

AIR'MAG

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

N° 4 - Avril 2017

Qu'est-ce que c'est ?

5,2 millions

C'est le nombre de demandes de certificats Crit'Air (certificats pour la qualité de l'air) qui ont déjà été émises en France depuis le 1^{er} juillet 2016.

5 avril 2017

La Cour de justice de l'UE a rendu le 5 avril 2017 son arrêt contre la Bulgarie sur les PM10. La Bulgarie est condamnée pour manquement à l'article 13 (dépassement continu des valeurs limites journalières et/ou annuelles dans plusieurs zones) et pour manquement à l'article 23.1 de la directive 2008/50.

Le tribunal n'a pas imposé d'amende pour le moment, mais la Commission pourrait en demander une si le pays ne respecte pas son injonction de mettre en œuvre des mesures contre la pollution atmosphérique.

Outre la Bulgarie, l'exécutif de l'Union européenne a engagé des actions en justice contre 15 pays au sujet des violations des normes de qualité de l'air. La CJCE examine actuellement une affaire contre la Pologne. La France est concernée par des pré-contentieux sur le non respect des valeurs limite de PM10 et de NO2.

Agenda

16 mai : Journée d'échange ADEME sur le Fonds Air - Lyon

15 juin : 2^e session du GT Air du PRSE 3 - Caen

20 septembre : 3^e Journée Nationale de la Qualité de l'Air

▶ Edito

LIFE, oh LIFE (sur un AIR connu)

Le premier trimestre 2017 a été très actif à la DREAL avec la construction du projet détaillé pour la candidature au programme européen LIFE. Le projet normand, piloté par la DREAL et co-construit avec 11 bénéficiaires associés, permettrait d'obtenir des financements européens afin d'intensifier la mise en œuvre d'actions du Plan de Protection de l'Atmosphère. Tous les partenaires se sont mobilisés afin de pouvoir proposer un projet ambitieux à la Commission européenne. Près de cinquante actions et sous-actions ont été proposées, pour un montant total de 18M€. Le dossier final, de 150 pages, doit parvenir à la Commission d'ici le 24 avril.

Le début d'année 2017 a également été marqué par un important épisode de pollution en janvier. Suite à la modification de l'arrêté interministériel encadrant la gestion des pics de pollution, les arrêtés préfectoraux des 5 départements de la région sont en cours de révision.

Enfin, des travaux nationaux et européens ont abouti ou sont en cours d'aboutissement afin d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons : de nouveaux objectifs de réduction des émissions de 5 polluants atmosphériques ont été fixés dans le cadre de la révision de la directive NEC (New Emission Ceiling), et le Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques a été soumis à la consultation du public.

Patrick BERG

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



© Kanar

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

À lire !

2 rapports de l'OMS sur la mortalité infantile et la pollution de l'environnement



Ces 2 rapports présentent un état des lieux et un panorama complet des conséquences de la pollution de l'environnement sur la santé des enfants.

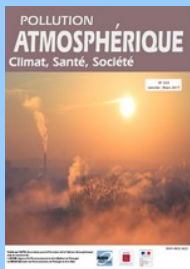
Dans le monde, plus d'un quart des décès d'enfants de moins de 5 ans, soit 1.7 millions d'enfants, est attribuable à la pollution de l'environnement (pollution de l'air intérieur et extérieur, tabagisme passif, insalubrité de l'eau, manque de moyens d'assainissement et hygiène insuffisante).

L'exposition à la pollution atmosphérique pendant la grossesse et la petite enfance peut aussi augmenter le risque de pneumonie, d'asthme, de cardiopathie, d'accident vasculaire cérébral et de cancer tout au long de l'existence.

Ainsi, 570 000 enfants de moins de 5 ans meurent d'infections respiratoires (par exemple, de pneumonie) attribuables à la pollution de l'air intérieur et extérieur et au tabagisme passif.

<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2017/pollution-child-death/fr/>

Revue Pollution atmosphérique. Climat, santé, société. N° 233



Dans ce numéro sont disponibles, entre autre, des articles sur l'ozone troposphérique, les enjeux de la pollution de l'air en France, la variabilité physico-chimique des épisodes de pollution à proximité de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, une analyse comparée de la littérature francophone et anglophone sur la place de la pollution de l'air dans la « ville durable », des compte-rendus de colloque et une veille documentaire.

<http://www.appa.asso.fr/national/Pages/article.php?art=1348>

Les appels à projet

► L'appel à projet Fonds Air



L'objectif principal de l'édition de cet appel à projet est d'accompagner 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. Ces fonds d'aide seront accompagnés d'une animation forte visant à faire connaître le fonds et à diffuser les bonnes pratiques.

Seuls sont éligibles les territoires inclus dans une zone dans laquelle a été constaté au moins un dépassement d'une valeur limite pour les PM10 lors des 5 dernières années, et où il est démontré la pertinence du renouvellement des appareils de chauffage au bois au vu de la contribution significative du chauffage individuel au bois aux concentrations de particules fines sur leur territoire.

Les collectivités ou groupes de collectivités éligibles pourront déposer leur dossier de candidature à plusieurs échéances : au 15/05/2017 ou au 02/10/2017.

Pour en savoir plus : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/Fonds%20Air2016-81>

► Programme d'aide aux investissements matériels agricoles – élevages IED (porcs et volailles)

Le MEEM a mis en place un programme d'aide aux investissements de matériels dans les exploitations agricoles en faveur de la qualité de l'air, pour les élevages IED (porcs et volailles), grâce à une mobilisation de 10M€ sur le fonds de financement de la transition énergétique. Le MEEM a confié à FranceAgriMer la gestion de ce programme.

Les pratiques éligibles à une aide financière sont :

- l'utilisation de matériels d'épandage des effluents agricoles limitant la dispersion dans l'air ou par un enfouissement immédiat des effluents dans le sol ;
- la mise en place de couverture de fosses à lisier ;
- l'installation de laveurs d'air dans les bâtiments hébergeant les animaux ;
- l'évacuation rapide des effluents vers un stockage couvert.

La date limite de dépôt des dossiers a été prolongée au 15 mai 2017.

Pour en savoir plus :

<http://www.franceagrimer.fr/filiere-viandes/Viandes-blanches/Aides/Aide-aux-investissements-materiels-dans-les-exploitations-agricoles-en-faveur-de-la-qualite-de-l-air-MEEM>

► L'appel à projet Agr'Air

Cet appel à projet, lancé par l'ADEME et le MEEM, en collaboration avec le MAAF, vise à accompagner techniquement et financièrement des projets pilotes visant à diffuser largement dans le secteur agricole, les technologies et pratiques contribuant à réduire les émissions d'ammoniac (NH3) et/ou les émissions de particules fines (PM10) liées au brûlage à l'air libre des résidus agricoles.

Les projets sélectionnés doivent promouvoir une approche collective et mettre en œuvre des actions reproductibles et pérennes.

L'appel à projets permet de financer :

- des actions d'animation, de formation, de sensibilisation et de communication ;
- des investissements en faveur de la qualité de l'air, notamment dans les exploitations agricoles ;
- des actions d'évaluation.

La date de limite de dépôt de projets a été décalée au 26 avril 2017.

Pour en savoir plus : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/AgrAir2016-58>

▶ Révision de la directive NEC (New Emission Ceiling)

Après plus de deux ans de négociation, un accord a été trouvé sur la directive NEC révisée, qui a été publiée le 14 décembre 2016. Cette directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil concerne la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques. Il s'agit de la révision de la directive 2001/81/CE fixant les plafonds d'émission nationaux.

Elle fixe de nouveaux objectifs contraignants de réduction des émissions de polluants atmosphériques pour chacun des États membres aux horizons 2020 et 2030 et des objectifs indicatifs à 2025 (calculés sur la base d'une trajectoire linéaire entre 2020 et 2030). Les objectifs à l'horizon 2020 sont directement repris du protocole de Göteborg amendé en 2012 et les objectifs à l'horizon 2030 sont issus d'une modélisation visant à optimiser les coûts des efforts de réduction des émissions de polluants au niveau européen.

Pour la France, les objectifs sont les suivants :

Polluants (réduction exprimée en % des émissions de 2005)	Objectifs 2020	Objectifs 2025	Objectifs 2030	Réduction des émissions de la France en 2014
SO ₂	- 55 %	- 66 %	- 77 %	- 63 %
NO _x	- 50 %	- 60 %	- 69 %	- 38 %
COVNM	- 43 %	- 47 %	- 52 %	- 46 %
PM _{2,5}	- 27 %	- 42 %	- 57 %	- 33 %
NH ₃	- 4 %	- 8 %	- 13 %	+ 3 %

(Données CITEPA - SECTEN 2016)

On peut noter que les objectifs 2020 français sont déjà atteints pour 3 polluants : le SO₂, les COVNM et les PM_{2,5}. Des efforts restent à fournir concernant les NO_x et surtout le NH₃, dont les émissions sont à la hausse.

Des efforts sont nécessaires pour réduire les émissions de NH₃ et de NO_x afin d'atteindre les objectifs à l'horizon 2020.

La directive NEC permettra selon la Commission européenne de diminuer la mortalité prématurée en Europe due à la pollution de l'air d'environ 50 % (environ 200 000 morts prématurés sur l'Europe).

Pour en savoir plus : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2016:344:FULL&from=FR>

▶ Le Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA)

Le PREPA a été mis en consultation jusqu'au 27 avril sur le site du ministère de l'Environnement. Ce plan national est composé d'un décret et d'un arrêté. Le décret fixe les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030, conformément aux objectifs européens. L'arrêté détermine les orientations et actions pour la période 2017-2021, dans tous les secteurs d'activités (industrie, transports, résidentiel tertiaire, agriculture). Le PREPA prévoit des mesures de réduction des émissions dans tous les secteurs, ainsi que des mesures de contrôle et de soutien des actions mises en œuvre. Il prévoit également des actions d'amélioration des connaissances, de mobilisation des territoires et de financement.

Le projet de PREPA contient des mesures de plusieurs types, dont :

- Des mesures de consolidation de la réglementation existante (contrôle, accompagnement, communication, etc.) afin d'en assurer leur pleine efficacité. Ces mesures viennent renforcer la bonne application d'éléments structurants du scénario tendanciel,
- Des mesures nouvelles en faveur de qualité de l'air,
- Des projets de recherche et développement lorsque la maturité de l'enjeu ne permet pas encore d'identifier de mesures adaptées.

Pour sélectionner les mesures sectorielles les plus pertinentes, le plan s'appuie sur l'évaluation de leur potentiel de réduction et leur efficacité, leur coût, leur impact sur la qualité de l'air, leur bénéfice sanitaire, leur faisabilité sociétale et leur besoin de levier juridique.

Pour en savoir plus :

<http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-national-de-reduction-des-emissions-a1714.html>

À lire !

Évaluation des performances énergétiques et environnementales de chaufferies biomasse

Cette étude de l'ADEME concerne la réalisation d'expertises énergétiques et de mesures de polluants sur 10 installations biomasse récentes (mises en œuvre entre 2012 et 2014) de puissance comprise entre 300kW et 21MW. L'évaluation concerne les compartiments suivants : bilans énergétiques, émissions dans l'air, combustibles et cendres. Cette étude complète les investigations réalisées par l'ADEME en 2007, 2009 et 2014.

Concernant les émissions de polluants atmosphériques, comme déjà observé au cours des campagnes précédentes, la tendance est à une amélioration de la maîtrise des rejets : peu de sites dépassant les VLE (valeurs limites d'émission) existantes ou même les VLE programmées pour les années à venir.

<http://www.ademe.fr/evaluation-performances-energetiques-environnementales-chaufferies-biomasse-2>

Avis de l'ADEME : Les potentiels du véhicule électrique avril 2016

Les atouts du véhicule électrique résident dans sa capacité de diversification énergétique du secteur des transports, de réduction des émissions de GES, d'amélioration de la qualité de l'air en ville – grâce à des émissions nulles à l'échappement – et de réduction des nuisances sonores.

L'ADEME rend public son avis sur les potentiels du véhicule électrique et présente quatre recommandations principales pour son développement. Il doit être utilisé intensément en substitution du véhicule thermique, être optimisé pour des usages spécifiques, s'intégrer aux nouvelles offres de service de mobilité ; il peut également constituer un maillon dans la mise en œuvre de réseaux électriques intelligents.

<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/avisademe-vehicule-electrique.pdf>

Qualité de l'air et transports marins

Deux actions ont débuté sous l'impulsion de la Direction des Affaires Maritimes :

- Convention d'une étude sur les émissions des navires en Méditerranée dans le but d'établir un dossier à destination de l'OMI pour la création d'une zone ECA (zone à basse émission) ;
- Mise en place d'un groupe d'experts sur les systèmes de dépollution des navires, plus particulièrement sur les particules, pour lesquels il n'existe pas de réglementation à ce stade. Une première réunion a lieu le 24 avril dans l'objectif de proposer à terme des actions de R&D, d'innovation et de normalisation.

Décrets n° 2017-22, 23 et 24 du 11 janvier 2017 relatifs aux véhicules à faible émission

L'article 37 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) promeut le développement des transports propres par l'exemplarité et par l'obligation faite à certains acteurs (État, Établissements publics, collectivités, entreprises nationales), d'assurer le renouvellement de leurs flottes de véhicules par des véhicules à faibles émissions. Trois décrets fixent les critères de définition des véhicules à faibles émissions.

- Un décret relatif aux voitures particulières et aux camionnettes :

Pour les véhicules de moins 3,5 tonnes, les véhicules à faibles émissions correspondent aux véhicules électriques (émissions inférieures ou égales à 20g CO₂/km) ou hybrides rechargeables (émissions inférieures ou égales à 60g CO₂/km).

- Un décret relatif aux poids lourds :

Sont définis comme des véhicules à faibles émissions ceux utilisant comme source d'énergie l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, y compris le biométhane et le GPL, ou bien ceux qui utilisent des biocarburants produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre et ne comportent pas ou peu de risques de changements indirects dans l'affectation des sols.

- Un décret relatif aux autobus et autocars :

Pour la circulation à l'intérieur des centres urbains des agglomérations les plus denses, les véhicules à faibles émissions seront des véhicules électriques, hybrides en mode électrique ou alimentés au biogaz. En dehors de ces centres urbains très denses, les véhicules à faibles émissions comprendront également les autobus hybrides, au gaz ou ne fonctionnant par construction qu'avec du biocarburant très majoritairement renouvelable.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/1/11/2017-24/jo/texte>

Décret n°2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge électrique

Ce décret uniformise l'ensemble des dispositions techniques relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur l'espace public. Il va faciliter le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge universel de véhicules électriques sur l'espace public, qui est une condition indispensable du développement de la filière. Ainsi, tout utilisateur pourra recharger son véhicule sur n'importe quel point de charge public, et être refacturé directement par son propre opérateur.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2017/1/12/DEV1603472D/jo/texte>



Les actions nationales pour accélérer le déploiement des véhicules propres

Poursuivre le soutien en faveur des véhicules électriques : prime à la conversion de 10 000 €

La prime à la conversion de 10 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique et la mise au rebut d'un vieux véhicule diesel a été reconduite en 2017. 15 000 personnes, entreprises et collectivités en ont déjà bénéficié.

Les ventes de véhicules électriques ont encore augmenté en France en 2016 et atteignent 21 758 voitures particulières et 5546 véhicules utilitaires. Un parc de plus de 100 000 véhicules électriques est aujourd'hui en circulation.

Élargissement de la prime à la conversion à l'achat de véhicules utilitaires

Les camionnettes sont désormais éligibles pour notamment inciter les artisans à renouveler leur véhicule.

Depuis le 1er janvier 2017, les particuliers et les entreprises qui mettent au rebut une voiture ou une camionnette diesel immatriculée avant le 1er janvier 2006, date d'entrée en vigueur de la norme Euro 4, pourront bénéficier d'une prime allant jusqu'à 10 000 € pour l'achat d'une voiture ou d'une camionnette électrique

Création d'un bonus écologique pour les scooters et les vélos électriques

Un nouveau bonus pour les véhicules à 2 ou 3 roues et les quadricycles électriques d'une puissance moteur supérieure ou égale à 3 kW a été créé. Pour être éligibles, ces véhicules ne devront pas utiliser de batterie au plomb. Le montant de l'aide pourra atteindre 1 000 € selon les caractéristiques du véhicule.

Une aide de 200 € pour l'acquisition de vélos à assistance électrique sera mise en place au cours du 1er trimestre 2017.

Amplifier la mutation du parc automobile français

La part du diesel dans les immatriculations est passée de 73% en 2012 à 52% aujourd'hui, et elle s'établit à 36% chez les particuliers.

La convergence sur 5 ans des prix à la pompe de l'essence et du gazole se poursuit en 2017, à hauteur de +1 centime d'euro par litre par an pour le gazole et -1 centime d'euro par litre par an pour l'essence.

Faire de l'État et des collectivités locales des acteurs exemplaires

En application de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, les décrets relatifs à l'achat et à la définition des véhicules à faibles émissions pour le renouvellement des flottes publiques ont été publiés. Ils prévoient que :

- depuis le 1^{er} janvier 2016, l'État, les établissements publics et les collectivités locales doivent acquérir des véhicules légers à faibles émissions (dans une proportion minimale de 50 % pour l'État et 20 % pour les collectivités) ;
- depuis le 1^{er} janvier 2017, l'obligation s'étend aux poids lourds.

Favoriser la mobilité durable en ville et la transformation des transports en commun

La loi de transition énergétique permet aux collectivités de lutter contre la pollution grâce aux zones à circulation restreinte, en offrant des avantages de stationnement et de péages pour les véhicules les moins polluants, et incite à la baisse des vitesses en ville.

En cas d'interdiction de circulation de certaines catégories de voitures particulières, l'accès aux réseaux de transport public est favorisé par des mesures tarifaires incitatives décidées par les autorités organisatrices de transports, voire la gratuité.

La loi de transition énergétique 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 oeuvre un plan de mobilité avant le 1^{er} janvier 2018.

▶ Les pics de pollution

Caractéristiques du pic de pollution de janvier :

La Normandie a connu en janvier un épisode de pollution aux particules fines qui a duré une semaine, du 20 au 26 janvier.

Cet épisode a touché l'ensemble du territoire français, en raison d'une situation météorologique favorisant le développement d'un épisode de pollution aux particules important. Les conditions anticycloniques sèches et froides limitent la dispersion des polluants du fait de vents faibles et d'une couche d'inversion marquée et engendrent un surcroît d'émission notamment dû au chauffage résidentiel.

En Normandie, l'épisode a d'abord concerné les départements de l'Eure et du Calvados, puis s'est généralisé à l'ensemble de la Normandie le 21 janvier avec un dépassement des seuils d'information-recommandation. À partir du dimanche 22 janvier, les concentrations ont franchi le seuil d'alerte et se sont maintenues à ce niveau jusqu'au mardi 24 janvier. Le 25 janvier, les concentrations ont baissé et sont restées inférieures au seuil IR mais le 26 janvier, ce seuil a de nouveau été franchi sur une grande partie de la région. La fin de l'épisode a été constaté le 27 janvier sur l'ensemble du territoire normand.

D'après les analyses d'Atmo Normandie, cet épisode se caractérise par une part significative de particules dues à la combustion (chauffage résidentiel et transport routier). Toutefois, une part significative des aérosols secondaires (en particulier du nitrate d'ammonium) témoigne également de l'influence des mécanismes de transformations physico-chimiques.

Pour en savoir plus :

- Point d'information Atmo Normandie :

<http://www.atmonormandie.fr/Publications/Publications-telechargeables/Rapports-d-etudes>

- Points d'information quotidiens de la plateforme Prev'Air :

<http://www2.prevoir.org/actualites>

La gestion des épisodes de pollution :

La gestion des pics de pollution est définie dans un arrêté préfectoral. Il s'agit des arrêtés préfectoraux du 09 mars 2015 pour l'Eure et la Seine-Maritime, et du 22 décembre 2015 pour les départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne.

Ces arrêtés préfectoraux sont en cours de révision afin de prendre en compte les modifications introduites par l'adoption d'un nouvel arrêté interministériel le 07 avril 2016, révisé le 26 août 2016.

Les principales modifications introduites sont :

- Extension de la notion de persistance à l'ozone et raccourcissement du délai de déclenchement (J+1 au lieu de J+3 = 2è jour au lieu du 4è) ;
- Maintien des mesures tant que les conditions météo sont défavorables ;
- Abrogation des 3 niveaux d'alerte ;
- Consultation d'un comité d'experts avant déclenchement de mesures réglementaires ;
- Présentation d'un bilan annuel en CODERST ;
- Toilettage des mesures.

Pour en savoir plus :

- Prévisions et abonnement sur le site d'Atmo Normandie :

<http://www.atmonormandie.fr/>

- Carte nationale de prévision et points quotidiens en cas d'épisode de pollution : <http://www2.prevoir.org/>

- Cartes nationales des prévisions de dépassement et procédures préfectorales activées : <http://www.lcsqa.org/>

- Que faire en cas de pic de pollution :

https://www.normandie.ars.sante.fr/sites/default/files/2017-01/Plaqueette%20Pic%20de%20pollution_0.pdf

<http://social-sante.gouv.fr/sante-et-environnement/air-exterieur/article/se-prot-eger-en-cas-de-pic-de-pollution-de-l-air>

Arrêté du 7 décembre 2016 fixant des objectifs de réduction des concentrations moyennes annuelles de PM2,5

Cet arrêté fixe l'objectif pluriannuel de diminution de la moyenne annuelle des concentrations journalières de particules atmosphériques afin d'améliorer la qualité de l'air et l'état de santé des populations.

L'objectif de baisse des concentrations de PM2,5, prévu au II de l'article L. 221-1 du code de l'environnement, est fixé pour l'indicateur d'exposition moyenne (IEM) mentionné à l'article R. 221-1 du même code conformément au tableau ci-dessous :

ANNÉE	VALEUR DE L'IEM
2025	11,2 µg.m-3
2030	10,0 µg.m-3

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033559968&categorieLien=id>

Arrêté du 26 décembre 2016 relatif au découpage des régions en zones administratives de surveillance de la qualité de l'air ambiant

Ce texte fixe le découpage des régions en zones administratives de surveillance (ZAS), leur superficie, leur population, ainsi que la liste des communes composant ces zones. Ces ZAS serviront de périmètre aux acteurs chargés d'observer et de prévoir la qualité de l'air ambiant.

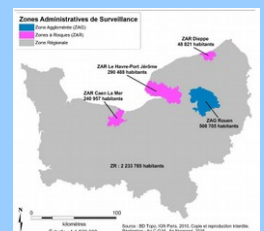
Les ZAS de la qualité de l'air ambiant sont classées en trois catégories :

1° Les « zones d'agglomération » (ZAG) qui comportent une agglomération de plus de 250 000 habitants ;

2° Les « zones à risques » (ZAR) qui ne répondent pas aux critères mentionnés au point 1° et dans lesquelles les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être ;

3° La « zone régionale » (ZR) qui s'étend sur le reste du territoire de la région.

La Normandie compte 1 ZAG (Rouen) et 3 ZAR (Caen, Dieppe, Le Havre – Port-Jérôme).



<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/12/7/DEVR1637130A/JO/texte>

▶ Le projet européen LIFE intégré

Le programme européen LIFE, qui s'étend sur la période 2014-2020, permet de co-financer des projets dans le domaine de l'environnement (sur les thèmes Nature, Eau, Déchets et Air) et du changement climatique (projet LIFE intégré).

En septembre 2016, une pré-candidature, basée sur le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Eure et de la Seine-Maritime, a été transmise à la commission européenne. Le dossier a été présélectionné et début décembre, la Commission européenne nous a invité à lui transmettre un projet détaillé.

Porté par l'État (DREAL Normandie sous l'autorité de la Préfète de Région), le projet associe 11 partenaires qui contribuent financièrement et techniquement aux actions prévues : Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME), Agence Régionale de Santé (ARS), ATMO Normandie, Communauté de l'agglomération havraise (CODAH), Chambre régionale d'agriculture de Normandie (CRAN), Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen (GPMH, GPMR), Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), Métropole Rouen Normandie (MRN), Région Normandie et Seine Normandie Agglomération (SNA).

Le montant du projet est de 18,5 M€, dont 10M€ de subvention européenne, et s'étalerait sur une période de 6 ans (2018-2023).

Les actions concernent l'ensemble des thématiques en lien avec le PPA :

- mise en œuvre de bonnes pratiques (secteur agricole, chauffage au bois des particuliers),
- achats de véhicules propres,
- électrification des quais de Seine (marchandises et voyageurs),
- prise en compte de la qualité de l'air dans les projets d'urbanisme,
- amélioration de la connaissance (modélisation, micro-capteurs, origine et composition des particules),
- sensibilisation de différents publics (particulièrement le milieu scolaire),
- évaluation des actions mises en œuvre,
- communication et diffusion.

La date limite de dépôt du dossier à la Commission européenne est le 24 avril 2017.

Et après ?

Le calendrier indicatif pour la suite du projet est le suivant :

- fin juin / début juillet : résultat de la 1ère évaluation de la Commission (projets non retenus / projets retenus a priori)
- début juillet : envoi par la Commission de questions complémentaires aux candidats pré-sélectionnés
- début septembre : transmission des réponses par les candidats
- fin septembre : rencontre à Bruxelles et sélection définitive
- octobre/novembre : révision des projets et préparation de la convention
- décembre 2017 / janvier 2018 : signature de la convention



À lire !

Les villes « Respire » de demain



Donner aux collectivités locales le déclic pour réguler le trafic routier et agir sur la pollution de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, telle est l'ambition de ce nouveau guide du Réseau Action Climat. Destiné en particulier aux élus locaux, il s'adresse à la multitude d'acteurs impliqués, ou souhaitant s'investir, dans la construction d'une politique de mobilité plus soutenable, dans le projet de bâtir des « villes qui respirent » avec une approche transversale et multimodale.

En plus de dresser un constat des problématiques liées aux impacts des transports sur la santé et les changements climatiques, cette publication présente les nouveaux leviers d'actions qui existent et sont à disposition des collectivités locales pour mieux réguler l'usage des véhicules motorisés et polluants qui causent de nombreuses nuisances en ville et privilégier les mobilités alternatives.

http://www.rac-f.org/IMG/pdf/respire-v1_2a.pdf



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

Cité administrative Saint-Sever
76032 Rouen cedex
1 rue recteur Daure - 14000 Caen

Directeur de la publication :
Patrick Berg, directeur régional

Rédaction :
Dominique Lepetit, responsable du SECLAD
Pascale Gondeaux, Chargée de mission Air

Conception graphique :
Pascale Gondeaux, BCAE

Illustrations et photos :
DREAL – MEEM – MLHD -
<http://www.dreamstime.com>

N° ISBN : 978-2-11139622-7

