

# Causons d'ozone

La lettre d'information du plan ozone d'Auvergne-Rhône-Alpes

MAI  
2024  
# 4



Édito | A la une | L'œil de l'expert : des politiques de mobilité efficaces ? | La mobilité en France depuis 1800  
| Sur le terrain | Les actions du Plan régional ozone



## ÉDITO



**Matthieu PAPOUIN,**  
Directeur adjoint de la DREAL  
Auvergne-Rhône-Alpes



**Frédérique LARDET,**  
Présidente de l'agglomération  
du Grand Anancy

## Transports et ozone

Alors que l'année 2023 s'est refermée sur la 28<sup>e</sup> conférence mondiale sur le climat (COP 28), [les scientifiques nous rappellent](#) que la pollution à l'ozone tue 380 000 personnes par an dans le monde. Si l'on ajoute les particules fines, le total monte à 8 millions de décès, dont 5 millions sont directement dus à l'utilisation du charbon, du pétrole et du gaz, notamment dans le secteur des transports. À l'occasion de cette COP 28, 123 pays ont signé une [Déclaration sur le climat et la santé](#), rappelant l'interconnexion de ces deux défis et reconnaissant

l'urgence, entre autres, de favoriser les mobilités actives. En région, le 4<sup>e</sup> Plan régional santé environnement a été approuvé le 04/03/2024.

Ce 4<sup>e</sup> numéro de Causons d'ozone fait un focus particulier sur le volet Transports du [Plan régional ozone](#). En effet, alors que le trafic routier est responsable de 45 % des émissions d'oxydes d'azote précurseurs d'ozone, les actions de ce volet vont de l'amélioration des connaissances (comme sur la réduction des vitesses de circulation) aux pistes opérationnelles. Ainsi, avec des syndicats de mobilité et des collectivités territoriales engagés comme l'Agglomération du Grand Anancy, une analyse est en cours sur les coûts et bénéfices d'une tarification avantageuse allant jusqu'à une gratuité des transports en commun en cas de pic de pollution.

Vous trouverez donc dans ce Causons d'ozone, les avancées du Plan d'action, l'interview d'experts de la mobilité, et des exemples d'actions opérationnelles.

Bonne lecture !



## À LA UNE

Des baisses d'émissions durables de précurseurs d'ozone (notamment NOx) ont fini par faire baisser les niveaux d'ozone en Chine ([Nature, septembre 2023](#))

Pollution à l'ozone : les acteurs s'engagent ! Dans la continuité d'une [première vidéo](#) expliquant ce qu'est l'ozone et le Plan d'actions, les acteurs du Plan ozone témoignent dans cette [nouvelle vidéo de 4 minutes](#)





## L'œil de l'expert : des politiques de mobilité efficaces ?

Arnaud PASSALACQUA, chercheur au [Lab'Urba](#), et Matthieu BLOCH, chargé de projets au [Forum Vies Mobiles](#), ont répondu aux questions de la DREAL ARA sur deux politiques publiques de mobilité qu'ils ont étudiées : le soutien au covoiturage et le rationnement<sup>1</sup> des déplacements.

### Où en est-on aujourd'hui de la transition vers des mobilités bas carbone et moins polluantes ?

**A. PASSALACQUA (AP) :** On est dans une approche encore extrêmement conservatrice de la transition des mobilités car on pense toujours à l'objet technologique (un meilleur moteur, un meilleur mode...) et on refuse de voir en face ce qui a été le moteur principal de l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants liées à la mobilité : **l'augmentation de la demande !** Au-delà des modes de transport, il faut donc réfléchir désormais en incluant la **question des modes de vie**.

**M. BLOCH (MB) :** Ça s'illustre bien par la [Stratégie Nationale Bas Carbone](#), qui concentre les efforts sur l'électrification des véhicules. Et ainsi la part de la voiture reste quasi similaire à celle qu'elle occupait il y a 20 ans.

### Quels sont les principaux messages de l'étude menée par le Forum Vies Mobiles sur le soutien public au covoiturage du quotidien ?

**MB :** Faire une évaluation du covoiturage du quotidien est très compliqué car le covoiturage informel, majoritaire, est invisible (dernières statistiques INSEE de 2009) et celui via les plateformes ne représente que 3 % du total des déplacements.

Le taux d'occupation par véhicule n'a pas évolué depuis des décennies y compris depuis la mise en place du [plan national covoiturage](#). Le covoiturage par plateforme a doublé sans être massifié (moins de 3 trajets sur 10 000 effectués en voiture) et pas nécessairement dans sa **zone de pertinence écologique** (c'est-à-dire sans transports en commun et pour des trajets supérieurs à 10 km) : il se développe majoritairement dans le cœur des métropoles et en heures de pointe.

Les aides nationales en soutien au covoiturage ne ciblent pas cette zone de pertinence. Et pourquoi donner la [prime covoiturage](#) (100€) au conducteur alors que **c'est le passager la ressource rare ?** Enfin, il faut penser le covoiturage dans un système global de mobilité durable : par exemple, pouvoir accéder et partir de l'aire de covoiturage en vélo ou à pied.

### Mettre en place un rationnement des déplacements domicile-travail vous paraît-il être un levier acceptable et efficace ?

**MB :** le rationnement est déjà partout, à travers l'argent. Et on a déjà connu des rationnements par le passé (en alimentation, en pétrole...). C'est donc une réalité à laquelle on est déjà confrontés. Il faut garder en tête les enjeux de perception d'équité entre les plus riches et les plus modestes, et co-construire ces dispositifs. Le cadre socio-politique et l'imaginaire doivent évoluer avant que ces techniques puissent se mettre en œuvre.

**AP :** la ligne d'horizon du rationnement fondé sur le carbone est difficile à évoquer en entretien, car les employeurs sont très éloignés de la perception de ce type de dispositifs. Un scénario radical de déploiement du rationnement des déplacements domicile-travail remettrait en partie en service une vision paternaliste de l'entreprise, connue par le passé où les entreprises régissaient la vie de leurs salariés.

### Quelles vous semblent être les pistes d'action publique les plus prometteuses en termes de transition des mobilités ?

**AP :** dans les actions publiques il faut travailler la question des récits et des images des modes de vie, et moins la question des objets techniques. Il faut replacer la question de la mobilité au service d'un mode de vie souhaité.

**MB :** il y a un désir de ralentir chez de nombreux citoyens, qui permet de répondre à une partie de l'équation de la transition écologique, et un désir de vivre dans une diversité de cadres de vie. Il faut envisager un aménagement du territoire de la « proximité » permettant de se passer de voiture y compris en dehors des métropoles.

En savoir plus sur : [l'étude de rationnement des déplacements](#) ; [l'étude covoiturage](#).

Retrouvez l'interview complète et enrichie sur le [site de la DREAL ARA](#)

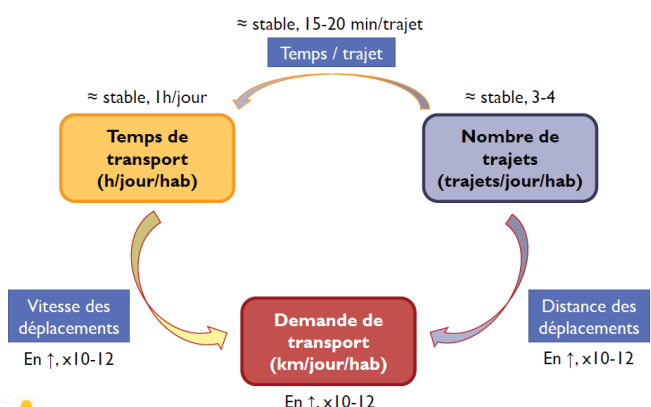
1- Rationnement : limitation des capacités de chaque organisation à émettre des gaz à effet de serre pour sa mobilité interne et en prenant en compte tout ou partie de la mobilité domicile-travail de son personnel. Il ne s'agit donc pas de répartir une pénurie mais de rationner la quantité d'émissions possibles.



## La mobilité en France depuis 1800

Lecture : si entre 1800 et aujourd'hui le temps par trajet et le nombre de trajets chaque jour sont stables, la distance parcourue a été multipliée de 10 à 12 de même que la vitesse pour faire ces déplacements ! Cela entraîne une demande en transports également multipliée par 10-12.

Figure 1: Caractéristiques des déplacements en France entre 1800 et aujourd'hui  
Source : A. Bigo, novembre 2023





## Le Label bas carbone : une opportunité d'intégrer l'enjeu ozone

Quels sont les enjeux de la logistique urbaine durable en région Auvergne Rhône-Alpes et en particulier dans et autour des grandes métropoles ? Quelles sont les bonnes pratiques et outils qui permettent de concilier réduction de la pollution et sobriété foncière ?

La DREAL Auvergne Rhône-Alpes, accompagnée du bureau d'études Interface Transport et d'un COPIIL large d'acteurs (notamment les collectivités concernées), a mené une [étude sur la logistique urbaine durable \(LUD\) en région](#), afin de :

- mieux connaître les bonnes pratiques existantes et les spécificités territoriales en matière de LUD (pratiques locales de livraison, emploi et implantation des acteurs logistiques, parcs de véhicules et avitaillement...) avec la réalisation d'une synthèse régionale et de monographies pour chacun des territoires ;

- proposer des outils méthodologiques pour le recensement du foncier logistique ;
- élaborer une méthode d'aide à la décision pour l'implantation de nouveaux espaces de LUD, avec une expérimentation en cours sur Clermont-Ferrand.

L'étude a démontré un enjeu commun de retour des fonctions de LUD dans la ville après plusieurs décennies marquées par un phénomène de disparition quasi-totale des implantations logistiques en cœur de ville.

Ces données pourront être utilisées en particulier par les collectivités dans le cadre de la mise en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE), restreignant l'accès au centre-ville des véhicules les plus polluants. Le [programme InterLUD+](#) continue en parallèle à accompagner les collectivités dans la mise en place de Chartes LUD.

## Desservir le coeur urbain

### ColisActiv' : cyclologique du dernier kilomètre



➤ ColisActiv' est un programme CEE qui vise à réduire le coût de la livraison à vélo cargo, à densifier et pérenniser les offres de livraisons douces. Une subvention incitative, cofinancée par les collectivités ayant intégré le programme, est versée aux entreprises de livraison du dernier kilomètre pour chaque colis livré par mode actif.

### ZFE de Lyon : aides à l'acquisition de vélo-cargo ou de remorque



➤ Les microentreprises, PME et associations peuvent bénéficier d'une aide de la Métropole de Lyon de 3 000 € pour l'achat d'un vélo cargo ou d'une remorque à assistance électrique et de 1 000 € pour leurs versions non électriques

### Livraison du centre-ville par voie fluviale

➤ Afin de développer des solutions de desserte du centre-ville par voie fluviale, un appel à projet a été lancé par Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône. Le 1<sup>er</sup> lauréat achemine maintenant plusieurs tonnes de marchandises par bateau depuis le port Edouard-Herriot jusqu'à un quai de déchargement en centre-ville où les marchandises sont prises en charge par des vélos électriques pour le dernier kilomètre.

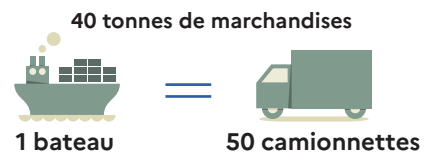
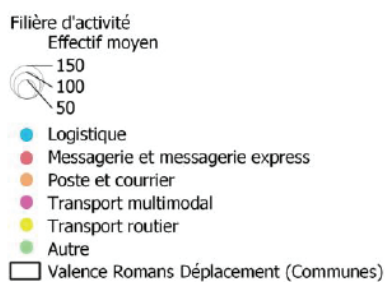


Figure 3: Extrait du diagnostic LUD de Valence Romans Agglomération : les emplois logistiques



Données : SIRENE 2022  
Fond de plan : OpenStreetMap  
Réalisation : Interface Transport, 2023

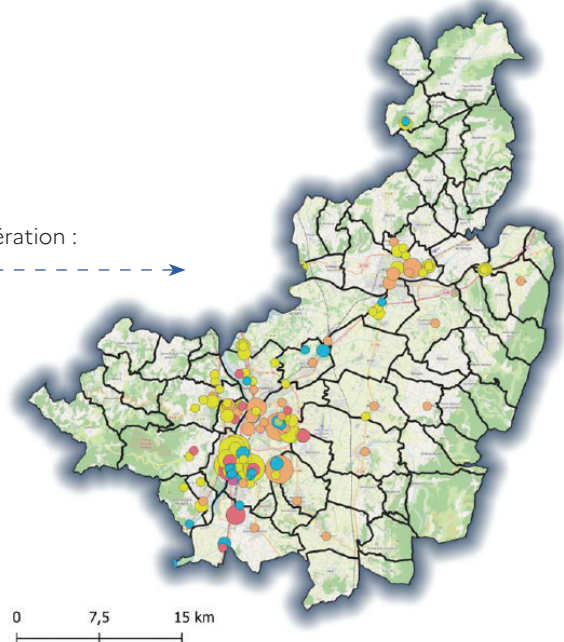


Figure 5 : Localisation des acteurs du transport et de la logistique



## Les actions du Plan régional ozone

Le Plan régional ozone comporte 23 actions visant à une amélioration des connaissances, à sensibiliser ou à lutter opérationnellement contre les précurseurs d'ozone : les dioxydes d'azote (NOx) et les Composés Organiques Volatils (COV).

On peut notamment citer les actions suivantes en cours de déploiement :

### Agriculture :

Réduire le méthane (un COV précurseur d'ozone) c'est bon pour la santé et pour l'agriculture ! La Chambre régionale d'agriculture a intégré l'enjeu de réduction de l'ozone, à travers une [infographie](#), dans ses communications aux éleveurs via les outils CAP2'ER, diagnostics de baisse des gaz à effet de serre.

### Forêt :

Choisir des essences peu émettrices en COV pour végétaliser les villes, c'est désormais un co-bénéfice affiché de la nouvelle [méthode « Ville arborée » du Label bas carbone](#). Une étude est en cours pour aller plus loin dans la prise en compte du sujet ozone dans la gestion forestière.

### Agriculture :

Un Appel à manifestation d'intérêt, porté par la DREAL et la DRAAF, qui visait à soutenir des lycées agricoles pour développer et tester un outil diagnostic des exploitations agricoles sur la qualité de l'air (dont le méthane précurseur d'ozone), a été [remporté par l'EPLFPA Campus Agronova, en association avec 4 lycées agricoles de la région](#).

### Résidentiel :

Je suis acheteur public de matériaux de construction ou de produits d'entretien ? Je suis un professionnel de ces secteurs et je peux être amené à répondre à des marchés publics ? La DREAL et ses partenaires ont publié [un inventaire opérationnel des clauses](#) bénéficiant aux produits moins émissifs en COV, dangereux pour la santé et précurseurs d'ozone. Une expérimentation est en cours avec la commune de Ternay (Rhône) pour opérationnaliser cette prise en compte dans les produits et pratiques d'entretien.



Des questions, des remarques, des propositions sur la mise en œuvre du plan régional ozone ou sur ce *Causons d'ozone* ? Vous pouvez répondre au [questionnaire](#) pour joindre l'équipe du plan ozone.



### *Comment la commande publique et les sciences comportementales peuvent-elles être mises à contribution d'une meilleure qualité de l'air ?*

Le prochain numéro de *Causons d'ozone*, au 2<sup>e</sup> semestre 2024, se concentrera sur les actions du volet Résidentiel du Plan régional ozone.

Directeur de la publication : Jean-Philippe Deneuvy

Pilotage, coordination : service Prévention des risques industriels, climat, air, énergie - Pôle climat, air, énergie.

Contact : [qualite-de-l-air.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr](mailto:qualite-de-l-air.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr) – Tél. : 06 99 42 01 62

Crédits photo : © Aurélien Bigo © DREAL Auvergne Rhône-Alpes © Interface Transport © Freepik

Mai 2024

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes

69453 Lyon cedex 06 - Tél. : 04 26 28 60 00

[www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr)