

Plan d'actions Air soutenu par l'ADEME et la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Évaluation des actions mises en place en 2023 sur Valence Romans Agglo

Janvier 2025



Siège social :
3, allée des Sorbiers 69500 BRON
Tel. 09 72 26 48 90
contact@atmo-aura.fr

Sommaire

Contexte	3
Approche méthodologique.....	3
Les résultats	6
Résidentiel	6
Transport routier.....	8
Mobilité cyclable.....	10
Conclusion	12

Financement

Cette étude a été rendue possible grâce à l'aide financière particulière des membres suivants : ADEME, Région Auvergne-Rhône-Alpes.



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

<https://www.ademe.fr/>

<https://www.auvergnerhonealpes.fr/>

Toutefois, elle n'aurait pas pu être exploitée sans les données générales de l'observatoire, financées par l'ensemble des membres d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

Contexte



En Auvergne-Rhône-Alpes, 9 territoires ont été identifiés comme prioritaires au titre de la qualité de l'air dans le cadre du SRADDET, dont le territoire de Valence Romans Agglo. Sur ces 9 territoires, des plans d'action de réduction des émissions polluantes ont été élaborés en 2019 sous la forme d'une convention air avec l'ADEME et/ou la Région.

ATMO Auvergne-Rhône-Alpes accompagne ces territoires en évaluant, tous les ans, les gains d'émissions de chacune des actions portées par les acteurs territoriaux en fonction de leurs avancées réelles.

L'objectif de ce document est d'expliquer la méthode d'évaluation employée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes et de présenter une synthèse des gains d'émissions annuels que permettent les actions menées en 2023, de même que pour toutes celles réalisées sur la période de mise en œuvre des plans d'actions.

Approche méthodologique



Périmètre

Le périmètre géographique de la zone prioritaire pour l'air du territoire correspond à Valence Romans Agglo, soit 54 communes.

Polluants et composés concernés

Les polluants concernés par l'évaluation sont les oxydes d'azote (NOx), les particules fines inférieures à 10 micromètres (PM10) et les particules fines inférieures à 2,5 micromètres (PM2.5). En plus de ces polluants, le dioxyde de carbone (CO₂), qui est un gaz à effet de serre, est également visé par cette évaluation.

Méthodes d'évaluation

Les actions entreprises et évaluées pour cette étude sont liées aux thématiques suivantes : le secteur résidentiel (remplacement d'appareils de chauffage), le secteur des transports routiers (substitution ou acquisition de véhicules) et la mobilité cyclable (réseaux cyclables, vélos en libre-service, etc.).

L'approche conduite par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes consiste à évaluer les actions liées au secteur **résidentiel** et au secteur des **transports routiers** débutées ou continuées en 2023.

De plus, il a été réalisé une **évaluation des services vélo**, sur la base d'informations spécifiques à chaque service. Cette approche est différente de celle des autres thématiques, puisque l'évaluation s'appuie sur des services vélo complets développés depuis plusieurs années sur certains territoires. Il est aussi important de noter que cette évaluation est basée sur des méthodologies nouvelles et permet surtout de donner des **ordres de grandeur** du report modal et des gains d'émissions à attendre de ces services.

Pour chacune des actions, des données d'entrée ont été demandées pour permettre de mener les évaluations. Ci-après un tableau récapitulatif des données et méthodes d'évaluation utilisées :

Thématique	Action	Données reçues	Méthodologie d'évaluation
Résidentiel	Remplacement d'appareils de chauffage	Caractéristiques des appareils remplacés/remplaçants : type d'énergie, type d'appareil, performance, utilisation, type de logement, consommation annuelle et localisation	Calcul des émissions avant/après en tenant compte des données transmises (caractéristiques des systèmes de chauffage avant/après)
Transport	Substitution ou acquisition de véhicules	Caractéristiques des véhicules remplacés/acquis/remplaçants : type de véhicule, PTAC, type de carburant, norme Euro, type de trajet (rural, urbain, etc.), distance parcourue annuelle	Calcul des émissions avant/après renouvellement en tenant compte des données transmises (caractéristiques des véhicules avant/après, km parcourus, etc.)
Mobilité cyclable	Réseau cyclable	Longueur du réseau cyclable, fréquentation	Pour chaque service, calcul des km évités en voiture grâce à des hypothèses de report modal, puis calcul des émissions évitées en considérant un véhicule moyen du territoire
	Primes d'aide à l'achat de vélo	Nombre de primes à l'achat et types de vélo ciblés	
	Vélos en libre-service (VLS)	Nombre de locations annuelles et types de vélos loués	
	Vélos en location longue durée (VLD)	Nombre de journées vendues annuellement et types de vélos loués	
	Stationnements sécurisés	Nombre d'abonnements au service, nombre de stationnements	
	Vélo-école	Nombre de participants	
	Ateliers d'autoréparation	Nombre d'usagers et d'ateliers	

Focus méthodologique « transports routiers »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des facteurs d'émissions des véhicules avant/après renouvellement, ainsi que de la distance annuelle parcourue par les véhicules avant/après renouvellement.

Les facteurs d'émissions sont issus de COPERT 5 et dépendent :

- Du type de véhicule (VP, VUL, PL, bus, autocar),
- Du gabarit du véhicule (PTAC),
- De la norme Euro du véhicule, qui caractérise les niveaux d'émissions limites des véhicules (NOx, PM, etc.),
- Du type de trajet emprunté par le véhicule (urbain dense, urbain peu dense, rural, etc.).

Les kilométrages annuels parcourus avant/après renouvellement sont fournis par les territoires.

Pour les acquisitions de véhicules par les entreprises ou les collectivités (sans substitution), des hypothèses relatives aux véhicules de référence ont été formulées :

- Si acquisition d'un **VUL** à faibles émissions, alors le VUL de référence est un véhicule diesel.
- Si acquisition d'un **VP** à faibles émissions, alors le VP de référence est un véhicule essence.
- Si acquisition d'un **vélo cargo** pour le transport de marchandises, alors le véhicule de référence est un VUL diesel de petit gabarit.

Focus méthodologique « résidentiel »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des **facteurs d'émissions** des appareils avant/après remplacement, ainsi que des **consommations annuelles** avant/après remplacement.

Les **facteurs d'émissions**¹ dépendent :

- Du combustible utilisé (bois-bûche/granulés/plaquettes, gaz, fioul, électricité)
- Si combustible biomasse : du type d'appareil (cheminée/poêle/chaudière/cuisinière) et de sa performance

Les **consommations annuelles** avant/après remplacement sont fournies par les territoires ou bien estimées en utilisant d'autres informations (surface du logement/commune/usage principal ou appoint).

Focus méthodologique « Mobilité cyclable »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des **km évités en voiture** que permettent les services vélo, ainsi que des **facteurs d'émissions** d'un véhicule moyen auquel le vélo se substituerait.

Les **km évités en voiture** sont estimés grâce à :

- Des chiffres de km évités provenant d'une étude sur les services vélo²
- Des hypothèses de km parcourus en vélo/an et de reports modaux depuis le VP.

Les **facteurs d'émissions** sont issus de COPERT 5. Le facteur d'émissions du véhicule moyen considéré est calculé en tenant compte de :

- La répartition par type de véhicule sur le territoire de l'étude
- Les spécificités du réseau routier (profils de vitesse sur chaque route)

¹ CITEPA 2024 – Organisation et méthodes des inventaires nationaux des émissions atmosphériques en France, 1236 pages

² INDDIGO-ADEME. 2021 - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos -Rapport de diagnostic, 46 pages

Les résultats

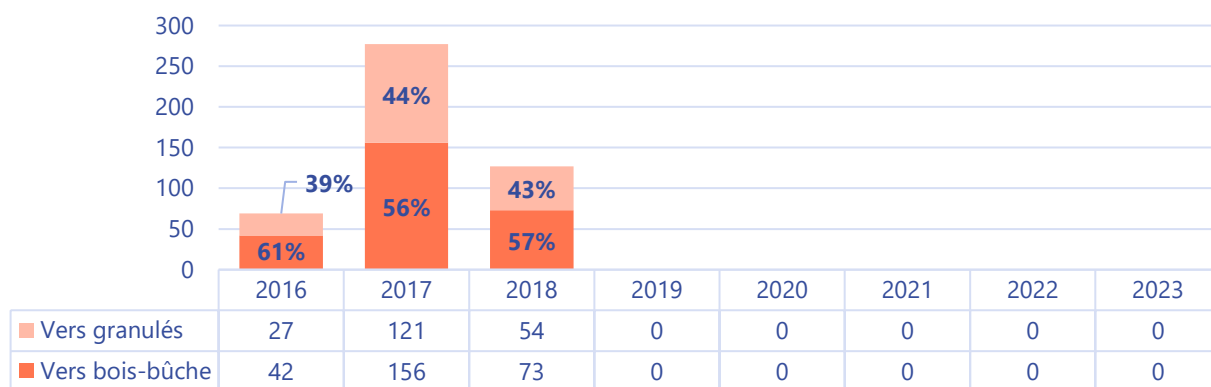
Cette partie met en lumière les actions menées et financées par la Région et/ou l'ADEME et présente les gains d'émissions évalués sur Valence Romans Agglo.

Résidentiel

Actions mises en place

Les actions menées sur le secteur résidentiel sont essentiellement liées au Fonds Air Bois (FAB), c'est-à-dire des remplacements d'appareils de chauffage anciens au bois par des appareils bois-bûche ou granulés performants.

Valence Romans Agglo - Evolution du nombre de dossiers FAB et répartition selon l'énergie de remplacement



Le FAB a débuté en 2016 et s'est arrêté en 2018. Sur cette période, les remplacements se sont faits principalement en faveur d'appareils performants bois-bûche (57% des remplacements en moyenne).

Le FAB de Valence Romans Agglo a permis le remplacement de 473 appareils entre 2016 et 2018.

Gains d'émissions

Les remplacements d'appareils de chauffage opérés dans le cadre du Fonds Air Bois permettent d'obtenir des gains significatifs en particules fines, que ce soit en PM10 ou PM2,5. En revanche, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) augmentent légèrement (*voir explications dans l'encadré plus bas*).

Valence Romans Agglo - Gains d'émissions annuels des FAB

	Nb appareils remplacés	PM10 (t)	PM2.5 (t)	NOx (t)	CO ₂
Cumul depuis début FAB	473	-13,9	-13,6	+0,21	0

Dans le tableau ci-dessus sont présentés les gains d'émissions annuels que permettent l'ensemble des remplacements d'appareils depuis le début du FAB (entre 2016 et 2018). On considère qu'un appareil remplacé une année donnée continue d'avoir un impact sur les années qui suivent.

Le Fonds Air Bois de Valence Romans Agglo permettrait ainsi d'éviter annuellement les émissions de 13,9 tonnes de PM10 grâce aux appareils remplacés entre 2016 et 2018.



En comparaison avec le rapport de l'année dernière (actions 2022) les données d'entrée et les résultats calculés varient pour différentes raisons :

- Sur le nombre de dossiers par année : les dates de dossiers ont été reconsidérées pour correspondre aux mêmes dates utilisées par les territoires dans leur communication. En l'occurrence pour la plupart d'entre eux, il s'agit de la date de facturation ou validation définitive du dossier. Cela a pour conséquence de décaler d'une année certains dossiers.
- Sur les émissions : une révision à la hausse des facteurs d'émissions du chauffage individuel au bois a été réalisée en 2023 au niveau national (source CITEPA) et appliquée à cette nouvelle évaluation des FAB. Elle tient compte de la fraction condensable des particules ainsi que des dernières études disponibles au niveau national et européen. Ces changements contribuent à une hausse (modérée) des émissions avant/après et donc des gains. Cette mise à jour est répercutée rétroactivement depuis la mise en place de l'ensemble des fonds de remplacement d'appareil de chauffage biomasse (FAB, FATF, FAG etc.).

Remarque générale sur les remplacements d'appareils de chauffage :

Les effets des remplacements d'appareils de chauffage (présentés dans le tableau ci-contre) diffèrent en fonction des énergies considérées. Les remplacements des appareils biomasse ont un effet important sur les particules fines, alors que les remplacements d'appareils au fioul impactent plutôt les émissions de CO₂.

Appareil remplacé	Appareil remplaçant	CO ₂	NOx	PM
Bois ancien	Bois récent	/	↑	↓↓
Bois ancien	Granulés récent	/	↓	↓↓
Fioul	Bois récent	↓↓	↑	↑↑
Fioul	Granulés récent	↓↓	↓	↑
Fioul	Gaz récent	↓	↓	↓

La question des NOx est un peu plus complexe à analyser, puisque les émissions de ce polluant ne sont pas forcément amenées à baisser lors d'un remplacement d'appareil de chauffage.

Dans le cadre du FAB, le remplacement d'un appareil ancien peut faire augmenter les émissions si on le remplace par un appareil performant bois-bûche, ou les faire diminuer si on le remplace par du granulés. Cependant, il faut signaler que, même si les émissions de NOx peuvent être amenées à augmenter, celles issues des appareils de chauffage restent minimes quand on les compare à celles du transport routier. Les possibles surplus en NOx que peuvent engendrer les FAB peuvent être compensés notamment par des actions menées sur le transport, puisque le renouvellement des véhicules thermiques par des véhicules électriques ou à faibles émissions peut faire significativement baisser les émissions de NOx.

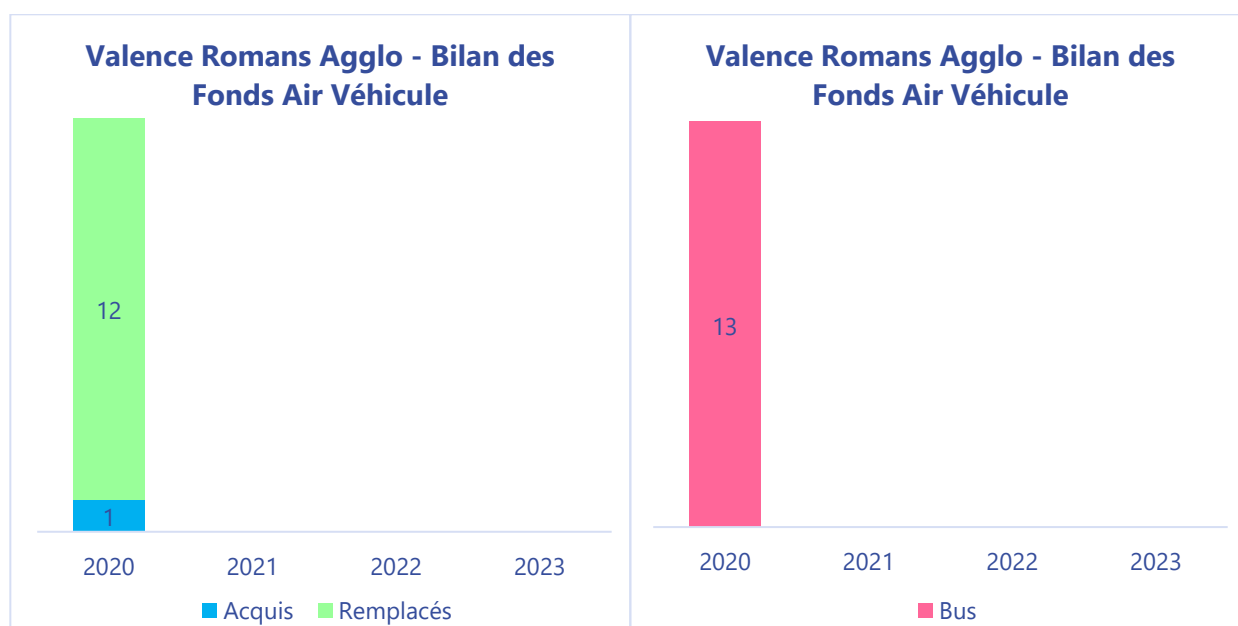
Enfin, il convient de rappeler que la méthodologie de comptabilisation des émissions utilisée actuellement pour le CO₂ distingue le CO₂ fossile du CO₂ biogénique. En l'occurrence, les émissions de CO₂ pour la combustion du bois (biomasse) sont considérées neutre en carbone selon cette méthode. Elle considère en effet que le CO₂ émis durant la combustion du bois-énergie est neutralisé par la croissance des forêts.

Transport routier

Actions mises en place

Les actions menées sur le secteur du transport routier sont essentiellement des Fonds Air Véhicules (FAV), c'est-à-dire des renouvellements de véhicules anciens (du type véhicules utilitaires légers, poids lourds, voitures particulières, etc.) par des véhicules neufs à faibles émissions (électriques, gaz, hydrogène) ou des acquisitions de véhicules neufs, sans qu'il n'y ait de remplacement de véhicules.

La période prise en compte pour l'évaluation des FAV s'étale sur 4 ans, de 2019 à 2022. Elle correspond à l'historique de données que possède Atmo Auvergne-Rhône-Alpes. Sur Valence Romans Agglo, 12 autobus diesel et GNV, variant de la norme Euro 1 à Euro 5, ont été renouvelés en 2019 par des bus électriques Euro 6. Et un bus électrique Euro 6 a été acquis en complément.



Le FAV de Valence Romans Agglo a permis le renouvellement ou l'acquisition de 13 bus en 2019.

Gains d'émissions

Les renouvellements de véhicules opérés dans le cadre des Fonds Air Véhicules permettent d'obtenir des gains significatifs en oxydes d'azote et en CO₂. En revanche, sur la période 2019-2023, les gains d'émissions en particules fines sont plus modérés. (*voir explications plus bas*).

Dans le tableau ci-dessous sont présentés les gains d'émissions que permettent les Fonds Air Véhicules.

Valence Romans Agglo - Gains d'émissions annuels des FAV

	Nb veh renouvelés	Nb veh acquis	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	CO ₂ (t)
Dossiers 2019	12	1	-4,3	-0,086	-0,086	-429
Dossiers 2020	0	0	0	0	0	0
Dossiers 2021	0	0	0	0	0	0
Dossiers 2022	0	0	0	0	0	0
Dossiers 2023	0	0	0	0	0	0
Cumul depuis 2019	12	1	-4,3	-0,086	-0,086	-429

Le FAV mis en œuvre sur Valence Romans Agglo en 2019 permet grâce au renouvellement des 13 bus urbains, le gain annuel de 429 tonnes de CO₂ et de 4,3 tonnes de NOx.

A noter qu'on considère qu'un véhicule remplacé une année donnée continue d'avoir un impact sur les années qui suivent.

Remarque générale sur les types d'émissions issues des véhicules routiers

Les émissions atmosphériques (gaz, particules) issues des véhicules routiers sont de plusieurs natures :

- **Les émissions à l'échappement** (émissions à chaud, surémissions à froid).
- **Les émissions d'usure des matériaux** (usure des plaquettes de freins, des pneumatiques, des routes).
- **Les émissions par évaporation** (vapeurs de carburant).

Avec l'amélioration technologique progressive des motorisations, les émissions de particules liées à l'échappement se réduisent. Ainsi, pour les véhicules les plus récents, la part d'émissions issue de l'échappement devient de plus en plus faible par rapport aux émissions liées à l'usure des matériaux.

Remarque générale sur l'effet du carburant sur les gains d'émissions

Les effets liés au renouvellement des véhicules dépendent de de l'énergie considérée avant et après changement du véhicule (présentés dans le tableau ci-contre).

Pour un véhicule du type VUL diesel du milieu des années 2000 (Euro 3), son remplacement par un véhicule neuf génère des gains d'émissions qui varient en fonction de l'énergie utilisée par le véhicule neuf (gazole, essence, GNV ou électricité).

C'est logiquement l'électricité qui amène les gains d'émissions les plus significatifs, car les émissions liées à l'échappement sont neutralisées.

VUL remplacé	VUL remplaçant	CO ₂	NOx	PM
Diesel Euro3	Diesel Euro6d	-1%	-91%	-75%
	Essence Euro6d	-12%	-95%	-76%
	GNV Euro6d	-30%	-95%	-77%
	Electrique Euro6d	-97%	-100%	-77%

Effet sur les émissions du remplacement d'un VUL de PTAC intermédiaire (1,25-1,7 tonne) Euro3 vers des solutions moins émissives

Cette partie met en lumière les services vélo présents à Valence Romans Agglomération et présente les estimations de report modal engendré pour chacun d'entre eux. Le report modal qui nous intéresse est celui de la voiture, c'est-à-dire qu'on estime les effets qu'ont les services vélo sur l'utilisation de la voiture par les usagers.

On exprime ces effets en "km évités en VP" (VP = Voiture Particulière), cette donnée permet ensuite d'évaluer des gains d'émissions en considérant un véhicule moyen roulant sur le territoire.

Les évaluations ne portent pas essentiellement sur des actions financées dans le cadre des conventions Air, mais plus largement sur l'ensemble des services et infrastructures pour lesquels des données ont pu être récupérées.

En l'occurrence, sur la période 2020-2023, l'ADEME et la Région ont contribué pour des actions de communication/animation, pour des études, des acquisitions de vélo et de compteurs.

	Données des services			Km évités en VP (millier)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
VLS	195k locations	223k locations	214k locations	240	365	349
VLD	90 j vendues	19k j vendues	108k j vendues	0,81	171	947
Aide à l'achat	/	/	/	/	/	/
Stationnements sécurisés	370 places	390 places	218 places	358	378	96
Vélo-école	/	100 adultes	/	/	70	/
Atelier d'autoréparation	/	/	/	/	/	/
Linéaire cyclable	213 km	227 km	252 km	12 828	13 671	15 177

VLS : Vélo en libre-service ; VLD : Vélo en location longue durée

A Valence Romans Agglo, si on omet les infrastructures cyclables, les usagers du service de vélo en location longue-durée ont le plus d'impact sur le report modal, suivi des VLS et des stationnements sécurisés.

On remarque une nette augmentation entre 2022 et 2023 pour le VLD qui se développe beaucoup.

Il est cependant important de noter qu'il n'est pas possible d'additionner les gains individuels de chaque service ou infrastructure puisqu'ils se complètent et sont mutuellement profitables. C'est notamment le cas des usagers des infrastructures cyclables qui profitent aussi de beaucoup d'autres services.

Avec 108 000 journées vendues avec le service de location longue-durée en 2023, on estime 947 000 km évités en voiture par les usagers. Si on considère qu'un conducteur moyen roule 12 000 km par an, cela représenterait 79 personnes abandonnant leur voiture.



Le report modal calculé est issu de méthodologies récentes et basées sur très peu de données à renseigner par les territoires (voir l'approche méthodologique détaillée au second paragraphe).

Cette simplicité d'évaluation permet aux territoires d'être en capacité de renseigner les données nécessaires, mais cela ne permet pas d'obtenir des résultats aussi fiables que pour les actions FAB ou FAV par exemple.

Gains d'émissions

Les émissions évitées sont calculées sur la base des km évités en voiture tels que décrits précédemment (en se basant sur un véhicule moyen roulant sur le territoire).

Le report modal de la voiture vers le vélo engendré par les services et infrastructures cyclables mis en place sur le territoire, permet d'obtenir des réductions d'émissions significatives en NOx et en CO₂, et plus modérées en particules fines PM10 et PM2,5.

Km évités en VP (millier)		Gains d'émissions (tonnes)			
		PM10	PM2.5	NOx	CO ₂
VLS	349	-0,009	-0,007	-0,12	-47
VLD	947	-0,025	-0,019	-0,33	-128
Aide à l'achat	0	0	0	0	0
Stationnement sécurisé	96	-0,003	-0,002	-0,033	-13
Vélo-école	0	0	0	0	0
Atelier d'autoréparation	0	0	0	0	0
Pistes cyclables	15 177	-0,40	-0,31	-5,3	-2 049

Dans le tableau ci-dessus sont présentés les gains d'émissions annuels engendrés par les usagers des différents services et infrastructures cyclables.

Le report modal de la voiture vers le vélo causé par les utilisateurs du service de location longue durée permettrait par exemple d'éviter annuellement l'émission de 128 tonnes de CO₂ et 330 kg de NOx.

Comme déjà évoqué plus haut, il convient de rappeler que ces gains d'émissions ne peuvent pas être sommés et sont compliqué à comparer avec ceux obtenus par les autres actions transport et résidentiel de cette étude. Cette évaluation de la mobilité cyclable a plus pour but de donner un ordre de grandeur des gains d'émissions qu'il semble possible d'obtenir par la mise en place de ces services afin de mettre en lumière l'impact non négligeable qu'ils ont.

Conclusion

En Auvergne-Rhône-Alpes, 9 zones sont engagées dans des plans d'actions air financés par l'ADEME et/ou la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Sur Valence Romans Agglo, les actions mises en place et évaluées se sont déroulées antérieurement à la période décrite dans cette étude (2020-2022).

En dehors de cette période, on peut noter les 473 appareils de chauffage remplacés dans le cadre du Fond Air Bois entre 2016 et 2018 qui permet d'importants gains en PM10 (13,9 tonnes par an). De même, le Fond Air Véhicules qui a permis le renouvellement de 13 bus urbains en 2019, a généré de fortes réductions annuelles en NOx (4,3 tonnes) et en CO₂ (429 tonnes).

Valence Romans Agglo - Synthèse des dossiers FAB et FAV et des gains d'émissions annuels associés sur la période 2016-2019

	2016-2019	
	FAB	FAV
Nb dossiers	473	13
	486	
PM10 (t)	-13,9	-0,086
	-14,0	
PM2.5 (t)	-13,6	-0,086
	-13,7	
NOx (t)	+0,21	-4,3
	-4,1	
CO ₂ (t)	0	-429
	-429	

Les bénéfices apportés par les services vélo ont été calculés pour des services et des infrastructures complets. C'est pourquoi, ils sont difficilement comparables aux autres actions (exemple : Fonds Air Bois), d'autant plus que tous ces services sont mutuellement profitables.

Toutefois, il est intéressant d'indiquer ici que le panel d'offres de services vélo proposés à Valence Romans Agglo et l'engouement progressif du grand public pour la mobilité cyclable, permet une réduction significative de l'usage de la voiture individuelle en ville.

Pour donner un ordre de grandeur, les services et infrastructures cyclables sur VRA permettraient d'économiser plusieurs centaines de kilos de particules, plusieurs tonnes de NOx et plusieurs milliers de tonnes de CO₂.