

# Rapport national France - Pollution atmosphérique

## SOMMAIRE

### INTRODUCTION

#### 1 - Cadre législatif et réglementaire

#### 2 - Programmes visant à l'amélioration de la qualité de l'air

##### A / Plan air du 5 novembre 2003

A1 / Mesures de réduction des émissions de polluants atmosphériques

A2 / Amélioration de l'information du public

A3 / Mesures d'urgence en cas de pics de pollution atmosphérique

##### B / Programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques du 8 juillet 2003

##### C / Surveillance de la qualité de l'air

C1 / Descriptif de la surveillance

C2 / Bilan de la qualité de l'air en France

C3 / Prévisions de la qualité de l'air et information du public - Le système PRÉV'AIR

##### D / Outils de planification de la LAURE : PRQA, PPA, PDU

##### E / Observatoire de la qualité de l'air intérieur

##### F / Plan « Véhicules propres » du 15 septembre 2003

##### G / Respect des normes européennes relatives aux émissions des véhicules à moteur

#### 3 – Recherche dans le domaine de la pollution atmosphérique et de ses effets

A / PRIMEQUAL (Programme de recherche inter organismes pour une meilleure qualité de l'air à l'échelle locale)

B / PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres)

ANNEXE : décrets d'application de la LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996)

## INTRODUCTION

La pollution de l'air a un impact négatif sur la santé, les végétaux, les écosystèmes et les bâtiments : les effets sont nombreux et certains n'ont été que récemment documentés et pris en compte (par exemple les effets relatifs à l'acidification, l'eutrophisation et la pollution photochimique, les effets des rejets de gaz carbonique et autres gaz à effet de serre sur le changement climatique, ou les effets des particules fines sur la santé). Il n'existe pas en général de seuil de nocivité mais plutôt une relation croissante entre les effets et les niveaux de pollution, parfois assortis de phénomènes cumulatifs, comme pour certaines expositions chroniques.

L'action menée par le ministère de l'écologie et du développement durable vise à **réduire la pollution atmosphérique au niveau le plus bas permis par les techniques et les conditions économiques**.

Elle s'appuie sur :

- un dispositif de suivi de la qualité de l'air ;
- l'information et la sensibilisation du public ;
- la réglementation des émissions de polluants et la mise en œuvre d'un programme national de réduction de ces émissions ;
- la promotion des modes de transport les moins polluants et le développement d'une fiscalité écologique favorisant les activités et les industries propres ;
- des outils de planification et des mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution ;
- des programmes de recherche destinés à améliorer la connaissance scientifique des phénomènes.

Le ministère de l'écologie et du développement durable veille à la **mise en cohérence** des mesures relatives à la qualité de l'air **avec les autres politiques environnementales**, en particulier celles qui concernent la lutte contre le changement climatique et l'intégration des préoccupations liées à la qualité de l'air dans les domaines de l'énergie (efficacité énergétique, biocarburants, émissions des petites installations de combustion ...), des transports (terrestre, aérien, maritime), de l'habitat et de l'agriculture (élevage et utilisation des engrais).

## 1 - CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Le contexte réglementaire dans le domaine de la qualité de l'air est fortement marqué par les directives européennes qui portent en particulier sur la qualité de l'air, sur la réduction des émissions de certains polluants ainsi que sur certaines sources de polluants atmosphériques (véhicules routiers, engins mobiles non routiers, grandes installations de combustion, installations d'incinération de déchets, installations utilisatrices de solvants ...).

Au plan national, la réglementation est basée sur la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) qui a été promulguée le 30 décembre 1996. Elle est maintenant codifiée dans le code de l'environnement.

Cette loi contient des dispositions relatives à la surveillance de la qualité de l'air et aux valeurs limites, à l'information du public, aux mesures d'urgence en cas de pics de pollution, aux plans de protection de l'atmosphère, aux plans de déplacements urbains, aux documents d'urbanisme et projets d'infrastructures, ainsi qu'aux mesures techniques nationales de prévention de la pollution atmosphérique et d'utilisation rationnelle de l'énergie.

Cette loi a conduit à l'élaboration de plusieurs décrets pour son application (liste en annexe).

## **2 - PROGRAMMES VISANT A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE L'AIR**

### **- A / PLAN AIR DU 5 NOVEMBRE 2003**

<http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/qualite-air.pdf>

Le plan air a fait l'objet d'une communication en conseil des ministres le 5 novembre 2003. Il présentait les actions décidées pour lutter contre la pollution atmosphérique à la suite de la pollution exceptionnelle par l'ozone qui a accompagné la canicule de l'été 2003. Ces actions portent, d'une part, sur la **réduction continue des émissions**, et, d'autre part, sur les **mesures à prendre lors des pics de pollution**, en ce qui concerne la réduction des émissions et l'amélioration de l'information du public.

#### **Mise en œuvre du Plan Air du 5 novembre 2003 - Actions réalisées :**

##### **A1 / MESURES DE REDUCTION DES EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES**

- **Plan d'actions « Composés organiques volatils » (COV)**

Le travail réalisé dans le cadre d'une action nationale de l'inspection des installations classées a permis d'éviter en 2004 l'émission d'environ 30 000 tonnes de COV par an, ce qui représente 20 % de réduction par rapport à l'année de référence (2000).

540 établissements émettant plus de 30 tonnes de COV par an ont été recensés par les Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE), chargées de l'inspection des installations classées.

Cette action s'est poursuivie en 2005. L'exploitation par les DRIRE des déclarations d'émissions des industriels (effectuées au plus tard le 15 février) permettra de mesurer les derniers efforts accomplis. Les actions exemplaires pourront être mises en avant. L'objectif retenu dans le cadre du PNSE (Plan national santé environnement) est d'atteindre - 40% en 2008.

- **Crédit d'impôt pour les chaudières très peu polluantes**

Un crédit d'impôt a été mis en place et appliqué à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour les chaudières à condensation (25% du prix d'achat) et à basse température (15% du prix d'achat), peu polluantes.

- **Programme de réduction des émissions de polluants**

La mise en œuvre du Programme de réduction des émissions de polluants, adopté le 8 juillet 2003 (cf. B/) dans le cadre des engagements européens (Directive « Plafonds d'émission nationaux ») a fait l'objet d'un point d'avancement devant le Conseil national de l'air le 24 mai 2005. Parmi les derniers textes publiés dans le cadre de son application, on peut citer l'arrêté réglementant les émissions du secteur du raffinage.

Une révision de ce programme est engagée, pour aboutir à l'automne 2006. Le programme sera à cette occasion étendu aux particules, polluant non couvert actuellement car les textes européens ne l'imposent pas.

## **A2 / AMELIORATION DE L'INFORMATION DU PUBLIC**

- **Amélioration des outils de prévision de la qualité de l'air (Prév'air)**

Les travaux d'Améliorations de l'outil « Prév'air » ont été effectués en 2005.

Sur la base d'un cahier des charges élaboré début 2005, la réalisation d'un inventaire national spatialisé des émissions de polluants atmosphériques, engagée en 2005 comme suite à un appel d'offre européen, se poursuit en 2006 pour fournir de meilleures données d'entrée à Prév'air notamment (cf. C3/).

- **Publication par les médias des cartes de prévision**

Un partenariat a été signé le 18 mai 2005 avec France-Télévisions pour la diffusion des cartes de prévision de pollution par l'ozone sur France 2 et France 3. Des cartes ont été diffusées selon le protocole retenu lors de l'été 2005, améliorant ainsi l'information des français.

- **Déclenchement des procédures d'information et d'alerte sur la base de prévisions de qualité de l'air**

Cette disposition a été incluse dans la circulaire ministérielle du 18 juin 2004 adressée aux Préfets, relative aux procédures d'information, de recommandation et d'alerte, ainsi qu'aux mesures d'urgence.

## **A3 / MESURES D'URGENCE EN CAS DE PICS DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE**

- **Décret ozone**

Le décret annoncé dans le Plan Air a été publié le 12 novembre 2003 (il a introduit les nouveaux seuils européens d'information et d'alerte pour l'ozone) ; il prévoit la mise en œuvre d'actions de réduction des émissions à partir de 240 µg/m<sup>3</sup>, renforcées à 300 µg/m<sup>3</sup> puis à 360 µg/m<sup>3</sup>.

Un projet de deuxième décret « ozone » a été mis en consultation au printemps 2005, modifié puis remis en consultation en janvier 2006 avant sa transmission au Conseil d'Etat (il vise à introduire les objectifs de qualité et les valeurs cibles pour l'ozone).

Il intègre les dispositions de transposition de la directive HAP/métaux (du fait d'une approche similaire pour les valeurs cibles) et des modifications au décret relatif aux plans de protection de l'atmosphère, de manière à faciliter leur élaboration.

- **Etablissement de plans d'urgence individuels pour les gros émetteurs industriels**

Les 110 plus gros émetteurs de COV ont fait l'objet en 2004 d'une action des DRIRE visant à la mise en œuvre de mesures d'urgence en cas de pointe de pollution. Les établissements concernés ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral prescrivant des mesures d'urgence pouvant aller jusqu'à l'arrêt de l'activité.

Un nouveau bilan de la mise en œuvre de ces plans sera dressé en 2006, à l'occasion du bilan relatif aux actions nationales 2006.

- **Réforme de la circulation alternée**

La Circulaire interministérielle du 30 juillet 2004, publiée au BO n°16 du 30 août 2004, a modifié la circulaire du 17 août 1998 et réformé le dispositif de mise en œuvre de la circulation alternée. Pour prendre en compte l'évolution du parc automobile, les véhicules catalysés devront respecter une circulation alternée; les autres véhicules ne seront pas autorisés à circuler.

- **Inscription de la norme Euro sur les cartes grises**

Il a été décidé que la norme Euro sera inscrite dans les futures cartes grises européennes. La mise en œuvre de cette mesure par le ministère en charge des transports a commencé, avec les poids lourds, et une base de données à cet effet a été élaborée.

- **Renforcer les mesures relatives aux COV concernant les comportements individuels**

Des dispositions en ce sens ont été introduites dans circulaire du 18 juin 2004 relative aux procédures d'information et de recommandation et d'alerte et aux mesures d'urgence.

- **Inscription des réductions de vitesse dans le Code de la route**

Les travaux visant à l'inscription des réductions de vitesse dans le Code de la route sont en cours avec le ministère chargé des transports. Cette mesure permettra de généraliser sur une plus grande échelle géographique les réductions de vitesse en cas de pollution étendue à l'ozone ou aux oxydes d'azote.

- **B / PROGRAMME NATIONAL DE REDUCTION DES EMISSIONS  
DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES DU 8 JUILLET 2003**

[http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=917](http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=917)

La France a adopté le 8 juillet 2003 un programme national de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques : dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), composés organiques volatils (COV) et ammoniac (NH<sub>3</sub>). Les NO<sub>x</sub> et les COV sont les polluants à l'origine de la formation de l'ozone.

Ce programme prévoit la mise en place de mesures de réduction des émissions de ces polluants qui permettront une réduction des émissions de SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> et COV de près de 40% d'ici 2010.

Les émissions dans l'atmosphère de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de composés organiques volatils (COV) et d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) contribuent aux phénomènes d'acidification, d'eutrophisation et de formation de l'ozone troposphérique. Afin d'améliorer la protection de l'environnement et de la santé humaine, et compte tenu du caractère transfrontière de ces pollutions, la limitation de ces émissions a fait l'objet de travaux sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEEUNU) et au sein de l'Union européenne.

Dans le cadre de la convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, adoptée à Genève en 1979, il a été signé à Göteborg, en 1999, un protocole relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique. Ce protocole résulte d'une approche qui a conduit à établir des plafonds d'émission pour chacun des pays adhérents à la Convention de Genève, à l'issue de travaux de modélisation visant à optimiser les coûts des efforts de réduction des émissions de polluants au niveau européen.

En suivant la même démarche « multi-polluants (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COV et NH<sub>3</sub>) et multi-effets », ces travaux ont été repris par la Commission européenne pour préparer la Directive relative « aux plafonds d'émission nationaux de certains polluants atmosphériques ». Des plafonds d'émission ont été fixés pour chacun des Etats membres pour les émissions de SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COV et NH<sub>3</sub>, plafonds généralement plus contraignants que ceux établis dans le cadre du protocole de Göteborg.

La directive 2001/81/CE a été adoptée le 23 octobre 2001. Elle prévoit que les Etats membres établissent un programme national de réduction des émissions des polluants visés par la Directive afin de respecter en 2010 les plafonds fixés pour les émissions des quatre polluants.

Le tableau ci-dessous présente les plafonds fixés par le protocole de Göteborg et la Directive européenne, comparés aux émissions de 2004 et de 1990. Les plafonds relatifs aux composés organiques volatils ne portent que sur les émissions anthropiques, pour lesquelles des mesures de réduction sont envisageables, à l'exclusion des émissions biotiques (dues aux forêts, aux cultures...); de manière cohérente, les données d'émission sont également limitées aux émissions anthropiques.

	Emissions 1990 (données du protocole de Göteborg, non réactualisées)	Emissions 2004	Plafonds du protocole de Göteborg	Plafonds de la Directive 2001/81/CE
<b>SO<sub>2</sub></b>	1 269 kt	484 kt	400 kt	375 kt
<b>NO<sub>x</sub></b>	1 882 kt	1 219 kt	860 kt	810 kt
<b>COV</b>	2 957 kt	1 368 kt	1 100 kt	1 050 kt
<b>NH<sub>3</sub></b>	814 kt	742 kt	780 kt	780 kt

Les résultats de l'étude « Optinec » sont disponibles sur le site Internet du CITEPA

[http://www.citepa.org/publications/optinec\\_0802.pdf](http://www.citepa.org/publications/optinec_0802.pdf)

pour ce qui concerne les prévisions à 2010 et les mesures de réductions à la source, ainsi que sur le site de l'INERIS

[http://www.ineris.fr/recherches/download/etude\\_eco.pdf](http://www.ineris.fr/recherches/download/etude_eco.pdf)

pour les mesures de réduction indirecte des émissions.

Le programme national de réduction des émissions a été élaboré en s'appuyant sur les résultats de cette étude. **La révision de ce programme**, prévue par l'arrêté du 8 juillet 2003, est engagée pour aboutir à l'automne 2006. Le programme sera à cette occasion étendu aux particules, polluant non couvert actuellement par les textes européens, mais qui sera pris en compte lors de la révision de la directive 2001/81/CE.

## - C / SURVEILLANCE DE LA QUALITE DE L'AIR

### C1 / DESCRIPTIF DE LA SURVEILLANCE

#### Les acteurs du dispositif de surveillance

Le dispositif français repose sur 4 acteurs principaux :

- Le ministère de l'écologie et du développement durable est l'autorité qui élabore les politiques de surveillance de la qualité de l'air à mettre en œuvre et agréé les AASQA.
- L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) assure une mission générale de coordination technique du dispositif de surveillance.
- Le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA), constitué de l'INERIS, du LNE et de l'Ecole des Mines de Douai, constitue la structure d'appui technique.
- Les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA).

#### Le contexte réglementaire

La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie prévoit la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire. Elle précise que cette surveillance est assurée au niveau local par des organismes agréés par le ministère chargé de l'environnement.

Le décret n°98-361 du 06 mai 1998 prévoit que ces organismes sont des associations selon la loi de 1901 composées de 4 collèges afin de garantir la transparence de leur action :

- des représentants des services de l'Etat,
- des représentants des collectivités locales,
- des représentants d'industriels contribuant à l'émission des substances surveillées,
- des représentants d'associations de protection de l'environnement.

#### Le dispositif de surveillance de la qualité de l'air

La surveillance de la qualité de l'air est actuellement assurée sur tout le territoire par 38 associations agréées par le ministère de l'écologie et du développement durable, conformément à la loi sur l'air. En 2004, le budget global de fonctionnement de ces 38 associations de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) a été de 44 millions d'euros. Ces structures emploient 430 personnes.

Grâce à l'important programme de modernisation et d'extension engagé après l'adoption de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, le dispositif de surveillance s'appuie sur près de 2000 analyseurs ainsi que des outils de modélisation et prévision de la qualité de l'air.

Le dispositif, qui avait été développé pour la surveillance du dioxyde de soufre, des oxydes d'azote, du plomb..., a été complété par des moyens de mesure de nouveaux polluants (benzène, hydrocarbures, particules fines telles que PM10 et PM2,5 – de diamètres inférieurs respectivement à 10 et 2,5 µm). Il permet aujourd'hui le traitement et la diffusion au public de résultats en temps réel (notamment par Internet).

La surveillance à l'aide de capteurs automatiques répartis sur près de 700 stations fixes permet aux habitants des 55 agglomérations de plus de 100 000 habitants de disposer d'informations en continu sur la qualité de l'air. Le reste du territoire fait l'objet d'une surveillance soit par des moyens automatiques, soit au moyen de campagnes de mesures dont les résultats sont rendus publics par les AASQA.

L'information sur la qualité de l'air est mise à jour en temps quasi-réel sur les sites Internet des AASQA, elle est diffusée via différents médias (radio, presse écrite), par l'intermédiaire de bulletins d'information périodiques, et quand les circonstances le nécessitent par d'autres relais comme des panneaux à message variable.

Les AASQA constituent des lieux de concertation, d'études et des sources d'information essentiels à la connaissance des mécanismes locaux de pollution atmosphérique. Elles permettent également de guider l'action administrative dans ce domaine. La composition multipartite de ces structures est une garantie de transparence et de crédibilité des informations diffusées.

## **C2 / BILAN DE LA QUALITE DE L'AIR EN FRANCE**

Des bilans annuels de la qualité de l'air en France sont établis à partir des données transmises par les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA) et avec le concours de l'Ademe.

### **Bilan 2005**

[http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=5278](http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=5278)

L'année 2005 est dans le prolongement des tendances observées en 2004 : si pour certains polluants, comme les oxydes d'azote, la baisse des concentrations se poursuit, pour d'autres polluants on constate soit une stagnation des concentrations, comme pour les poussières (PM10), soit une augmentation (cas de l'ozone), et ce malgré la baisse des émissions de polluants à l'origine de ces situations.

## **C3 / PREVISIONS DE LA QUALITE DE L'AIR ET INFORMATION DU PUBLIC LE SYSTEME PRÉV'AIR**

La capacité de prévoir la qualité de l'air apporte une information primordiale pour la gestion des pics de pollution. Sans prévision, les recommandations sanitaires interviennent à contre temps, et les mesures de réduction des émissions s'avèrent largement inefficaces.

L'information sur la qualité de l'air est disponible en temps quasi-réel auprès des 38 associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, notamment sur leurs sites internet.

Des modèles fiables de prévision de la qualité de l'air, notamment pour l'ozone, peuvent aujourd'hui être utilisés de manière systématique pour améliorer l'information du public et l'efficacité des mesures d'alerte. Cette information est présentée de manière très simple sous forme de cartes.

### **Le système Prév'air**

Les cartes de prévision diffusées par France 2 et France 3 sont fournies par le système PRÉV'AIR. Il s'agit d'un dispositif opérationnel de prévision de la qualité de l'air en France et en Europe ; il établit quotidiennement des prévisions et des cartographies des principaux polluants atmosphériques (ozone, dioxyde d'azote et poussières).



Il permet notamment de fournir au public une information globale, à grande échelle, sur la nature des épisodes de pollution. Une telle information est particulièrement utile pour des polluants comme l'ozone qui peuvent affecter de larges territoires.

Les cartes présentent les prévisions de la qualité de l'air en France, mais aussi sur l'Europe.

PRÉV'AIR a été mis en place au printemps 2003 à l'initiative du Ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD), sur la base d'un partenariat entre l'INERIS (Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques), le CNRS/IPSL (Institut Pierre Simon Laplace), l'ADEME (Agence Nationale de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et Météo France. Ce système s'appuie également sur les données de surveillance transmises par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA).

Outre l'information du public au plan national, PRÉV'AIR fournit en retour à ces associations de surveillance des données qui permettent d'améliorer la qualité des prévisions qu'elles réalisent au niveau local.

Actuellement, les prévisions disponibles peuvent être considérées comme bonnes pour l'ozone, mais insuffisantes pour le dioxyde d'azote et les poussières. Pour les autres polluants, il n'existe pas encore de systèmes opérationnels de prévision.

Les observations de la qualité de l'air réalisées par les réseaux de surveillance sont collectées chaque jour par PRÉV'AIR via la base de données en temps réel BASTER gérée par l'ADEME. Ces observations sont utilisées pour corriger a posteriori sur la France les concentrations maximales d'ozone de la veille et du jour même, issues des simulations réalisées par PRÉV'AIR. Ceci permet d'apprécier les performances des modèles utilisés et d'élaborer des cartes corrigées.

En situation d'épisode de pollution par l'ozone, de telles cartes corrigées par les observations sont réalisées plusieurs fois par jour, en fonction de la fréquence de rafraîchissement des mesures, afin de disposer de cartographies de suivi en « temps quasi-réel » du phénomène de pollution.

Pour garantir la fourniture des cartes, l'INERIS, qui est l'organisme chargé de la gestion opérationnelle de PRÉV'AIR, a fiabilisé ses moyens de calcul, et un système d'astreinte a été mis en place pour intervenir en cas de défaillance matérielle.

### **Information du public**

Les prévisions, et les cartes corrigées par les observations, sont présentées quotidiennement sur le site : <http://www.prevoir.org/fr/>.

Un partenariat a été mis en place entre le Ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD) et France-Télévisions pour diffuser sur France 2 et France 3 les cartes de prévision des niveaux d'ozone sur la France pour le lendemain.

## - **D / OUTILS DE PLANIFICATION DE LA LAURE : PRQA, PPA, PDU**

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie le 30 décembre 1996, prévoit l'établissement de trois types de plans destinés à améliorer la qualité de l'air au plan local :

- les **plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA)** : désormais sous la responsabilité des conseils régionaux depuis leur décentralisation en février 2004, ces plans dressent un état des lieux de la qualité de l'air régionale et donnent les grandes orientations afin d'améliorer cette qualité de l'air ; l'ensemble des PRQA ont été adoptés ; leur révision doit intervenir après 5 ans d'application ;

- les **plans de protection de l'atmosphère (PPA)** : du ressort de chaque Préfet, ces plans couvrent les agglomérations de plus de 250.000 habitants d'une part ainsi que les zones où les valeurs limites ou valeurs cibles fixées par la réglementation européenne pour les teneurs en polluants dans l'air ambiant sont dépassées ou risquent de l'être ; au 1<sup>er</sup> février 2006, sur 26 plans programmés, 3 plans ont été approuvés, 14 autres devraient être finalisés avant la fin de l'année 2006, dont 9 durant le premier semestre ;

- les **plans de déplacement urbain (PDU)** ; du ressort des autorités en charge des transports urbains (collectivités territoriales), ces plans existaient auparavant mais se trouvent renforcés dans leur vocation environnementale ; ils sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et doivent être compatibles avec les plans régionaux de la qualité de l'air (PRQA) et les plans de protection de l'atmosphère (PPA). Plus des ¾ des PDU prévus ont été adoptés et devraient permettre de lutter contre les nuisances générées par l'usage excessif de l'automobile en milieu urbain.

LES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) ont pour objet de réduire les émissions de substances polluantes et de ramener dans les périmètres concernés leur concentration à des niveaux inférieurs aux valeurs limites.

L'élaboration de ces outils - qui sont des plans « intégrés englobant tous les polluants en cause » - relève de procédures longues nécessitant :

- outre des travaux techniques importants (inventaire et quantification des émissions, études de scénario de réduction des niveaux de concentration en substances polluantes...),

- de nombreuses réunions de concertation pour l'élaboration des mesures de réduction des émissions associant administrations, secteurs professionnels et associatifs concernés, collectivités locales et experts,

- ainsi que la consultation de différents organismes, préalablement à la mise en enquête publique.

Les PPA prévoient la mise en œuvre d'actions et de mesures contraignantes qui pour être ambitieuses et effectives requièrent l'adhésion des décideurs et principalement des responsables des secteurs à l'origine des émissions de substances polluantes qu'il s'agisse de sources fixes ou de sources mobiles.

## - E / OBSERVATOIRE DE LA QUALITE DE L'AIR INTERIEUR

Un **Observatoire de la qualité de l'air intérieur (OQAI)** a été mis en place en 2001 sur l'initiative des ministres chargés du logement, de la santé et de l'écologie.

Une campagne nationale « Logements » a été lancée le 1<sup>er</sup> octobre 2003, avec pour objectif, de définir les caractéristiques de l'exposition de la population dans les espaces clos à l'échelle du territoire national. Des données de pollution chimique, des paramètres de confort et d'environnement, des données descriptives sur les bâtiments et leur environnement ainsi que des données descriptives sur les ménages et leurs activités sont prises en compte.

Ce travail est le fruit de plusieurs années de préparation : il a notamment intégré la finalisation des outils et procédures nécessaires aux enquêtes, le déploiement de l'Observatoire en région ainsi que des réflexions méthodologiques sur l'exploitation des données.

En 2003, 85 logements répartis dans 22 communes ont ainsi fait l'objet d'une investigation. Environ 700 résidences principales, échantillonnées aléatoirement sur le territoire national, ont été étudiées jusqu'à mi-2005.

La qualité de l'air intérieur fait partie des facteurs de risque examinés par le **Plan national santé environnement (PNSE)**, lancé en juin 2004, qui vise à répondre aux interrogations des Français sur les conséquences sanitaires de l'exposition à certaines pollutions. : [http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=4934](http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=4934).

En effet, les concentrations de polluants dans l'air intérieur peuvent être plus importantes que dans l'air extérieur. Parmi les recommandations formulées, figure la nécessité de prévenir les risques liés aux expositions dans l'habitat et les autres bâtiments recevant du public, notamment en définissant des références pour la qualité de l'air intérieur puis en établissant des recommandations et des normes pour les produits de construction et d'aménagement de l'habitat.

### **Bilan des actions engagées sur l'air intérieur dans le cadre du PNSE :**

#### **1. L'amélioration de la connaissance des déterminants de la qualité de l'air intérieur est une des actions prioritaires du PNSE pour 2004-2008, ainsi que le renforcement de la réglementation dans ce domaine.**

Les objectifs sont de connaître les interactions possibles entre l'air présent à l'intérieur des bâtiments et la santé des occupants, notamment les personnes les plus sensibles, de déterminer la contribution de l'air intérieur à l'augmentation de l'asthme, des allergies respiratoires et plus généralement aux impacts sanitaires à court et long termes et enfin de sensibiliser et de former les professionnels du bâtiment et le grand public pour améliorer les comportements individuels et collectifs.

- o cette action passe d'abord par l'extension des *enquêtes menées par l'OQAI* pour évaluer l'exposition de la population aux polluants de l'air dans les environnements intérieurs et en identifier les principales sources. Depuis 2003, l'OQAI mène une campagne de mesures dans environ 600 logements. Cette 1<sup>ère</sup> phase devrait s'achever en décembre 2005. Un état de l'air intérieur de ces logements sera dressé au début de l'année 2006. Une 2<sup>ème</sup> étude sera alors engagée, qui portera spécifiquement sur les écoles en 2006-2007. Les bureaux feront l'objet de la phase suivante de l'étude ;

- o l'objectif pour 2006 est d'élaborer à partir de ces travaux des *indices de qualité d'air intérieur*, des mesures de prévention et des recommandations pour réduire effectivement les risques sanitaires. Un travail de hiérarchisation sanitaire des paramètres mesurés dans les bâtiments a déjà commencé sur la base des données disponibles. A partir des connaissances actuelles, il permettra d'identifier les polluants majeurs de l'air intérieur, pour lesquels des valeurs guides, prenant en compte la sensibilité particulière des enfants notamment, seront proposées par un groupe de travail AFSSET / CSTB.

**2. Une autre des actions prioritaires du PNSE est de mettre en place un étiquetage des caractéristiques sanitaires et environnementales des matériaux de construction.**

Elle s'appuiera notamment sur les résultats de l'action précédente :

- o dans un premier temps, une méthodologie globale d'évaluation des impacts sanitaires et environnementaux des émissions, fondée sur la définition de valeurs de référence, doit être élaborée et appliquée en priorité aux émissions de *composés organiques volatils (COV)*. Les premiers résultats des travaux de l'AFSSET dans ce domaine devraient être connus courant 2006 ;
- o en parallèle, des fiches de déclaration environnementale et sanitaire doivent être produites par les industriels du bâtiment dans le cadre d'une démarche volontaire pour alimenter la *base de données « INIES »* (<http://www.inies.fr>), opérationnelle depuis le 6 décembre 2004 ;
- o afin d'améliorer la qualité de l'air intérieur, il s'agit à terme de promouvoir, grâce à un *étiquetage simplifié*, l'utilisation de produits et matériaux de construction ayant de faibles niveaux d'émissions chimiques ainsi qu'une faible aptitude à la croissance de micro-organismes.

**3. Enfin, le PNSE vise à veiller à la qualité des bâtiments accueillant des enfants,** dans lesquels on peut notamment retrouver tous les polluants classiques de l'air intérieur ainsi que d'éventuels problèmes liés à une implantation du bâtiment scolaire dans un environnement extérieur pollué.

Pour inciter à la prise en compte de l'ensemble des risques en cause, un guide méthodologique de recensement, assorti d'indicateurs de qualité – y compris pour l'air intérieur, sera élaboré et proposé dès 2006 aux collectivités locales afin de guider le choix des implantations nouvelles et de limiter les risques pour les implantations existantes. Là-aussi, cet outil et les recommandations pratiques qu'il contiendra seront amenés à évoluer au fur et à mesure de l'acquisition de connaissances nouvelles sur les sources majeures de polluants et sur les déterminants de la qualité de l'air intérieur.

- **F / PLAN « VEHICULES PROPRES » DU 15 SEPTEMBRE 2003**

[http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/plan\\_vehicules\\_propres.pdf](http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/plan_vehicules_propres.pdf)

Les six mesures « phares » du plan présenté par le Premier Ministre le 15 septembre 2003 étaient :

- Encourager l'acquisition de véhicules électriques.
- Réduire l'impact du transport de marchandises par poids lourds.
- Accroître le développement de transports collectifs propres.
- Renforcer l'exemplarité de l'Etat.
- Modifier les comportements individuels à l'achat.
- Soutenir la recherche technologique et les expérimentations.

**Travaux réalisés**

Afin de suivre l'état d'avancement du plan véhicules, une Commission interministérielle des véhicules propres et économes (CIVEPE) a été mise en place fin 2003.

Cinq groupes de travail répondant aux préconisations formulées par le plan véhicules propres ont été constitués. Les rapports d'avancement de la CIVEPE (octobre 2004 et octobre 2005) ont recensé et relaté les avancées de la CIVEPE à travers les groupes : achats publics de véhicules propres, code de bonne conduite des constructeurs, veille technologique et recherche, veille réglementaire et bonus-malus. Les groupes bonus malus et code de bonne conduite des constructeurs ayant terminé leurs travaux en 2005, deux groupes nouveaux ont été mis en place : définition d'un véhicule propre et économe, et biocarburants.

Code de bonne conduite des constructeurs

Le plan véhicules propres fixe comme objectif de « mobiliser les réseaux de vente d'automobiles pour lancer une campagne de sensibilisation des consommateurs et adopter un code de bonnes pratiques qui évite l'encouragement au gaspillage dans les publicités et définisse les modalités concrètes de l'information des consommateurs sur l'émission de gaz à effet de serre. »

Les travaux du groupe de travail constitué sur ce thème ont porté sur deux axes : la climatisation automobile et la non-incitation au gaspillage de carburant dans la publicité.

Les constructeurs et importateurs ont accepté d'inclure une page précisant de manière concise et claire les règles de bon usage et d'entretien de la climatisation dans les notices des nouveaux modèles de véhicules et lors de la réédition de celles des véhicules antérieurs encore commercialisés. Cette page inclura un encart appelant l'attention des conducteurs sur la surconsommation de carburant engendrée par la climatisation qui entraîne une augmentation des émissions de polluants et de la production de gaz carbonique accroissant l'effet de serre.

Concernant la non-incitation au gaspillage de carburant dans la publicité, les associations de constructeurs et d'importateurs ont adressé un courrier au ministère de l'écologie et du développement durable par lequel leurs membres reconnaissent et s'engagent à respecter la recommandation du Bureau de Vérification de la Publicité sur le développement durable de décembre 2003.

Cette recommandation précise que « la publicité doit bannir toute évolution ou représentation de comportement contraire à la protection de l'environnement et à la préservation des ressources naturelles (gaspillage et/ou dégradation des ressources naturelles, pollution air/eau/sols, changements climatiques, etc...), sauf dans le cas où il s'agirait de le dénoncer.

La publicité ne saurait inciter, directement ou indirectement, à des modes de consommation excessive ou au gaspillage d'énergie et ressources naturelles. Elle ne saurait suggérer ou cautionner des agissements manifestement inconséquents ou irresponsables ».

#### Achats publics de véhicules propres

Le groupe de travail a émis des propositions d'actions de promotion des achats publics de véhicules propres et économes, en accord avec la politique gouvernementale de développement durable. Ces propositions visent à: agir sur l'offre de véhicules, lancer des sites pilotes pour favoriser les effets d'entraînement et créer une nouvelle dynamique sur les filières alternatives, mettre en œuvre des mesures exemplaires (Etat et collectivités).

Par ailleurs, le plan «véhicules propres » prévoyait l'élaboration d'une circulaire rappelant aux organismes concernés leurs obligations en matière d'achat de véhicules. Le 28 septembre 2005, le Premier ministre a adressé une circulaire à l'ensemble du Gouvernement par laquelle il rappelle que l'État se doit de contribuer à cette évolution des comportements et d'être lui-même exemplaire dans le cadre de la commande publique. Les mesures préconisées dans la circulaire reprennent certaines propositions de la CIVEPE.

Elles portent sur : les émissions de CO<sub>2</sub> des Voitures Particulières (VP) neuves (non VUL) qui devront être inférieures ou égales à 140 g CO<sub>2</sub>/km, avec dérogations en faible nombre pour les véhicules de représentation jusqu'à 199 gCO<sub>2</sub>/km ; l'aliénation des VP antérieurs à 1996 et ceci, avant fin 2006; la dotation progressive à compter de 2006 de pools interministériels localisés à Paris avec des véhicules micro urbains peu coûteux et peu polluants (objectif à préciser mais inférieur à 120g de CO<sub>2</sub>) ; le suivi annuel du nombre de véhicules de chaque administration centrale.

#### Recherche et développement

Conformément au plan, une cellule de coordination spécifique entre organismes de recherche et industriels a été mise en place, afin de superviser la mise en œuvre de la partie recherche du plan, doté d'un budget de 40 M€, et d'en assurer l'évolution (animation confiée au Ministère délégué à la Recherche).

En 2004, la cellule a concentré son action sur l'approfondissement des thèmes de recherche en vue de la préparation d'un appel à propositions. Des priorités ont été identifiées autour des thèmes suivants : motorisation, carburants, post-traitement, hybridation, climatisation. Un appel à propositions de recherche consensuel a été publié fin 2004 dont les trois objectifs majeurs étaient :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants gazeux et particulaires, réglementés ou non réglementés ;
- la réduction des émissions sonores par les véhicules de transports terrestres ;
- la réduction de la consommation de carburants des véhicules.

Clos en avril 2005, l'appel à propositions a suscité une soixantaine de projets dont plus d'une trentaine ont été retenus.

#### Définition d'un véhicule économe et étiquetage des émissions de CO<sub>2</sub>

Le groupe a élaboré l'échelle CO<sub>2</sub> utilisée dans le cadre du nouvel étiquetage, par classe de CO<sub>2</sub>, des véhicules particuliers neufs.

- **G / RESPECT DES NORMES EUROPEENNES RELATIVES AUX EMISSIONS  
DES VEHICULES A MOTEUR**

Les émissions polluantes des véhicules particuliers sont réglementées par la directive européenne n°70/220/CE modifiée ; la réglementation en vigueur porte sur les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote et de particules des véhicules particuliers, avec une différenciation technologique (essence et diesel).

La dernière modification, par la directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998, a conduit à l'entrée en vigueur de la norme «**Euro-3**» en 2000 et de la norme «**Euro-4**» au 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour les nouveaux types de véhicules, et au 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour tous les types de véhicules neufs.

Depuis 2004, la France, conjointement à l'Allemagne, a demandé qu'une proposition de règlement « Euro-5 » soit élaborée par la Commission, conduisant notamment à la fixation de valeurs limites pour les émissions de particules des véhicules diesel suffisamment contraignantes pour imposer la généralisation du filtre à particules.

Le Collège des Commissaires a adopté le 21 décembre 2005 une proposition de règlement «**Euro-5**», dont les principales modifications par rapport à la norme «Euro-4» portent sur :

- une réduction des valeurs limites d'émission des véhicules particuliers diesel, et notamment une réduction de 80 % des valeurs limites d'émission de particules, à 5 mg/km, conduisant à la généralisation du filtre à particules. Les valeurs limites d'émission d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) seraient quant à elles réduites de 20 %, à 200 mg/km. Les valeurs limites d'émission des véhicules utilitaires légers seraient également réduites ;
- une réduction des valeurs limites d'émission des véhicules particuliers essence, et notamment une réduction de 25 % des valeurs limites d'émission de NO<sub>x</sub>, de 80 mg/km à 60 mg/km ;
- une augmentation de la durabilité des performances d'émission de 100 000 km à 160 000 km ;
- la suppression des dérogations accordées précédemment aux voitures particulières de plus de 2,5 tonnes ;
- l'inclusion, dans le projet de règlement, des obligations de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant, dispositions faisant actuellement l'objet d'une directive spécifique.

L'application effective des nouvelles dispositions est prévue 18 mois après l'entrée en vigueur du règlement pour les nouveaux types de voitures particulières et 36 mois après l'entrée en vigueur du règlement pour toutes les voitures particulières neuves.

La France soutient la proposition de règlement «Euro-5», et notamment la valeur limite d'émission de particules qui conduit à la généralisation des filtres à particules, ainsi que la valeur limite d'émission de NO<sub>x</sub> retenue pour les véhicules diesel.

Il est également prévu une seconde étape («**Euro-6**») de réduction des émissions de NO<sub>x</sub> des véhicules diesel qui prendrait pleinement en compte l'objectif de réduction globale des émissions de CO<sub>2</sub>.

### **3 – RECHERCHE DANS LE DOMAINE DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET DE SES EFFETS**

#### **- A / PRIMEQUAL**

**(Programme de recherche inter organismes pour une meilleure qualité de l'air à l'échelle locale)**

Lancé en 1995, le programme PRIMEQUAL-PREDIT en est actuellement à sa deuxième phase, débutée en 2001.

Il s'agit d'un programme de recherche inter-organismes, essentiellement soutenu par le MEDD et l'ADEME, avec la collaboration de l'INERIS, et dont les actions de recherche sont mises en œuvre en concertation avec le PREDIT (Programme interministériel de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) et le PNCA (Programme national de chimie atmosphérique) piloté par le CNRS.

Le programme PRIMEQUAL-PREDIT vise à fournir les bases scientifiques et les outils nécessaires aux décideurs et aux gestionnaires de l'environnement pour surveiller et améliorer la qualité de l'air afin de minimiser les risques pour la santé et l'environnement.

Il présente la particularité de rassembler plusieurs communautés scientifiques concernées par la pollution de l'air et ses impacts : sciences physiques (météorologie, chimie, dynamique, météorologie...), sciences de la vie (biologie, médecine, épidémiologie, écologie...), mathématiques (modélisation, statistiques) et sciences humaines (économie, sociologie, psychologie...).

Ce programme est piloté par un Comité d'orientation constitué de représentants des différents organismes concernés par la mise en œuvre de stratégies d'amélioration de la qualité de l'air (ministères chargés de l'environnement, de l'agriculture, de la santé ; différentes agences du domaine de la santé, de la surveillance de la qualité de l'air...).

Il s'appuie sur un Conseil scientifique composé d'experts des différentes communautés scientifiques impliquées dans les recherches mises en œuvre.

Le Comité d'orientation identifie les besoins de recherche des organismes. Le Conseil scientifique est garant de la qualité scientifique des recherches financées dans le cadre du programme.

#### **1<sup>ère</sup> phase : PRIMEQUAL 1**

Au cours de la première phase qui s'est déroulée de 1995 à 2000, environ 150 actions de recherche ont été soutenues pour un montant total d'environ 8 millions d'euros de crédits incitatifs.

Les résultats issus de cette première phase ont fait l'objet de 5 documents de synthèse édités à la Documentation Française.

#### **2<sup>ème</sup> phase : PRIMEQUAL 2**

S'appuyant sur le bilan 1995-2000, le premier appel à propositions de recherche de la seconde phase a été diffusé à l'automne 2001. Il a fait l'objet de 95 réponses dont une vingtaine a été sélectionnée pour un financement de 2,5 millions d'euros.

L'avancement de ces travaux a été présenté au cours d'un séminaire de deux jours en juin 2004.

Depuis 2002, les instances ont souhaité favoriser des actions de recherche visant à renforcer l'interdisciplinarité en favorisant les collaborations entre des équipes de différentes disciplines, sur des thèmes plus ciblés :



- o automne 2002 : appel à propositions de recherche destiné à accompagner l'exploitation des résultats de la campagne ESCOMPTE menée en juin 2001. Cet appel a été élaboré en collaboration avec le PNCA et a mobilisé un soutien financier de 830 000 euros. Il comprenait l'organisation d'un exercice international de validation des modèles atmosphériques.
- o printemps 2003 : appel à propositions de recherche sur le thème des particules, élaboré avec le PNCA, suite au séminaire ayant eu lieu au MEDD en novembre 2002. Les 11 projets de recherche sélectionnés totalisent un soutien financier de 1,7 millions d'euros. Parallèlement, un document de synthèse faisant l'état des connaissances sur les particules atmosphériques et leurs impacts est en cours d'édition.
- o printemps 2004 : appel à propositions de recherche sur le thème « évaluation et perception de l'exposition à la pollution atmosphérique : une interrogation sociétale », qui a fait suite à un séminaire en date du 4 février 2003.

Des actions d'animation et de valorisation (séminaires, colloques, rédaction de documents) sont mises en œuvre régulièrement afin de favoriser le dialogue entre les différentes communautés scientifiques et susciter ainsi des collaborations.

La diffusion des résultats passe par la rédaction d'ouvrages de synthèse destinés aux gestionnaires.

Un colloque de restitution du PRIMEQUAL 2 a eu lieu fin janvier 2006 dans les locaux du Parlement européen à Strasbourg

[http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/dossier\\_presse\\_colloque\\_primequal\\_janv\\_06.pdf](http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/dossier_presse_colloque_primequal_janv_06.pdf)

- **B / PREDIT**

(Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres)

<http://www.predit.prd.fr/>

## ANNEXE

### DECRETS D'APPLICATION DE LA LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE DU 30 DECEMBRE 1996

INTITULE	Art	PRECISIONS SUR OBJET	DATE ET REFERENCE
Décret relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement	3	1) fixer les objectifs de qualité de l'air, seuils alertes et valeurs limites 2) liste des substances surveillées 3) liste et carte des communes dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants et comprises entre 100.000 habitants et 250.000 habitants	Décret n° 98-360 du 6 mai 1998 ( <b>J.O. du 13 mai 1998 et rectificatif au J.O. du 13 juin 1998</b> ) relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,  <b>modifié</b> par le décret n°2002-213 du 15 février 2002 ( <b>J.O. du 19 février 2002</b> ) portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000  <b>modifié</b> par le décret n°2003-1085 du 12 novembre 2003 ( <b>J.O du 19 novembre 2003</b> ) du portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2002
Décret relatif à l'agrément des organismes de surveillance de la qualité de l'air	3	Conditions et procédure d'agrément	Décret n° 98-361 du 6 mai 1998 ( <b>J.O. du 13 mai 1998</b> ) relatif à l'agrément des organismes de surveillance de la qualité de l'air.
Décret relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air	5 à 7	Contenu du plan et procédure d'élaboration	Décret n° 98-362 du 6 mai 1998 ( <b>J.O. du 13 mai 1998</b> ) relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air.  <b>modifié</b> par le décret n°2004-195 du 24 février 2004 ( <b>J.O du 2 mars 2004</b> ) pris pour l'application de l'article L.222-3 du code de l'environnement
Décret relatif aux plans de protection de l'atmosphère (PPA)	8 à 11	Contenu du plan et procédure d'élaboration	Décret n°2001-449 du 25 mai 2001 ( <b>JO du 28 mai 2001</b> ) relatif aux plans de protection de l'atmosphère et aux mesures pouvant être mises en œuvre afin de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique
(non prévu)	12	Introduction dans le	Décret n° 98-702 du 17 août 1998 ( <b>J.O. du</b>

		code de la route des restrictions de circulation, de la circulation alternée et de règles de publicité spécifiques liées à l'urgence	<b>18 août 1998</b> ) modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux mesures de suspension ou de restriction de circulation propres à limiter la pollution atmosphérique.
Décrets relatifs aux spécifications techniques des biens mobiliers et immobiliers en vue de réduire la consommation d'énergie et les sources d'émissions polluantes	21-I	mise à jour progressive du titre II du décret du 13 mai 1974	Décret n° 98-257 du 31 mars 1998 ( <b>J.O. du 5 avril 1998</b> ) relatif à la consommation en énergie des réfrigérateurs et congélateurs à usage domestique  Décret n° 98-817 du 11 septembre 1998 ( <b>J.O. du 13 septembre 1998</b> ) relatif aux rendements minimaux et à l'équipement des chaudières de puissance comprise entre 400 kW et 50 MW
		Exigences minimales en matière d'efficacité énergétique pour le tertiaire neuf et l'habitat neuf	Décret n°2000-1153 du 29 novembre 2000 ( <b>JO du 30 novembre 2000</b> ) relatif aux caractéristiques thermiques des constructions (nouvelle réglementation thermique des bâtiments)
		Spécifications techniques pour les moteurs des engins mobiles non routiers	Décret n° 2000 -1302 du 26 décembre 2000 ( <b>JO du 29 décembre 2000</b> ) relatif aux mesures de protection de l'environnement contre les émissions polluantes des moteurs à allumage par compression destinés à équiper les engins mobiles non routiers
Décret relatif au contrôle des consommations d'énergie et des émissions polluantes (optionnel)	21-II-1°	mise à jour progressive du titre II du décret du 13 mai 1974	Décret du 16 septembre 1998 ( <b>J.O. du 18 septembre 1998</b> ) relatif aux contrôles périodiques des installations consommant de l'énergie thermique
(optionnel)	21-II – 2°	limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des biens consommateurs d'énergie	Pas de décret envisagé par le gouvernement en application de cet article

Décret relatif à la redéfinition des spécifications des carburants avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2000	21 - IV		Arrêtés du 25 mai 1999 relatifs aux caractéristiques du supercarburant sans plomb, du gazole grand froid transposant partiellement la directive 98/70/CE du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel (arrêté d'application du décret du 7 novembre 1962)
Décret relatif à la réversibilité du choix du type d'énergie dans les logements ou locaux neufs	22 - 4°		Inclus dans le décret n°2000-1153 du 29 novembre 2000 ( <b>JO du 30 novembre 2000</b> ) relatif aux caractéristiques thermiques des constructions (nouvelle réglementation thermique des bâtiments)
Décret relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils liées au ravitaillement des véhicules dans les stations-services.	22 - 5°		Décret n°2001-349 du 18 avril 2001 ( <b>JO du 21 avril 2001</b> ) relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils liées au ravitaillement des véhicules dans les stations-services
(non prévu)	23	modification du titre II du décret n°81-542 du 13 mai 1981	Décret du 5 mai 1999 ( <b>J.O. du 12 mai 1999</b> ) faisant suite à la modification du titre II de la loi n°80-531 du 15 juillet 1980, relative aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur (réseaux classés de distribution de chaleur et de froid)
Décret relatif au nouvel article L-8- A du code de la route: construction, commercialisation, exploitation, utilisation et entretien des véhicules	24- II	Porte à un an la périodicité du contrôle technique concernant les émissions polluantes des véhicules utilitaires légers	Décret n° 98-703 du 17 août 1998 ( <b>J.O. du 18 août 1998</b> ) modifiant les articles R; 119-1 et R. 120 du code de la route relatifs au contrôle technique des véhicules légers
Décret imposant l'affichage des consommations des véhicules sur leur lieu de vente ou de location	24- II		Décret n° 2002-1508 du 23 décembre 2002 ( <b>JO du 27 décembre 2002</b> ) relatif à l'information sur la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières neuves (transposition de la directive européenne du 13 décembre 1999)  en cours de modification
Décret relatif à	24-	Critères d'attribution	Décret n° 98-704 du 17 août 1998 ( <b>J.O. du</b>

l'identification des véhicules fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique	II	de la pastille verte	<b>18 août 1998)</b> pris pour l'application des dispositions de l'article L. 8-A du code de la route relatives à l'identification des véhicules automobiles contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique.
Décret relatif à l'achat de véhicules propres par les gestionnaires de flottes publiques	24-III	Précisions sur les flottes concernées et les possibilités de dérogation	Décret n° 98-701 du 17 août 1998 ( <b>J.O. du 18 août 1998</b> ) pris pour l'application de l'article L. 8-B du code la route
Décret relatif au remboursement de la TIPP aux réseaux de transport en commun et aux taxis	26	modification du décret du 9 avril 1990 pris pour l'application de l'article 265 sexies du code des douanes	Décret n° 97-1279 du 23 décembre 1997 ( <b>J.O. du 31 décembre 1997</b> ), modifié par décret n°98-594 du 7 juillet 1998 ( <b>J.O. du 14 juillet 1998</b> ) fixant les modalités d'application du remboursement de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel véhicules et le gaz de pétrole liquéfié carburant utilisés par les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs.
Décret fixant les conditions d'assermentation de certains fonctionnaires et agents	32 – 2°		Décret n°2001-382 du 30 avril 2001 ( <b>JO du 5 mai 2001</b> ) fixant les conditions d'assermentation et de commissionnement de certains fonctionnaires et agents en application de l'article L. 226-2 du Code de l'environnement
Décret supprimant la consultation préalable de l'administration en matière d'utilisation de l'énergie	44-III	modification du décret du 13 mai 1974	Décret n° 97-834 du 4 septembre 1997 ( <b>J.O. du 11 septembre 1997</b> ) supprimant la consultation préalable de l'administration en matière d'utilisation de l'énergie