



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

**Office fédéral de l'environnement OFEV**  
Division Protection de l'air et Produits chimiques

# **Plans cantonaux de mesures contre la pollution de l'air: Demandes au Conseil fédéral**

**Traitement des nouvelles demandes et celles qui sont poursuivies  
Etat: juillet 2017**

## **Index:**

- 1) Instruments
- 2) Installations de combustion
- 3) Agriculture
- 4) Trafic routier
- 5) Véhicules et engins mobiles non routiers

**La version électronique de ce document contient des liens internet avec des informations supplémentaires.**

Demande	Canton	Compétence	Décision du CF / Etat de la mise en oeuvre
<b>1) Instruments</b>			
Réduction de la pollution trans-frontière à l'échelle internationale	BL (2004) BS (2004)	DETEC (OFEV)	<p>Le Protocole de Göteborg dans le cadre de la <a href="#">Convention de la CEE/ONU sur la pollution atmosphérique trans-frontière à longue distance</a> est entré en vigueur en Suisse le 13 décembre 2005. Il fixe des plafonds nationaux pour les émissions de soufre, d'oxyde d'azote, d'ammoniac et de composés organiques volatils pour l'année cible 2010 et après dans les Etats signataires d'Europe ainsi qu'aux Etats-Unis et au Canada. Afin d'atteindre ces plafonds le Protocole prescrit des valeurs limites pour les émissions polluantes provenant des installations de combustion (chauffages et activités industrielles), pour les émissions diffuses de solvants, les gaz d'échappement des véhicules à moteur ainsi que pour les émissions d'ammoniac provenant de l'agriculture. Grâce aux mesures prises durant les dernières décennies, <a href="#">la Suisse a atteint les premiers objectifs du Protocole</a> pour 2010. Par rapport à l'année de référence 1990, les émissions de soufre ont diminué jusqu'en 2012 de 73% (l'objectif pour 2010 était de 35%), celles des oxydes d'azote de 51% (l'objectif était de 46%), celles des COV de 71% (l'objectif était de 50%) et celles de l'ammoniac de 16% (l'objectif était de 14%). Le Protocole de Göteborg et ses objectifs pour 2010 constituent une première étape de réduction des émissions polluantes.</p> <p>Les charges de ces polluants, en particulier des oxydes d'azote et de l'ammoniac, sont encore trop élevées et provoquent des atteintes à la santé humaine et à l'environnement. De nouvelles diminutions des émissions sont donc nécessaires au niveau paneuropéen. Ainsi le 4 mai 2012 les parties au Protocole ont adopté une <a href="#">révision du Protocole de Göteborg</a> fixant des buts de réduction des émissions pour 2020, tout en intégrant les poussières fines (PM2.5) à côté des polluants déjà mentionnés. Les valeurs limites d'émission ont été renforcées en conséquence. La mise en œuvre du Protocole révisé aura des effets bénéfiques sur la qualité de l'air en Europe, surtout concernant les polluants secondaires tels que l'ozone et les poussières fines, mais aussi concernant la déposition de composés azotés.</p> <p>En vue de la ratification en 2018 du Protocole de Göteborg révisé, un ajustement correspondant de certaines valeurs limites d'émission de l'OPair est nécessaire. Ceci est prévu dans le cadre de la <a href="#">modification de l'OPair en cours</a>.</p>
Différenciation des valeurs limites d'immission pour les poussières fines (PM2.5, nombre de particules)	Suisse centrale (2008)	DETEC (OFEV)	<p>Dans son rapport « <a href="#">Les poussières fines en Suisse 2013</a> » la Commission fédérale de l'hygiène de l'air (CFHA) a analysé et évalué les conséquences de l'exposition aux poussières fines pour la santé humaine. LA CFHA fait les recommandations suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) maintenir les valeurs limites d'immission à court et à long terme pour les PM10 définies dans l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair);</li> <li>2) aligner les valeurs limites suisses pour les poussières fines sur les recommandations de l'OMS, fondées sur les effets et applicables dans le monde entier, en inscrivant notamment dans l'annexe 7 de l'OPair une valeur moyenne annuelle pour les PM2,5 ;</li> <li>3) définir un objectif intermédiaire contraignant visant à ramener d'ici 10 ans les concentrations de suies cancérigènes à 20% des valeurs actuelles.</li> </ol> <p>Enfin, il faudra suivre l'évolution d'autres indicateurs (nombre de particules, composants toxiques, p. ex.) à divers emplacements clés et progresser dans la définition de méthodes de mesure internationalement reconnues. Pour ces indicateurs il n'existe actuellement pas de base scientifique relative à l'exposition à long terme et</p>

			<p>aux effets chroniques d'une telle exposition qui permette d'établir une valeur limite d'immission conformément à l'OPair.</p> <p>Sur la base des recommandations de la CFHA, le CF propose dans le cadre de la <a href="#">révision de l'OPair en cours</a> l'introduction d'une valeur limite d'immission pour les PM<sub>2,5</sub> de 10 microgrammes / m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.</p>
<b>2) Installations de combustion</b>			
Promotion de l'huile de chauffage « extra-légère » à basse teneur en azote	BS (2010) BL (2010)	DETEC (OFEV)	<p>L'huile de chauffage extra-légère (HEL) disponible sur le marché helvétique se décline en deux qualités distinctes, définies dans la norme SN EN 181160-212. Selon cette norme, la teneur en soufre de l'huile de chauffage extra-légère de qualité «Euro» ne doit pas dépasser 1000 mg/kg, contre 50 mg/kg pour la qualité «Eco». La teneur en azote de la qualité «Eco» est pour sa part limitée à 100 mg/kg; en réalité elle est 3 à 4 fois plus basse que celle de la qualité «Euro». La <a href="#">révision de l'OPair</a> en cours prévoit de faire de l'huile de chauffage «Eco» la norme pour les installations de combustion jusqu'à 5 MW, en n'autorisant plus la version «Euro» que dans les installations de plus de 5 MW, dans lesquelles il est encore possible de brûler de l'huile de chauffage moyenne ou lourde.</p>
Réduction des émissions des chauffages au bois (renforcement des limites d'émission, obligation de mesure)	BE (2015)	DETEC (OFEV)	<p>La demande exige une révision des exigences de l'OPair pour les chauffages au bois, en particulier d'introduire une obligation de mesure pour les chauffages centraux au bois, de renforcer la valeur limite d'émission de CO ainsi que d'assurer un meilleur fonctionnement des installations par des prescriptions d'opération plus strictes.</p> <p>La <a href="#">révision de l'OPair en cours</a> propose des réglementations correspondantes. Les éléments clés de la révision dans le domaine des chauffages seront d'adapter les exigences relatives à la mise dans le commerce en raison des règlements d'éco-conception entrés en vigueur dans l'UE, de réviser les prescriptions d'opération ainsi que d'ajuster les réglementations du contrôle des installations de chauffage et des combustibles.</p>
<b>3) Agriculture</b>			
Vérification / ajustement de la valeur de base du taux d'utilisation de l'azote dans le bilan de fumure lors de la prise en considération de l'efficacité N dans le cadre des PER	ZH (2016)	DEFRA (OFAG)	<p>Cette demande prévoit une motivation supplémentaire pour les agriculteurs afin d'utiliser les possibilités techniques pour réduire les émissions d'ammoniac - notamment les méthodes d'épandage de lisier à faibles émissions.</p> <p>En appliquant des méthodes d'épandage à faible taux d'émissions dans l'air, une quantité accrue d'azote peut être valorisée dans les sols agricoles et ne se trouve plus dans l'air, ni dans les écosystèmes sensibles. C'est la raison pour laquelle ces systèmes font l'objet du programme de soutien à l'utilisation efficace des ressources à raison de CHF 30.-/ha et application. Les agriculteurs qui en font usage inscrivent un gain de 3 kg N/ha et application dans leur bilan de fumure (Suisse-Bilanz). Cette obligation pourrait être ressentie comme dissuasive. Une action plus incitative serait d'inscrire systématiquement une efficacité de l'azote plus élevée dans le Suisse-Bilanz. Ainsi, les exploitations qui appliquent des systèmes à faible taux d'émissions enregistreraient un gain d'efficacité et les autres pas.</p> <p>Une meilleure prise en compte de l'efficacité de l'azote dans le Suisse-Bilanz va aussi dans le sens de la réponse du CF à <a href="#">l'interpellation Bertschy 16.3192</a> concernant les dépassements des charges critiques en raison des émissions d'ammoniac. Dans le cadre des travaux préparatoires de la politique agricole 2022, des études de bases relatives à des instruments agropolitiques seront évaluées et actualisées. Parmi ceux-ci, on peut citer la prise en compte dans les PER des gains d'efficacité de N dans l'agriculture.</p>

Intégration de la teneur en urée du lait dans le modèle Agrammon	ZG (2016)	DETEC (OFEV)	Cette demande exige d'examiner si et comment les teneurs en urée du lait pourraient être prises en compte et intégrées comme indicateur pour les pertes d'ammoniac dans le modèle Agrammon. Une des conditions serait que cet indicateur soit représentatif des émissions d'ammoniac, qu'il fasse l'objet d'un consensus scientifique et que des valeurs fiables des teneurs en urée dans le lait soient disponibles. Le groupe d'accompagnement du projet Agrammon, où siègent des représentants de l'OFEV, de l'OFAG et de la recherche, examinera ces questions et tiendra compte des nouveaux résultats de recherches en cours.
Réduction des cours d'exercice dans les étables multi-espaces à stabulation libre	ZG (2016)	DEFR (OFAG)	Cette demande exige d'examiner dans quelle mesure les surfaces des cours d'exercice pourraient être diminuées ou couvertes tout en restant compatibles avec le programme pour le bien-être des animaux (SRPA/RAUS). Conformément aux exigences spécifiques des différents animaux, il est nécessaire de prévoir des sorties à l'air libre. Du point de vue de la protection de l'air, les pâturages constituent la solution optimale pour limiter les émissions d'ammoniac. La question des cours d'exercice hors des bâtiments est un thème d'actualité. Dans le cadre des nouveaux développements du bien-être des animaux, l'OFAG a annoncé que des réflexions écologiques et économiques sont en cours pour déterminer si la nécessité d'une cour d'exercice pourrait être allégée pour certains animaux tout en restant compatible avec le programme SRPA/RAUS.  Une couverture des cours d'exercice peut sous certaines conditions contribuer à diminuer les émissions d'ammoniac dans l'air. Il est à signaler que les cantons disposent de compétences pour décider de cas en cas si une partie de la cour d'exercice peut être couverte. Une couverture partielle est d'ores et déjà possible avec les dispositions actuelles.

<b>4) Trafic routier</b>			
Transfert du trafic marchandises à longue distance vers le rail	GL (2001)	DETEC (OFT)	<p>Le transfert du trafic marchandises vers le rail est visé par la RPLP, par la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, par l'amélioration de l'efficacité dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative des Alpes, ainsi que par des mesures d'accompagnement. La vérification se fait dans le cadre du projet « Suivi des mesures d'accompagnement (SMA) ». Le projet partiel <a href="#">«Suivi des mesures d'accompagnement de l'environnement (SMA-E)»</a> contrôle les effets du transfert du trafic sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.</p> <p>La loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et a remplacé la loi sur le transfert du trafic. L'objectif de transférer 650 000 camions par an qui peuvent traverser les Alpes est maintenu. Le délai de réalisation de l'objectif sera toutefois reporté à 2019, deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. La LTTM constitue aussi la base pour la <a href="#">bourse du transit alpin</a> (BTA).</p> <p>Le <a href="#">rapport sur le transfert 2015</a> montre que le fret ferroviaire à travers les Alpes croît avec succès : comparé à la route, le rail détient avec 68,6% (1<sup>er</sup> semestre 2015) la plus haute part de marché depuis l'introduction de la RPLP et l'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes en 2001. En même temps, le nombre annuel de courses de camions est passé de 1,4 à 1 million. Le franc fort, le prix avantageux du carburant et la réduction des indemnités mettent le fret ferroviaire transalpin à rude épreuve. La mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard fin 2016 constituera une étape significative et donnera une nouvelle impulsion importante au processus de transfert.</p> <p>Le 7.12.2015, le CF a décidé des <a href="#">mesures supplémentaires</a> afin d'encourager davantage le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a été augmentée début 2017 et les entreprises ferroviaires bénéficient temporairement de prix du sillon plus bas sur les tronçons de transit. Le report modal se poursuit ainsi de manière cohérente.</p>

Différenciation des redevances prévues dans le cadre de la tarification de la mobilité selon des critères de qualité de l'air	BE (2015) ZH (2016)	DETEC (OFROU)	<p>Le <a href="#">rapport 2016 du CF sur la tarification de la mobilité</a> a retenu pour objectif de réduire les pics d'affluence et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport. Cependant, la tarification de la mobilité pourrait créer des effets d'aubaine tels que les effets environnementaux. Le rapport montre que les impacts environnementaux dépendront de la mise en œuvre concrète de la tarification de la mobilité; en vertu du principe de base «pay as you use», le rapport note que la question de l'imputation des coûts externes n'a pas été abordée, même si la structure tarifaire pourrait notamment se fonder sur des critères écologiques.</p> <p>En se basant sur des projets pilote, il devrait être possible de clarifier les questions essentielles, notamment en ce qui concerne les modalités concrètes de la tarification de la mobilité et ses impacts. Cette discussion devra aussi porter sur les exigences pour couvrir les coûts externes (tels que les dommages à l'environnement) ou la réduction des dommages environnementaux liés au transport par la tarification de la mobilité. Dans ce contexte, l'effet d'une différenciation des tarifs selon des critères environnementaux, en particulier selon des critères de qualité de l'air pourrait être examinée.</p>
Contrôle en circulation des émissions des véhicules routiers	BE (2015)	DETEC (OFROU)	<p>Actuellement la Confédération finance sous la direction de l'OFEV deux études sur des mesures comparatives entre la détection à distance (remote sensing detection, RSD), un système de mesure des émissions portable (PEMS, Portable Emission Measurement System) et le dynamomètre. L'Empa et IVL (Suède) sont chargés de la mise en œuvre des projets. Si les résultats du projet montrent que les mesures à distance sont susceptibles d'obtenir des améliorations concernant le contrôle en circulation des émissions des véhicules routiers, l'OFROU réexaminera avec les parties concernées et intéressées si les procédés actuels (contrôle périodique, obligation de réparation en cas de message d'erreur par OBD) devrait être complétée ou changée et si une révision des bases légales sera appropriée.</p>
Transport sur le rail du gravier, des matériaux d'excavation et d'autres marchandises sur mandat de la Confédération	ZH (2016)	DETEC (OFROU, OFT, OFAC)	<p>Le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail est d'une manière générale une mesure favorable pour diminuer les émissions polluantes. Ceci n'est vrai que si la mesure se déploie sous des conditions cadres proportionnées. Les possibilités existantes dans le cadre des EIE, resp. des procédures d'approbation des plans sont considérées par le CF comme appropriées et suffisantes.</p>

### 5) Véhicules et engins mobiles non routiers

<p>Limitation des émissions plus sévère pour les machines et engins mobiles (général)</p> <p>Limitation des émissions des machines et engins équipés d'un moteur diesel &gt; 18 kW selon l'annexe 4 chif. 33 OPair</p>	<p>BL (2004) BS (2004) ZH (2002) Suisse centrale (2008)</p> <p>ZH (2016)</p>	DETEC (OFEV)	<p>Le <a href="#">règlement européen (UE) 2016/1628</a>, entré en vigueur le 1er janvier 2017, réglemente les émissions des engins mobiles non routiers et remplace la directive 97/68/CE. La <a href="#">révision de l'OPair en cours</a> prévoit - à l'instar de la situation dans l'UE - l'application également en Suisse des exigences définies dans le nouveau règlement à tous les nouveaux engins mobiles sans homologation routière.</p> <p>En Suisse, la directive 97/68/CE en vigueur jusqu'ici s'applique d'ores et déjà aux engins de travail et aux machines de chantier. De plus, l'OPair prévoit depuis 2009 déjà une valeur limite pour le nombre de particules des machines de chantier. Cette valeur limite, fixée à <math>1 \times 10^{12}</math> particules/kWh, a entretemps été reprise par l'UE dans son règlement précité, (UE) 2016/1628. Ces nouvelles limites d'émission sont dites de «phase V». Les machines de chantier répondant aux normes de phase V seront donc déjà conformes aux exigences de l'OPair, rendant les exigences supplémentaires ancrées dans l'OPair inutiles pour ce type d'engins. Cela aura pour avantage de simplifier la réglementation applicable aux machines de chantier. L'inégalité de traitement qui prévalait jusqu'ici entre les machines de chantier et les autres engins sans homologation routière sera ainsi abolie avec l'entrée en vigueur des normes de phase V. À cette occasion également, la réglementation régissant les contrôles antipollution des machines de chantier sera étendue à tous les types d'engins sans homologation routière.</p>
--	--	--------------	--

