteurs résidentiel-tertiaire et agricole restent, en revanche, peu concernés par les mesures de réduction des émissions, alors qu'ils représentent une part croissante dans les rejets de certaines substances polluantes.

La multiplicité des émetteurs de polluants ainsi que le caractère mobile ou diffus des sources de pollution (véhicules routiers, exploitations agricoles, chauffages individuels) rendent considérablement plus complexe l'action sur les polluants au niveau local. Ces caractéristiques rendent impossible une solution unique, multi-secteurs et uniforme, à l'échelle nationale.

Malgré une diminution régulière et parfois prononcée des émissions depuis 1990, certaines zones du territoire métropolitain restent dans une situation non conforme en matière de concentrations de polluants, en particulier pour l'ozone, les particules fines et le dioxyde d'azote. C'est d'ailleurs en raison du dépassement des normes autorisées pour ces deux dernières substances qu'un contentieux potentiellement coûteux a été ouvert par la Commission européenne à l'encontre de la France.

Face à ces difficultés, la politique de lutte contre la pollution de l'air n'est pas encore stabilisée. Bien qu'ayant émergé dès les années 1980, celle-ci résulte aujourd'hui d'un empilement de dispositifs hétérogènes, dont tous n'ont pas pour objectif explicite et premier l'amélioration de la qualité de l'air. L'objectif de lutte contre la pollution est d'ailleurs parfois en contradiction avec ceux de certaines autres politiques publiques, notamment la lutte contre le réchauffement climatique. L'accent mis sur la réduction des émissions de CO₂ a ainsi conduit à favoriser certaines technologies qui émettent des polluants atmosphériques nocifs à court terme, comme le dioxyde d'azote ou les particules fines : c'est le cas en particulier des mesures prises pendant des années en faveur du diesel ou du chauffage au bois.

Les mesures prises ont pour point commun de ne pas mettre en œuvre le principe « pollueur-payeur », à l'exception de celles appliquées au secteur industriel et à la production d'énergie. Les outils utilisés sont surtout réglementaires. Ils comportent peu d'incitations financières spécifiques en dehors de celles visant à limiter les émissions liées au chauffage des particuliers.

Par ailleurs, le principe de subsidiarité n'est pas complètement appliqué, ce qui porte préjudice à l'efficacité des différentes actions menées. Alors que la pollution de l'air est un problème de dimension essentiellement locale, qui nécessite des réponses concertées entre tous les responsables de terrain, la répartition des compétences provoque des tensions. Encore trop d'interventions au niveau national perturbent les mesures prises au plan local, par les préfets ou les collectivités. Ces interventions ont ainsi pu retarder ou limiter la mise en œuvre d'outils efficaces. Elles s'observent notamment en cas de pics de pollution.

Pour être efficace, la lutte contre la pollution de l'air passe par une implication beaucoup plus forte de tous les agents économiques, y compris les particuliers. En effet, ce sont aussi des changements de comportement individuel, notamment en matière de transport et de consommation d'énergie, qu'il faut promouvoir.

Depuis cinq ans, les plans nationaux se sont succédés sans évaluation des mesures mises en place. Les dépenses consacrées par les administrations publiques à cette question ne sont pas suivies. Autant de signes qui montrent que s'il y a des actions en faveur de la qualité de l'air, il n'existe pas encore de politique structurée, concernant tous les secteurs pollueurs et accompagnée d'une communication claire.

Recommandations

Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt

1. insérer dans le prochain PREPA des mesures permettant à l'État de respecter les objectifs européens de plafonds d'émissions d'ici 2030 ;

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

2. mesurer l'impact des actions mises en œuvre pour lutter contre la pollution de l'air dans le cadre des plans nationaux, des plans locaux, ainsi que lors des pics de pollution ;
3. mettre en cohérence les calendriers des plans nationaux, des schémas régionaux et des plans locaux de lutte contre la pollution de l'air, afin que le cadre de l'action locale soit mieux défini ;

4. chiffrer dans les plans nationaux et locaux les financements associés aux mesures prévues ;
5. mettre en œuvre un financement du réseau de surveillance de la qualité de l'air conforme au principe « pollueur-payeur » pour tous les secteurs économiques ;
6. rendre obligatoire la surveillance par les AASQA de la présence dans l'air des pesticides les plus nocifs ;
7. taxer le gazole et l'essence en fonction de leurs externalités négatives respectives (polluants atmosphériques et gaz à effet de serre), afin de rééquilibrer la fiscalité pesant sur ces deux carburants ;
8. compte tenu de la disparition de l'écotaxe, revoir les taux de la taxe spéciale sur certains véhicules routiers afin de mieux prendre en compte l'impact des émissions des poids lourds sur la pollution de l'air ;
9. identifier par une pastille les véhicules selon leurs émissions de polluants, afin de pouvoir mettre en place rapidement des mesures de restriction de circulation ;
10. suivre l'ensemble des crédits affectés non seulement à la surveillance mais aussi aux mesures d'amélioration et de recherche en matière de qualité de l'air ;
11. améliorer l'information du Parlement en complétant le jaune « Protection de la nature et de l'environnement » par des indicateurs relatifs à la qualité de l'air ;

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

12. mettre en place un partage de l'information à des fins épidémiologiques entre les services de la médecine du travail, les agences régionales de santé et les cellules inter régionales d'épidémiologie (CIRE).

Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE - www.aida.ineris.fr - Extraits.

Le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne, après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

vu l'avis du Comité des régions, statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérants

- (1) D'importants progrès ont été réalisés ces vingt dernières années dans l'Union en matière d'émissions atmosphériques anthropiques et de qualité de l'air, en particulier grâce à une politique spécifique de l'Union, notamment la communication de la Commission du 21 septembre 2005 intitulée « Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique » (STPA). La directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil a joué un rôle déterminant à cet égard, en plafonnant, à partir de 2010, les émissions annuelles totales de dioxyde de soufre (SO₂), d'oxydes d'azote (NO_x), de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et d'ammoniac (NH₃) des États membres. En conséquence, entre 1990 et 2010, les émissions de dioxyde de soufre ont été réduites de 82 %, les émissions d'oxydes d'azote de 47 %, celles de composés organiques volatils non méthaniques de 56 % et celles d'ammoniac de 28 % dans l'Union. Toutefois, comme l'indique la communication de la Commission du 18 décembre 2013 intitulée « Programme "Air pur pour l'Europe" » (ci-après dénommée «STPA révisée»), il subsiste des incidences négatives et des risques notables en termes de santé humaine et d'environnement.
- (2) Le septième programme d'action pour l'environnement confirme l'objectif à long terme de l'Union en matière de politique relative à la qualité de l'air, à savoir parvenir à des niveaux de qualité de l'air n'entraînant pas d'incidence négative ni de risque notable pour la santé humaine et l'environnement; à cette fin, il préconise une conformité totale avec la législation en vigueur de l'Union en matière de qualité de l'air, des objectifs et actions stratégiques pour l'après-2020, des efforts accrus dans les domaines où la population et les écosystèmes sont exposés à des niveaux élevés de polluants atmosphériques, et un renforcement des synergies entre la législation en matière de qualité de l'air et les objectifs que l'Union s'est fixés, en particulier, en matière de changement climatique et de biodiversité.
- (3) La STPA révisée fixe de nouveaux objectifs stratégiques pour la période allant jusqu'en 2030, afin de se rapprocher davantage de l'objectif à long terme de l'Union en matière de qualité de l'air.

[...]

Ont adopté la directive:

Article 1

Objectifs et objet

1. Afin de progresser vers des niveaux de qualité de l'air n'entraînant pas d'incidence négative notable ni de risque pour la santé humaine et l'environnement, la présente directive établit les engagements de réduction des émissions atmosphériques anthropiques de dioxyde de soufre (SO₂), d'oxydes d'azote (NO_x), de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), d'ammoniac (NH₃) et de particules fines (PM_{2,5}) des États membres et exige l'établissement, l'adoption et la mise en œuvre de programmes

nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique ainsi que la surveillance et la déclaration des émissions de ces polluants et d'autres polluants visés à l'annexe I, ainsi que de leurs incidences.

2. La présente directive contribue également à la réalisation des objectifs suivants :

- a) les objectifs de qualité de l'air fixés dans la législation de l'Union et les progrès en vue d'atteindre l'objectif à long terme de l'Union consistant à parvenir à des niveaux de qualité de l'air conformes aux lignes directrices relatives à la qualité de l'air publiées par l'Organisation mondiale de la santé ;
- b) les objectifs de l'Union en matière de biodiversité et d'écosystèmes conformément au septième programme d'action pour l'environnement ;
- c) l'amélioration des synergies entre la politique de l'Union en matière de qualité de l'air et les autres politiques pertinentes de l'Union, en particulier les politiques en matière de climat et d'énergie.

[...]

Article 4

Engagements nationaux de réduction des émissions

1. Les États membres limitent au moins leurs émissions anthropiques annuelles de dioxyde de soufre, d'oxydes d'azote, de composés organiques volatils non méthaniques, d'ammoniac et de particules fines conformément aux engagements nationaux de réduction des émissions applicables de 2020 à 2029 et à partir de 2030, qui sont indiqués à l'annexe II.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, les États membres prennent les mesures nécessaires visant à limiter leurs émissions anthropiques de dioxyde de soufre, d'oxydes d'azote, de composés organiques volatils non méthaniques, d'ammoniac et de particules fines de l'année 2025. Le niveau indicatif de ces émissions est déterminé par une trajectoire de réduction linéaire entre leurs niveaux d'émission définis par les engagements de réduction des émissions pour 2020 et les niveaux d'émission définis par les engagements de réduction des émissions pour 2030.

Les États membres peuvent suivre une trajectoire de réduction non linéaire si celle-ci est plus efficace d'un point de vue économique ou technique, et à condition qu'à partir de 2025 elle converge progressivement vers la trajectoire de réduction linéaire et ne compromette pas les engagements de réduction des émissions pour 2030. Les États membres décrivent cette trajectoire de réduction non linéaire et les raisons de la suivre dans les programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique qui doivent être soumis à la Commission conformément à l'article 10, paragraphe 1.

Lorsque les émissions de 2025 ne peuvent être limitées conformément à la trajectoire de réduction définie, les États membres exposent la raison de cet écart ainsi que les mesures qui les ramèneraient sur leur trajectoire dans les rapports d'inventaire ultérieurs devant être communiqués à la Commission conformément à l'article 10, paragraphe 2.

[...]

Article 6

Programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique

1. Les États membres établissent, adoptent et mettent en œuvre leurs programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique respectifs conformément à l'annexe III, partie 1, afin de limiter leurs émissions anthropiques annuelles conformément à l'article 4 et de contribuer à réaliser les objectifs de la présente directive conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 1.

2. Lorsqu'ils établissent, adoptent et mettent en œuvre le programme visé au paragraphe 1, les États membres :

- a) évaluent la mesure dans laquelle les sources nationales d'émission sont susceptibles d'avoir une incidence sur la qualité de l'air sur leur territoire et dans les États membres voisins, à l'aide, le cas échéant, des données et des méthodes élaborées par le programme européen concerté de surveillance continue et d'évaluation (EMEP) en vertu du protocole à la convention PATLD relatif au financement à long terme du programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe ;
- c) accordent la priorité aux mesures de réduction des émissions de carbone suie lorsqu'ils prennent des dispositions pour respecter leurs engagements nationaux de réduction des émissions de particules fines ;
- d) veillent à garantir la cohérence avec d'autres plans et programmes pertinents établis en vertu des dispositions de la législation nationale ou de celle de l'Union.

En vue de s'acquitter des engagements nationaux de réduction des émissions pertinents, les États membres incluent dans leurs programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique les mesures de réduction des émissions prévues à titre obligatoire à l'annexe III, partie 2, et peuvent inclure dans lesdits programmes les mesures de réduction des émissions prévues à titre facultatif à l'annexe III, partie 2, ou des mesures ayant un effet d'atténuation équivalent.

- 3. Les États membres mettent à jour leurs programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique au minimum tous les quatre ans.
- 4. Sans préjudice du paragraphe 3, les politiques et mesures de réduction des émissions prévues dans les programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique sont mises à jour dans un délai de dix-huit mois à compter de la présentation du dernier inventaire national des émissions ou des dernières projections nationales des émissions si, selon les données présentées, les obligations énoncées à l'article 4 ne sont pas respectées ou si elles risquent de ne pas l'être.
- 5. Les États membres consultent le public, conformément à la directive 2003/35/CE, et les autorités compétentes, qui, en raison de leurs responsabilités environnementales spécifiques dans les domaines de la pollution atmosphérique et de la qualité et de la gestion de l'air à tous les niveaux, sont susceptibles d'être concernées par la mise en œuvre des programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique, sur leurs projets de programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique et sur toute mise à jour importante, avant la finalisation desdits programmes.
- 6. Le cas échéant, des consultations transfrontières sont organisées.
- 7. La Commission facilite l'élaboration et la mise en œuvre des programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique, le cas échéant, au moyen d'un échange de bonnes pratiques.
- 8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de modifier la présente directive en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe III, partie 2, aux évolutions, notamment le progrès technique, dans le cadre de la convention PATLD.
- 9. La Commission peut formuler des orientations sur l'établissement et la mise en œuvre des programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique.
- 10. La Commission précise également, par voie d'actes d'exécution, le format des programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17.

[...]

Synthèse du référé de la Cour des comptes n° 2011-474-3 du 3 novembre 2011 - L'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement - www.ccomptes.fr - pages 3 à 5 - Extraits.

Quatre ans après le lancement du Grenelle de l'environnement, la Cour a effectué un premier bilan de sa mise en œuvre, afin d'apprécier son impact budgétaire et fiscal au regard des premiers résultats obtenus.

Un coût budgétaire contenu

Le budget triennal de l'Etat pour la période 2009 – 2011 prévoyait de consacrer 4,5 Md€ au Grenelle de l'environnement. La dépense exécutée ne s'élève finalement qu'à 3,5 Md€ : 429 M€ de crédits supplémentaires, 928 M€ de redéploiements budgétaires et 2 189 M€ de taxes affectées à des opérateurs. L'effort fait par le gouvernement pour privilégier un financement par des redéploiements budgétaires est bienvenu et la démarche gagnerait à être poursuivie. De la même façon, le ministère du développement durable a créé 1 224 postes dans le cadre du Grenelle tout en respectant l'objectif gouvernemental de non-remplacement d'un départ à la retraite sur deux, en utilisant les marges de manœuvre offertes par la révision générale des politiques publiques.

Un volet fiscal déséquilibré

En revanche, le volet fiscal a été nettement moins maîtrisé. Les recettes des taxes issues du Grenelle n'ont atteint que 1,37 Md€, alors que les dépenses fiscales ont eu un coût de 1,9 Md€ et le bonus automobile de 1,95 Md€. Au total, le volet fiscal du Grenelle a donc représenté un coût de 2,5 Md€ pour l'Etat, alors qu'il devait initialement être équilibré.

La mise en œuvre des deux principales recettes fiscales (contribution carbone et écotaxe poids lourds) a, en effet, été différée. Le gouvernement n'a pas non plus souhaité diminuer les dépenses fiscales dont l'impact environnemental apparaît négatif, et notamment le taux réduit de taxe sur le gazole et le fioul domestique ou la détaxation du kérosène pour les vols intérieurs. Pourtant, leur réexamen fournirait des marges de manœuvre très importantes (jusqu'à 19,3 Md€) et contribuerait à l'atteinte des engagements du Grenelle, notamment en ce qui concerne la réduction de la pollution par les particules fines, le développement des transports moins polluants et l'évolution de la part du fret non-routier.

A l'inverse, les dépenses fiscales à visée environnementale ont été largement utilisées. Le bonus-malus automobile a ainsi coûté 1,5 Md€ entre 2008 – 2011 et ses résultats sont contrastés. Il a permis une diminution des émissions moyennes de gaz carbonique des véhicules neufs, mais des études ont montré qu'il aurait entraîné une augmentation des émissions totales de CO₂. En outre, ce dispositif repose sur le seul objectif de diminution des rejets de gaz carbonique, sans prendre en compte les émissions d'autres polluants nocifs pour la santé.

[...]

Les objectifs fixés par le Grenelle en matière de transports ou d'agriculture à horizon 2012 n'ont pu être atteints

A l'inverse, dans le domaine des transports ou de l'agriculture, les objectifs fixés par le Grenelle pour 2012 ne pourront être atteints, soit que les moyens consacrés à ces politiques n'aient pas été mis en adéquation avec les résultats attendus, soit en raison du maintien d'une politique fiscale ou de dispositions réglementaires qui entrent en contradiction avec les objectifs fixés.

Ainsi, le Grenelle avait fixé pour objectif une progression de 25 % de la part modale du fret non routier en 2012, par rapport à 2007. Or, la part du fret non routier s'est détériorée depuis cette date. Le gouvernement a donc lancé un engagement national en faveur du fret ferroviaire. Cependant, certaines décisions prises parallèlement conduisent à maintenir voire à améliorer la compétitivité du fret routier : allègement de la taxe à l'essieu en 2008, retard dans la mise en œuvre de l'éco-redevance poids lourds et autorisation des poids lourds de 44 tonnes en janvier 2011.

En ce qui concerne les lignes ferroviaires à grande vitesse, les ressources actuellement prévues (2 Md€ par an) sont insuffisantes pour financer la mise en œuvre des 14 lignes qui avaient été envisagées. Le programme d'investissement devrait donc être adapté, en tenant compte tant de la situation des finances publiques que de la nécessité de moderniser et de mieux entretenir le réseau existant.

Enfin, 6 % de la surface agricole utile ne sera pas exploitée en agriculture biologique en 2012 et la part des exploitations à faible dépendance énergétique ne s'élèvera pas à 30 % en 2013. Pourtant, les moyens consacrés à ces politiques n'ont pas été augmentés. Ainsi, l'effet de la hausse des crédits européens en matière d'agriculture biologique a été neutralisé par la réduction de l'effort national.

Recommandations

- améliorer le suivi du Grenelle, afin que le Parlement puisse procéder aux arbitrages nécessaires ;
- adapter certains engagements initiaux (notamment dans le domaine des transports) à la nouvelle situation des finances publiques ;
- mettre en œuvre rapidement les taxes prévues par le Grenelle ;
- procéder à la mise en cohérence de la fiscalité des carburants avec les objectifs du Grenelle pour modifier les comportements environnementaux.

La circulation différenciée est de retour à Paris : est-ce bien utile ? - www.capital.fr - article publié le 21 juin 2017.

La circulation différenciée, qui sera en vigueur jeudi dans Paris et sa banlieue, est potentiellement beaucoup plus efficace que son ancêtre, la circulation alternée, pour réduire la pollution. Encore faut-il que la mesure soit respectée...

Journée noire en vue dans les transports franciliens ? La circulation différenciée fait son grand retour à Paris et ses alentours ce jeudi. Seuls les véhicules ayant une vignette "Crit'Air" dédiée aux véhicules électriques ou de numéro 1, 2 ou 3 (voitures essence immatriculées à partir de 1997, diesel à partir de 2006, 2 roues à partir de juillet 2004) pourront rouler de 5h30 à minuit dans la zone délimitée par l'A86, qui fait le tour de la capitale. Les véhicules ayant une vignette 4 ou 5, ainsi que ceux n'en ayant pas du tout (qui sont déjà interdits de circulation à Paris) devront rester au garage.

Les contrevenants risquent, en théorie, une amende. Celle-ci est de 22 à 35 euros (selon le délai de paiement) pour ceux ayant une vignette 4 ou 5, de 68 à 135 euros pour les véhicules sans vignette et de 135 euros pour ceux apposant une fausse vignette, nous a précisé la Préfecture de police, soulignant que l'application de ces contraventions serait faite avec "discernement" du fait que beaucoup d'automobilistes n'ont pas encore acheté ce macaron bien qu'ils soient éligibles.

Si cette mesure est synonyme de grosses contraintes pour les personnes ayant l'habitude de se rendre au travail en voiture, moto ou scooter, elle est en tout cas potentiellement bien plus efficace que ne l'était la circulation alternée, appliquée jusqu'en fin d'année dernière. Logique : la circulation différenciée permet de cibler uniquement les modèles les plus polluants, tandis que son ancêtre se bornait à viser alternativement les plaques d'immatriculation paires ou impaires.

La preuve en chiffres : la mesure d'interdiction de jeudi concerne, potentiellement, 28% de l'ensemble des véhicules immatriculés en petite couronne et 12% des voitures circulant habituellement dans la zone concernée, selon la préfecture de police de Paris. Or elle pourrait entraîner jusqu'à 32% de baisse des émissions d'oxydes d'azote et entre 25 et 30% de diminution pour les particules, selon des estimations que nous a transmises Airparif, l'organisme en charge de l'étude de la qualité de l'air en Ile-de-France. Pour comparaison, lorsqu'elle avait été mise en place en mars 2014 à Paris, la circulation alternée, qui ciblait alors 50% des véhicules, avait fait baisser de 18% la circulation... mais les émissions de ces mêmes polluants n'avaient reculé que de 6 à 10%.

Evidemment, l'efficacité de la circulation différenciée dépend aussi de sa bonne application. Or les dernières interdictions de circulation n'ont pas toujours été respectées à la lettre : en décembre dernier la baisse de trafic avait ainsi été inférieure à 10%... De plus, l'effet d'une telle mesure dépend aussi des conditions météorologiques. Si celles-ci favorisent naturellement la dispersion des polluants (grâce au vent par exemple), la circulation différenciée sera moins efficace. Enfin, la lutte contre la pollution à l'ozone, dont souffre actuellement l'Ile-de-France, ne dépend pas que de la réduction des émissions du trafic routier. En effet, comme l'explique Airparif sur son site l'ozone est un polluant issu de la transformation chimique des oxydes d'azote, issus principalement du trafic routier, avec les composés organiques volatiles (COV) rejetés par le trafic routier (notamment les 2 roues) mais aussi les industries, les solvants et peintures, la végétation...

Arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant - JORF n°0095 du 22 avril 2017, texte n°10 - Extraits.

Publics concernés : les acteurs du dispositif national de surveillance de la qualité de l'air :

- les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) ;
- le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA) désigné comme organisme chargé de la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air ;
- le consortium PREV'AIR chargé de la plate-forme nationale de prévision et de cartographie de la qualité de l'air.

Objet : le texte fixe les missions confiées par l'Etat aux AASQA, au LCSQA et au consortium PREV'AIR. Il détermine également les prescriptions techniques applicables à la surveillance de la qualité de l'air ambiant.

[...]

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

[...]

Arrête :

Article 1

Objectifs généraux de l'arrêté.

Le présent arrêté fixe les dispositions s'appliquant au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air prévu à l'article L. 221-2 du code de l'environnement. En application des directives européennes et des protocoles de la convention de Genève susvisés, cet arrêté vise à assurer la qualité, la fiabilité et la représentativité des données produites par ce dispositif national ainsi que leur mise à disposition auprès du public.

A cette fin, le présent arrêté précise les missions confiées par l'Etat aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, nommées « AASQA » dans le présent arrêté, au laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, nommé « LCSQA » dans le présent arrêté, en tant qu'organisme chargé de la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air, et au consortium PREV'AIR.

Pour accomplir ces missions et respecter les prescriptions définies par le présent arrêté, tout en veillant à la maîtrise des coûts du dispositif national de surveillance :

- les AASQA mobilisent les subventions de l'Etat, celles des collectivités territoriales et de leurs groupements, et les dons et contributions de personnes morales membres de l'association, comme les entreprises émettrices de polluants atmosphériques en application de l'article 266 decies du code des douanes ;
- les membres du LCSQA mobilisent les subventions de l'Etat et les contributions d'autres organismes publics ou privés au titre de leurs activités au sein du LCSQA ;
- les membres du consortium PREV'AIR mobilisent les ressources publiques nécessaires.

[...]

Titre Ier : MISSIONS CONFIEES PAR L'ÉTAT AUX ASSOCIATIONS AGRÉÉES DE SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Chapitre Ier : Missions générales et programme régional de surveillance de la qualité de l'air

Article 3

Missions générales des AASQA.

L'Etat confie à chaque AASQA, dans sa région de compétence, les missions suivantes :

- 1° Surveiller et évaluer la qualité de l'air ambiant pour les polluants réglementés listés à l'annexe 1 ;
- 2° Prévoir la qualité de l'air pour les polluants concernés par l'arrêté du 7 avril 2016 modifié susvisé ;
- 3° Informer quotidiennement les préfets sur la qualité de l'air observée et prévisible, en cas d'épisode de pollution atmosphérique ; les alerter en cas d'identification d'un épisode de pollution atmosphérique pouvant être consécutif à un incident ou accident technologique ;
- 4° Informer quotidiennement le public sur la qualité de l'air observée et prévisible, relayer, le cas échéant sur délégation du préfet, les informations et recommandations préfectorales relatives aux épisodes de pollution ou à un incident ou accident technologique susceptible d'avoir un impact sur la qualité de l'air ;
- 5° Mettre à la disposition des préfets des éléments sur la qualité de l'air pour les porter-à-connaissance prévus à l'article L. 132-2 du code de l'urbanisme ;
- 6° Fournir, gratuitement et librement, au LCSQA et au consortium PREV'AIR les informations requises par le ministère chargé de l'environnement pour leur permettre d'assurer leurs missions en application du présent arrêté ;
- 7° Réaliser un inventaire régional spatialisé des émissions primaires des polluants atmosphériques mentionnés à l'article R. 221-1 du code de l'environnement et de leurs précurseurs ;
- 8° Pour les régions concernées, évaluer l'impact sur la qualité de l'air ambiant des réductions d'émissions de polluants atmosphériques générées par les plans de protection de l'atmosphère définis à l'article L. 222-4 du code de l'environnement, lors de leur élaboration, évaluation ou révision ;
- 9° Pour les régions concernées, contribuer au programme « CARA », à l'observatoire « MERA » et à la surveillance des polluants d'intérêt national.

[...]

Note du 6 janvier 2017 relative au plan climat-air-énergie territorial - NOR : DEVR1633517N - Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer en charge des relations internationales sur le climat - www.circulaires.legifrance.gouv.fr - Extraits.

[...]

Résumé : Cette note précise les rôles des Préfets, des services déconcentrés du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, et de l'ADEME en matière de plans climat-air-énergie territoriaux prévus par l'article 188 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et par le décret n° 2016-846 du 28 juin 2016 relatif au plan climat-air-énergie territorial. Elle demande notamment aux Préfets de région d'informer les obligés de la nécessité d'établir leur plan. Elle expose les modalités de consolidation de l'avis de l'État tout en précisant la démarche pour le bon exercice du contrôle de légalité.

L'article 188 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a modifié la gouvernance et le contenu des plans climat-énergie territoriaux (PCET), initialement élaborés par toute collectivité territoriale de plus de 50 000 habitants et ne portant que sur le champ de compétences de cette collectivité, pour en faire des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) portés par les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 20 000 habitants et la métropole de Lyon, et concernant tout le territoire de la collectivité. L'article 59 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République étend cette obligation aux établissements publics territoriaux et à la commune de Paris.

Le décret n° 2016-849 du 28 juin 2016 relatif au plan climat-air-énergie territorial précise le contenu du diagnostic, de la stratégie territoriale, du plan d'actions et du dispositif de suivi et d'évaluation du PCAET, ainsi que ses modalités d'élaboration, d'adoption et de mise à jour. Il prévoit par ailleurs un dépôt du plan sur une application informatique gérée par l'ADEME pour mise à disposition du public. Les polluants atmosphériques et les secteurs d'activité à prendre en compte sont définis par l'arrêté du 4 août 2016 relatif au plan climat-air-énergie territorial.

La présente note a pour objectif de détailler les missions des services déconcentrés pour l'élaboration et la mise en œuvre des PCAET, étant entendu que ceux des collectivités situées sur plusieurs régions seront suivis par la région où se situe le siège de la collectivité.

L'action de l'État se concentrera sur les points suivants :

- l'information des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur leurs obligations et les outils à leur disposition, qu'ils soient méthodologiques ou financiers,
- le dire de l'État : communication préalable des informations utiles, avis sur le projet de PCAET, puis le suivi, si possible dans le cadre d'un réseau d'échange État-collectivités.

1. Information des « obligés »

Les Préfets de région informeront les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants, la métropole de Lyon, les établissements publics territoriaux et la commune de Paris, de l'obligation d'adopter un plan climat-air-énergie territorial.

[...]

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ne précise pas de délai pour l'élaboration des PCAET des établissements publics territoriaux et de la commune de Paris. Ils doivent toutefois être compatibles avec le PCAET de la métropole.

2. Dire de l'État

Aux termes du décret n° 2016-849 du 28 juin 2016, les PCAET impliquent deux interventions des services de l'État :

a) en amont, une transmission par le Préfet de région des informations utiles à l'élaboration d'un PCAET, dans les deux mois qui suivent le lancement de la démarche par une collectivité.

[...]

b) en aval, un avis du Préfet de région sur le projet de PCAET. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas transmis dans un délai de deux mois à compter de la réception du projet de PCAET.

L'avis vérifiera l'articulation des objectifs du PCAET avec ceux du schéma régional (ou avec ceux de la stratégie bas carbone lorsque le schéma régional ne la prend pas déjà en compte) et avec ceux, le cas échéant, du plan de protection de l'atmosphère (PPA). Le PCAET doit par ailleurs prendre en compte, le cas échéant, le schéma de cohérence territoriale (SCOT).

[...]

3. Ambition des PCAET

Au-delà de l'extension obligatoire du plan climat au territoire, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte renforce le rôle et les ambitions des PCAET et impose un délai contraint pour les EPCI à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants. Ce délai reflète l'ambition du législateur de mettre en œuvre rapidement la transition énergétique dans les territoires.

Toutefois, les collectivités obligées doivent élaborer un PCAET cohérent et ambitieux. L'ensemble des enjeux et des secteurs d'activité du PCAET précisés dans le décret n° 2016-849 du 28 juin 2016 doivent ainsi être traités, compte tenu des enjeux croisés climat-air-énergie. Si un diagnostic approfondi peut permettre d'obtenir une connaissance solide de l'existant et de déterminer des ambitions atteignables, il doit avant tout permettre de raisonner avec les bons ordres de grandeur et d'éclairer le choix des priorités. L'exigence de précision des diagnostics sera donc nécessairement modulée en fonction des données et moyens mobilisables par chacun des EPCI concernés, et proportionnée aux enjeux locaux.

Le décret du 28 juin 2016 précise les secteurs d'activité à couvrir, en traitant de manière intégrée, pour chacun de ces secteurs, les thématiques climat-air-énergie. Ainsi, le PCAET ne doit pas se concevoir comme une juxtaposition de plans d'action climat / air / énergie mais bien comme le support d'une dynamique.

Le diagnostic sur les émissions et les concentrations de polluants atmosphériques est obligatoire pour tous les EPCI, de même que la définition d'objectifs en termes d'émissions de polluants atmosphériques. Pour tous les EPCI il s'agit donc a minima, pour chaque secteur d'activité concerné, de vérifier que les actions prévues ne dégradent pas la qualité de l'air. Pour les EPCI ayant la compétence « lutte contre la pollution de l'air » ou « protection et mise en valeur de l'environnement » (qui comprend la lutte contre la pollution de l'air), le plan d'actions du PCAET doit permettre de prévenir ou réduire les émissions de

polluants atmosphériques. Lorsque tout ou partie du territoire couvert par un PCAET se situe dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA), les objectifs de ce PCAET, notamment en termes de réduction des concentrations de polluants atmosphériques, doivent être compatibles avec ceux du PPA.

4. Suivi des PCAET

L'arrêté du 4 août 2016 relatif au plan climat-air-énergie territorial précise les modalités de dépôt des PCAET sur la plate-forme informatique gérée par l'ADEME. Cette plate-forme vous permettra de suivre l'élaboration des PCAET. Elle pourra également servir pour la publication du rapport sur la mise en œuvre du PCAET prévu au IV de l'article R. 229-51 du code de l'environnement après trois ans d'application du PCAET.

La mise en place d'un réseau local État-collectivités, indispensable pour renforcer la prise en compte par les collectivités de la dimension climat-air-énergie et replacer ces thématiques dans une vision d'ensemble des enjeux locaux, doit être envisagée dans ce cadre s'il n'existe pas déjà. Chaque région présentant un contexte et des partenariats différents, les DREAL prendront soin d'organiser cette animation avec les DDT/M et la direction régionale de l'Ademe en fonction des contextes et acteurs déjà impliqués, sans remettre en cause les situations qui peuvent déjà exister et en profitant des dynamiques en place. Un accompagnement particulier devra également être mis en place pour les collectivités nouvellement obligées qui découvrent l'exercice.

[...]

Conclusion

Les PCAET étant dorénavant sans recouvrement sur le territoire, la responsabilité d'animation territoriale et de coordination de la transition énergétique à l'échelon local incombe clairement aux EPCI, de même que les conseils régionaux ont une mission de planification à leur échelon dans le cadre des SRADDET, des SRCAE, ou des schémas d'aménagement régional dans les régions d'Outre-Mer.

[...]

Décret n° 2017-949 du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement - www.legifrance.gouv.fr.

***Publics concernés :** tous publics. **Objet :** fixation d'objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques pour les années 2020, 2025 et 2030.*

***Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.*

***Notice :** les objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont fixés afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques.*

***Références :** le décret et le code de l'environnement, dans sa version résultant des présentes modifications, peuvent être consultés sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.fr>).*

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu la directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 222-9 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 6 avril 2017 au 27 avril 2017 en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement,

Décète :

Art. 1^{er}. – Au chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement (partie réglementaire), il est inséré une section 3 ainsi rédigée :

Section 3

Objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Art. D. 222-37. – Au titre de la présente section, on entend par :

1° Emission : le rejet d'une substance dans l'atmosphère à partir d'une source ponctuelle ou diffuse ;

2° Emissions anthropiques : les émissions de polluants dans l'atmosphère liées à l'activité humaine ;

3° Dioxyde de soufre (SO₂) : tous les composés soufrés exprimés en dioxyde de soufre, y compris le trioxyde de soufre (SO₃), l'acide sulfurique (H₂SO₄), et les composés soufrés réduits, tels que l'hydrogène sulfuré (H₂S), les mercaptans et le sulfure de diméthyle ;

4° Cycle d'atterrissage et de décollage : le cycle comprenant la phase de roulage au sol au départ et à l'arrivée, le décollage, la montée, l'approche, l'atterrissage et toutes les autres opérations de l'aéronef ayant lieu à une altitude inférieure à 3 000 pieds ;

5° Trafic maritime international : les déplacements en mer et dans les eaux côtières de navires, quel que soit leur pavillon, à l'exception des navires de pêche, qui quittent le territoire d'un pays et arrivent sur le territoire d'un autre pays ;

6° Zone maritime de lutte contre la pollution : une zone maritime ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, établie pour la prévention, la réduction et la lutte contre la pollution provenant des navires conformément aux règles et normes internationales en vigueur.

Art. D. 222-38. – En application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement, sont fixés les objectifs suivants de réduction des émissions anthropiques de polluants atmosphériques pour les années 2020 à 2024, 2025 à 2029, et à partir de 2030 :

	ANNÉES 2020 à 2024	ANNÉES 2025 à 2029	À PARTIR DE 2030
Dioxyde de soufre (SO ₂)	-55%	- 66%	- 77%
Oxydes d'azote (NO _x)	-50%	-60%	-69%
Composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM)	-43%	-47%	-52%
Ammoniac (NH ₃)	-4%	-8%	-13%
Particules fines (PM _{2,5})	-27%	- 42%	- 57%

Les objectifs de réduction sont définis par rapport aux émissions de l'année de référence 2005.

Les émissions sont évaluées conformément à l'article 8 de la directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques.

Art. D. 222-39. – Aux fins de l'application de l'article D. 222-38 du code de l'environnement, les émissions prises en compte sont celles provenant de toutes les sources anthropiques présentes sur le territoire national, dans la zone économique exclusive française et dans les zones maritimes de lutte contre la pollution, à l'exception des émissions suivantes :

- 1° Les émissions des aéronefs autres que celles liées aux cycles d'atterrissage et de décollage ;
- 2° Les émissions dans les départements d'outre-mer ;
- 3° Les émissions provenant du trafic maritime national au départ et à destination des départements d'outre-mer ;
- 4° Les émissions provenant du trafic maritime international ;
- 5° Les émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils non méthaniques provenant de la gestion des effluents d'élevage et des sols agricoles.

Art. D. 222-40. – Un bilan de la mise en œuvre du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu à l'article L. 222-9 est présenté chaque année devant le Conseil national de l'air mentionné à l'article D. 221-16.

Art. 2. – La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'économie et des finances, la ministre des affaires sociales et de la santé, le ministre de l'aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, porte-parole du Gouvernement, la ministre du logement et de l'habitat durable, la ministre des outre-mer et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

[...]

**Politiques publiques pour réduire la pollution de l'air - www.ecologique-solidaire.gouv.fr -
article publié le 9 janvier 2017 - Extraits.**

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 de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015). L'Agence nationale de santé publique a estimé en 2016 son impact sanitaire à 48 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans.

La politique en faveur de la qualité de l'air nécessite des actions ambitieuses, au niveau international comme au niveau local, dans tous les secteurs d'activité. L'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les citoyens et les organisations non gouvernementales doivent conjuguer leurs efforts pour garantir à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette politique est engagée, elle s'inscrit dans la durée et ses effets sont progressifs.

Cadre international et européen de réduction de la pollution de l'air

La pollution atmosphérique peut se déplacer sur de longues distances. Des dispositions réglementaires sont prises au niveau international et européen.

Normes européennes pour les concentrations de certains polluants

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

- de surveiller la qualité de l'air ;
- d'informer les populations sur la qualité de l'air ;
- de respecter les normes sanitaires fixées ;
- de mettre en œuvre des plans d'action dans les zones pour lesquelles des dépassements des normes sanitaires sont observés afin qu'elles soient respectées dans les délais les plus courts.

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, la directive (EU) 2016/2284 du 14 décembre 2016 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.

Objectifs de réduction fixés pour la France
(exprimés en % par rapport à 2005)

	À horizon 2020	À horizon 2030
SO ₂	-55 %	-77 %
NO _x	-50 %	-69 %
COVNM	-43 %	-52 %
NH ₃	-4 %	-13 %
PM _{2,5}	-27 %	-57 %

Réglementations sectorielles européennes pour la qualité de l'air

De nombreuses directives et règlements concernent notamment la réduction des émissions de polluants issus :

- des transports (routiers, non routiers, maritimes...) en réglementant la qualité des carburants et combustibles ou les émissions liées aux moteurs ;
- des activités industrielles (directive IED, BREF, installations de combustions...) ;
- de certains appareils domestiques : écoconception des chaudières et des appareils de chauffage individuels ;
- de l'utilisation de certains produits (directive sur l'utilisation des solvants pour réduire les émissions de COV).

[...]

Agir au niveau national

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 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.

Tels que prévu par l'article 64 de la LTECV, le PRÉPA est composé :

- d'un décret fixant des objectifs chiffrés de réduction des émissions des principaux polluants à l'horizon 2020, 2025 et 2030 ;
- d'un arrêté établissant pour la période 2017-2021, les actions prioritaires retenues et les modalités opérationnelles pour y parvenir.

L'élaboration du plan s'appuie sur l'étude « aide à la décision pour l'élaboration du PRÉPA » réalisée entre 2015 et 2016. Pour sélectionner les mesures sectorielles (industrie, résidentiel tertiaire, transports et agriculture) les plus pertinentes, une analyse multicritère a été réalisée.

Pour chaque mesure, l'évaluation a porté sur le potentiel de réduction d'émissions au niveau national, le potentiel d'amélioration de la qualité de l'air, la faisabilité juridique, le niveau de controverse, le ratio coût-efficacité, le ratio coût-bénéfices et les co-bénéfices.

Les parties prenantes et les membres du Conseil national de l'air ont été consultés tout au long de la démarche d'élaboration. La consultation du public a été réalisée du 6 au 27 avril 2017.

Le PRÉPA est un plan d'action interministériel, il est suivi par le Conseil national de l'air au moins une fois par an et sera révisé au moins tous les cinq ans.

[...]

Mesures réglementaires, fiscales et incitatives

Les mesures réglementaires : il existe, depuis plusieurs décennies, des réglementations destinées à réduire les sources de pollution dans les différents secteurs d'activité. Il s'agit souvent de la transposition de textes européens en ce qui concerne :

- la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement ;
- la réglementation sur les émissions des véhicules à moteurs ;
- la composition des carburants ;
- l'interdiction du brûlage des déchets verts ;
- la classification des véhicules en fonction de leurs émissions de polluants atmosphériques.

La réglementation fixe également les compétences des différents acteurs, les outils de planification ou d'action pour agir au niveau local.

Cas particulier des mesures de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) en faveur de la qualité de l'air. La LTECV offre un cadre juridique renouvelé et renforcé pour l'action, avec une approche intégrée climat-air-énergie depuis le niveau national jusqu'au niveau local.

Elle prévoit de nombreuses dispositions en faveur de la qualité de l'air. Le texte donne un cadre pérenne à la lutte contre la pollution :

- elle accélère la mutation du parc automobile français en imposant le renouvellement des flottes publiques de transport individuel et collectif (bus propres) et en facilitant le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides avec un objectif de 7 millions de points de recharge d'ici à 2030 sur le territoire ;
- elle permet aux collectivités de créer des zones à circulation restreinte (ZCR), offre des avantages de stationnement et de péages pour les véhicules les moins polluants et incite à la baisse des vitesses en ville. Elle facilite le développement du covoiturage et impose aux entreprises ayant plus de 100 salariés sur un même site couvert par un plan de déplacement urbain, de mettre en œuvre un plan de mobilité à compter du 1er janvier 2018 ;
- elle prévoit également une meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans les documents de planification : les plans climat énergie territoriaux (PCET) comporteront des mesures relatives à la qualité de l'air en devenant ainsi des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) qui concerneront d'ici 2019 tous les EPCI de plus de 20 000 habitants.
- elle interdit l'utilisation des produits phytosanitaires dans l'espace public.

[...]

Agir au niveau local

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.

Le PPA comporte :

- 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.

Les plans de protection de l'atmosphère :

- rassemblent les informations nécessaires à l'inventaire et à l'évaluation de la qualité de l'air de la zone considérée ;
- énumèrent les principales mesures, préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, devant être prises en vue de réduire les émissions des sources fixes et mobiles de polluants atmosphériques, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés par la réglementation nationale ;
- fixent les mesures pérennes d'application permanente et les mesures d'urgence d'application temporaire afin de réduire de façon chronique les pollutions atmosphériques ;
- comportent un volet définissant les modalités de déclenchement de la procédure d'alerte, en incluant les indications relatives aux principales mesures d'urgence concernant les sources fixes et mobiles susceptibles d'être prises, à la fréquence prévisible des déclenchements, aux conditions dans lesquelles les exploitants des sources fixes sont informés et aux conditions d'information du public.

Avant son approbation par arrêté préfectoral, chaque PPA est soumis aux étapes suivantes :

- élaboration par la DREAL, en concertation avec les collectivités et tous les acteurs concernés ;
- passage en Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) ;
- phase de consultation de toutes les collectivités concernées (3 mois) ;
- phase d'enquête publique (1 à 2 mois).

Les PPA font l'objet d'un bilan annuel et d'une évaluation tous les cinq ans. Le préfet peut réviser le PPA à l'issue de cette évaluation.

Les mesures des PPA concernent tous les secteurs émetteurs de polluants atmosphériques : les transports, l'industrie, l'agriculture et le résidentiel-tertiaire. Les mesures sont concertées avec un grand nombre d'acteurs et une partie des mesures est portée par les collectivités territoriales, notamment un certain nombre de mesures liées au transport.

Le préfet de chaque département concerné et, pour l'agglomération de Paris, le préfet de police, met en œuvre par arrêté pris après avis du ou des conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques les mesures applicables à l'intérieur de ce périmètre.

Exemples de mesures réglementaires figurant dans les PPA prises par arrêté préfectoral :

- réduction pérenne de la vitesse sur des tronçons autoroutiers ;
- interdiction des feux de forêt et de l'écobuage dans le périmètre du PPA ;

- abaissement des valeurs limites à l'émission applicables aux installations soumises
- déclaration sous la rubrique n° 2910 et utilisant de la biomasse (installations de combustion).

Autres exemples de mesures :

- mise en place de plans de déplacement d'entreprises ;
- renforcement de la prise en compte de la qualité de l'air dans les plans de déplacement urbains ;
- création et aménagement des aires de covoiturage ;
- mise en place d'un fonds de renouvellement des appareils de chauffage peu performants ;
- sensibilisation des acteurs locaux.

[...]

Mobilisation et accompagnement des collectivités territoriales

Compte tenu de leur échelle d'action, de leur responsabilité et de leurs compétences (urbanisme, mobilité, etc.), les collectivités sont des acteurs incontournables pour agir en faveur de la qualité de l'air.

Régions, départements, groupements intercommunaux, communes contribuent, en fonction de leurs compétences, à surveiller et à améliorer la qualité de l'air (organisation des transports, schéma régional climat air énergie, plan climat air énergie territorial, financements...).

Elles participent à la mise en œuvre des plans d'action de l'État (PPA et mesures d'urgence).

Lancé en 2015, l'appel à projets « villes respirables en 5 ans » a permis de sélectionner 20 agglomérations lauréates s'engageant à mettre en œuvre des actions ambitieuses en faveur de la qualité de l'air. Les collectivités bénéficient d'une aide pouvant aller jusqu'à 1 million d'euros.

Cet appel à projets vise à faire émerger des « villes laboratoires » volontaires pour mettre en œuvre des mesures exemplaires pour l'amélioration de la qualité de l'air. Il vise des territoires et des agglomérations prioritairement situés dans l'une des zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère.

L'Ademe lance également des appels à projets dédiés aux collectivités, notamment :

- Les appels à projets AACT'AIR (aide pour les actions des collectivités territoriales et locales en faveur de l'air). Ce programme encourage les collectivités à mettre en œuvre des actions innovantes d'amélioration de la qualité de l'air extérieur et intérieur et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'objectif est de concrétiser des réalisations territoriales. Dans ce cadre, une attention toute particulière est portée à l'équité sociale et à la lutte contre la précarité (notamment énergétique). AACT-AIR apporte aux collectivités l'expertise de l'Ademe et un soutien financier dans l'accompagnement juridique et/ou technique pour la mise en œuvre d'actions, avec, au besoin, la mobilisation d'acteurs de la recherche. Les lauréats s'inscrivent dans les orientations prévues par la réglementation française, en particulier pour développer des dispositifs intégrant le climat, l'air et l'énergie, comme les schémas régionaux climat, air et énergie (SRCAE), les plans de protection de l'atmosphère (PPA) ou encore les plans de déplacements urbains (PDU).
- Le fonds air. Ce programme accompagne les collectivités ou groupements de collectivités volontaires et se trouvant sur des territoires exposés à des dépassements des valeurs limites pour les particules fines pour monter, financer et animer un fonds d'aide au renouvellement des appareils de chauffage individuels au bois non performants sur leur territoire, en complément du crédit d'impôt transition énergétique.

Les collectivités territoriales et leurs établissements publics sont tenus de contribuer à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air. Les collectivités territoriales peuvent aussi choisir d'être elles-mêmes des administrations exemplaires.

[...]

Vague de froid : Trump ironise sur le réchauffement climatique - source AFP - www.lepoint.fr - article publié le 29 décembre 2017 - Extraits.

Alors que le nord des États-Unis est balayé par une vague de froid extrême, un tweet du président américain a provoqué l'indignation de scientifiques.

Que serait une journée sans un tweet polémique de Donald Trump ? Alors que le nord des États-Unis est balayé par une vague de froid extrême avec des températures pouvant aller jusqu'à - 40 °C, le président américain s'est fendu d'un message sur son réseau social favori.

« Dans l'Est, cela pourrait être la veille du jour de l'an *la plus froide* jamais enregistrée. Peut-être qu'on pourrait utiliser un peu de ce bon vieux réchauffement climatique que notre pays, mais aucun autre pays, s'apprêtait à payer *des milliards de dollars* pour s'en protéger. Couvrez-vous ! » a-t-il tweeté.

[...]

Vive réaction des internautes

Le milliardaire de 71 ans s'est toujours montré sceptique sur le changement climatique, parlant même, avant d'être président, d'une « invention » de la Chine. Ce tweet a déclenché une avalanche de réactions d'internautes et de scientifiques tentant d'expliquer le changement climatique au président américain. « Le changement climatique est très réel, même s'il fait froid à l'extérieur de la Trump Tower en ce moment », a répondu sur Twitter le directeur de l'Académie des sciences de Californie, Jon Foley. « De la même façon, il y a toujours de la faim dans le monde, même si vous venez de manger un Big Mac », a-t-il ajouté.

« En 2017, il y a eu environ trois records de chaleur aux États-Unis pour chaque record de froid », a renchéri la députée démocrate de l'État de Washington, Pramila Jayapal. « La météo, ce n'est pas la même chose que le climat. Le président devrait pouvoir comprendre ça. Ce n'est pas difficile. » Selon l'Organisation météorologique mondiale (OMM), 2017 devrait être l'année la plus chaude jamais enregistrée sur l'ensemble de la planète.

Après son arrivée à la Maison-Blanche, Donald Trump a retiré les États-Unis de l'accord de Paris sur le climat, estimant qu'il détruirait des emplois industriels. L'administration Trump a également retiré le changement climatique de la liste « des menaces » pour les États-Unis et a relancé l'exploitation du charbon et des réserves (...) de gaz et d'huile de schiste sur des terres fédérales protégées.

[...]