Fédération des associations de surveillance de la qualité de l'air

Atmo France

CAHIER D'ACTEURS

Loi d'orientation des mobilités : Prendre en compte les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air

Contact pour toute information utile :
Marine Tondelier,
Déléguée Générale ATMO France
Marine.tondelier@atmo-france.org
01.86.95.31.44 | 06.84.86.15.78

Les AASQA exercent une surveillance permanente de l'air de leur région qui s'appuie sur un réseau de mesures fixes automatiques implantées dans des lieux représentatifs des différents types de pollution (urbaine, rurale, proximité du trafic routier...) et des moyens de prélèvements mobiles, un inventaire des polluants ainsi que sur des outils de modélisation.

Ce dispositif, couplé à l'expertise des AASQA, permet de cartographier la pollution dans l'atmosphère, d'analyser et scénariser à plus ou moins longue échéance la répartition des polluants et l'exposition des territoires, d'acquérir une meilleure compréhension des phénomènes de pollution, d'anticiper les épisodes de pollution et d'évaluer l'impact des politiques publiques.

Les AASQA informent ainsi au quotidien la population et les acteurs locaux au travers d'indices et de cartes de qualité de l'air prévus pour le jour même et le lendemain et alertent les autorités et la population en cas d'épisode de pollution. Ces informations accompagnent l'action des décideurs qui peuvent prendre des mesures visant à réduire les émissions de polluants ou à limiter l'exposition de la population mais aussi des citoyens pour adapter leurs activités et choisir des modes de déplacement et de consommation d'énergie moins polluants.

Toute notre actualité sur
www.atmo-france.org

ATMO France est la Fédération des Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), dont la gouvernance associe l'État, les collectivités, les émetteurs de polluants atmosphériques ainsi que des personnalités qualifiées et des associations de protection de la santé et de l'environnement. Le champ d'intervention des AASQA couvre un large panel de polluants réglementés (ozone, particules, oxydes d'azote et de soufre, benzène, etc.) étendu aux gaz à effet de serre et aux enjeux étroitement liés à l'air (odeurs, pollens, pesticides, air intérieur, etc.). Le code de l'environnement confie aux AASQA la surveillance et la prévision de la qualité de l'air et de l'atmosphère (mesurer/inventorier/modéliser), l'information et la sensibilisation de la population et des acteurs au quotidien et en cas d'épisodes de pollution.

Lieux uniques de concertation, ces observatoires de l'air sont de véritables outils d'aide à la décision pour accompagner les décideurs par l'évaluation des actions de lutte contre la pollution de l'air et de réduction de l'exposition. Elles aident ainsi à concevoir des territoires respirables, sobres en énergies et émissions de gaz à effet de serre, et participent à l'amélioration des connaissances.

En septembre 2017, la Ministre chargée des transports Elisabeth Borne a lancé les Assises de la mobilité, grande consultation qui vise à préparer une Loi d'orientation des mobilités pour le premier semestre 2018.

ATMO France tient à cette occasion à montrer l'importance du secteur des transports en lien avec la qualité de l'air dans plusieurs domaines : sanitaire, réglementaire, égalité territoriale et environnementale :

1. **En soulignant le levier que constituent les transports pour réduire la pollution de l'air et son impact sur la santé et l'environnement, et en insistant en particulier sur le fait que la résolution des contentieux européens en matière de qualité de l'air sur le dioxyde d'azote repose essentiellement sur la diminution des émissions sur le secteur des transports ;**

2. **En montrant qu'il existe, par le numérique, une marge d'innovation sociétale importante sur la qualité de l'air pour transformer les comportements de mobilité, en permettant d'adapter son parcours pour mieux se protéger contre l'exposition aux polluants de l'air ou encourager des modes de déplacements plus vertueux ;**

3. **En participant à la réduction des inégalités environnementales par la réduction l'exposition à la pollution de l'air le long des infrastructures de transports.**

******

1. Mobilités plus propres : les transports, un levier pour réduire la pollution de l'air et son impact sur la santé et l'environnement

CONSTATS

En France, le secteur des transports (routiers, non routiers) est responsable à lui seul de la majeure partie des émissions d'oxyde d'azote (61%) et d'un quart des émissions de particules $PM_{2,5}$, selon l'inventaire national des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre établi par le CITEPA[1].

Les inventaires territoriaux établis par les AASQA dans chaque région montrent que la contribution des transports à la mauvaise qualité de l'air est encore plus importante dans les villes, et à l'intérieur des zones urbaines, le long des grandes infrastructures routières (bandes de 50 à 100 mètres). Des dépassements des normes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine sont ainsi constatés dans de nombreuses agglomérations, en métropole comme en outre-mer, pour le dioxyde d'azote et les particules ainsi que dans de larges territoires, y compris ruraux, pour l'ozone (voir figure ci-après).

Le Conseil d'État a d'ailleurs récemment enjoint le gouvernement à ramener les concentrations en dessous des normes sanitaires[2], dans le cadre de deux procédures précontentieuses de l'Union européenne visant la France, concernant les particules fines et le dioxyde d'azote. Ces polluants sont émis par le secteur des transports, et même majoritairement pour le dioxyde d'azote, dont les dépassements concernés par le contentieux se mesurent le long des infrastructures routières presque exclusivement.

Par ailleurs les transports restent très dépendant des énergies fossiles, et contribuent donc très significativement au bilan GES du territoire. Enfin, il s'agit d'un secteur d'activité pour lequel la maîtrise n'est pas acquise, contrairement au secteur industriel qui montre des diminutions significative d'émissions dans les dernières années.

Le plan quinquennal de réduction des émissions de polluants atmosphériques[3] a notamment pour objectif de diminuer la contribution des transports (tous confondus, routier, non routier, maritime, aérien, ..) à la dégradation de la qualité de l'air.

[1] CITEPA – SECTEN https://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten
[2] Conseil d'Etat, Décision du 12 juillet 2017 http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Communiques/Pollution-de-l-air
[3] PREPA https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2017/5/10/DEVR1707177A/jo/texte

Figure 2 : synthèse des dépassements des normes pour la protection de la santé humaine

	Principales sources primaires	Respect de la réglementation en 2016	Nombre d'agglomérations en dépassement en 2016
SO_2		✓	0
NO_2		✗	16
O_3		✗	26
PM_{10}		✗	3
$PM_{2,5}$		✓	0
CO		✓	0
C_6H_6		✓	0
As		✓	0
Cd		✓	0
Ni		✗	1
Pb		✓	0
B[a]P		✗	2

Notes : l'O_3 n'a pas de source d'émission directe dans l'atmosphère. C'est un polluant exclusivement secondaire qui se forme sous l'effet du rayonnement solaire et de réactions chimiques complexes entre différents polluants ; les normes prises en compte sont celles fixées pour la protection de la santé à long terme ; Pb = plomb.
***Sources :** Géod'Air, juillet 2017 ; Citepa, mise à jour avril 2017, format Secten ; SDES*

12 – **Bilan de la qualité de l'air en France** en 2016

Sur le plan sanitaire, l'agence Santé Publique France évalue l'impact des particules fines à 48 000 morts prématurées chaque année en France et à 2 ans la perte d'espérance de vie dans les villes les plus exposées[4].

La pollution atmosphérique est ainsi devenue la troisième cause de mortalité en France (9%) derrière le tabac et l'alcool, le 2ème sujet de préoccupation des Français après l'emploi, et leur première préoccupation environnementale avec le changement climatique. En corollaire, la pollution de l'air a également un coût économique et financier[5], évalué environ 100 milliards d'euros par an.

En ce qui concerne les transports routiers, dans son guide « Air extérieur et santé »[6], le Ministère de la Santé rappelle qu' « un grand nombre de polluants sont émis à proximité des infrastructures routières, et proviennent non seulement des émissions à l'échappement des véhicules mais aussi d'autres sources telles que l'usure des pneus et des

[4] Agence Santé publique France - Etude quantitative d'impact sanitaire, 21 juin 2016 http://www.santepubliquefrance.fr/Accueil-Presse/Tous-les-communiques/Impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-France-nouvelles-donnees-et-perspectives
[5] Sénat – « Pollution de l'air : le coût de l'inaction », 15 juillet 2015 http://www.senat.fr/commission/enquete/cout_economique_et_financier_de_la_pollution_de_lair.html
[6] DGS – « Air extérieur et santé », septembre 2017 http://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/qr_air_et_sante_060917.pdf

freins, les technologies de climatisation du véhicule, l'usure des voies routières et l'entretien de leurs abords (usage de produits phytosanitaires...) ».

Il est d'ailleurs à noter qu'outre la pollution de l'air générée à l'extérieur des véhicules, il existe une pollution dans l'habitacle des véhicules à laquelle sont exposés le(la) conducteur(trice) et les passagers.

« A ces polluants dits « primaires » car émis directement par des sources de pollution, s'ajoutent des polluants dits « secondaires », tels que des particules, issus des réactions chimiques entre polluants se produisant dans l'atmosphère. Des polluants comme les particules ultras fines se trouvent en grandes concentrations à proximité des rues et des routes connaissant un fort trafic automobile. »

PROPOSITIONS

Beaucoup d'idées d'actions pourraient être proposées pour réduire les émissions et respecter les valeurs européennes, mais aussi pour limiter l'exposition des personnes à la pollution de l'air. Certaines expérimentations nationales ou menées à l'étranger peuvent d'ailleurs en démontrer l'efficacité.

ATMO France rappelle que les AASQA constituent en cela de précieux outils d'aide à la décision puisqu'elles sont à disposition pour étudier les méthodes d'évaluation et peuvent évaluer de manière indépendante l'efficacité des actions via des scénarisations *ex ante* et *ex post*.

Au regard de ces évaluations, il conviendrait ainsi de privilégier les actions les plus efficaces, en particulier celles ayant des co-bénéfices sur la santé et le climat. En outre, l'évaluation économique des actions de dépollution est à mettre en regard avec les enjeux sanitaires et financiers de la qualité de l'air.

Les solutions pour réduire les émissions et respecter les valeurs européennes, mais aussi pour limiter l'exposition de la population à la pollution de l'air, interrogent à la fois nos modes de déplacement et de production, les choix industriels faits dans le passé et notre capacité à les faire évoluer (électromobilité, véhicules au gaz naturel-biogaz, ...). Elles consisteraient par exemple à :

- Accélérer le développement et la rénovation des infrastructures de transports en commun et de mobilité non motorisée,
- Evaluer les émissions des véhicules en conditions réelles,
- Encourager par la qualité et la tarification des services proposés les modes de déplacement plus vertueux car moins émetteurs de pollution,
- renouveler le parc automobile et routier afin de réduire fortement la part des véhicules fonctionnant avec des énergies fossiles, agir sur le trafic, inciter au co-voiturage (réformer le système de péage sur autoroute en fonction du nombre de personnes dans les voitures particulières),
- revoir la fiscalité transports pour la réorienter majoritairement sur des EnR dans les transports,
- etc.

La future Loi d'orientation des mobilités peut être l'occasion de lutter contre la pollution de proximité routière qui contribue aux inégalités environnementales mais également de fond

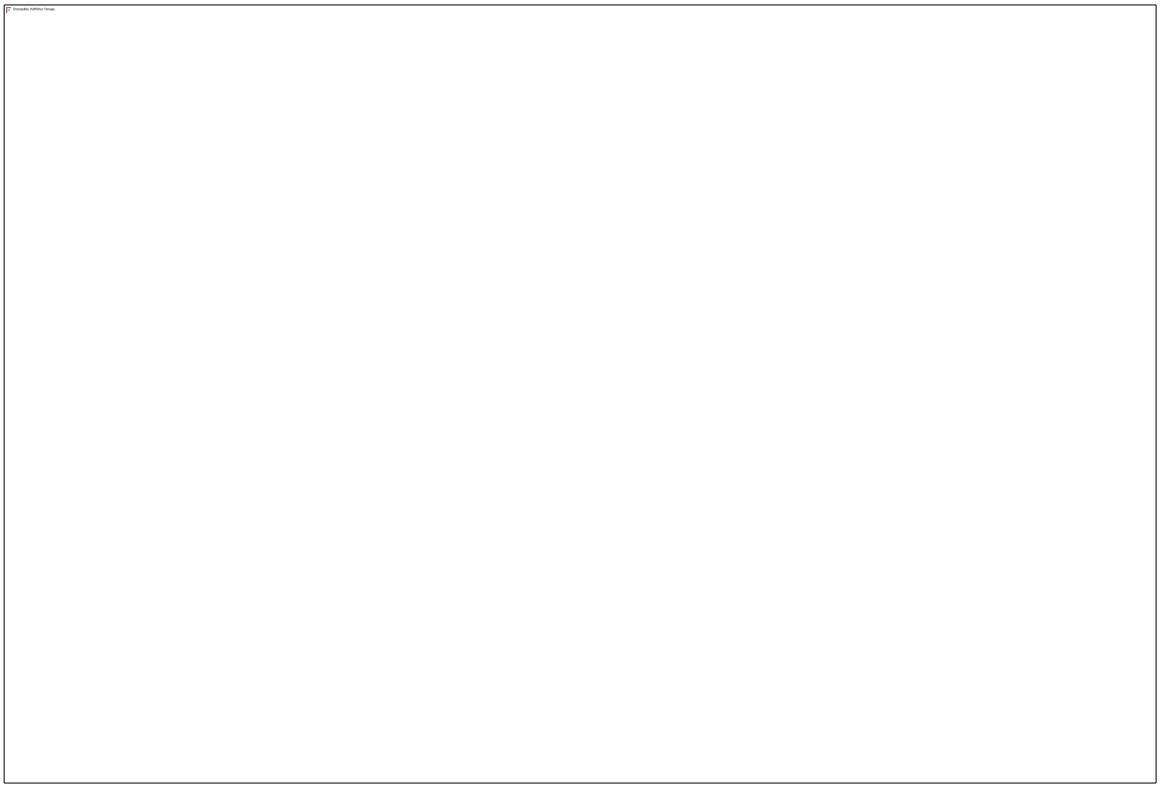
qui affecte l'ensemble de la population en réduisant directement les émissions liées aux transports, pour améliorer la qualité de l'air que l'on respire.

Deux voies en matière de mobilité peuvent être travaillées :

- améliorer les technologies des transports existants pour les rendre moins polluants
- proposer des modes de mobilité évitant le transport individuel utilisant des énergies fossiles

Elles ouvriraient de grandes opportunités pour le monde de la recherche et de l'innovation pour améliorer les connaissances, identifier les axes de progrès et inciter à développer des technologies réduisant l'impact des transports sur la santé et l'environnement.

La mobilité est indéniablement un levier d'action : les transports en commun et les modes actifs constituent des outils essentiels dans la lutte contre la pollution, en proposant des alternatives plus propres que la voiture en solo.



Source: ATMO AURA

Toutefois, pour s'inscrire dans le calendrier de résolution des contentieux, il sera nécessaire de passer par des voies plus réglementaires, notamment au travers de Zones de Circulation Restreinte (ZCR) et travaille sur la base des certificats CRITAIR.

Afin de mieux maîtriser l'évolution des émissions de transports que ce soit pour les émissions polluantes pour des raisons sanitaires ou pour les GES, il serait nécessaire de mieux encadrer les objectifs dans la planification nationale qui traite de ces sujets :

- ouvrir la possibilité de mettre en place des ZCR à des territoires non concernés par des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)
- donner des objectifs de baisse des émissions pour le secteur des transports dans les SRADDET et les PDU, par exemple en s'appuyant sur le plan national PREPA.

Afin que les leviers d'actions soient pleinement opérationnels, et notamment qu'il soit possible de créer une ZCR sur les territoires impactés qui le souhaitent (en zone PPA ou pas),
Il est par ailleurs remarquable de constater que la proportion des 2 roues dans les émissions augmente, les évolutions techniques comme l'évolution de la réglementation n'ayant pas autant bénéficié à ce segment qu'aux véhicules particuliers et poids lourds.

Concernant les transports publics, ATMO France a été partenaire de la 11ème édition de la Journée des Transports Publics 2017, (16 septembre 2017) axée sous le thème « Les transports publics, une solution efficace contre la pollution de l'air ». Cette journée est mise en œuvre chaque année par le Groupement des Autorités Responsable des Transports (GART) et l'Union des Transports Publics (UTP). Des partenariats locaux entre les AASQA et des réseaux de transport ont pu être mis en place pour organiser des actions communes de sensibilisation, parmi lesquelles on peut citer : Calais - projection de film, exposition et quizz organisés avec Atmo Hauts-de-France, Pointe-à-Pitre - opération de sensibilisation à la réduction des émissions polluantes avec Gwad'air, dans le Vaucluse - stand d'information-conseil sur le transport public avec Air PACA, dans la Sarthe - campagne d'information menée avec Air Pays de la Loire.

2. Mobilités plus connectées : s'appuyer sur le numérique pour réduire l'exposition de chacun à la pollution de l'air en adaptant son parcours, en donnant les clés de l'action pour encourager les modes de déplacements les plus vertueux

CONSTATS

La qualité de l'air est une motivation forte de la population notamment urbaine pour modifier son comportement en matière de mobilité. La condition est toutefois de fournir une information fine, et permettant d'individualiser le service en lien avec des services de mobilité (agences de mobilité, système multimodal…). L'adjonction le plus souvent possible à des services numériques de transports des informations relatifs à la qualité de l'air peut donc être un facteur fort de prise de conscience d'une part, et de changement de comportement d'autre part. Il s'agit autant d'informations relatives à l'exposition à la pollution atmosphérique que d'émissions engendrées par l'individu qui se déplace. Ces informations, associées à des informations sur le bruit et l'émission de GES seraient un plus important.

Par ailleurs le secteur du transport des marchandises joue un rôle important et l'organisation de la logistique en ville peut considérablement gagner grâce au numérique.

Les AASQA s'appuient de plus en plus sur le numérique pour sensibiliser, informer et protéger. Outre une information quotidienne sur l'état de la qualité de l'air et les prévisions pour le lendemain préparées par les prévisionnistes, les AASQA ont notamment développé des services qui permettent aux usagers d'anticiper leurs déplacements ou encore d'aller vers l'information en temps réel pour mieux s'adapter et encourager le report modal.

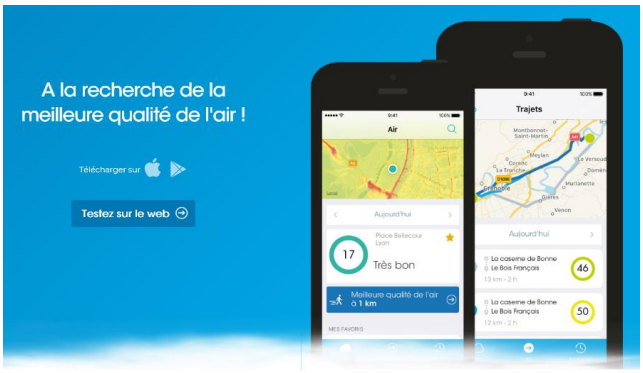
Il y a dix ans déjà, ATMO Alsace[7] avait par exemple développé un service permettant d'estimer l'impact individuel des **déplacements domicile-travail** en termes de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, intégrant **un comparatif entre les différents modes de déplacements, en termes de pollution et de coût, afin de favoriser le report modal.**

Les Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air ont depuis développé des applications permettant de protéger les usagers des transports de la pollution de l'air en adaptant son itinéraire. L'application « Itinér'air », lancée par Airparif en septembre 2016, permet ainsi d'informer en temps réel les piétons, cyclistes et joggeurs des niveaux de pollution en tout point d'Île-de-France ou pendant un trajet. Le calcul de l'exposition peut être effectué manuellement ou enregistré en direct, au fur et à mesure des déplacements. Les parcours ou lieux favoris peuvent être sauvegardés permettant ainsi de choisir l'itinéraire le moins exposé en fonction des conditions de pollution en temps réel. L'indicatif d'exposition (allant de pollution très faible à très élevée) est exprimé en fonction des concentrations horaires des trois polluants principaux : le dioxyde d'azote (NO_2), les particules (PM10) et l'ozone (O_3). Ces informations sont également consultables en ligne via les cartes hautes résolution Hor'AIR produites en temps réel et intégrant l'impact du trafic routier. L'application est également connectée au système de prévision

[7] Association pour la surveillance et l'étude de la pollution atmosphérique en Alsace (ASPA), devenue ATMO Grand Est

d’épisodes de pollution en Île-de-France pour être informé directement sur le téléphone (par notifications Push).

En Rhône-Alpes, l'application « Air to go » cumule quant à elle les fonctionnalités : elle permet d’être prévenu lorsque l'on reste longtemps dans une zone à risque ou concernée par un épisode de pollution, de repérer une zone moins polluée à proximité ou encore, pour les piétons et les cyclistes, de choisir la meilleure qualité de l'air pour ses itinéraires.



PROPOSITIONS :

- Favoriser la mise en place de services numériques autour de la mobilité (covoiturage notamment) intégrant les renseignements concernant la qualité de l’air
- Flécher les journées de télétravail prévues dans les ordonnances Macron sur les jours d'épisodes pollués et évaluer les tonnages économisés,
- Développer les espaces de coworking et évaluer les tonnages économisés,
- Mettre en place des radars permettant d'être programmés à distance sur le niveau de vitesse pour permettre des régulations en fonction de la qualité de l’air,
- Favoriser l’accessibilité aux centres commerciaux par des déplacements non polluants

3. Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales en réduisant notamment les inégalités dans l'exposition à la pollution de l'air, à travers des politiques d'aménagement du territoire menées en cohérences avec les stratégies de préservation de la santé et de l'environnement

CONSTATS

Il existe d'importantes disparités en termes d'exposition de la population. La pollution de l'air est en effet plus forte près des grands axes routiers et dans des secteurs particulièrement exposés, notamment à des facteurs industriels et/ou agricoles. Or les logements situés dans ces zones sont principalement des logements moins coûteux[8]. Ce qui signifie que les inégalités environnementales se cumulent avec les inégalités sociales.

Comme le rappelle le guide « Air extérieur et santé »[9], les études épidémiologiques ont en effet mis en évidence « un lien entre la distance par rapport aux grands axes routiers ou les concentrations atmosphériques de polluants spécifiques émis par les véhicules, et différents effets sanitaires :

- un lien avéré avec une exacerbation de l'asthme chez l'enfant ;
- un lien suggéré à avéré dans l'apparition de l'asthme chez l'enfant : habiter à proximité de grands axes de circulation serait responsable d'environ 15 à 30 % des nouveaux cas d'asthme de l'enfant selon une étude portant sur 10 villes européennes et une étude menée sur l'agglomération parisienne ;
- un lien suggéré dans la survenue de symptômes respiratoires non asthmatiques, de troubles de la fonction pulmonaire et de pathologies cardiovasculaires (infarctus aigu du myocarde...), ainsi que dans une diminution de la survie des personnes (toutes causes et pour causes cardiovasculaires). »

Il est ainsi souhaitable de réduire les fractures sociales en réduisant notamment les inégalités dans l'exposition à la pollution de l'air.

PROPOSITIONS

Les cartes stratégiques de l'air : un outil d'aide à la décision pour les collectivités

Le développement par les AASQA des « cartes stratégiques de l'air » est un précieux outil d'aide à la décision, qui permet de disposer d'une carte de qualité de l'air unique et simple, partagée et acceptée pour que l'exposition de la population à la pollution atmosphérique soit prise en compte dans les outils d'aménagement du territoire et de planification urbaine. Cela permet à court terme d'identifier et d'envisager le traitement des « points noirs » existants, et à moyen et long terme de guider le développement de l'urbanisme (pas d'implantation de populations en zones rouges, vigilance dans la construction de nouveaux bâtiments accueillant des publics « sensibles » à la pollution

[8] Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/strategie-nationale-transition-ecologique-vers-developpement-durable-2015-2020
[9] DGS – « Air extérieur et santé », septembre 2017 http://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/qr_air_et_sante_060917.pdf

atmosphérique comme crèches, écoles, maisons de retraite, équipements sportifs, hôpitaux…).

Exemple de carte stratégique Air mise en forme

(Source : Guide méthodologique d'élaboration des CSA, Atmo-France)

À Nantes, par exemple, dans les années 2000, la rue Crébillon connaissait un trafic modéré de 10000 véhicules / jour mais subissait une pollution très forte en dioxyde d'azote (pollution équivalente à une voie de 40 000 véhicules / jour), liée à une configuration très « canyon » de la rue empêchant la dispersion des polluants. Depuis 2013, la piétonisation de cette rue a permis une reconquête de la qualité de l'air localement.

En 2015, dans le cadre de l'accompagnement de Nantes Métropole sur le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal, la réalisation d'une carte stratégique de l'air par Air Pays de la Loire sur le territoire a permis de souligner une superficie de 1,5 km² en situation de dépassement des valeurs réglementaires concernant la pollution de l'air, principalement au niveau du périphérique et de voies de circulation bordées de bâtiments du centre-ville de Nantes. Cette carte montrait aussi qu'aucun bâtiment recevant du public n'était situé dans cette zone « rouge », mais que plusieurs en étaient très proches.

La priorité doit être donnée à la réduction des émissions de polluants d'origine routière notamment par la mise en œuvre des Plans Locaux d'Urbanisme et des Plans de Déplacements Urbains et la limitation de l'usage des véhicules particuliers. Une évaluation du Plan de Déplacements Urbains de Nantes Métropole a ainsi montré un impact positif de ce plan sur les changements de comportement en termes de déplacements, générant une amélioration de 20 % de la qualité de l'air à l'horizon 2030. Côté urbanisme, la localisation des futurs aménagements accueillant des populations sensibles doit être réfléchie en implantant les programmes dans des zones peu exposées. Pour les établissements déjà existants, des ajustements peuvent être apportés : position des prises d'air et des ouvrants, réflexion sur l'affectation des pièces donnant sur les rues circulées…

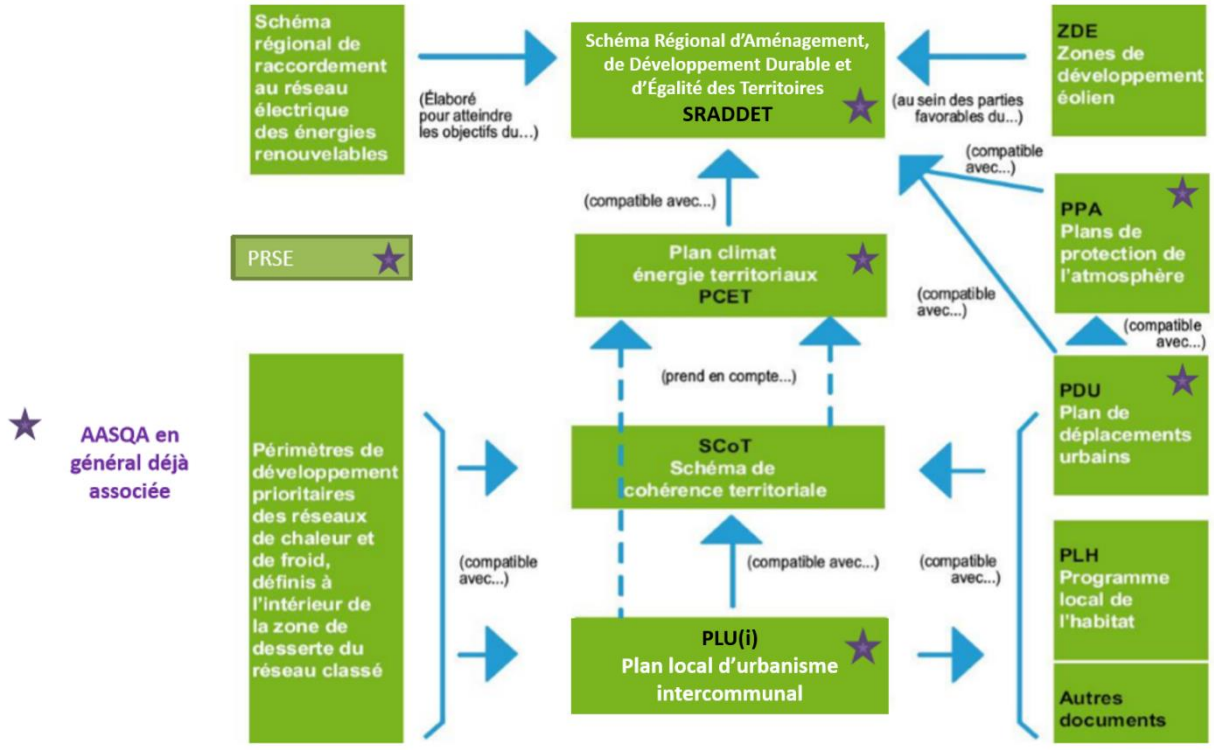
Mobilité, bruit et qualité de l'air : des outils pour répondre aux enjeux croisés air / bruit

Parmi les propositions connexes :

- rendre obligatoire la publication des cartes stratégiques air / bruit
- l'obligation d'information à la revente sur la classe d'exposition permettrait une prise de conscience,
- la filtration de bâtiments dans des zones impactées encore à l'horizon 2025 mériterait d'être réglementée.

Politiques de transports, de mobilité et d'aménagement du territoire cohérentes avec les stratégies de préservation de la santé et de l'environnement

Les politiques des transports et d'intermodalité, étroitement liées à l'aménagement du territoire (urbanisme), sont élaborées à travers différents documents de planification. Le schéma de compatibilité des plans ci-dessous montre que ces actions doivent être cohérentes avec les enjeux sanitaires et environnementaux traités dans les Plans de Protection de l'Atmosphère, les Plans Climat Air Énergie Territoriaux nouvelle génération, les Plan Régionaux Santé-Environnement, etc.



En particulier, au niveau régional, la loi NOTRe a notamment fusionné au sein des nouveaux SRADDET les schémas régionaux des transports et d'intermodalité et les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie. Pour les collectivités (Régions, métropoles, EPCI, conseils

départementaux, les syndicats mixtes chargés d'établir un SCoT, …), qui sont aussi des autorités organisatrices de la mobilité, les AASQA fournissent les inventaires de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (avec un historique et un suivi durable dans le temps) nécessaires au diagnostic et à l'établissement des scénarios prospectifs du volet air-climat-énergie SRADDET.

A l'échelle locale, les nouveaux PCAET instaurés par la loi de transition énergétique pour la croissance verte doivent permettre de limiter l'impact du territoire sur la santé et le climat en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et de réduire la vulnérabilité du territoire. Le PCAET doit prendre en compte dans son élaboration le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) permettant ainsi d'intégrer les dispositions de mobilités, d'urbanisme, de consommation d'espace, ... Les AASQA sont également mobilisées pour fournir aux territoires les diagnostics de ces PCAET, permettant aux collectivités de consacrer leurs moyens à la mise en place d'un plan d'action ambitieux concernant les volets de la mobilité, des bâtiments, …

Les actions planifiées à travers ces documents visant des objectifs différents doivent ainsi s'articuler en cohérence avec les enjeux sanitaires et climatiques, d'autant que de les polluants loacux (particules, Nox, O_3..) sont également des forçeurs climatiques à court terme.

En matière de transports routiers et de transition énergétique par exemple, si les véhicules diesels émettent moins de CO_2/km, ils sont plus fortement émetteurs de particules et d'oxydes d'azote, surtout les plus anciens, que les véhicules à essence. Pour une transition vers une mobilité plus soutenable en termes d'énergie, de climat et de qualité de l'air, le renouvellement progressif d'un parc automobile moins polluant et plus économe en énergie et gaz à effet de serre est à encourager afin de réduire très fortement les niveaux de concentrations en particules et oxydes d'azote dans les zones urbaines. Toutefois des "points noirs" subsisteront, maintenant un risque de contentieux vis-à-vis de la Commission Européenne.

Vers un urbanisme favorable à la santé

Autre exemple en matière d'énergie et d'urbanisme : si la densification urbaine est un moyen de réduire les émissions de CO_2 en diminuant globalement les besoins en transports et en consommation d'énergie, les villes sont encore aujourd'hui des zones soumises à des niveaux importants de pollution notamment dus à la concentration du trafic routier. Pour y pallier, la qualité de l'air doit être mieux prise en compte dans les schémas de cohérence territoriaux, les plans locaux de l'urbanisme ou encore les règlements de zones d'aménagement concerté. Les cartes stratégiques de l'air des AASQA permettent de visualiser les principaux enjeux croisés air / forme urbaine / développement urbain.

La future Loi d'orientation des mobilités pourrait permettre de systématiser la prise en compte des exigences air et santé dans les politiques des transports et d'intermodalité, d'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Cette dynamique commence à être impulsée au niveau national : ATMO France est par exemple associé au groupe de travail sur l'intégration de la santé dans les opérations d'aménagement (ISadOrA) lancé par l'Ecole des hautes études en santé publique, la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme et l'agence d'urbanisme Bordeaux Métropole

Aquitaine, avec le soutien de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du ministère de la santé (Direction générale de la santé), et du ministère de l'environnement (Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages).

Les collectivités peuvent ainsi se saisir de nombreux documents de planification territoriale et s'appuyer sur des outils d'aide à la décision pertinents pour dessiner des territoires respirables en réconciliant les enjeux de mobilités avec les enjeux sanitaires liés à la pollution de l'air.

Les AASQA :
40 ans d'expertise en matière de surveillance de la qualité de l'air, d'information de la population et d'évaluation des actions menées pour sa reconquête

Le Code de l'Environnement confie la mise en œuvre de la surveillance de la qualité de l'air aux AASQA (Associations agrées de surveillance de la qualité de l'air) depuis la Loi sur l'Air, dite Loi LAURE, du 30 décembre 1996. Ces associations s'étaient fondées dans les années 1970 et sont donc désormais agréées par l'État.

Le réseau national des AASQA se compose aujourd'hui de 18 AASQA (une par région administrative de métropole et d'outre-mer). Elles emploient au total **plus de 550 salariés.**

Elles ont pour **principales missions** de :

- ✓ **Surveiller et prévoir la qualité de l'air** par des **mesures**, des **modélisations (cartographies et scénarisations)** et des **inventaires** (cadastres d'émissions air et énergie)**.** Leur **champ d'intervention** couvre un large panel de **polluants règlementés** (particules, oxydes d'azote et de soufre, ozone, ...) étendu aux **gaz à effet de serre**, à **l'air intérieur**, aux **pesticides** dans l'air, aux **pollens**, aux **odeurs**, etc.
- ✓ **Informer et sensibiliser** la population et les acteurs locaux au quotidien et en cas d'épisodes de pollution
- ✓ **Accompagner les décideurs** par **l'évaluation des actions** de lutte contre la pollution de l'air et de **réduction de l'exposition** de la population à la pollution de l'air mais aussi les dispositifs préfectoraux d'alerte.
- ✓ **Améliorer les connaissances** et **participer aux expérimentations innovantes** sur les territoires.

Fédérées par ATMO France, les AASQA travaillent en réseau pour **partager leur expertise et mettre leurs moyens en commun**.

Ces AASQA ont des **spécificités** qui sont aussi des **atouts** :

- Ce sont des organismes de **type associatif**, **agréées par l'État**
- Leur **gouvernance est quadripartite** (État, Collectivités, Entreprises, Associations et personnalités qualifiées santé/environnement)
- Leur **financement est diversifié** (État, Collectivités, Entreprises via des dons libératoires de Taxes Générales sur les Activités Polluantes), ce qui garantit leur **neutralité** et leur **indépendance**.
- Leur **ancrage territorial** les place **au plus près des acteurs locaux**, dont les collectivités territoriales, et en font des lieux uniques pour des **diagnostics partagés et des actions concertées** sur la qualité de l'air à l'échelle d'une région
- **Les informations** qu'elles produisent sont des **données de référence**, **fiables et transparentes,** les indicateurs qu'elles établissent le sont **de façon homogène sur l'ensemble du territoire national**
- **Leur approche est transversale** sur les **enjeux croisés air/climat/énergie** et couvre la qualité de l'air **extérieur et intérieur**.

Ces vingt dernières années, les AASQA sont progressivement passées **d'une logique de surveillance stricte à une logique d'aide à la décision auprès des décideurs** en particulier les collectivités territoriales, à travers leur capacité à accompagner et évaluer les actions menées pour améliorer la qualité de l'air.

Fortes de l'équilibre des acteurs réunis dans leur gouvernance, **les AASQA sont reconnues comme des acteurs de la transition écologique au plus près des citoyens et des décideurs, présents durablement dans les territoires** et en mesure **d'évaluer et de suivre**, de **manière indépendante**, **l'efficacité des plans d'actions** sur la qualité de l'air : Plan de Protection de l'Atmosphère, Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET); Plan Climat Air Énergie Territorial ; Plan de Déplacement Urbain ; Plan Local d'Urbanisme intercommunal ; Plan Régional Santé-Environnement, etc.