



Commission Ecologie Urbaine

Comment lutter contre la pollution urbaine

Le Plan d'urgence pour la qualité de l'air

U.C.I.L. 50 rue Saint-Jean 69005 LYON (Siret n° 38485278600027)

Tél : 09 66 43 97 71 courriel : u.c.i.l@wanadoo.fr site internet : www.ucil.fr

Association agréée au titre de l'article L 121.8 et L 160.1 du code de l'urbanisme et de l'article 40 de la loi du 10-07/1976 relative à la protection de la nature

<i>Fichier</i>	<i>Versio n</i>	<i>Modification notable</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>
<i>LutterContreLaPollution_5_PUQA.doc</i>	<i>A</i>	<i>Initial</i>	<i>Raymond Joumard</i>	<i>28/04/2014</i>

Sommaire

Comment lutter contre la pollution urbaine	1
Le Plan d'urgence pour la qualité de l'air	1
Sommaire.....	2
1. Les polluants nocifs dans l'atmosphère à Lyon.....	3
2. L'analyse de la pollution par Air-Rhône-Alpes.....	3
3. Les sources de la pollution lyonnaise	3
4. Le Plan de Protection de l'atmosphère.....	3
5. Le Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air (PUQA).....	5
5.1. Historique.....	5
5.2. Le PUQA et le diesel	5
5.3. Le classement des mesures et les mesures abandonnées.....	6
5.4. Les mesures retenues et leur avancement.....	6
5.4.1. Priorité 1 : Inciter aux transports propres.....	7
5.4.2. Priorité 2 : Réguler le trafic dans les zones polluées.....	9
5.4.3. Priorité 3 : Réduire la pollution des combustions	9
5.4.4. Priorité 5- Sensibiliser pour changer les comportements.....	10
Conclusions	10

1. Les polluants nocifs dans l'atmosphère à Lyon

Voir document précédent

2. L'analyse de la pollution par Air-Rhône-Alpes

Voir document précédent

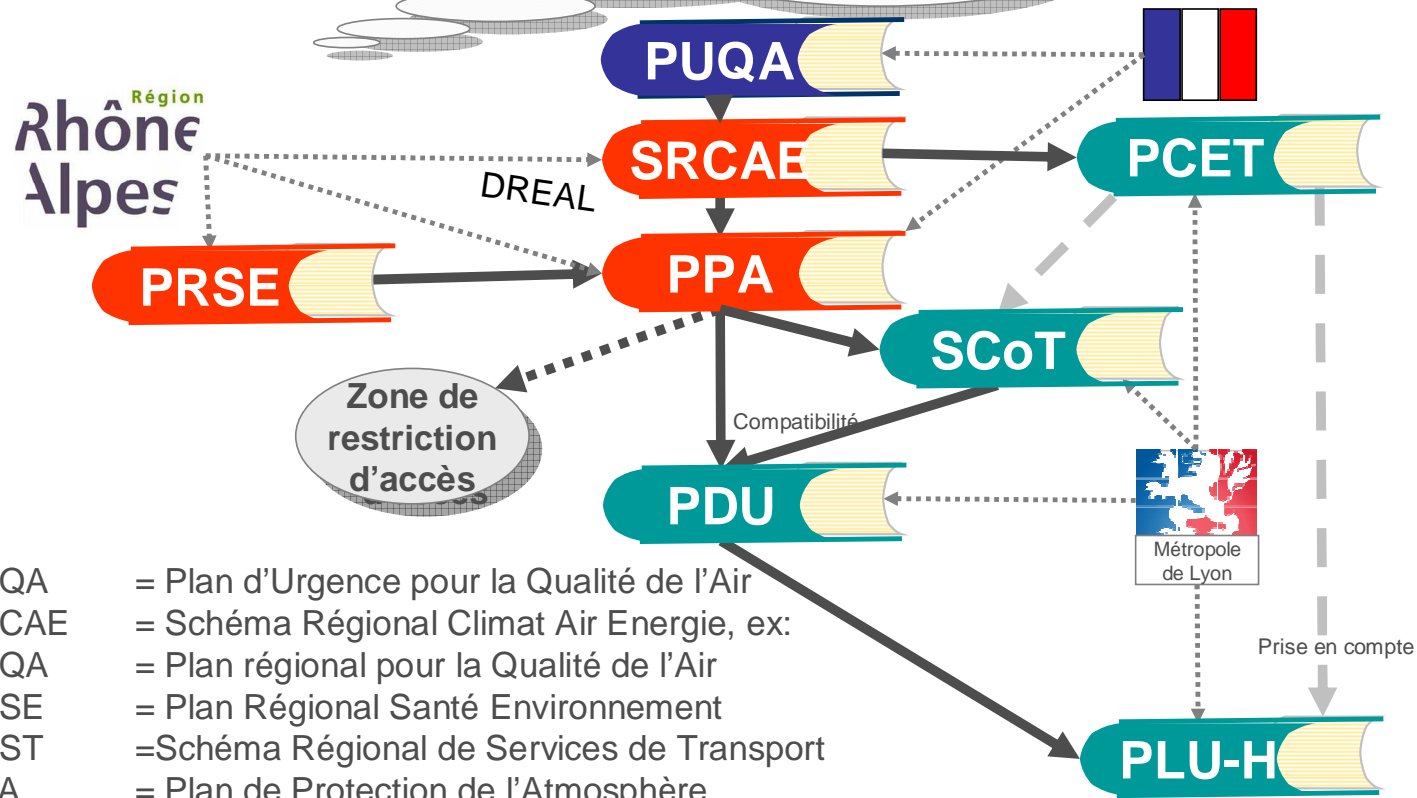
3. Les sources de la pollution lyonnaise

Voir document précédent

4. Le Plan de Protection de l'atmosphère



Les plans et la réduction de la pollution



- PUQA = Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air
- SRCAE = Schéma Régional Climat Air Energie, ex:
- PRQA = Plan régional pour la Qualité de l'Air
- PRSE = Plan Régional Santé Environnement
- SRST = Schéma Régional de Services de Transport
- PPA = Plan de Protection de l'Atmosphère,
- PCET = Plan Climat Energie Territoriale,
- SCoT = Schéma de Cohérence Territoriale,
- PDU = Plan de Déplacement Urbain,
- PLU-H = Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat

Le 28/04/2014

Raymond Joumard

U.C.I.L. 50 rue Saint-Jean 69005 LYON (Siret n° 38485278600027)

Tél : 09 66 43 97 71 courriel : u.c.i.l@wanadoo.fr site internet : www.ucil.fr

Association agréée au titre de l'article L 121.8 et L 160.1 du code de l'urbanisme et de l'article 40 de la loi du 10-07/1976 relative à la protection de la nature

5. Le Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air (PUQA)

5.1. Historique

Ce plan a été :

⇒ initialement élaboré lors du ministère de l'écologie Delphine Batho et ses 38 mesures ont été présentées en mai 2013 ;

⇒ révisé par le ministère de Philippe Martin, et son avancement présenté lors du Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (le 18 décembre 2013) ;

Le 30 avril 2013 Delphine Batho a signé une lettre aux préfets pour leur demander de mettre en œuvre très concrètement les actions du plan d'urgence qui relèvent de l'action locale, en lien avec les collectivités, et en cohérence avec les Plans de Protection de l'Atmosphère et leur évaluation de la qualité de l'air.

Il devrait inspirer la révision des quelques PPA non achevés alors.

5.2. Le PUQA et le diesel

Comme on va le voir, dans sa version initiale, ce plan couvre largement le panel des mesures imaginables, sauf une mesure que nos études montrent comme essentielle : le différentiel de taxation entre le diesel et l'essence, qu'il est urgent de diminuer progressivement, voire d'inverser.

Cette question n'y a pas été inscrite en connaissance de cause, car en Juin 2013, le Comité pour la Fiscalité Ecologique (CFE) a présenté un avis au Conseil National de l'Air préconisant de **fiscaliser en faveur de la qualité de l'air, et traitant notamment du différentiel de taxation entre le gazole et l'essence.**

Une évolution fiscale a été envisagée (dans la loi de finances 2014) sous la forme d'une modulation, pour les véhicules récents, de la « Taxe sur les Véhicules de Société » croissant en fonction des pollutions. Mais elle n'a pas été retenue.

Cette évolution n'aurait touché que le parc des véhicules légers de société.

La taxation retenue pour 2014 ne fait que renforcer l'attrait pour le diesel, puisque, par nature, la combustion du diesel des véhicules neufs émet 6% de CO₂ en moins que la combustion des véhicules essence, mais pollue au moins 2 à 3 fois plus.

Taux d'émission de dioxyde de carbone	Tarif applicable par gramme de dioxyde de carbone
Jusqu'à 50 g/km	0 €
De 51 à 100 g/km	2 €
De 101 à 120 g/km	4 €
De 121 à 140 g/km	5,5 €
De 141 à 160 g/km	11,5 €
De 161 à 200 g/km	18 €
De 201 à 250 g/km	21,5 €

U.C.I.L. 50 rue Saint-Jean 69005 LYON (Siret n° 38485278600027)

Tél : 09 66 43 97 71 courriel : u.c.i.l@wanadoo.fr site internet : www.ucil.fr

Association agréée au titre de l'article L 121.8 et L 160.1 du code de l'urbanisme et de l'article 40 de la loi du 10-07/1976 relative à la protection de la nature

Taux d'émission de dioxyde de carbone	Tarif applicable par gramme de dioxyde de carbone
À partir de 251 g/km	27 €

5.3. Le classement des mesures et les mesures abandonnées

Trois mesures ont été abandonnées.

Les mesures temporairement abandonnées sont :

- ⇒ les coûteuses pour l'état ou
- ⇒ les plus contraignantes, donc qui auraient risqué d'être impopulaire,
- ⇒ hélas celles qui auraient été les plus efficaces, en complément de la taxation diesel.

Ce sont :

- ⇒ Priorité 1, mesure n°14 : **Inciter à renouveler le parc** de véhicules les plus polluants en termes de PM, NOx et pas seulement en CO2¹, mais *en prenant en compte le pouvoir d'achat des propriétaires*².
- ⇒ Priorité 1, mesure n°16 : **Inciter au retrofit des VP et 2 roues (AMI)**³,
- ⇒ Priorité 1 mesure n°13 : **Créer des ZAPA**⁴, c'est-à-dire interdire ou faire payer l'accès au centre ville en modulant selon la **nocivité des véhicules** développer des technologies améliorant la qualité de l'air et de bruit des véhicules non électriques, y compris 2 roues.

5.4. Les mesures retenues et leur avancement

Dans sa version de fin 2013, Il se compose donc de 35 mesures dont 29 formalisées et **6 encore en étude**⁵.

¹ Autrement dit l'inverse de ce qui est fait aujourd'hui avec le différentiel essence diesel et les malus pour l'essence.

² Il est annoncé cependant que les travaux devraient se poursuivre, notamment dans le cadre du Comité pour la Fiscalité Ecologique.

³ AMI = Appel à Manifestations d'Intérêt.

⁴ ZAC = zones d'aménagement concerté

⁵ En orange dans ce document.

Elles sont classées en 5 « priorités » d'actions(1) :

- ⇒ 1- Inciter aux transports propres (1-26),
- ⇒ 2- Réguler le trafic dans les zones le + polluées (27-32),
- ⇒ 3- Réduire la pollution des combustions (33-34),
- ⇒ 4- Alléger la fiscalité des véhicules les moins polluants,
- ⇒ 5- Sensibiliser pour changer les comportements (35-38).

On peut s'interroger sur le concept de priorité retenu, qui nous semble plutôt à l'opposé du principe d'efficacité. En effet, plus le délai d'effet des actions est grand, plus il nous semble utile de les anticiper.

La plupart des mesures retenues sont :

- ⇒ soit peu coûteuses, soit financièrement équilibrées, pour l'état,
- ⇒ soit déléguées aux collectivités locales,
- ⇒ soit déléguées aux organismes publics et aux entreprises privées.

5.4.1. Priorité 1 : Inciter aux transports propres

5.4.1.1. Favoriser le covoiturage

(1)définition, (2)label, (3)aires, (4)compétence de substitution aux AOMD⁶.

http://www.espacedestemps.grandlyon.com/ Services_de_mobilite/doc/Enqu%EAte%20Covoiturage%202012.pdf

5.4.1.2. Favoriser la logistique des derniers km du transport de marchandises

Par une charte de logistique adaptée aux spécificités des collectivités :

- ⇒ (5) Conférer compétence aux AOMD sur cette logistique,
- ⇒ (6) Optimiser les tournées de livraison par des réglementations municipales,
- ⇒ (7) Faciliter l'accès par les véhicules les plus propres (identifiés par pastille) *et une charte d'engagements volontaires proposée par le MEDDE.*
- ⇒ (8) Accompagner des plates-formes logistiques près des agglomérations,
- ⇒ (9) Réserver des quotas d'espaces à la logistique des derniers kilomètres, dans les PLU et les ZAC,
- ⇒ (10) Développer le recours à des alternatives (vélos-cargos ou triporteurs).

⁶ AOMD=Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable.

5.4.1.3. Accélérer le développement de véhicules électriques

Les subventions concernent :

- ⇒ (11) Créer des infrastructures de recharge / véhicules électriques,
- ⇒ (12) Aider à l'acquisition de véhicules particuliers électriques, voitures, deux-roues, vélos à assistance électrique, - 27% du coût d'acquisition du véhicule (plafonnée à 6300€), via un AMI « mobilité et véhicules routiers » et de l'ADEME⁷,
- ⇒ (13) Développer les véhicules utilitaires électriques et hybrides : VUL, PL, autobus, autocars, AMI « véhicules du futur ».

Faciliter l'accès au centre ville aux véhicules les plus propres, selon leur identification.

5.4.1.4. Favoriser le renouvellement du parc de véhicules polluants

La stratégie du plan consiste à

- ⇒ (15) Inciter au retrofit bon marché de véhicules PL, par un AMI à étudier
- ⇒ (16) Inciter au retrofit des VP et 2 roues (AMI), développer des technologies des véhicules non électriques, y compris 2 roues,
- ⇒ (17) Réduire les émissions dans les aéroports (notamment en modulant la taxe des aéronefs),
- ⇒ (18) Développer l'éco-entretien des véhicules : (moteurs, plaquettes de frein, pneus...).

5.4.1.5. Développer les transports en commun propres

Concernant les transports en commun, le plan PUQA propose les mesures suivantes (à effet marginal) :

- ⇒ (19) Intégrer l'enjeu « qualité de l'air » dans le prochain appel à projets pour les transports en commun en site propre (TCSP),
- ⇒ (20) Offrir plus de transports collectifs en période de restriction de circulation pour pollution,
- ⇒ (21) Mettre en place plus de Plans de Déplacement, *d'entreprises, inter-entreprises, administrations, universitaires*, et améliorer leur contenu notamment en cas d'épisode de pollution,
- ⇒ (22) Développer des pédibus et vélo-bus pour le ramassage scolaire.

5.4.1.6. Développer les aménagements pour le vélo et la marche

Pour favoriser l'usage du vélo, le PUQA propose de :

- ⇒ (23) Développer un « service public du vélo » : en conférant compétence aux AOMD en cas de défaillance de l'offre privée :
 - ⇒ le vélo en libre-service,
 - ⇒ la location de vélo de longue durée,
 - ⇒ la création d'espaces de type «Maison du Vélo»,
 - ⇒ Créer des abris à vélos dans les immeubles existants.

⁷ ADEME = Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

- ⇒ (24) Promouvoir le développement des « modes actifs de mobilité », par des évolutions réglementaires, en veillant à la sécurité des usagers.
p.ex. amende renforcée pour stationnement sur une piste cyclable.
- ⇒ (25) Concevoir (collectivités) une inter-modalité cohérente intégrant des itinéraires cyclables, piétons et des stationnements sécurisés, en communiquant sur les bénéfices pour la santé, via les Plans Piétons & Vélos, en lien avec les AOMD.
- ⇒ (26) Etudier l'opportunité et la mise en place d'une indemnité pour les déplacements domicile – travail en vélo (étude auprès d'entreprises volontaires).

5.4.2. Priorité 2 : Réguler le trafic dans les zones polluées

Ces mesures d'ordre public environnemental sont :

- ⇒ (27) Réguler les axes fortement fréquentés à la vitesse régulière de 70 à 90 km/h
Reconnue optimale du point de vue de la pollution et de la sécurité routière,
- ⇒ (28) Développer des mesures la gestion dynamique du trafic⁸, sur les voies rapides urbaines, sur la base d'expériences réussies (2013-2015),
- ⇒ (29) Renforcer les mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution,
- ⇒ (30) Instaurer une politique modulée de stationnement payant (collectivités) en fonction de l'identification de la classe des véhicules.
- ⇒ (31) Identifier 3 catégories de véhicules selon leur date de mise sur le marché, avec des vignettes de couleurs⁹,
 - 1* et 2* (20,5 % du parc), les plus émetteurs,
 - 3* (17,3 % du parc),
 - 4* et 5* (62,2 % du parc).
- ⇒ (32) Mettre en oeuvre technique, économique et juridique à l'étude en concertation avec les collectivités locales¹⁰.

5.4.3. Priorité 3 : Réduire la pollution des combustions

(33) Abaisser les limites d'émission des installations industrielles,

⁸ par le Ministère de l'écologie et du développement durable et de l'énergie

⁹ Encore à l'étude. Mais le critère de date de fabrication n'est pas le seul significatif de la pollution.

¹⁰ avec :

le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD),
le Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie & des technologies (CGIET)
l'Inspection générale de l'administration (IGA).

U.C.I.L. 50 rue Saint-Jean 69005 LYON (Siret n° 38485278600027)

Tél : 09 66 43 97 71 courriel : u.c.i.l@wanadoo.fr site internet : www.ucil.fr

- (34) Réduire les émissions des appareils de chauffage au bois anciens et des foyers ouverts :
Expérimentation en cours d'une aide à la conversion cofinancée par l'ADEME¹¹ et les collectivités dans la vallée de l'Arve.
Interdiction de l'utilisation des foyers ouverts dans certains PPA¹²,
Label volontaire flamme verte développé par l'ADEME.

5.4.4. Priorité 5- Sensibiliser pour changer les comportements

(Sans n°) **Taxation du diesel**, ramenée à **Introduire la pollution dans la TVS**.

- (35) Dans les plans de déplacement (PDU...) bilan de gaz à effet de serre, en plus du bilan carbone des trajets, un inventaire des polluants locaux, Etiquetage «climat et qualité de l'air» pour intégrer dans les décisions la qualité de l'air et les enjeux sanitaires associés.
- (36) Prendre en compte la politique de l'air dans les politiques de transports, de planification et d'urbanisme.
- (37) Justifier les politiques locales de mobilité durable par les objectifs de qualité de l'air,
Encourager la marche et le vélo, l'auto-partage, le vélo-partage, le co-voiturage, les règles de circulation.
- (38) Information des pic de pollution des particuliers et des conducteurs.

Conclusions

Nous sommes conscients que les conclusions que nous allons prononcer, ci-dessous sont iconoclastes, mais elles découlent logiquement de l'analyse de la réalité technique qui sera détaillée dans le chapitre suivant.

Si l'on réalise que l'ensemble des mesures adoptées par le plan, vu l'expérience des 10 dernières années, nous craignons que la réduction de la pollution s'avère toujours insuffisante pour suivre le renforcement des normes européennes, et qu'elle se heurte malheureusement aux imperfections des filtres à particules qui n'éliminent pas les PM2,5, dont l'efficacité se détériore dans les bouchons urbains et qui sont coûteux à remplacer.

L'adoption progressive de la norme Euro 6 (et marginalement les autres mesures du plan) parachèveraient l'effet bénéfique.

En revanche, nous pensons que la pollution chuterait progressivement sous les seuils autorisés, moyennant quelques mesures abandonnées dans le plan :

- ⇒ inverser le différentiel de taxation essence diesel (voire annoncée, progressive), et révision immédiate des bonus malus en faveur de l'essence,
- ⇒ réguler la vitesse à 50km/heure sur tous les grands axes urbains (mesure exprimée de façon ambiguë),
- ⇒ annoncer que l'on va dissuader l'accès (ou le stationnement) en ZAPA des véhicules les plus polluants qui sont les véhicules diesel.

¹¹ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

¹² Plan de Protection de l'Atmosphère.