



## DOSSIER DE PRESSE

# Qualité de l'air : comment l'État agit pour réduire la pollution ? 5 juillet 2017

---



# 1) Bilan de la qualité de l'air en 2016 : les enjeux en Auvergne-Rhône-Alpes

## D'où viennent les polluants ?

- Les oxydes d'azote (**NO<sub>x</sub>**) sont émis lors de la combustion (chauffage, production d'électricité, moteurs thermiques des véhicules, etc.).
- L'ozone (**O<sub>3</sub>**) est produit dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre certains polluants primaires tels que les NO<sub>x</sub>, le monoxyde de carbone et les composés organiques volatils.
- Les particules **PM<sub>10</sub>** et **PM<sub>2,5</sub>** sont issues de toutes les combustions. L'agriculture et les transports émettent aussi des polluants qui peuvent se transformer en particules secondaires.

## Une qualité de l'air qui s'améliore..

L'année 2015 semblait montrer une légère remontée des niveaux par rapport aux années précédentes et particulièrement par rapport à 2014 : au vu des résultats de 2016, il s'avère que l'année 2014 a été caractérisée par des concentrations exceptionnellement basses et que la tendance globale à l'amélioration de la qualité de l'air depuis 10 ans se confirme :

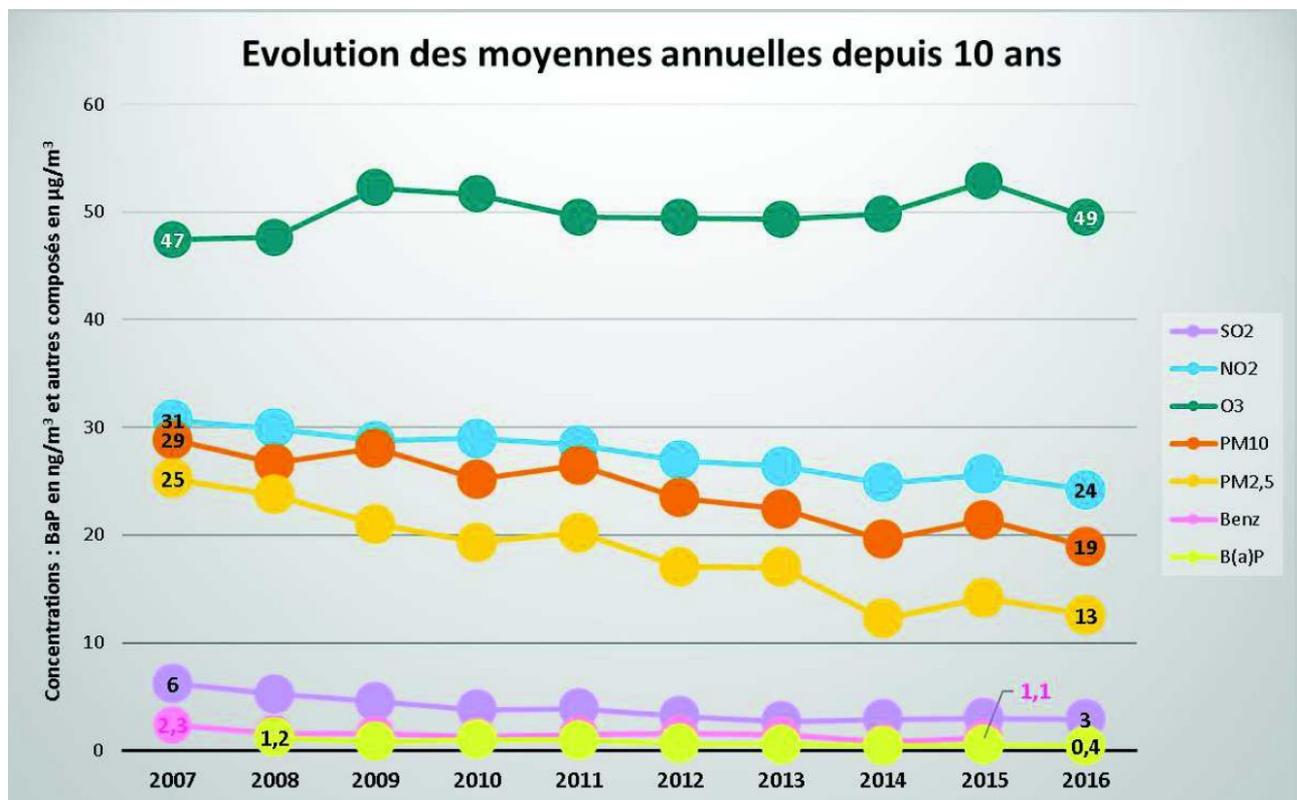


Illustration 1 : évolution de qualité de l'air (Source Atmo-Auvergne-Rhône-Alpes)

Les niveaux de concentrations de la majorité des polluants sont en diminution mais la variation est plus marquée pour certains composés.

L'ozone (O<sub>3</sub>) est le seul polluant dont la situation reste globalement stable, sans réelle hausse ni réelle baisse.

Les particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) ainsi que le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) diminuent régulièrement, les particules très fines (PM<sub>2,5</sub>) observant la meilleure progression.

Quant au benzo(a)pyrène (B(a)P), les valeurs semblent faibles (de plus exprimées en ng/m<sup>3</sup>) mais la baisse des concentrations est réelle et révélatrice d'une nette amélioration de la qualité de l'air, compte tenu d'une valeur réglementaire à 1 ng/m<sup>3</sup>.

Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et le benzène (Benz) observent des niveaux faibles depuis 10 ans : les variations de ces dernières années ne doivent pas aboutir à d'autres interprétations que celle d'observer des niveaux sans enjeux (les pourcentages de réduction dans le graphique ci-dessous n'ont que peu de signification).

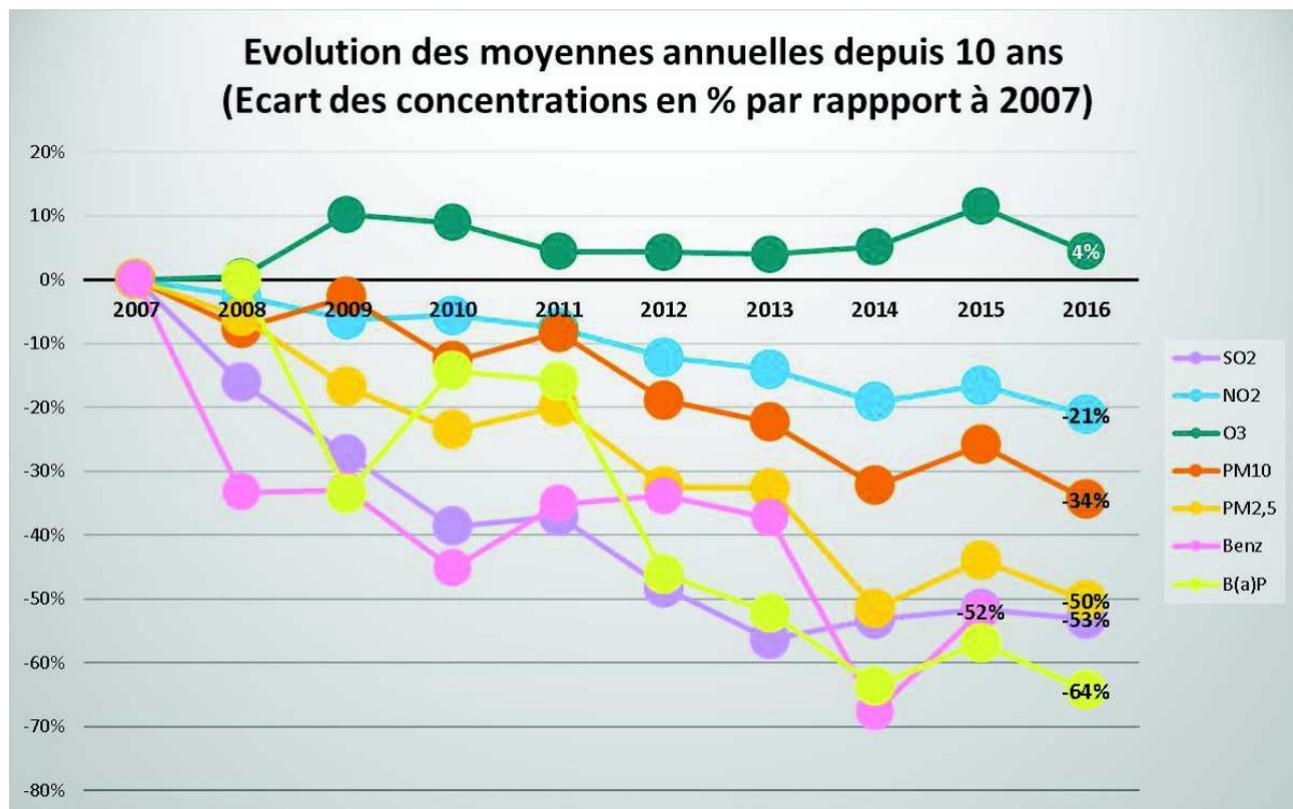


Illustration 2 : évolution relative de qualité de l'air en 2016 (Source Atmo-Auvergne-Rhône-Alpes)

### ...mais avec quelques situations encore délicates

La qualité de l'air s'améliore régulièrement depuis plusieurs années. Pour autant, des périodes sensibles persistent, avec des augmentations temporaires mais marquées des taux de pollution. Ces situations de qualité de l'air dégradée sont en grande partie liées à des conditions météorologiques pénalisantes, qui favorisent la formation et l'accumulation des polluants :

- l'absence de vent et l'inversion de températures bloquent les polluants près du sol. Il s'agit de situations fréquentes en hiver, occasionnant des pointes en particules et oxydes d'azote ;
- des températures très basses obligent à se chauffer davantage ce qui se traduit en hiver par une hausse des émissions de particules liées au chauffage individuel au bois non performant ;

- des températures assez basses le matin, avec une humidité importante, et une relative douceur et un temps ensoleillé en journée sont propices à des réactions photochimiques conduisant à la formation de polluants. Ces situations sont rencontrées au printemps, et sont à l'origine de particules dites secondaires ;
- un fort ensoleillement et des températures très élevées déclenchent des réactions photochimiques conduisant à la formation de polluants. Ces situations sont rencontrées en été, entraînant la présence de fortes concentrations d'ozone.

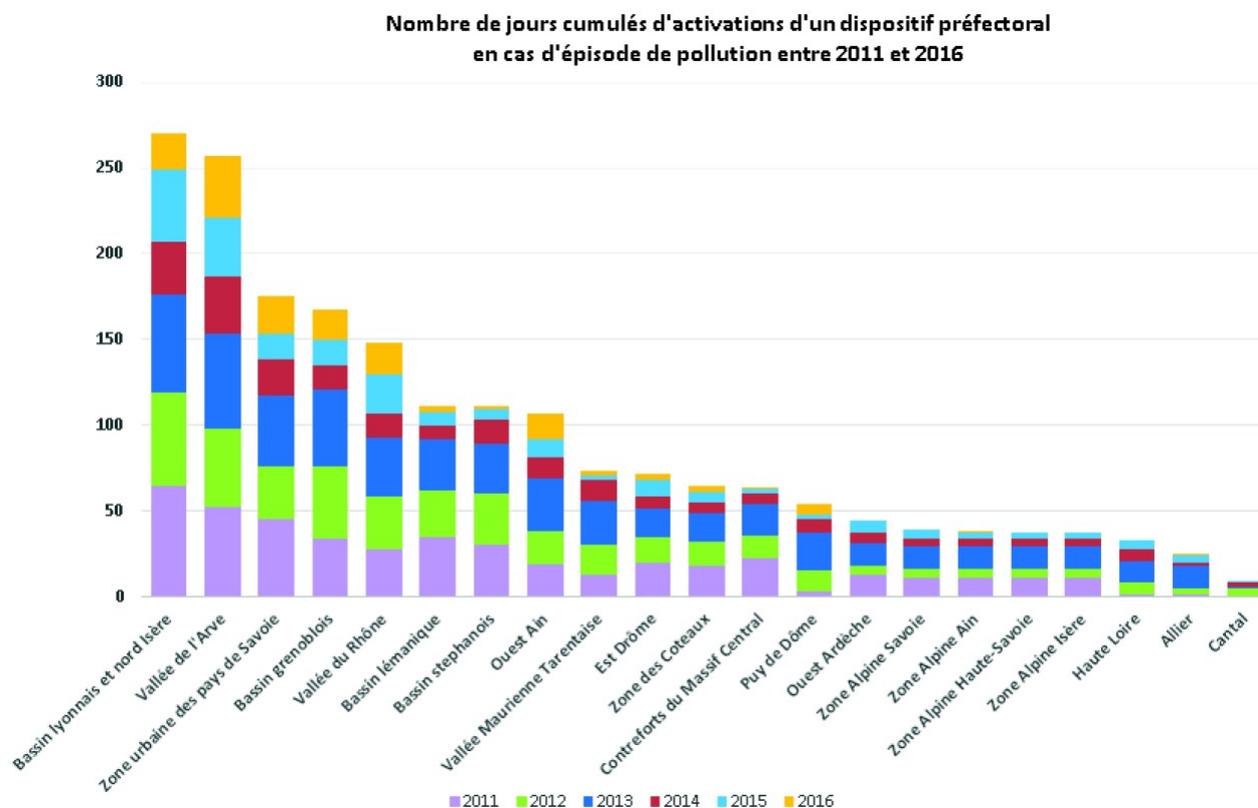


Illustration 3 : Source Atmo Auvergne-Rhône-Alpes

L'année 2016 fut à nouveau une année chaude, comme la plupart des années depuis 2000.

Elle fut marquée par plusieurs événements défavorables à une bonne qualité de l'air :

- deux épisodes de chaleur, début juillet et fin août ;
- un record de faible pluviométrie sur les 3 mois de juillet à septembre ;
- une chaleur record au cours de la première quinzaine de septembre ;
- un mois de décembre anticyclonique et exceptionnellement sec, avec des températures de saison mais un déficit pluviométrique record et un mois très ensoleillé.

En revanche, en début d'année, on notera tout de même plusieurs épisodes de perturbations et de tempête favorables à une bonne qualité de l'air.

## Bilan des épisodes de pollution en 2016

L'année 2016 se révèle relativement atypique, les onze premiers mois de l'année ont été relativement épargnés, avec seulement 12 journées durant lesquelles un dispositif préfectoral d'information a dû être activé en raison d'un épisode de pollution. Aucun épisode persistant n'a été observé durant ces onze mois puisque les activations ont été déclenchées sur deux jours consécutifs au maximum en février, juin et juillet.

En revanche, du 30 novembre 2016 au 4 janvier 2017, un épisode exceptionnel par sa durée a concerné 14 bassins d'air, avec une persistance particulière sur la vallée de l'Arve, les pays de Savoie, le bassin lyonnais Nord-Isère, le bassin grenoblois, la vallée du Rhône et l'ouest de l'Ain.

Les particules PM<sub>10</sub> sont à l'origine de 88 % des activations et constituent toujours la problématique principale, les autres activations étant relatives aux niveaux d'ozone (O<sub>3</sub>).

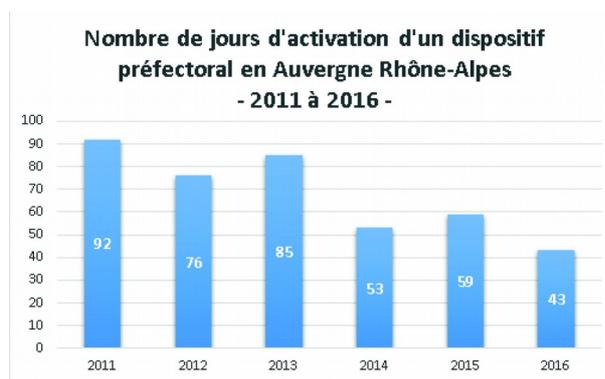


Illustration 4 : Source Atmo Auvergne-Rhône-Alpes

## 2) Quels sont les effets sanitaires de la pollution atmosphérique ?

Les connaissances actuelles, issues des études épidémiologiques, biologiques et toxicologiques disponibles, permettent d'affirmer que l'exposition à la pollution atmosphérique a des effets importants sur la santé. Le 17 octobre 2013, le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a ainsi classé la pollution atmosphérique et les matières particulaires contenues dans la pollution atmosphérique comme cancérogènes pour l'homme (groupe 1).

Bien que le risque associé à cette pollution soit faible au niveau individuel, le fait que l'ensemble de la population soit exposé en continu constitue une préoccupation majeure de santé publique. A l'échelle mondiale, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) indiquait dernièrement que près de 3,7 millions de personnes sont décédées prématurément en 2012 du fait de l'exposition à la pollution de l'air extérieur.

Il convient de distinguer **2 types d'impacts** de l'exposition à la pollution atmosphérique sur la santé :

- **les impacts à court terme** qui surviennent dans des délais brefs (quelques jours) et qui sont à l'origine de troubles tels que : irritations oculaires ou des voies respiratoires, crises d'asthme, exacerbation de troubles cardio-vasculaires et respiratoires pouvant conduire à une hospitalisation et dans les cas les plus graves au décès.
- **les impacts à long terme** qui surviennent dans des délais de 1 à 10 ans et qui peuvent être définis comme la contribution de l'exposition à la pollution atmosphérique au développement ou à l'aggravation de maladies chroniques telles que : cancers, pathologies cardiovasculaires et respiratoires, troubles neurologiques, troubles du développement, etc.

L'ensemble des études montre que **l'impact à long terme de l'exposition à la pollution atmosphérique sur la santé** est beaucoup plus important que l'impact à court terme au niveau de son poids pour la santé publique.

La pollution de l'air se traduit ainsi par une dégradation de l'état de santé et du bien être, et par une diminution significative de l'espérance de vie.

Les études n'ont pas mis en évidence, à l'échelle de la population, de seuil protecteur en deçà duquel aucun impact sanitaire ne pourrait être observé. Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé sont ainsi observés dès les niveaux de concentration les plus faibles et en l'absence de pics de pollution.

Enfin, certaines catégories de la population sont plus vulnérables que d'autres aux effets d'une exposition à la pollution atmosphérique : les enfants, les personnes âgées, les personnes souffrant de pathologies chroniques respiratoires (asthme, allergie respiratoire, bronchite chronique) et cardio-vasculaires (insuffisances coronariennes et cardiaques).

## Mesures individuelles

**Les particuliers peuvent contribuer à réduire la pollution de l'air à leur échelle et ainsi limiter les risques pour leur propre santé et celle de l'ensemble de la population.**

- Limiter les déplacements en voiture et adopter l'éco-conduite.
- Préférer les modes actifs (marche, vélo), bons pour la santé, et les transports en communs qui permettent d'économiser du carburant.
- Penser au covoiturage !
- Réduire les besoins de chauffage en isolant et en ne surchauffant pas les logements. Pour réaliser des économies d'énergie et de confort, pensez avant tout à améliorer l'isolation de votre logement.
- Utiliser un combustible bois de bonne qualité dans un foyer fermé : bûches, plaquettes et granulés. Certains producteurs présentent des démarches de qualité qui offrent des garanties quant à la nature du produit, son degré d'humidité, son pouvoir calorifique, la quantité vendue.
- Entretenir régulièrement les appareils de chauffage et vérifier que leur utilisation est optimale.
- Remplacer les chaudières anciennes par des chaudières à condensation qui consomment moins d'énergie et diminuent les émissions de polluants dans l'air extérieur.
- Ne pas brûler les déchets verts.
- Des solutions alternatives existent pour se débarrasser des déchets verts :
  - *composter les déchets de jardin avec les déchets de cuisine ;*
  - *apporter les déchets verts en déchetterie. Ils seront valorisés (compostage, co-compostage à la ferme, broyage puis utilisation en paillage...).*

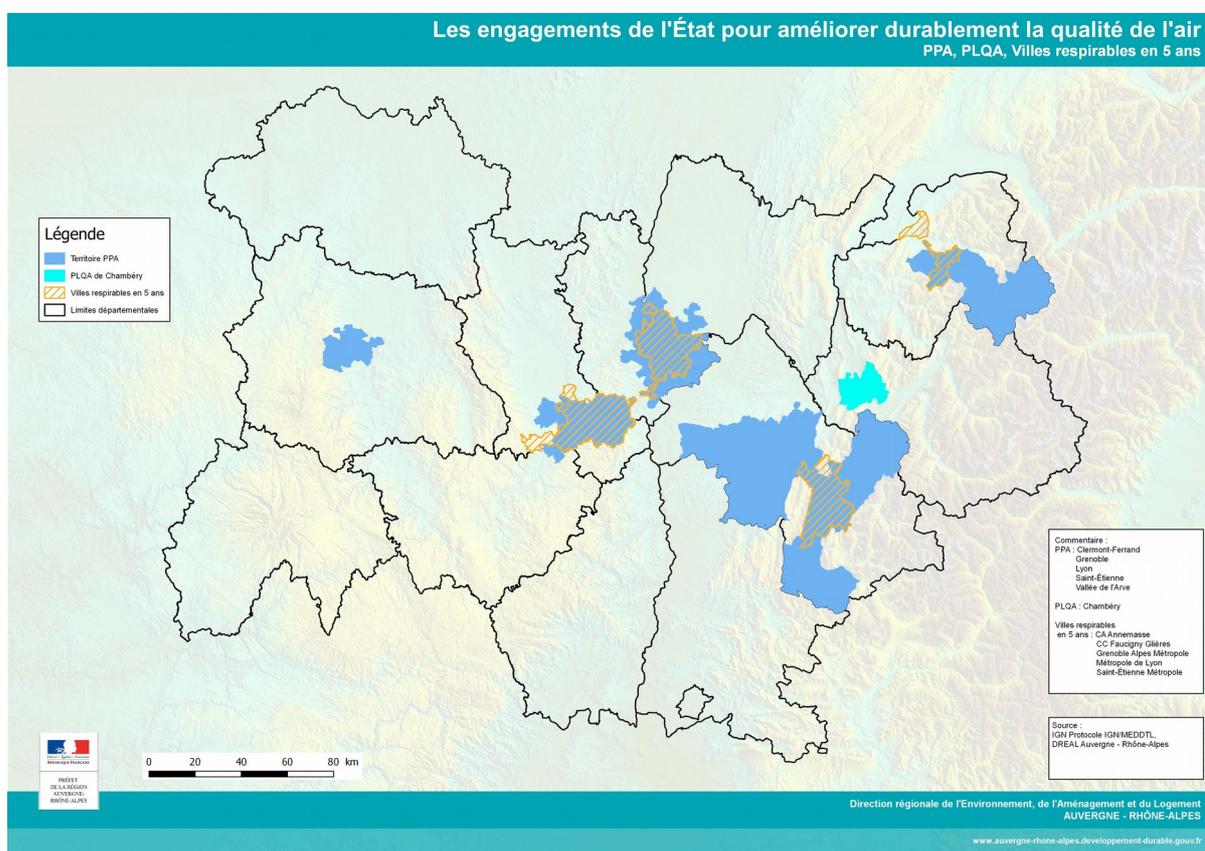
### 3) Les actions de l'État pour améliorer la qualité de l'air en Auvergne Rhône-Alpes

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) : l'engagement de l'État pour réduire les concentrations de polluants atmosphériques

Instaurés par la loi sur l'air, les plans de protection de l'atmosphère (PPA) sont des outils pérennes en faveur de la qualité de l'air. Ils 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 dépassés ou risquent de l'être, les concentrations de polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

5 PPA sont en vigueur en Auvergne-Rhône-Alpes. Ils concernent les 4 agglomérations de plus de 250 000 habitants, qui sont en outre en situation de dépassement de seuils réglementaires associés aux dioxydes d'azotes (NO<sub>2</sub>) et aux particules fines (PM<sub>10</sub>) :

- **PPA de l'agglomération lyonnaise** (1 472 000 hab.) approuvé le 26 février 2014
- **PPA de l'agglomération stéphanoise** (437 000 hab.) approuvé le 4 février 2014
- **PPA de la région grenobloise**, (730 000 hab.) approuvé le 25 février 2014



- **PPA de l'agglomération clermontoise** (285 000 hab.), approuvé le 16 décembre 2014

- **PPA de la vallée de l'Arve** (160 000 hab.) approuvé le 16 février 2012 et en cours de révision

Les PPA visant particulièrement la réduction des émissions et des concentrations de particules fines (PM) et d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les secteurs d'activité prioritairement ciblés sont le résidentiel, le transport, l'industrie.

Pour atteindre leurs objectifs, les PPA comportent :

- 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).

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

- interdiction de l'installation d'appareils de chauffage au bois non-performants, dont les foyers ouverts, sur la zone PPA ;
- rappel de l'interdiction du brûlage à l'air libre et interdiction de l'écobuage ;
- renforcement des valeurs limites d'émissions de poussières pour les installations de combustion relevant de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

**Exemple de mesures d'accompagnement :**

Des clubs des professionnels du chauffage au bois (fabricants, installateurs d'appareils et de conduits de fumée, ramoneurs, producteurs et vendeurs de bois énergie) ont été mis en place pour les encourager à prodiguer des conseils techniques et promouvoir des bonnes pratiques liées au chauffage au bois.

*L'État accompagne également les initiatives des collectivités via l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans »*



Lancé par le ministère chargé de l'écologie en juin 2015, l'appel à projets « **villes respirables en 5 ans** » ambitionne de faire émerger des « villes laboratoires » volontaires pour mettre en œuvre des actions concrètes, radicales et exemplaires pour améliorer la qualité de l'air selon un cahier des charges qui prévoit notamment la création ou la préfiguration d'une zone de circulation restreinte (ZCR).

Les collectivités lauréates à l'appel à projets bénéficient d'une aide de l'État jusqu'à 1 million d'euros par territoire.

5 des 20 territoires lauréats au niveau national sont situés en Auvergne – Rhône-Alpes :

- la **communauté d'agglomération d'Annemasse** (77 537 habitants) : dont l'action phare est l'expérimentation des chantiers « Air Climat » visant à réduire au maximum leur effet sur la qualité de l'air ;
- la **communauté de communes de Faucigny – Glières** (25 667 habitants) : dont l'action phare est la mise en place d'un « fonds air-industrie » pour accompagner les industriels à réduire les émissions de polluants atmosphériques au-delà des contraintes réglementaires ;
- **Grenoble Alpes métropole** (444 810 habitants) : dont les actions phare sont la mise en œuvre progressive d'une zone de circulation restreinte pour tout type de véhicule et le développement de l'usage du vélo ;
- **Saint-Étienne métropole** (389 153 habitants) : dont l'action phare est le passage de la flotte de bus et de bennes à ordures ménagères à la motorisation GNV ;
- la **métropole du Grand Lyon** (1,35 millions d'habitants) dont les actions phare sont la mise en œuvre progressive d'une zone de circulation restreinte pour tout type de véhicule et le développement de l'usage du vélo dans le cadre du « plan Oxygène ».

Sur les 5 territoires lauréats de la région, 4 conventions particulières d'appui financier ont été signées avec Annemasse, Bonneville, Grenoble et Saint-Étienne, **pour un montant de 3 536 714 euros.**

Pour en savoir plus : [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Brochure\\_Qualitedelair-collectivites\\_DEF\\_Web.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Brochure_Qualitedelair-collectivites_DEF_Web.pdf)

*L'État apporte un soutien renforcé à la vallée de l'Arve dans le cadre de « territoire respirable à énergie positive »*

Le ministère de l'écologie a mis en place un programme « territoire respirable à énergie positive » pour la vallée de l'Arve qui représente plus de **15 millions d'euros de soutien financier de l'État** et couvre l'ensemble des secteurs polluants : transport, chauffage au bois, consommations d'énergie, activités industrielles, etc.

Pour en savoir plus : [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017.02.24\\_Plan%20d'actions%20pour%20la%20Vall%C3%A9e%20de%20l'Arve.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017.02.24_Plan%20d'actions%20pour%20la%20Vall%C3%A9e%20de%20l'Arve.pdf)

*L'ADEME s'engage pour améliorer la qualité de l'air en accompagnant les collectivités*

### **Fonds Air, remplacer les équipements anciens et polluant de chauffage au bois**

Le chauffage individuel au bois émet des particules fines dégradant la qualité de l'air. En 2013, l'État, l'ADEME, le Conseil régional, le Conseil départemental de Haute-Savoie et les collectivités de la vallée de l'Arve ont lancé ce fonds.

Une prime de 1000 € incite les ménages à remplacer leurs vieux équipements ou à fermer les foyers ouverts. Cette expérimentation est désormais généralisée : trois collectivités autour de Grenoble ont mis en place une telle prime en 2016, rejointes par les agglomérations d'Annemasse, d'Annecy et la Métropole de Lyon en 2017.

### **NAVYA, une navette électrique autonome expérimentée à Lyon**

Depuis septembre 2016, le quartier de la Confluence accueille un nouveau service de transport public sans conducteur, dans une logique de desserte du dernier kilomètre. Gratuite, elle permet aux utilisateurs de se rendre le long de la Saône sur un parcours de 1,3 km. Ce service complète l'offre de transport en commun sans avoir à déployer de nouvelles infrastructures et avec un impact environnemental limité. L'ADEME soutient le constructeur et l'exploitant pour progresser dans la compréhension des systèmes d'exploitation nécessaires à la mise en œuvre de cette solution technologique et organisationnelle.

L'ADEME intervient à hauteur de 100 000 € en 2016.

### **Station hydrogène (H2) dans le port de Lyon – Édouard Herriot (Rhône) pour lever le verrou de l'électromobilité**

L'hydrogène produit à partir de ressources renouvelables contribue à la transition vers un modèle énergétique décarboné, notamment dans le secteur du transport en accompagnant le développement de l'électromobilité. L'ADEME soutient le déploiement de deux stations de distribution d'hydrogène (Grenoble et Lyon) et de flottes d'utilitaires électriques dont l'usage impose de longues distances. Le président de la République, lors de l'inauguration en juillet 2015 de la station lyonnaise, a salué cette initiative d'améliorer le dispositif de gestion des pics de pollution, si nécessaire.

### **Le transport de marchandises et de voyageur au gaz**

Le transport routier est un enjeu écologique et sanitaire majeur. Le transport routier, de marchandise et de personne, concourt fortement à l'effet des activités humaines : dégradation de l'air, réchauffement climatique et épuisement des ressources. Le transport routier est responsable de 55 % des émissions nationales de NO<sub>x</sub>, de 25 % des émissions de gaz à effet de serre, de 14 % des particules (PM10) et de 50 % de la facture pétrolière française.

1. La solution gaz naturel véhicule (GNV) permet de concilier la préservation de l'environnement, la production locale d'énergie et la rentabilité des transporteurs d'Auvergne-Rhône-Alpes :
  - Le GNV sous forme comprimée à 200 bar (appelée GNC) est un carburant bien maîtrisé. Il nécessite des stations de recharge raccordées au réseau gazier. Le biométhane, énergie renouvelable issue de la méthanisation, constituera 50 % de ce réseau en 2050, selon l'ADEME ;
  - Le GNV appliqué au transport routier est une action pertinente pour traiter les problèmes de qualité de l'air (réduction de 30 à 70 % des NO<sub>x</sub> par rapport au diesel euro 6) et lutte contre le réchauffement (jusqu'à 80 % de réduction du CO2 par rapport au diesel, grâce au bioGNV).
2. Soutenir le GNV et le déploiement de stations d'avitaillement raccordées au réseau est nécessaire pour promouvoir une solution locale vertueuse, au modèle économique maîtrisé :
  - Unique solution alternative au diesel pour les plus gros poids lourds, il est nécessaire de stimuler l'usage du GNV et le déploiement de stations raccordées au réseau, délivrant du bioGNV ;
  - Le bilan économique d'un poids lourds GNV est à ce jour un peu moins favorable que le diesel, mais une grande part des surcoûts actuels du GNV est temporaire, car attribuable à l'absence de marché de masse. L'aide nécessaire est donc temporaire également.
3. La Direction régionale et ses partenaires (transporteurs locaux, GRDF, le pôle de compétitivité LUTB, notamment) ont conçu un dispositif inédit de soutien au GNV, défendu par les organisations professionnelles :
  - Le soutien (450 k€) au projet « Équilibre » porté par des transporteurs dont l'objectif est de faire émerger et de mettre à disposition de la profession les indicateurs techniques, économiques et environnementaux du transport de marchandises au gaz. Les premiers résultats sont disponibles et seront définitifs à la fin de l'année. Ils mettent en avant des gains plus ou moins importants selon les contextes d'utilisation.
  - En 2015, l'ADEME et GRDF ont décidé de soutenir la filière du GNV par un dispositif novateur, appelé GNVolontaire et reposant sur le principe d'aider à l'acquisition de véhicules en contrepartie de la création d'une station. Il a permis la création des stations publiques GNV/bioGNV de la vallée de l'Arve, Corbas (agglomération lyonnaise) et Saint-Étienne.

## 4) Modernisation de la gestion des épisodes de pollution de l'air : le nouvel arrêté zonal, un dispositif plus réactif, plus précis, plus efficace

En 2016, l'amélioration de la qualité de l'air se confirme sur la région Auvergne-Rhône-Alpes<sup>1</sup>. Toutefois, les épisodes persistants de pollution aux particules fines qui ont affecté largement le territoire régional au cours de l'hiver 2016/2017 renforcent la nécessité de disposer d'outils efficaces pour gérer les pics de pollution.

Avec cette ambition et conformément aux évolutions nationales introduites par l'[arrêté interministériel du 7 avril 2016 modifié relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant](#), Henri-Michel Comet, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Est, préfet de la région Auvergne – Rhône-Alpes a mené un travail important pour moderniser le dispositif de gestion des épisodes de pollution.

Ces travaux ont abouti, lundi 22 mai 2017, à l'approbation par arrêté, du document cadre zonal relatif aux procédures préfectorales et aux mesures de dimension interdépartementale en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant. Ce document cadre zonal fixe les principes communs à l'ensemble des départements de la région pour la gestion des pics de pollution.

Les améliorations apportées garantissent un renforcement des procédures et clarifient le rôle de chacun. Le dispositif renouvelé permet ainsi :

- **d'être plus exhaustif sur les différents types de pollution.** La notion de persistance qui existait pour les particules (PM<sub>10</sub>) et les oxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) a été étendue à l'ozone (O<sub>3</sub>);
- **d'anticiper davantage les épisodes de pollution persistants pour les particules « PM<sub>10</sub> » et l'ozone.** Alors qu'auparavant les mesures d'urgence étaient mises en œuvre au 4<sup>e</sup> jour de dépassement du seuil d'information et de recommandation avec le nouveau dispositif, elles seront déclenchées dès le 2<sup>e</sup> jour de l'épisode, améliorant ainsi la réactivité ;
- **de maintenir des mesures d'urgence en cas de fluctuation des niveaux de polluants en deçà des seuils** réglementaires lorsque les conditions météorologiques restent stables. Cela évite le phénomène de « yoyo » de l'alerte alors que la pollution persiste ;
- **d'harmoniser les mesures d'urgence à l'échelle zonale**, afin de garantir la cohérence territoriale de l'action de l'État lors des épisodes de pollution de grande ampleur ;
- **de renforcer le rôle des préfets de département, en association avec les élus locaux.** La démarche de révision des procédures préfectorales en cours permettra d'élargir la prise de décision aux principaux acteurs impliqués et,

---

<sup>1</sup> [Bilan de qualité de l'air en 2016 de la région Auvergne-Rhône-Alpes](#), publié par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air ATMO Auvergne Rhône-Alpes, mai 2017

notamment aux collectivités. La consultation des collectivités garantira la mobilisation coordonnée des pouvoirs publics pour prendre des mesures adaptées ;

- de **clarifier les modalités de la coordination interdépartementale** dès lors qu'il est nécessaire de déclencher des actions de réduction des émissions lorsque plusieurs départements voisins sont concernés par des dépassements.

Afin de limiter l'ampleur des épisodes de pollution qui touchent le territoire Auvergne – Rhône-Alpes et d'en prévenir les effets négatifs sur le plan sanitaire et économique, le document cadre zonal prévoit un plan gradué de mesures de limitation ou d'interdiction des activités polluantes.

Parmi ces mesures qui concernent tous les secteurs d'activité : industriel, agricole, résidentiel et secteur des transports, **cet arrêté fixe le cadre de la circulation différenciée.**

Cette mesure se substituera progressivement à la circulation alternée. Les véhicules autorisés à circuler seront distingués, non plus en fonction de la parité de leur numéro d'immatriculation mais en fonction de leur classification au regard de leurs émissions de polluants atmosphériques. Cette distinction s'appuie sur les certificats qualité de l'air telle que définie par [l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques](#). Un délai raisonnable sera donné aux usagers afin d'équiper leur véhicule d'un certificat lorsqu'il est éligible, mais chacun est d'ores et déjà encouragé à s'équiper.

Le document cadre zonal précise le rôle des acteurs, clarifie le déroulé des procédures d'information-recommandation et d'alerte, et organise la communication pour faciliter la diffusion des messages auprès de la population et des professionnels.

Dans chaque département de la région, les préfets de département déclineront ces dispositions afin de tenir compte des spécificités locales pour la mise en œuvre des mesures.

Un bilan de la gestion des épisodes de pollution sera rendu public chaque année. Ce bilan permettra d'établir un retour d'expérience et d'améliorer le dispositif de gestion des pics de pollution, si nécessaire.

## 5) Amplifier la dynamique Crit'Air, près de 800 000 certificats commandés en Auvergne Rhône-Alpes

Le certificat de qualité de l'air « Crit'air » atteste de la classe environnementale des véhicules en fonction des émissions de polluants.

Il existe 6 classes en fonction de la motorisation et de l'âge du véhicule, dont une classe spécifique pour les véhicules électriques, hydrogène définies selon informations qui figurent sur les certificats d'immatriculation.

**Tous les véhicules sont concernés :** véhicules légers, deux roues motorisées, autocars, poids lourds et véhicules utilitaires, immatriculés en France ou à l'étranger.

### Comment obtenir son certificat qualité de l'air (Crit'Air) ?

Pour obtenir le certificat, vous pouvez vous connecter sur : [www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr).

Confectionné à la demande par l'Imprimerie nationale, le certificat est délivré par voie postale, à titre individuel, à chaque propriétaire de véhicule qui en fera la demande. La classification du véhicule est valable pour **toute la durée de vie du véhicule**.

Le coût du certificat est fixé à **4,18 €** (3,70 € pour la fabrication du document sécurisé auxquels s'ajoute le montant de l'acheminement par voie postale, en France).



Depuis l'ouverture du [site de délivrance des Crit'Air](#) au 1<sup>er</sup> juillet 2016, plus de 6 millions de certificat ont été délivrés aux particuliers, dont près de 800 000 en Auvergne-Rhône-Alpes.



**Des sites non officiels ont vu le jour. Avant de commander votre Crit'Air, il convient de s'assurer que vous êtes connectés à la plateforme :**

[www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr).

### Que risquent les conducteurs en cas d'infraction aux mesures de circulation différenciée ?

Se déplacer avec un véhicule non autorisé ou sans certificat qualité de l'air, lors des pics de pollution dans les zones en circulation différenciée, est passible d'une contravention de 3<sup>e</sup> classe pour les véhicules légers (soit 68 € d'amende simple) et de 4<sup>e</sup> classe pour les poids lourds (soit 135 € d'amende simple).

Pour obtenir le certificat, munissez-vous de votre carte grise et demandez-le sur :

[www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr)



Illustration 5 : © source ministère de la transition écologique et solidaire conception graphique Citizen

## Les Crit'Air des voitures particulières

Les dates précisées ici correspondent à la date de première mise en circulation.

Essence et autres	Diesel
Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Euro 2 et 3 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	Euro 3 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
	Euro 2 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus

## Les Crit'Air des véhicules utilitaires légers

Essence et autres	Diesel
Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Euro 2 et 3 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	Euro 3 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
	Euro 2 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus

## Les Crit'Air des 2 roues, tricycles et quadricycles à moteur

2 roues, tricycles et quadricycles à moteur	
Norme Euro (inscrite sur carte grise) ou date de 1 <sup>re</sup> immatriculation	
Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Euro 4	À partir du : - 1 <sup>er</sup> janvier 2017 pour les motocycles - 1 <sup>er</sup> janvier 2018 pour les cyclomoteurs
Euro 3	du 1 <sup>er</sup> janvier 2007 au : - 31 décembre 2016 pour les motocycles - 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs
Euro 2	Du 1 <sup>er</sup> juillet 2004 au 31 décembre 2006
Pas de norme tout type	Du 1 <sup>er</sup> juin 2000 au 30 juin 2004

## Les Crit'Air des poids lourds, autobus et autocar

Essence et autres 	Diesel 
 Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
 Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
 Euro 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014	
 Euro 5 Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus	 Euro 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014
 Euro 3 et 4 Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2001 et le 30 septembre 2009 inclus	 Euro 5 Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus
	 Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2006 et le 30 septembre 2009 inclus
	 Euro 3 Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2001 et le 30 septembre 2006 inclus

## 6) En prévision des épisodes hivernaux, la « circulation alternée » sera remplacée par la « circulation différenciée » dans le Rhône

Afin de limiter l'ampleur des épisodes de pollution qui ont affecté le département du Rhône au cours de l'hiver 2016/2017 pour la première fois, des mesures de restriction de circulation ont été mises en œuvre dans l'agglomération de Lyon.

Conformément aux dispositions nationales et en cohérence avec le document cadre zonal, les restrictions de circulations reposeront à présent uniquement sur les certificats qualité de l'air, Crit'Air, et leur mise œuvre progressive. La gestion des pics de pollution sera précisée dans un arrêté cadre pour le département du Rhône. À ce jour, le projet d'arrêté prévoit :

- au premier jour de la mise en œuvre de la mesure, seuls les véhicules affichant une vignette Crit'Air pourront circuler dans le périmètre de Lyon/Villeurbanne ;
- après deux jours de mise en œuvre de la mesure, les seuls véhicules qui pourront circuler dans le périmètre de Lyon/Villeurbanne seront ceux affichant une vignette Crit'Air de niveau 0, 1, 2 ou 3 ;
- lors des épisodes les plus sévères, ces restrictions seront renforcées afin de réduire d'au moins 50 % les émissions liées au trafic routier.

L'ensemble des membres du comité sera consulté avant présentation du projet d'arrêté au conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques (CoDERST). Ce nouvel arrêté devrait intervenir avant l'automne de façon à permettre à l'ensemble des véhicules concernés de s'équiper.

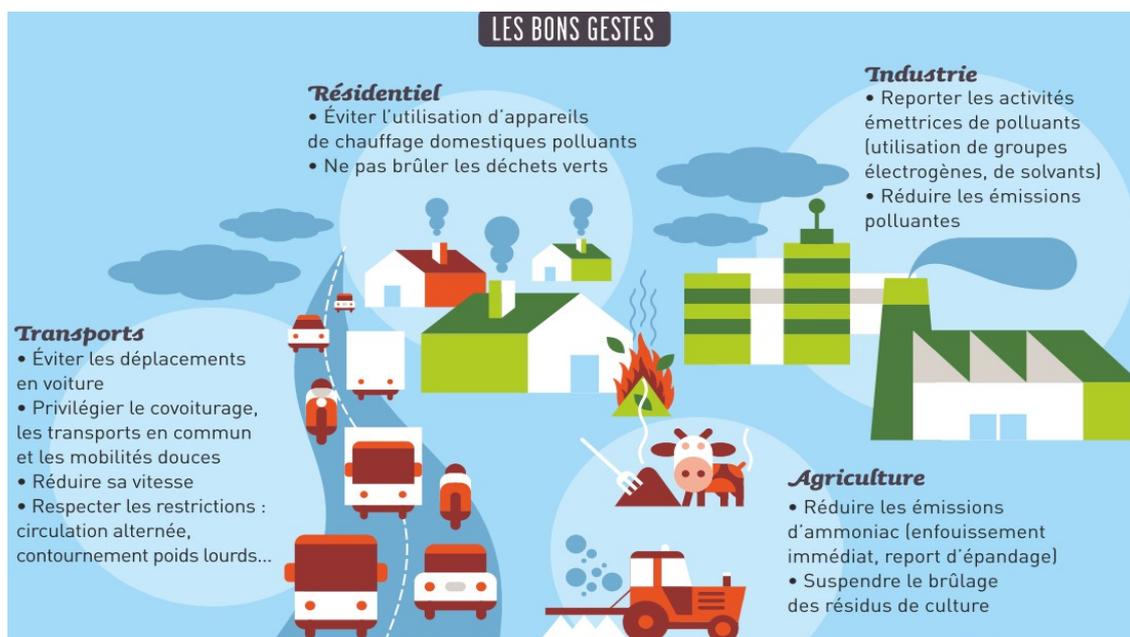


Illustration 6 : © source ministère de la transition écologique et solidaire conception graphique Citizen