



Émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

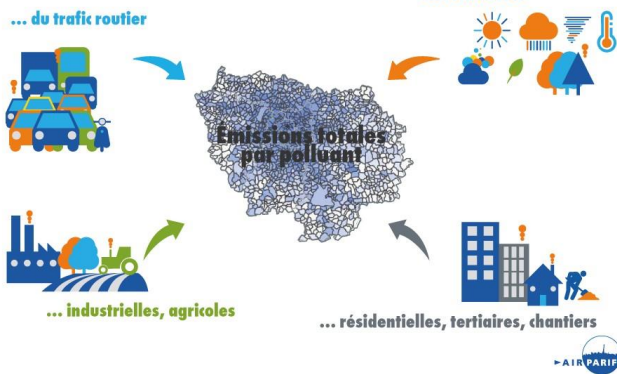
BILAN VAL-DE-MARNE – ANNEE 2019

Les émissions de polluants atmosphériques, mode d'emploi

La gestion de la qualité de l'air à l'échelle des territoires s'appuie en premier lieu sur la maîtrise des **émissions** des polluants et/ou de leurs précurseurs pour les polluants secondaires.

Il est nécessaire de connaître, pour chaque polluant ou précurseur, le **niveau d'émission par secteur d'activité**, afin d'identifier des leviers d'action sur chaque territoire, et de suivre l'efficacité au fil du temps des mesures mises en place.

LES ÉMISSIONS...



L'inventaire des émissions :
la somme des émissions de toutes les sources

Les concentrations de polluants dans l'air résultent de la conjonction de plusieurs facteurs : l'ampleur des émissions d'espèces chimiques gazeuses ou particulaires dans l'atmosphère, les conditions météorologiques, l'arrivée de masses d'air plus ou moins polluées sur le domaine, les réactions chimiques dans l'atmosphère et les dépôts.

Pour certains polluants (dits « réglementés »), la réglementation française et européenne définit des seuils à respecter pour les concentrations dans l'air ambiant en tout point du territoire.

Il existe également des plafonds à respecter pour les émissions, à l'échelle nationale.

Et les émissions de gaz à effet de serre (GES) ?

Du fait de leur pouvoir de réchauffement global et de leur impact sur le changement climatique, il est également primordial de **maîtriser les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)**. Les activités émettrices de polluants atmosphériques étant généralement émettrices de GES, les leviers d'action pour maîtriser ces émissions sont souvent les mêmes. Il convient cependant d'être vigilant, certaines actions ayant des effets antagonistes entre émissions de polluants atmosphériques et de polluants du « climat ». Airparif recense les **émissions directes** de GES en Ile-de-France, ainsi que celles, **indirectes**, liées à la consommation sur les territoires franciliens d'électricité et de chauffage urbain. À noter que, dans l'air ambiant, même à des niveaux élevés de concentrations, le CO₂ n'est pas associé à des impacts sanitaires.

Le bois énergie est par convention considéré comme une énergie non émettrice de CO₂ car la quantité de CO₂ émise par l'oxydation naturelle et la combustion de bois (le carbone « biogénique ») correspond à celle captée pendant la croissance de l'arbre.

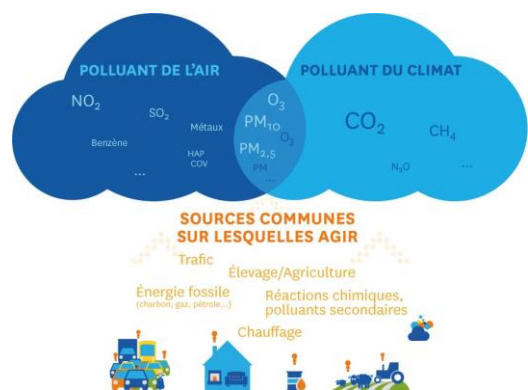
Bien différencier

la notion d'**émissions**, qui sont les rejets de polluants dans l'atmosphère, avec celle de **concentrations**, qui sont les niveaux respirés dans l'atmosphère

À cette fin, Airparif réalise à une fréquence annuelle et à **l'échelle communale** l'inventaire des émissions régionales de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Les émissions sont évaluées pour chaque secteur d'activité.

Réalisé selon **des méthodologies** reposant sur les prescriptions nationales du **Pôle de Coordination des Inventaires Territoriaux (PCIT)**, reconnues et partagées au **niveau national voire européen**, l'inventaire des consommations énergétiques, des émissions de polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre s'appuie sur les données d'activité et les statistiques spatialement les plus fines et les plus récentes disponibles.



La pollution de l'air et du climat : des sources communes

Les composés pris en compte

Les polluants atmosphériques

Sont considérés ici les polluants dont la concentration dans l'air ambiant est réglementée, ou leurs précurseurs (composés participant à une réaction qui produit un ou plusieurs autres composés). Les émissions de monoxyde de carbone (CO), dont la concentration dans l'air ambiant francilien est très faible, ne sont pas détaillées dans cette synthèse, bien que ce polluant soit réglementé.

Les espèces chimiques primaires sont directement émises dans l'atmosphère, les **espèces secondaires** résultent de réactions chimiques ou de processus physico-chimiques.

Les polluants gazeux

- Les **oxydes d'azote** (NO_x) : somme des émissions de monoxyde d'azote (NO), précurseur de NO₂, et de dioxyde d'azote (NO₂) exprimés en équivalent NO₂. Le NO₂ est l'espèce qui présente un risque pour la santé humaine et dont les concentrations dans l'air sont réglementées. Le NO₂ est un précurseur de l'ozone et les NO_x participent à la chimie des particules.
- Les **composés organiques volatils non méthaniques** (COVNM) : famille de plusieurs centaines d'espèces recensées pour leur impact sur la santé et comme précurseurs de l'ozone ou de particules secondaires.
- L'**ammoniac** (NH₃) : c'est un précurseur de nitrate et sulfate d'ammonium, particules semi-volatiles. Les dépôts d'ammoniac entraînent également divers dérèglements physiologiques de la végétation.
- Le **dioxyde de soufre** (SO₂) : il est principalement issu de la combustion du fioul lourd et du charbon (production d'électricité, chauffage), de la combustion de kérosène ainsi que des unités de désulfuration du pétrole (raffineries).

Les particules primaires

Les particules sont constituées d'un **mélange de différents composés chimiques, et de différentes tailles**. Une distinction est faite entre les particules PM₁₀, de diamètre inférieur à 10 µm, et les PM_{2,5}, de diamètre inférieur à 2.5 µm. Les émissions de particules PM₁₀ intègrent celles de particules PM_{2,5}. La répartition des émissions de particules primaires suivant leur taille varie selon les secteurs d'activités :

- Le trafic routier et les secteurs résidentiel et tertiaire génèrent davantage de particules fines et très fines (PM_{2,5} et PM₁), liées respectivement à la combustion dans les moteurs et dans les installations de chauffage ;
- Les secteurs des chantiers et carrières génèrent plus de grosses particules (PM₁₀), de par la nature de leurs activités (construction, déconstruction, utilisation d'engins spéciaux...) ;
- Le secteur de l'industrie mêle souvent combustion et procédés divers, et produit des PM₁₀ et des PM_{2,5}.

Les particules présentes dans l'air ambiant sont des particules à la fois primaires et secondaires, produites par réactions chimiques ou agglomération de particules plus fines. Elles proviennent aussi du transport sur de longues distances, ou encore de la remise en suspension des poussières déposées au sol. Ainsi, la contribution des secteurs d'activités aux émissions primaires ne reflète pas celle qui sera présente dans l'air ambiant (30 à 40 % des particules peuvent être secondaires).

Les gaz à effet de serre (GES)

GES : gaz à effet de serre

CO₂ : dioxyde de carbone

CH₄ : méthane

N₂O : protoxyde d'azote

HFC : hydrofluorocarbures

PFC : perfluorocarbures (hydrocarbures perfluorés)

SF₆ : hexafluorure de soufre

NF₃ : trifluorure d'azote

PRG : Pouvoir de Réchauffement Global : forçage radiatif (c'est à dire la puissance radiative que le gaz à effet de serre renvoie vers le sol), cumulé sur 100 ans, et mesuré relativement au CO₂.

CCNUCC : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques.

Les gaz à effet de serre (GES) pris en compte dans l'inventaire francilien sont le **dioxyde de carbone**, le **méthane**, le **protoxyde d'azote** et les **composés fluorés**. Les émissions de ces composés sont présentées en équivalent CO₂ : elles sont corrigées de leur Pouvoir de Réchauffement Global (PRG) par rapport à celui du CO₂ ; il est par exemple de 28 pour le CH₄ d'origine biogénique, 265 pour le N₂O, de 23 500 pour le SF₆ et de 4 800 pour le HFC-143a. Cet indicateur a été défini afin de déterminer l'impact relatif de chacun des GES sur le changement climatique. Les coefficients ci-dessus sont ceux définis dans le cinquième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de 2013.

Selon les définitions retenues par la CCNUCC et compte tenu du cycle court du carbone de la biomasse, les émissions de CO₂ issues de la combustion de la biomasse ne sont pas comptabilisées dans l'inventaire.

Les secteurs d'activités émetteurs

Les émissions sont regroupées en **onze grands secteurs d'activité**. Selon le territoire considéré, certains de ces secteurs peuvent être peu ou pas présents, par exemple l'agriculture à Paris.



Transport routier

Ce secteur comprend les émissions liées au trafic routier issues de la combustion de carburant (échappement) ainsi que les autres émissions liées à l'évaporation de carburant (émissions de COVNM dans les réservoirs), d'une part, et à l'usure des équipements (émissions de particules des freins, pneus et routes), d'autre part. Les « émissions » de particules liées à la remise en suspension des particules au sol lors du passage des véhicules, considérées comme des particules secondaires, ne sont pas prises en compte.

Trafic ferroviaire et fluvial

Ce secteur comprend les émissions du trafic ferroviaire et du trafic fluvial intégrant les installations portuaires (manutention des produits pulvérulents, ...).

Résidentiel

Les émissions de ce secteur comprennent les émissions liées au chauffage des habitations, à la production d'eau chaude sanitaire, à la cuisson et aux besoins en électricité (dont climatisation). Les émissions liées à l'utilisation des engins de jardinage (tondeuse, ...) et à l'utilisation domestique de solvants sont également considérées : application de peintures, utilisation de produits cosmétiques, de nettoyeurs, bombes aérosols, ...

Tertiaire

Les émissions de ce secteur comprennent les émissions liées au chauffage des locaux du secteur tertiaire et à la production d'eau chaude sanitaire ainsi que l'éclairage public et les équipements de réfrigération et d'air conditionné.

Branche énergie (dont chauffage urbain)

Les installations concernées sont les centrales thermiques de production d'électricité, les installations d'extraction du pétrole, les raffineries, les centrales de production de chauffage urbain et les stations-service.

Industrie

Le secteur industriel comprend les émissions liées à la combustion pour le chauffage des locaux des entreprises, aux procédés industriels mis en œuvre notamment dans les aciéries, l'industrie des métaux et l'industrie chimique, l'utilisation industrielle de solvants (application de peinture, dégraissage, nettoyage à sec, imprimeries, application de colles...), l'utilisation d'engins spéciaux et l'exploitation des carrières (particules).

Traitement des déchets

Les installations d'incinération de déchets ménagers et industriels, les centres de stockage de déchets ménagers et de déchets ultimes et stabilisés de classe 2, les crématoriums ainsi que les stations d'épuration sont pris en compte dans ce secteur d'activité.

La majorité de ces installations récupèrent une partie de l'énergie restituée par le traitement des déchets à des fins de valorisation sous forme de chaleur ou d'électricité. Néanmoins, les émissions de GES restent attribuées au secteur Traitement des déchets.

Chantiers

Les émissions sont dues aux activités de construction de bâtiments et travaux publics (notamment recouvrement des routes avec de l'asphalte). Ce secteur intègre également l'utilisation d'engins et l'application de peinture.

Plateformes aéroportuaires

Les émissions prises en compte sont celles des avions sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, sur les aérodromes hors aviation militaire ainsi que les hélicoptères de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Les émissions des activités au sol pour les trois plus grandes plateformes sont également intégrées. Les émissions des avions (combustion des moteurs) sont calculées suivant le cycle LTO (Landing Take Off). Les émissions de particules liées à l'abrasion des freins, des pneus et de la piste sont également intégrées. Les activités au sol prises en compte sont : les APU (Auxiliary Power Unit), les GPU (Ground Power Unit) ainsi que les engins de piste. Les émissions générées par les chaufferies des plateformes aéroportuaires sont considérées dans la « Branche énergie ». Les émissions générées par l'activité sur les parkings destinés aux usagers, très faibles par rapport à celles des plateformes, ne sont pas intégrées.

Agriculture

Ce secteur comprend les émissions des terres cultivées liées à l'application d'engrais et aux activités de labours et de moissons, des engins agricoles ainsi que celles provenant des activités d'élevage et des installations de chauffage de certains bâtiments (serres, ...).

Émissions naturelles

Les émissions de COVNM de ce secteur sont celles des végétaux et des sols des zones naturelles (hors zones cultivées). Les émissions de monoxyde d'azote par les sols sont également prises en compte. L'absorption biogénique du CO₂ (puits de carbone) n'est pas intégrée dans le présent bilan.

Les consommations énergétiques, mode d'emploi

AIRPARIF est également en charge au sein du ROSE (Réseau d'Observation Statistique de l'Énergie) de la construction et de la maintenance de l'**inventaire des consommations énergétiques** pour la région Ile-de-France. Ces travaux sont menés parallèlement à l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et **garantissent une cohérence entre les problématiques air, climat et énergie**.

La **consommation énergétique finale** correspond à l'énergie consommée par les différents secteurs économiques (donc à l'exclusion de la branche énergie). Les consommations d'énergie primaire de la branche énergie ne sont pas comptabilisées ici car elles contribuent à la production d'énergie finale consommée par les différents secteurs économiques (résidentiel, tertiaire, industrie, agriculture). Le secteur industrie intègre ici les secteurs chantiers et traitement des déchets.

Les **sources d'énergie finale** considérées sont la chaleur (issue des réseaux de chauffage urbain), les produits pétroliers (fioul domestique, fioul lourd, GPL, essence et gazole), le gaz naturel, l'électricité, les combustibles minéraux solides (charbon et assimilés) et la biomasse énergie (bois).

Les consommations d'énergie sont disponibles à l'échelle communale pour les secteurs : **résidentiel - tertiaire - industrie - agriculture - transport routier**.



AIRPARIF met à disposition les consommations énergétiques par secteurs d'activités, sources d'énergie et par typologie de bâtiments pour le secteur résidentiel sur le site ENERGIF :

<https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/les-emissions>

<https://www.roseidf.org/outils-ressources/energif/>

Les évolutions de consommations énergétiques annuelles présentées dans ce bilan sont **corrigées des variations climatiques** et sont donc présentées à climat normal (sur une moyenne des trente dernières années) pour permettre des analyses des tendances non biaisées par l'impact de la météorologie sur le chauffage notamment. Les résultats détaillés relatifs à l'année 2019 seule (hors comparaison avec les années antérieures) sont présentés **à climat réel** afin de présenter la photographie la plus précise de la dernière année de référence.

Mise à disposition des données et précautions d'utilisation

Dans le cadre des exercices de planification air, énergie et climat tels que les **PCAET** (Plan Climat Air Énergie Territorial), AIRPARIF met **à disposition des collectivités sur demande** :

- les données d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, particules PM₁₀ et PM_{2.5}, COV, SO₂, NH₃) par secteur d'activité à l'échelle intercommunale,

- les données d'émissions de gaz à effet de serre, par secteur d'activité à l'échelle intercommunale, émissions se produisant directement sur le territoire concerné (**Scope 1**) ainsi que les émissions intégrant les émissions indirectes liées à la consommation d'électricité et de chauffage urbain (**scope 1+2**),

- les données de consommations d'énergie finale par secteur d'activité à l'échelle communale, également disponibles sur le site ENERGIF.

Il est important de noter que les données d'inventaire présentées (consommation, polluants atmosphériques et gaz à effet de serre) sont issues d'une **actualisation complète** de l'inventaire sur les années 2005, 2010, 2015 et 2019. Aucune interprétation ne doit être réalisée par comparaison avec les données précédemment mises à disposition directement par AIRPARIF ou via ENERGIF, l'introduction d'améliorations méthodologiques ou de données d'entrée différentes pouvant introduire des biais. À titre d'exemple, sur ce dernier exercice, les consommations de gaz naturel liées à la production d'énergie finale du secteur industrie ont été retirées (double-compte) entraînant une baisse des consommations du secteur. La méthodologie de calcul des émissions du transport ferroviaire a également été revue entraînant une hausse des émissions du secteur correspondant. Les facteurs d'émissions utilisés dans cet inventaire ont été mis à jour (OMINEA 18^{ème} édition 2021) : dans cette nouvelle version, les facteurs d'émissions évoluent en fonction des années d'application. Pour toute analyse d'évolution temporelle, il est donc nécessaire d'utiliser une même version d'inventaire.

AIRPARIF met en garde contre les mauvaises interprétations qui pourraient être faites suite à une extraction partielle de chiffres issus de cette étude. Les équipes d'AIRPARIF sont disponibles pour expliciter les résultats présentés dans ce document.



demande@airparif.asso.fr



Fiches thématiques

Les résultats de l'inventaire sont présentés via des fiches thématiques par polluants et par secteurs d'activités. Des fiches méthodologiques présentent de manière synthétique le mode opératoire et les données d'entrée mises en œuvre pour calculer les émissions de chaque secteur d'activité.



Fiche émissions – principaux résultats

Fiche émissions – évolutions au regard des objectifs du PREPA

Fiche émissions polluants atmosphériques n°1 : Les oxydes d'azote (NO_x)

Fiche émissions polluants atmosphériques n°2 : Les particules PM₁₀

Fiche émissions polluants atmosphériques n°3 : Les particules PM_{2,5}

Fiche émissions polluants atmosphériques n°4 : Les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)

Fiche émissions polluants atmosphériques n°5 : Le dioxyde de soufre (SO₂)

Fiche émissions polluants atmosphériques n°6 : L'ammoniac (NH₃)

Fiche climat-énergie n°1 : Les émissions de gaz à effet de serre scope 1+2

Fiche climat-énergie n°2 : Les consommations énergétiques finales

Fiche émissions sectorielles n°1 : Transport routier

Fiche émissions sectorielles n°2 : Résidentiel

*Fiche méthodologique n°1 : Transport routier

*Fiche méthodologique n°2 : Résidentiel

*Fiche méthodologique n°3 : Tertiaire

*Fiche méthodologique n°4 : Industrie

*Fiche méthodologique n°5 : Traitement des déchets

*Fiche méthodologique n°6 : Branche énergie

*Fiche méthodologique n°7 : Plateformes aéroportuaires

*Fiche méthodologique n°8 : Transport ferroviaire et fluvial

*Fiche méthodologique n°9 : Agriculture

*Fiche méthodologique n°10 : Emissions naturelles

***Pour les fiches méthodologiques se référer au bilan régional**

Fiche émissions : principaux résultats

Répartition sectorielle des émissions par polluant à l'échelle du Val-de-Marne en 2019

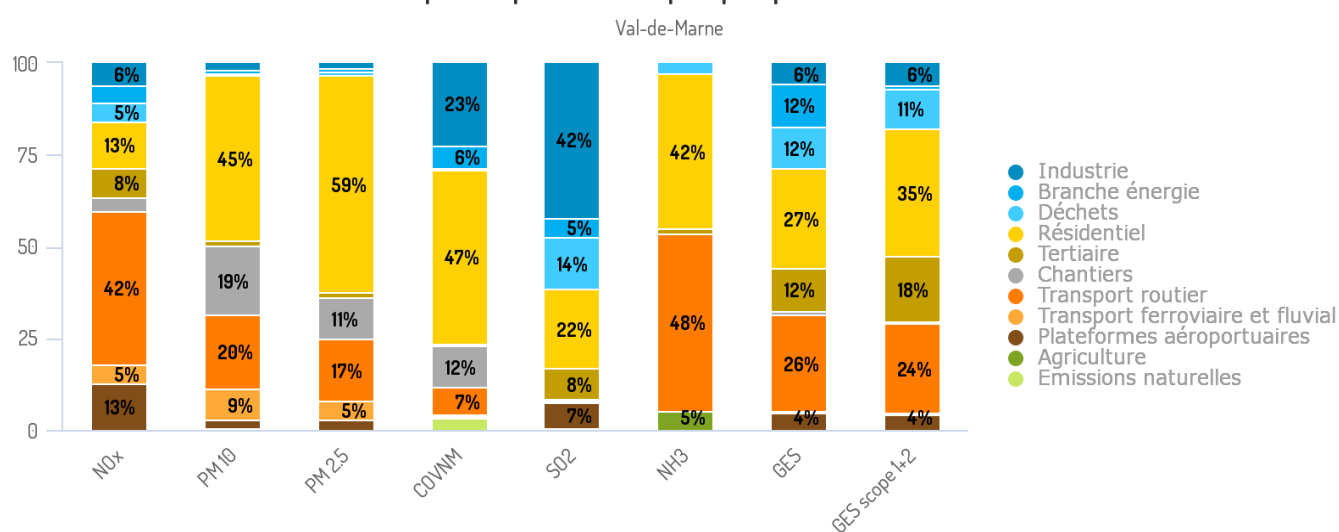
Secteurs d'activités	NOx - t/an	PM ₁₀ - t/an	PM _{2,5} - t/an	COVNM - t/an	SO ₂ - t/an	NH ₃ - t/an	GES directes - kteqCO ₂ /an (Scope 1)	GES directes hors production d'énergie + indirectes - kteqCO ₂ /an (Scope 1+2)
Industrie	325	17	10	1 128	198	<1	192	231
Branche énergie	256	6	6	307	23	<1	401	30
Déchets	300	7	5	8	66	4	395	395
Résidentiel	687	401	380	2 361	102	63	935	1 292
Tertiaire	447	11	11	24	40	2	401	651
Chantiers	194	168	73	577	<1		26	26
Transport routier	2 279	176	109	355	2	71	903	903
Transport ferroviaire et fluvial	275	76	32	28	1	<1	16	16
Plateformes aéroportuaires	695	20	17	26	33		152	152
Agriculture	9	5	1	<1	2	8	6	6
Emissions naturelles	<1			168				
Total général	5 467	888	645	4 983	468	148	3 428	3 703

Le tableau ci-dessus et le graphique ci-dessous montrent que, sur l'ensemble du Val-de-Marne, les secteurs d'activités les plus émetteurs de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sont le **transport routier** et le secteur **résidentiel**. Ils contribuent respectivement pour 42 % et 13 % aux émissions de NO_x, pour 20 % et 45 % aux émissions de PM₁₀, pour 17 % et 59 % aux émissions de PM_{2,5}, et pour 24 % et 35 % aux émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (GES Scope 1+2). Le secteur résidentiel contribue également pour 47 % aux émissions de COVNM, pour 22 % aux émissions de SO₂ et pour 42 % aux émissions de NH₃, alors que le transport routier ne contribue que très peu aux COVNM (7 %) et de manière très faible au SO₂ (< 1 %). En revanche, ce dernier contribue pour 48 % aux émissions de NH₃.

D'autres secteurs d'activité ont des contributions plus spécifiques à certains polluants : **les plateformes aéroportuaires contribuent** pour 13 % aux émissions de NO_x sur le territoire, **l'industrie** contribue pour 23 % aux émissions de COVNM et 42 % aux émissions de SO₂, **la branche énergie** pour 12 % aux émissions de GES et 5 % aux émissions de SO₂, **le traitement des déchets** pour 14 % aux émissions de SO₂ et 11 % aux émissions directes et indirectes de GES (GES Scope 1+2), **le secteur tertiaire** pour 18 % aux émissions directes et indirectes de GES (GES Scope 1+2), **les chantiers** pour 19 % aux émissions de particules primaires PM₁₀ et 11 % aux émissions de PM_{2,5}.

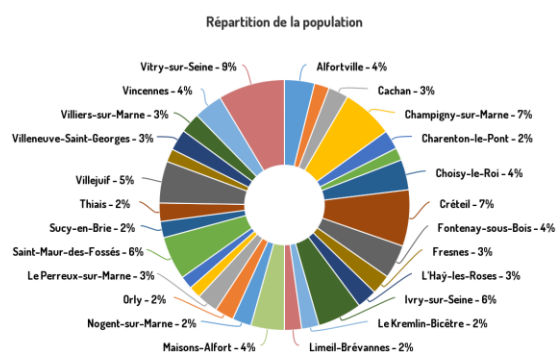
Les contributions des autres secteurs d'activités sont moindres sur le territoire du Val-de-Marne (**agriculture, émissions naturelles**).

Répartition par secteur des principaux polluants en 2019



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Répartition spatiale des émissions par polluant à l'échelle du Val-de-Marne en 2019

Répartition spatiale de la population (Source INSEE – 2019)
par commune de plus de 20 000 habitants

AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Le département du Val-de-Marne regroupe un total de 47 communes. La répartition ci-contre présente les communes de plus de 20 000 habitants (28 communes), elle varie de 2 % à 9 % de la population du territoire.

Le département du Val-de-Marne est majoritairement composé de zones urbaines et industrielles et comporte quelques zones naturelles forestières et agricoles au Sud-Est du territoire. Il est traversé par plusieurs axes majeurs de transport routier tels que l'autoroute A86 et l'A4. De plus, il comporte une partie de l'aéroport d'Orly sur son territoire.

Un territoire densément peuplé est généralement soumis à de fortes émissions de pollution atmosphérique, en lien avec l'activité humaine : chauffage, déplacements, etc.

Au-delà d'une certaine densité de population, l'intensité des émissions unitaires peut décroître : déplacements en transports en commun, présence de réseaux de chaleur urbains, etc. Un territoire faiblement peuplé peut néanmoins connaître des émissions importantes liées par exemple à du trafic routier de transit ou des déplacements plus longs.

Département	NOx - t/an	PM ₁₀ - t/an	PM _{2,5} - t/an	COVNM - t/an	SO ₂ - t/an	NH ₃ - t/an	GES directes - kteqCO ₂ /an (Scope 1)	GES directes hors production d'énergie + indirectes - kteqCO ₂ /an (Scope 1 + 2)
Alfortville	75	18	14	120	4	2	48	58
Arcueil	97	15	11	82	2	3	52	61
Cachan	41	13	10	84	2	2	35	41
Champigny-sur-Marne	268	51	39	300	9	9	157	176
Charenton-le-Pont	114	15	9	78	3	3	62	78
Choisy-le-Roi	168	25	18	133	7	3	68	89
Créteil	451	49	33	240	19	10	306	340
Fontenay-sous-Bois	162	30	22	186	7	5	119	121
Fresnes	159	18	13	76	2	4	81	94
Haÿ-les-Roses (1)	104	20	15	98	3	4	58	72
Ivry-sur-Seine	357	41	29	243	58	6	385	405
Kremlin-Bicêtre (1e)	76	11	7	83	2	2	44	58
Limeil-Brevannes	112	19	15	76	6	4	41	49
Maisons-Alfort	175	30	21	176	6	5	123	142
Nogent-sur-Marne	66	14	10	95	4	2	51	62
Orly	261	18	14	82	7	2	88	96
Perreux-sur-Marne (1e)	55	19	15	107	4	2	46	55
Plessis-Tréville (1e)	28	11	9	86	2	2	23	28
Saint-Mandé	42	7	5	57	2	1	34	41
Saint-Maur-des-Fossés	148	46	37	327	16	6	129	150
Sucy-en-Brie	274	23	19	142	196	3	96	109
Thiais	157	23	16	88	5	5	74	87
Villejuif	126	28	21	196	5	5	84	108
Villeneuve-le-Roi	236	23	18	157	14	3	82	90
Villeneuve-Saint-Georges	171	30	20	103	4	3	61	73
Villiers-sur-Marne	75	19	15	85	3	3	51	58
Vincennes	64	15	10	138	6	1	57	73
Vitry-sur-Seine	341	49	37	346	28	6	382	185
Total général	4 401	680	500	3 982	423	105	2 838	2 999

Le tableau ci-dessus présente les émissions totales pour chaque polluant dans les communes du Val-de-Marne de plus de 20 000 habitants.

La contribution de chaque commune aux émissions du département est globalement en lien avec sa population, et des disparités peuvent s'expliquer par la présence d'axes routiers importants traversant certaines communes, la présence d'industries (par exemple la commune de Sucy-en-Brie contribue majoritairement aux émissions de SO₂ et de NO_x du département), de chantiers ou de surfaces naturelles.

Fiche évolution des émissions : évolutions au regard des objectifs du PREPA

Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)

Le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) prévu par la Loi sur la Transition Énergétique (LTE), fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et respecter les exigences européennes. Il doit être réévalué tous les cinq ans et, si besoin, révisé.

Les textes réglementaires établissant le PREPA prévu par la loi sur la transition ont été publiés au JO du 11 mai 2017 :

- [décret n°2017-949 du 10 mai 2017](#) fixant les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030 pour les cinq polluants visés (SO₂, NO_x, NH₃, COVNM, PM_{2.5}),
- [arrêté du 10 mai 2017](#) établissant le PREPA. Ce texte fixe les actions de réduction dans tous les secteurs pour la période 2017-2021.

Objectifs de réduction des émissions par polluant prévus par le décret n°2017-949 (par rapport à 2005)

	2020-2024	2025-2029	A partir de 2030
SO ₂	-55%	-66%	-77%
NO _x	-50%	-60%	-69%
COVNM	-43%	-47%	-52%
NH ₃	-4%	-8%	-13%
PM _{2.5}	-27%	-42%	-57%

Dans les principaux **secteurs d'activités** pris en compte, des mesures réglementaires, fiscales et de sensibilisation sont définies, parmi lesquelles :

Residentiel-tertiaire

Rénovation thermique des logements, renouvellement des appareils individuels de chauffage par des modèles plus performants, renforcement du contrôle des appareils mis sur le marché pour garantir leurs performances, réduction de la valeur limite de la teneur en soufre du fioul domestique, sensibilisation des citoyens aux bonnes pratiques d'utilisation des appareils de chauffage au bois et aux dispositifs d'aides disponibles, accompagnement des collectivités pour la mise en place des filières alternatives au brûlage des déchets verts, interdiction de la vente des incinérateurs de jardin...

Transport routier

Mise en œuvre de Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), certificats qualité de l'air (Crit'Air) dans les ZFE-m et les zones visées par la circulation différenciée, incitation à la conversion des véhicules les plus polluants et à l'achat de véhicules plus propres, développement d'infrastructures pour les carburants propres, renouvellement des flottes publiques par des véhicules faiblement émetteurs, contrôle des émissions réelles des véhicules routiers, renforcement du contrôle technique des véhicules, mise en place de plans de mobilité par les entreprises et les administrations, utilisation du vélo...

Transports aérien et maritime/fluvial

Mise en œuvre de plans d'actions visant l'aviation civile et les aérodromes pour réduire l'intensité des émissions de polluants, mise en œuvre des plans d'actions visant à réduire les émissions polluantes liées aux navires...

Industrie

Augmentation des contrôles sur le volet « air » pour les installations classées situées dans les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA), notamment renforcement des exigences réglementaires pour réduire les émissions polluantes issues du secteur industriel (application des meilleures techniques disponibles issues des documents BREF), renforcement des mesures d'urgence dans le secteur industriel pendant les épisodes de pollution, réduction des émissions de COVNM dans les secteurs les plus émetteurs...

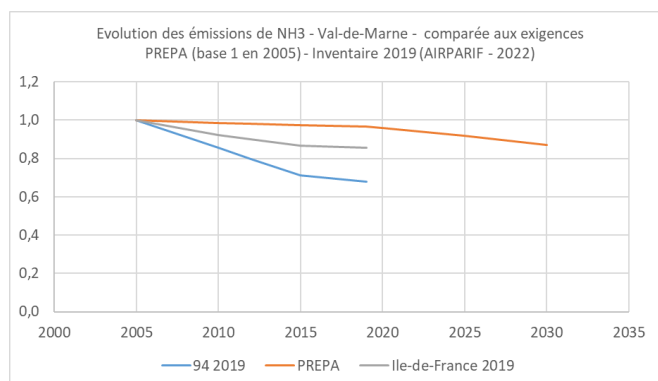
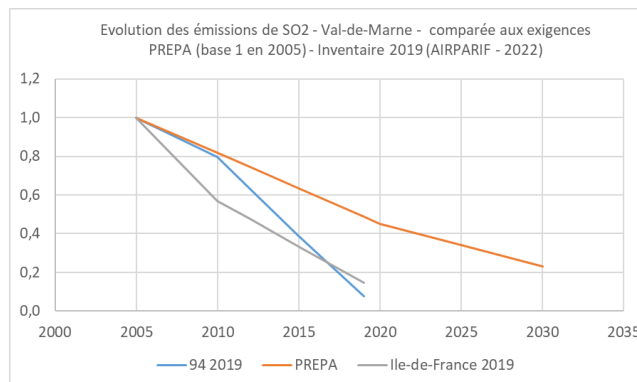
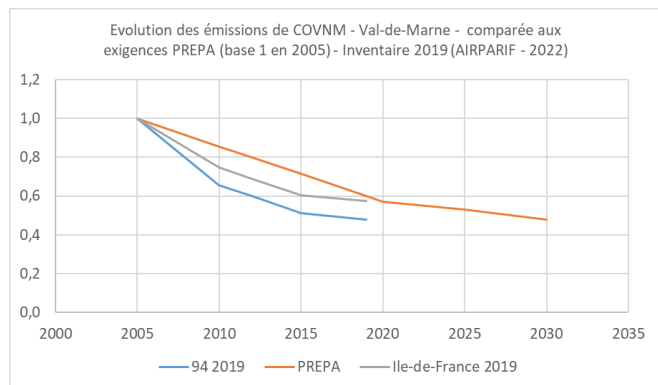
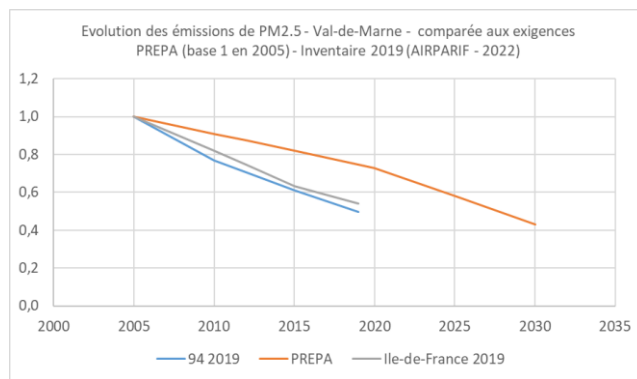
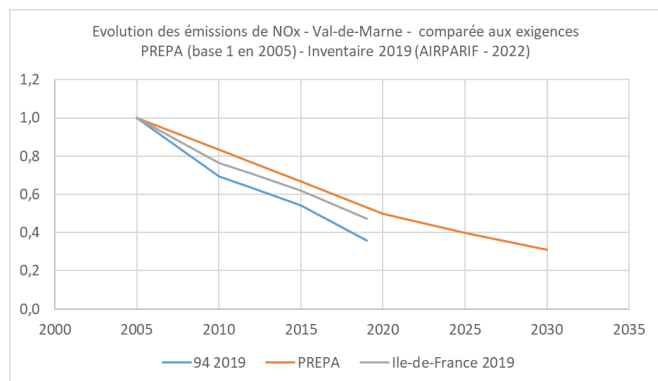
Agriculture

Réduction de la volatilisation du NH₃ provenant des fertilisants minéraux et des effluents d'élevage épandus sur les sols agricoles, limitation du brûlage des résidus agricoles à l'air libre, surveillance des pesticides dans l'air ambiant, mise en œuvre de plans de contrôle de l'interdiction des épandages aériens, code des bonnes pratiques pour la réduction des émissions de NH₃...

Sont également mises en œuvre des actions de mobilisation des acteurs locaux et d'amélioration des connaissances/innovation.

Bilan 2019 des émissions atmosphériques – Val-de-Marne

Évolutions des émissions de polluants atmosphériques de Saint-Quentin-en-Yvelines, base 1 en 2005



Dans le Val-de-Marne, les évolutions de 2005 à 2019 des émissions de polluants considérés respectent tous les objectifs du PREPA.

En considérant une baisse linéaire pour atteindre les objectifs du PREPA, les objectifs intermédiaires de réduction des émissions pour 2019 sont : -47 % pour les NO_x, -51 % pour le SO₂, -40 % pour les COVNM, -25 % pour les PM_{2.5}, -3 % pour le NH₃.

Les écarts entre les niveaux d'émissions sur le département du Val-de-Marne en 2019 et les objectifs du PREPA sont variables selon les polluants. L'écart est très large pour le SO₂ (41 points d'écart), confortable également pour le NH₃ et les PM_{2.5} (respectivement 29 et 25 points d'écart) et il est plus modéré pour les NO_x et les COVNM (respectivement 17 points et 12 points d'écart).

La baisse des émissions de polluants du Val-de-Marne est supérieure à celle de l'Ile-de-France en 2019 : 18 points d'écart pour le NH₃, 11 points d'écart pour les NO_x et un écart plus faible pour les COVNM, le SO₂ et les PM_{2.5} (respectivement 9, 7 et 4 points d'écart).

Article 85 de la Loi d'Orientation des Mobilités : Plan Air

Selon l'article 85 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère (soit la totalité de la région Ile-de-France) doivent adopter un Plan d'Actions Qualité de l'Air (PAQA), renforçant le volet air de leur Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Le plan d'actions du « Plan Air » doit, à compter de 2022, permettre d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 (PREPA). Le suivi des émissions au regard des exigences du PREPA est donc un enjeu de l'échelle nationale jusqu'à l'échelle des intercommunalités (données EPCI disponibles auprès d'AIRPARIF).

L'évolution des émissions par polluant est décrite dans les fiches correspondantes.

Fiche émissions polluants atmosphériques n°1 : les oxydes d'azote (NO_x)

Répartition sectorielle des émissions de NO_x en 2019

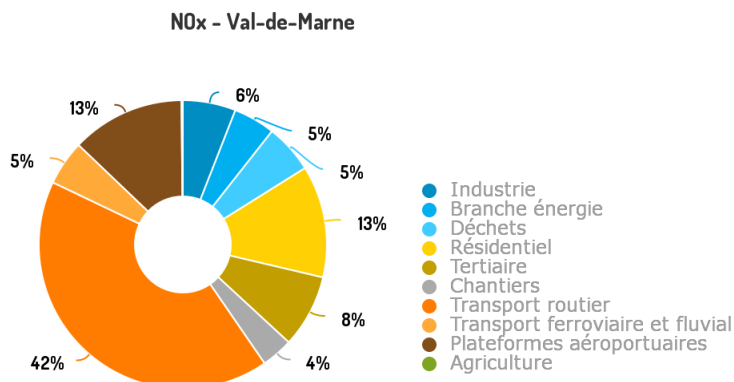
Les émissions de NO_x au sein du Val-de-Marne en 2019 représentent 5.5 kt.



OXYDES D'AZOTE

NO_x = NO + NO₂

Secteurs d'activités	NO _x – t/an
Industrie	325
Branche énergie	256
Déchets	300
Résidentiel	687
Tertiaire	447
Chantiers	194
Transport routier	2279
Transport ferroviaire et fluvial	275
Plateformes aéroportuaires	695
Agriculture	9
Emissions naturelles	<1
Total général	5467

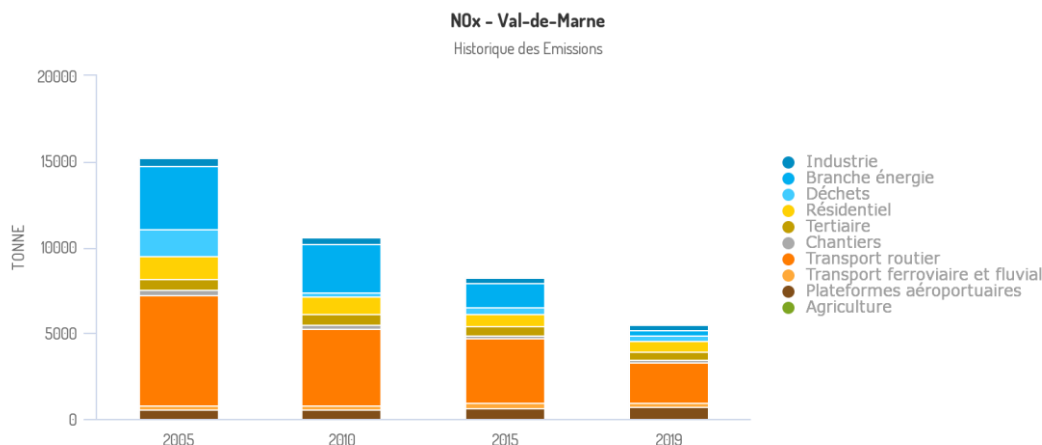


AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

42 % des émissions de NO_x en 2019 dues au transport routier, 13 % aux plateformes aéroportuaires, 13 % au secteur résidentiel

Le transport routier est le principal contributeur aux émissions de NO_x primaires en 2019 sur le territoire (42 %), liées en majorité aux véhicules diesel (91 %, incluant toutes les catégories de véhicules diesel, cf. fiche sur les émissions du transport routier). Pour le secteur résidentiel, les émissions de NO_x sont en grande partie issues de la consommation de gaz naturel (57 %, pour le chauffage, la cuisson, l'eau chaude, cf. fiche sur les émissions du secteur résidentiel). Pour les plateformes aéroportuaires, elles proviennent pour 79 % des mouvements des avions, le reste étant lié aux activités au sol. D'autres secteurs d'activités contribuent de façon moindre aux émissions de NO_x, essentiellement dues à de la combustion : le secteur tertiaire pour 8 % et l'industrie pour 6 %. La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 6 %.

Evolution des émissions de NO_x depuis 2005



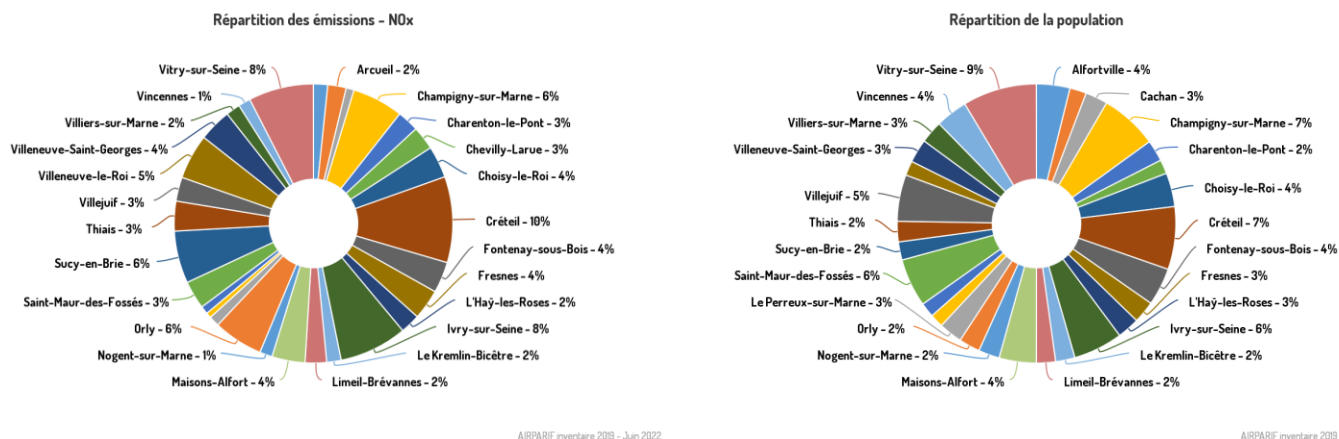
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 64 % des émissions de NO_x en 14 ans

La baisse des émissions de NO_x a été de 30 % entre 2005 et 2010 et de 48 % entre 2010 et 2019.

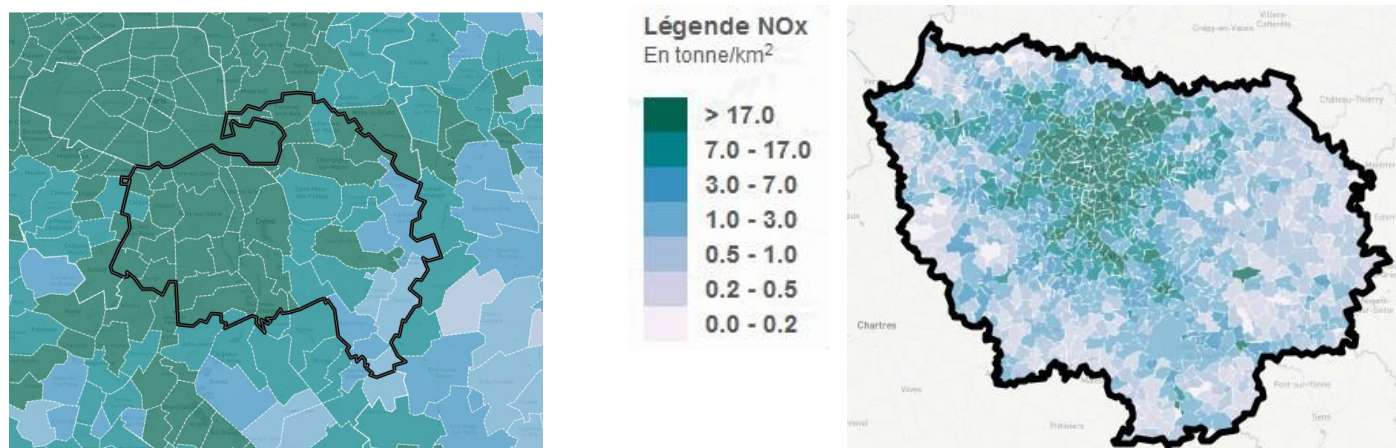
Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de NO_x en 14 ans sont de 64 % pour le transport routier et 48 % pour le secteur résidentiel. Une hausse de 30 % est observée pour les plateformes aéroportuaires. Les baisses s'expliquent, pour le transport routier, par l'amélioration technologique des véhicules et, dans une moindre mesure par une très légère baisse du trafic routier. Pour le secteur résidentiel, elles sont principalement dues à une baisse des consommations d'énergie (rénovation des logements notamment), à l'amélioration des équipements de chauffage ainsi qu'au report des consommations d'énergies fossiles vers l'électricité. Sur les plateformes aéroportuaires, la hausse est liée à une augmentation des mouvements de gros porteurs, compensant la baisse unitaire des émissions des avions. Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, les diminutions d'émissions de NO_x sont de 32 % pour l'industrie et 24 % pour le secteur tertiaire, en raison de la baisse de consommations des combustibles fossiles notamment.

Répartition spatiale des émissions de NO_x en 2019



Les émissions par commune sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluant à l'échelle du territoire en 2019 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale par commune de plus de 20 000 habitants aux émissions de NO_x et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque commune aux émissions de NO_x dans le Val-de-Marne est globalement en lien avec la répartition de la population, et des disparités selon les communes peuvent être liées à la présence d'axes de trafic routiers importants ou du trafic aérien de la plateforme aéroportuaire d'Orly, et à la présence de sites industriels (par exemple la commune de Sucy-en-Brie contribue à plus de 50 % aux émissions de NO_x du département).



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de NO_x par commune en t/km², à l'échelle du Val-de-Marne (à gauche) et en Ile-de-France (à droite). Dans le Val-de-Marne, les densités d'émissions sont moins élevées sur la partie Sud-Est du fait de la présence de surfaces naturelles (agricoles ou forestières), et du fait des tracés autoroutiers et la densité de la population sur le reste du territoire. A l'échelle francilienne, les densités d'émissions sont sensiblement plus élevées au cœur de l'agglomération parisienne, et diminuent globalement avec l'éloignement, malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (présence d'autoroutes ou de grandes installations de combustion).

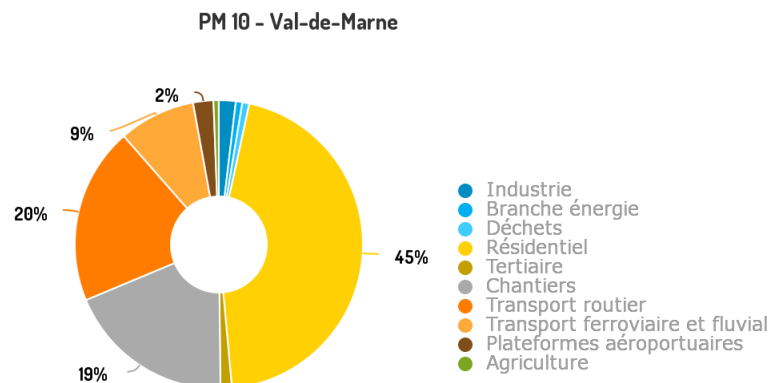
Le Val-de-Marne, qui couvre 2 % de la surface régionale, concentre un peu plus de 11 % de la population, et contribue pour 8 % aux émissions régionales de NO_x.

Sources des émissions de NO_x

Les oxydes d'azote (NO_x, qui regroupent NO et NO₂) proviennent des activités de combustion, notamment du trafic routier. Ils sont en effet directement émis par les sources motorisées de transport (et dans une moindre mesure par le chauffage résidentiel et tertiaire). Le dioxyde d'azote (NO₂), émis en partie à l'échappement des véhicules (NO₂ primaire), est également un polluant secondaire issu du monoxyde d'azote (NO), qui s'oxyde dans l'air.

Fiche émissions polluants atmosphériques n°2 : les particules PM₁₀ primairesRépartition sectorielle des émissions de PM₁₀ en 2019

Les émissions de PM₁₀ au sein du Val-de-Marne en 2019 représentent 0.9 kt.

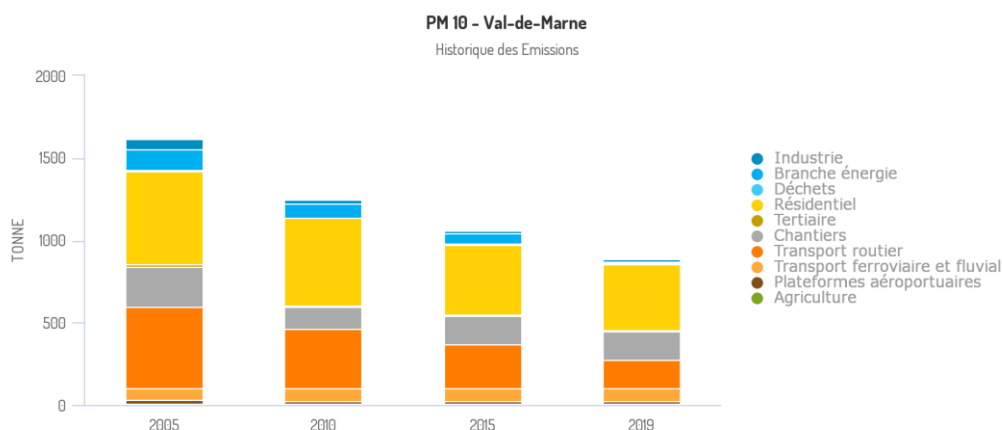


AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Secteurs d'activités	PM10 – t/an
Industrie	17
Branche énergie	6
Déchets	7
Résidentiel	401
Tertiaire	11
Chantiers	168
Transport routier	176
Transport ferroviaire et fluvial	76
Plateformes aéroportuaires	20
Agriculture	5
Emissions naturelles	
Total général	887

45 % des émissions de PM₁₀ primaires en 2019 dues au secteur résidentiel, 20 % au transport routier, 19 % aux chantiers et 9 % au transport ferroviaire et fluvial

Le secteur résidentiel est le principal contributeur aux émissions de particules PM₁₀ primaires en 2019 sur le territoire (45 %). Les émissions sont liées en majorité au chauffage au bois (86 % à l'échelle régionale). Pour le transport routier, qui représente 20 % des émissions, elles sont issues de l'abrasion des routes, pneus et freins (82 %) et de la combustion, en grande partie les émissions des véhicules diesel (15 %, cf. fiche sur les émissions du transport routier). Les chantiers contribuent à 19 % des émissions. Les émissions de particules PM₁₀ du secteur transport ferroviaire et fluvial proviennent essentiellement de l'usure des freins, roues et rails des lignes électriques (37 %) et des lignes roulant au gazole (32 %). D'autres secteurs d'activité contribuent de façon moindre aux émissions de PM₁₀ : les plateformes aéroportuaires et l'industrie contribuent chacun pour 2 %. La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure ou égale à 1 %.

Evolution des émissions de PM₁₀ depuis 2005

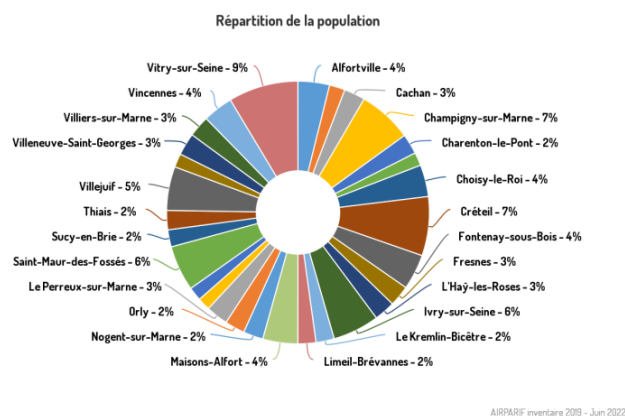
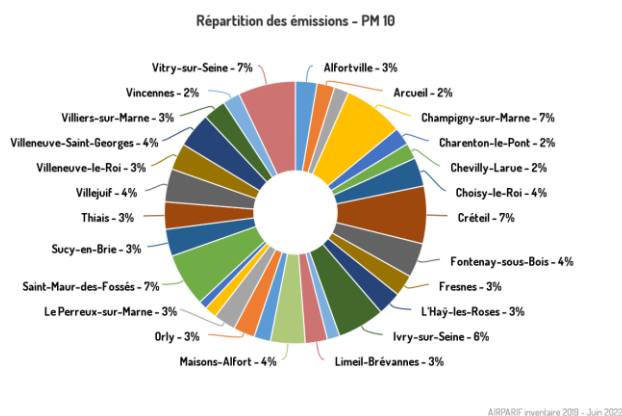
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 45 % des émissions de PM₁₀ en 14 ans

La baisse des émissions de PM₁₀ a été de 23 % entre 2005 et 2010 et de 29 % entre 2010 et 2019.

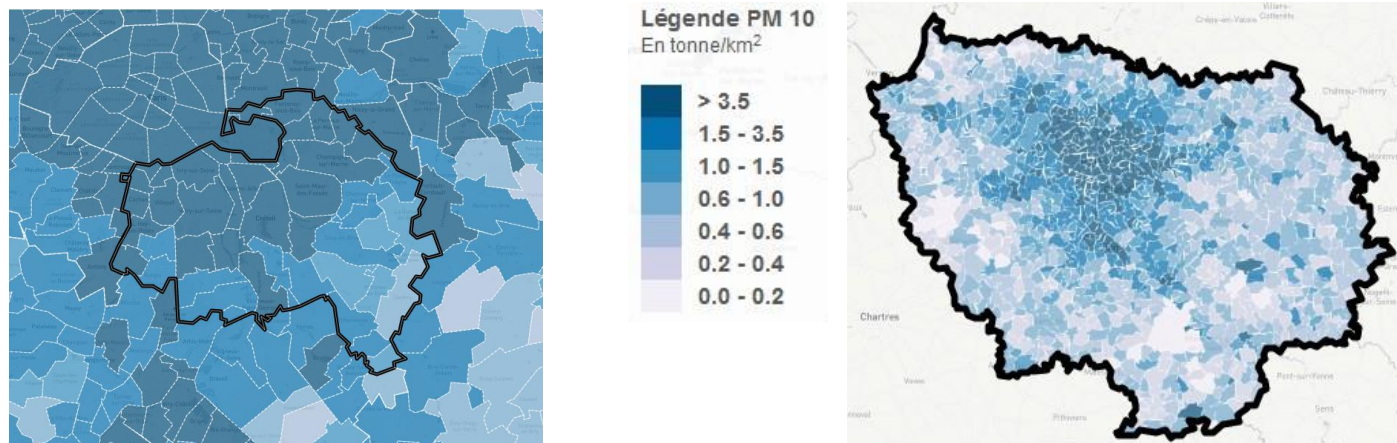
Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les émissions de PM₁₀ en 14 ans ont baissé de 29 % pour le secteur résidentiel, 64 % pour le transport routier, de 31 % pour les chantiers et ont légèrement augmenté pour le transport ferroviaire et fluvial (+2 %), c'est par ailleurs le seul secteur où l'on observe une augmentation des émissions de PM₁₀. Les baisses s'expliquent, pour le secteur résidentiel, par la baisse des consommations d'énergie (liée à la rénovation des logements), par l'amélioration des équipements de chauffage au bois ainsi que par le report des consommations d'énergies fossiles vers l'électricité. Pour le transport routier, elles sont principalement dues à l'amélioration technologique des véhicules. Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, la diminution d'émissions est de 73 % pour l'industrie, 95 % pour la branche énergie.

Répartition spatiale des émissions de PM₁₀ en 2019



Les émissions par commune sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluant à l'échelle du territoire en 2019 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale par commune de plus de 20 000 habitants aux émissions de PM₁₀ et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque commune aux émissions de PM₁₀ sur le territoire est globalement en lien avec la répartition de la population, compte tenu de la prépondérance du secteur résidentiel aux émissions de PM₁₀, et malgré quelques disparités mineures dues aux spécificités communales (réseau routier important, habitat individuel ou collectif, etc.).



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de PM₁₀ par commune en t/km², à l'échelle du Val-de-Marne (à gauche) et en Ile-de-France (à droite). Dans le Val-de-Marne, les densités d'émissions sont moins élevées sur la partie Sud-Est du fait de la présence de surfaces naturelles (agricoles ou forestières), et du fait des tracés autoroutiers et la densité de la population sur le reste du territoire. A l'échelle francilienne, les densités d'émissions sont sensiblement plus élevées au cœur de l'agglomération parisienne, et diminuent globalement avec l'éloignement, malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (présence d'autoroutes ou de grandes installations de combustion).

Le Val-de-Marne, qui couvre 2 % de la surface régionale, concentre un peu plus de 11 % de la population, et contribue pour 6 % aux émissions régionales de PM₁₀.

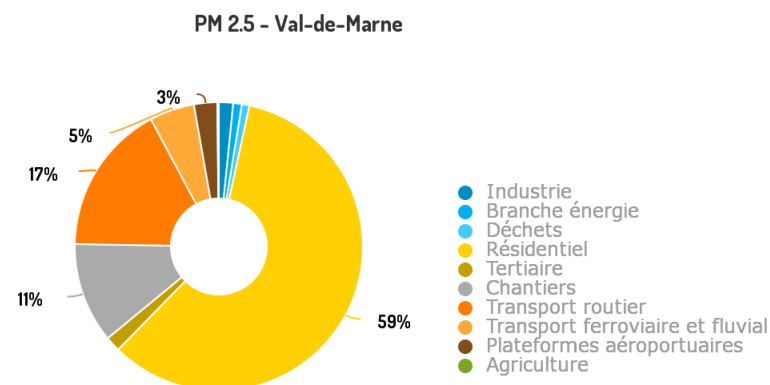
Sources des émissions de PM₁₀

Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles. Les particules PM₁₀ ont un diamètre inférieur à 10 µm. Les sources de particules sont multiples. Il existe, d'une part, des rejets directs dans l'atmosphère. À l'échelle régionale, les sources majoritaires de particules fines primaires sont le secteur résidentiel (notamment le chauffage au bois), le trafic routier, l'agriculture et les chantiers. Les particules primaires peuvent également être d'origine naturelle. Les sources de particules sont, d'autre part, indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, transport sur de longues distances, ou encore remise en suspension des poussières déposées au sol. Les bilans d'émissions concernent les particules primaires.

Fiche émissions polluants atmosphériques n°3 : les particules PM_{2.5} primaires

Répartition sectorielle des émissions de PM_{2.5} en 2019

Les émissions de PM_{2.5} au sein du Val-de-Marne en 2019 représentent 0.6 kt.



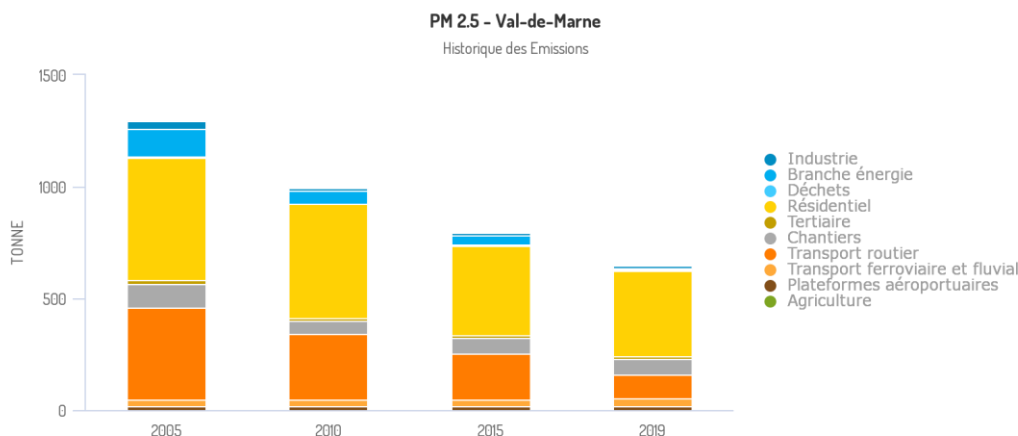
Secteurs d'activités	PM2.5
Industrie	10
Branche énergie	6
Déchets	5
Résidentiel	380
Tertiaire	11
Chantiers	73
Transport routier	109
Transport ferroviaire et fluvial	32
Plateformes aéroportuaires	17
Agriculture	1
Emissions naturelles	
Total général	644

AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

59 % des émissions de PM_{2.5} primaires en 2019 dues au secteur résidentiel, 17 % au transport routier et 11 % aux chantiers

Le secteur résidentiel est le principal contributeur aux émissions de PM_{2.5} primaires en 2019 (59 %) sur le territoire. Elles sont liées en majorité au chauffage au bois (83 %, cf. fiche sur les émissions du secteur résidentiel). Pour le transport routier, elles sont dues majoritairement à l'abrasion des freins, pneus et routes (71 %, cf. fiche sur les émissions du transport routier) mais aussi à la combustion des véhicules diesel (25 %). Les chantiers représentent 11 % des émissions de particules PM_{2.5}. D'autres secteurs d'activités contribuent de façon moindre aux émissions de PM_{2.5}, notamment le transport ferroviaire et fluvial (5 %) et les plateformes aéroportuaires (3 %). Pour le transport ferroviaire et fluvial, les émissions de PM_{2.5} à l'échappement des locomotives roulant au gazole représentent 13 %, néanmoins la majorité des émissions proviennent de l'usure des freins, roues, rails (35 % des lignes électriques et 30 % des lignes gazole, soit 65 % au total). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 2 %.

Evolution des émissions de PM_{2.5} depuis 2005



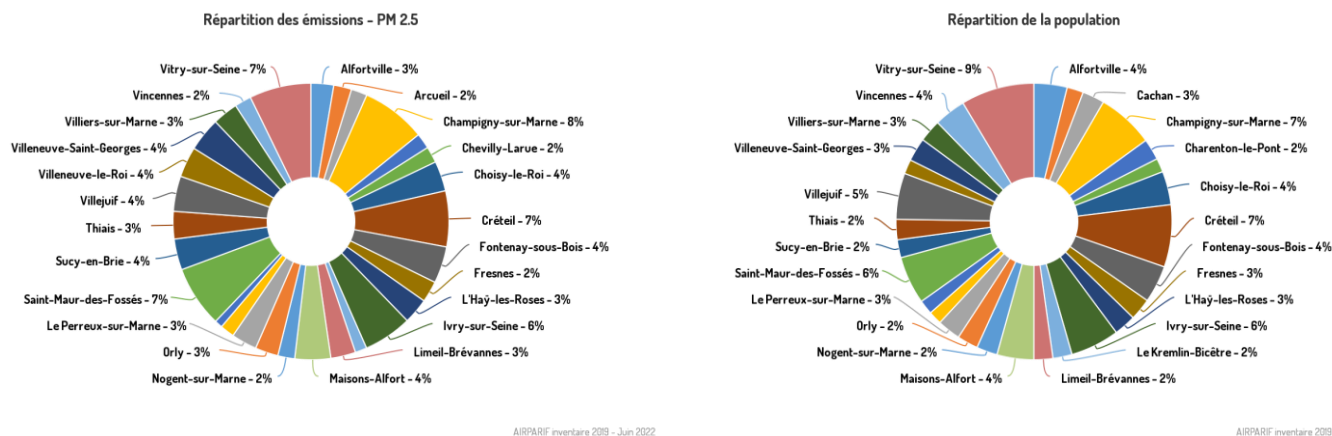
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 50 % des émissions de PM_{2.5} en 14 ans

La baisse des émissions de PM_{2.5} a été de 23 % entre 2005 et 2010 et de 35 % entre 2010 et 2019.

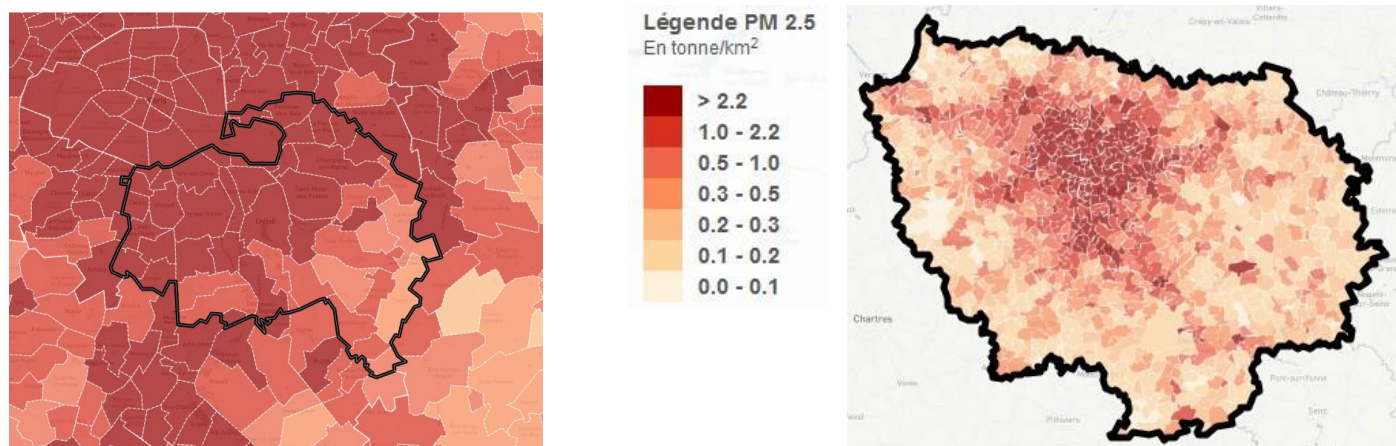
Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de PM_{2.5} en 14 ans sont de 30 % pour le secteur résidentiel, 73% pour le transport routier, et 33 % pour les chantiers. Les diminutions s'expliquent, pour le secteur résidentiel, par la baisse des consommations d'énergie (liée à la rénovation des logements), par l'amélioration des équipements de chauffage au bois ainsi que par le report des consommations d'énergies fossiles vers l'électricité. Pour le transport routier, elles sont principalement dues à l'amélioration technologique des véhicules. Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, la diminution d'émissions est de 74 % pour l'industrie, 95 % pour la branche énergie, 28 % pour le tertiaire. Les secteurs du transport ferroviaire et fluvial, et les plateformes aéroportuaires présentent une légère augmentation de 5 % chacun.

Répartition spatiale des émissions de PM_{2.5} en 2019



Les émissions par commune sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluant à l'échelle du territoire en 2019 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale par commune de plus de 20 000 habitants aux émissions de PM_{2.5} et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque commune aux émissions de PM_{2.5} sur le territoire est globalement en lien avec la répartition de la population, compte tenu de la prépondérance du secteur résidentiel aux émissions de PM_{2.5}, et malgré des disparités liées à la présence d'installations de combustion ou d'axes routiers à fort trafic.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de PM_{2.5} par commune en t/km², à l'échelle du Val-de-Marne (à gauche) et en Ile-de-France (à droite). Dans le Val-de-Marne, les densités d'émissions sont moins élevées sur la partie Sud-Est du fait de la présence de surfaces naturelles (agricoles ou forestières), et du fait des tracés autoroutiers et la densité de la population sur le reste du territoire. A l'échelle francilienne, les densités d'émissions sont sensiblement plus élevées au cœur de l'agglomération parisienne, et diminuent globalement avec l'éloignement, malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (présence d'autoroutes ou de grandes installations de combustion).

Le Val-de-Marne, qui couvre 2 % de la surface régionale, concentre un peu plus de 11 % de la population, et contribue pour 7 % aux émissions régionales de PM_{2.5}.

Sources des émissions de PM_{2.5}

Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles. Les PM_{2.5} ont un diamètre inférieur à 2.5 µm. Les particules PM_{2.5} forment la majorité des particules PM₁₀ : en moyenne annuelle, les PM_{2.5} représentent environ 60 à 70 % des PM₁₀. Tout comme les PM₁₀, les sources des PM_{2.5} sont multiples. Il existe, d'une part, des rejets directs dans l'atmosphère. À l'échelle régionale, les sources majoritaires de particules fines primaires sont le secteur résidentiel (notamment le chauffage au bois) et le trafic routier. Les sources des PM_{2.5} sont, d'autre part, indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, pouvant être transportées sur de longues distances. Les bilans d'émissions concernent les particules primaires.

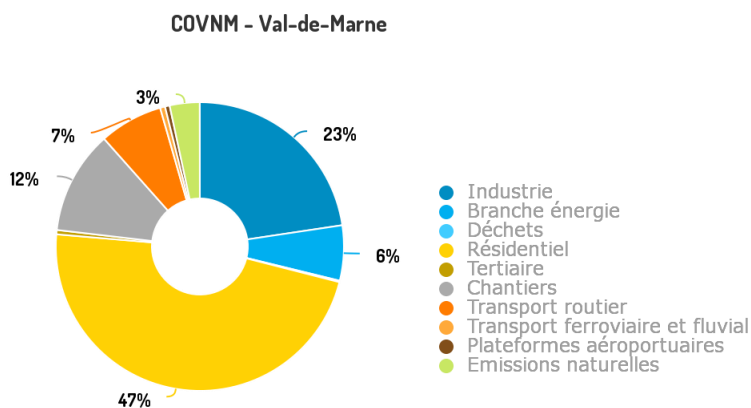
Fiche émissions polluants atmosphériques n°4 : les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)

Répartition sectorielle des émissions de COVNM en 2019

Les émissions de COVNM au sein du Val-de-Marne en 2019 représentent 5 kt.



COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS NON MÉTHANIQUES



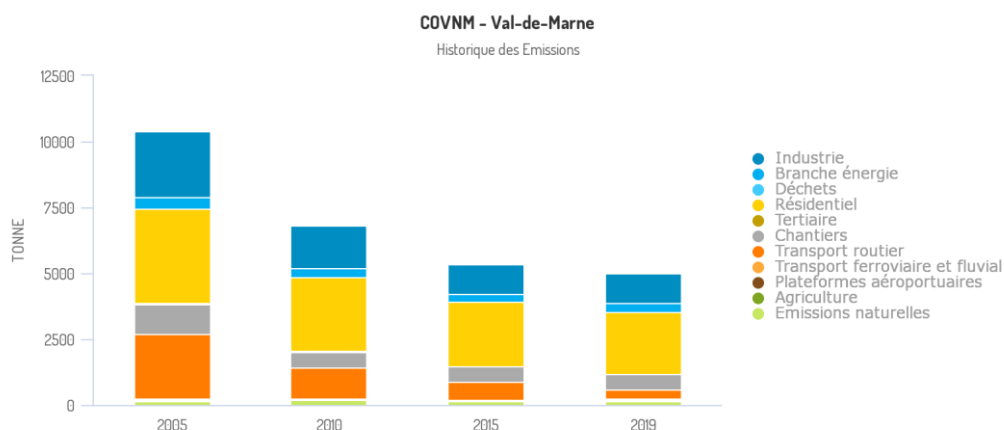
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Secteurs d'activités	COVNM - t/an
Industrie	1128
Branche énergie	307
Déchets	8
Résidentiel	2361
Tertiaire	24
Chantiers	577
Transport routier	355
Transport ferroviaire et fluvial	28
Plateformes aéroportuaires	26
Agriculture	<1
Emissions naturelles	168
Total général	4982

47 % des émissions de COVNM en 2019 dues au secteur résidentiel, 23 % à l'industrie, 12 % aux chantiers, 7 % au transport routier et 6 % à la branche énergie

Le secteur résidentiel, avec 47 %, est le principal contributeur aux émissions de COVNM en 2019 sur le territoire. Les émissions sont liées en majorité (49 %) à l'utilisation domestique de produits solvantés (peintures, colles, produits pharmaceutiques, etc.) mais également au chauffage au bois (26 %, cf. fiche sur les émissions du secteur résidentiel). Pour l'industrie, qui représente 23 % des émissions du territoire, les émissions sont issues de certains procédés industriels et de l'utilisation de solvants (fabrication de produits alimentaires, imprimerie, automobile, traitement des métaux...). Les chantiers contribuent à 12 % aux émissions de COVNM sur le territoire, notamment dû à l'utilisation de peinture en bâtiment (60 %). Pour le transport routier (7 %), la majorité des émissions proviennent des émissions à l'échappement des véhicules essence dont environ la moitié provenant des deux-roues motorisés, ainsi que l'évaporation d'essence. Pour la branche énergie (6 %), les émissions proviennent notamment des réseaux de distribution de gaz et des stations-services. La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 4 %.

Evolution des émissions de COVNM depuis 2005



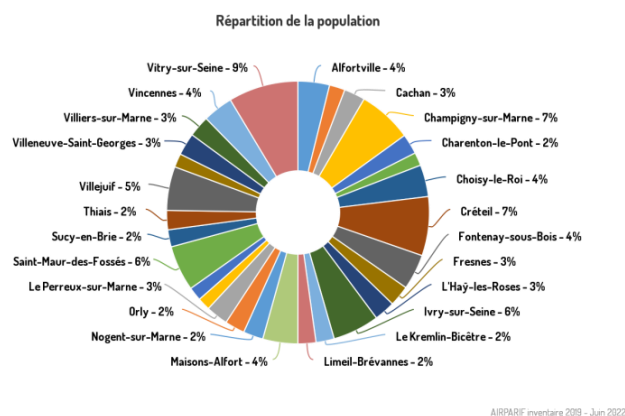
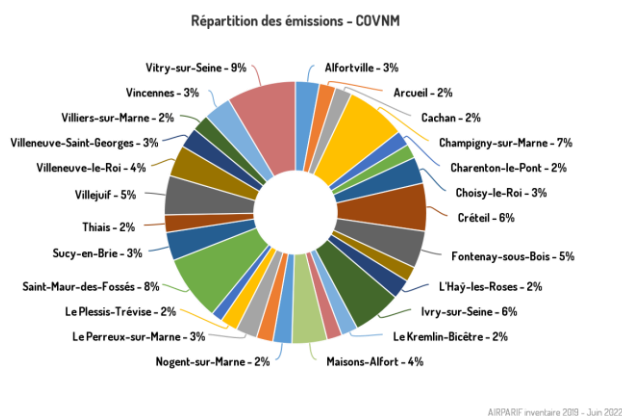
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 52 % des émissions de COVNM en 14 ans

La baisse des émissions de COVNM a été de 34 % entre 2005 et 2010 et de 27 % entre 2010 et 2019.

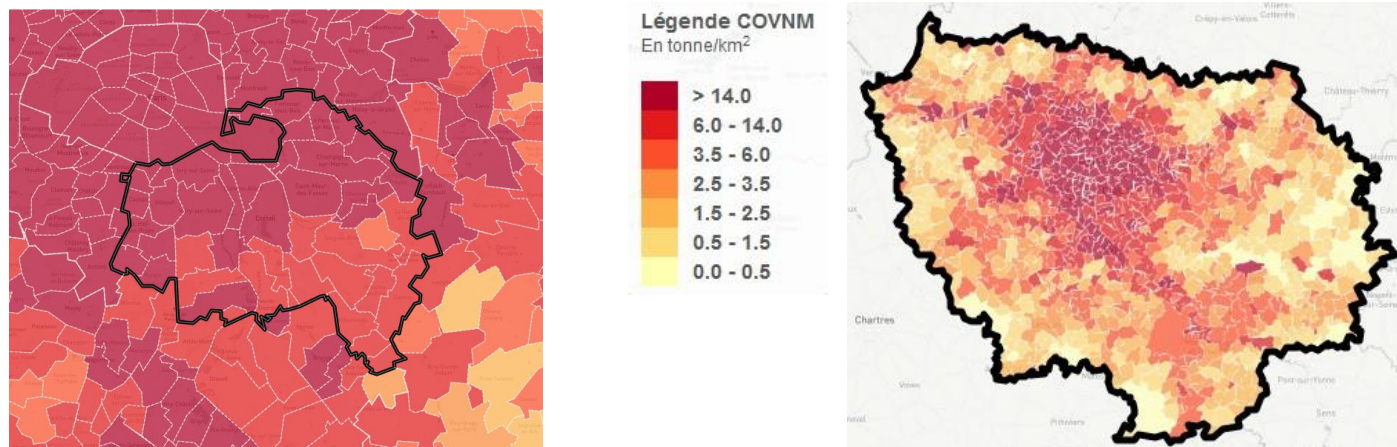
Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de COVNM en 14 ans sont de 35 % pour le secteur résidentiel, 55 % pour l'industrie, 49 % pour les chantiers. Les émissions naturelles de COVNM sont en très légère hausse (+2 %). Les baisses s'expliquent par une baisse des taux de COVNM dans de nombreux produits solvantés, une amélioration des performances des appareils de chauffage au bois et une amélioration dans la gestion des émissions industrielles. Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, les diminutions d'émissions sont de 85 % pour le transport routier, et de 23 % dans la branche énergie.

Répartition spatiale des émissions de COVNM en 2019



Les émissions par commune sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluant à l'échelle du territoire en 2019 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale par commune de plus de 20 000 habitants aux émissions de COVNM et la répartition spatiale de la population. La contribution des communes est globalement en lien avec la répartition de la population, compte tenu de la prépondérance du secteur résidentiel aux émissions de COVNM, et malgré quelques disparités dues aux spécificités communales (présence d'installations fortement émettrices notamment, telles que la fabrication de produits pharmaceutiques ou imprimeries...).



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de COVNM par commune en t/km², à l'échelle du Val-de-Marne (à gauche) et en Ile-de-France (à droite). Dans le Val-de-Marne, les densités d'émissions sont moins élevées sur la partie Sud-Est du fait de la présence de surfaces naturelles (agricoles ou forestières), et du fait des tracés autoroutiers et la densité de la population sur le reste du territoire. A l'échelle francilienne, les densités d'émissions sont sensiblement plus élevées au cœur de l'agglomération parisienne, et diminuent globalement avec l'éloignement, malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (présence d'autoroutes ou de grandes installations de combustion). Les densités d'émissions de COVNM peuvent rester assez élevées en zone rurale, compte tenu de la contribution non négligeable des émissions naturelles aux émissions de ce polluant (végétation, forêt, etc.).

Le Val-de-Marne, qui couvre 2 % de la surface régionale, concentre un peu plus de 11 % de la population, et contribue pour 7 % aux émissions régionales de COVNM.

Sources des émissions de COVNM

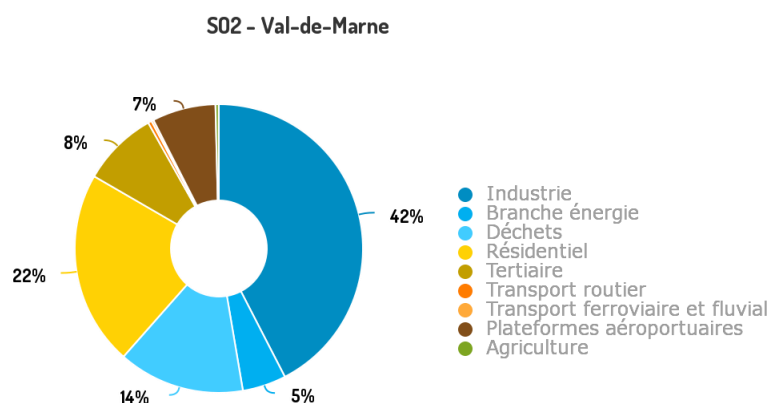
Les émissions des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) sont suivies comme précurseurs de particules secondaires et d'ozone. Cette famille de polluants atmosphériques contient également le benzène dont les teneurs sont réglementées dans l'air ambiant, compte-tenu de ses effets sur la santé. Les sources d'émissions sont multiples : utilisation de solvants dans les secteurs résidentiels et industriels, ou encore l'évaporation d'essence.

Fiche émissions polluants atmosphériques n°5 : le dioxyde de soufre (SO₂)Répartition sectorielle des émissions de SO₂ en 2019

Les émissions de SO₂ au sein du Val-de-Marne en 2019 représentent 4.7 kt.

SO₂

DIOXYDE DE SOUFRE

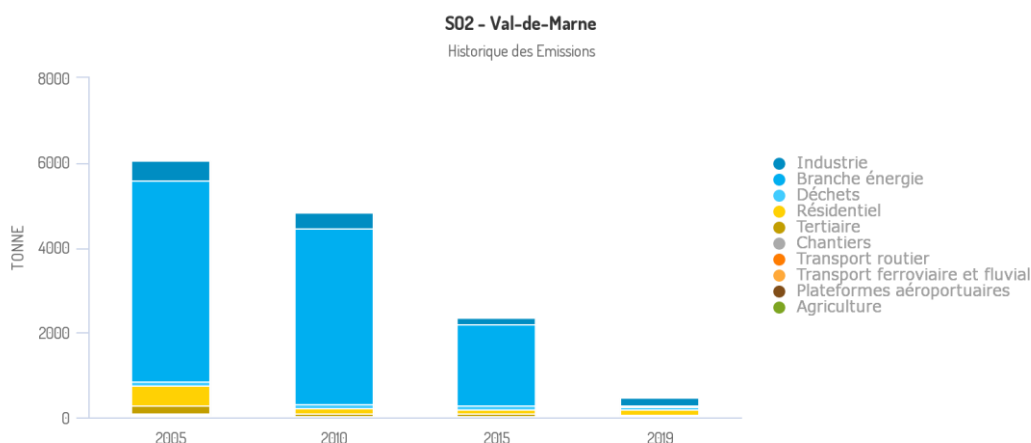


AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Secteurs d'activités	SO ₂ – t/an
Industrie	198
Branche énergie	23
Déchets	66
Résidentiel	102
Tertiaire	40
Chantiers	<1
Transport routier	2
Transport ferroviaire et fluvial	1
Plateformes aéroportuaires	33
Agriculture	2
Emissions naturelles	
Total général	467

42 % des émissions de SO₂ en 2019 dues à l'industrie, 22 % au secteur résidentiel, 14 % au traitement des déchets. Les émissions de ce polluant, qui n'est plus problématique en air ambiant sur la région, sont globalement très faibles.

L'industrie est le principal contributeur aux émissions de SO₂ en 2019 sur le territoire (42 %), les émissions proviennent essentiellement de la combustion de produits pétroliers. Dans le secteur résidentiel, qui représente 22 % des émissions, elles proviennent essentiellement du chauffage des logements (dont 78 % par combustion de fioul domestique, 14 % par le chauffage au bois). Pour le traitement des déchets (14 % des émissions), elles sont notamment liées à l'incinération de déchets. Pour les autres secteurs d'activités qui contribuent chacun à moins de 10 % aux émissions de SO₂ : le secteur tertiaire (8 %, essentiellement dues au chauffage par combustion de fioul domestique), les plateformes aéroportuaires (7 %, liées notamment aux mouvements des avions). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 5 %.

Evolution des émissions de SO₂ depuis 2005

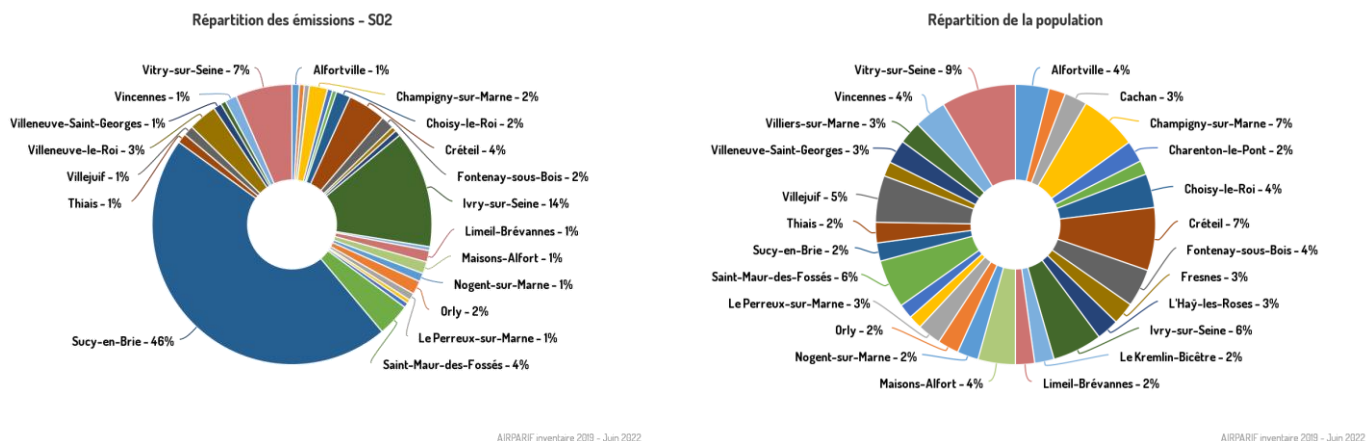
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 92 % des émissions de SO₂ en 14 ans

La baisse des émissions de SO₂ a été de 20 % entre 2005 et 2010 et de 90 % entre 2010 et 2019.

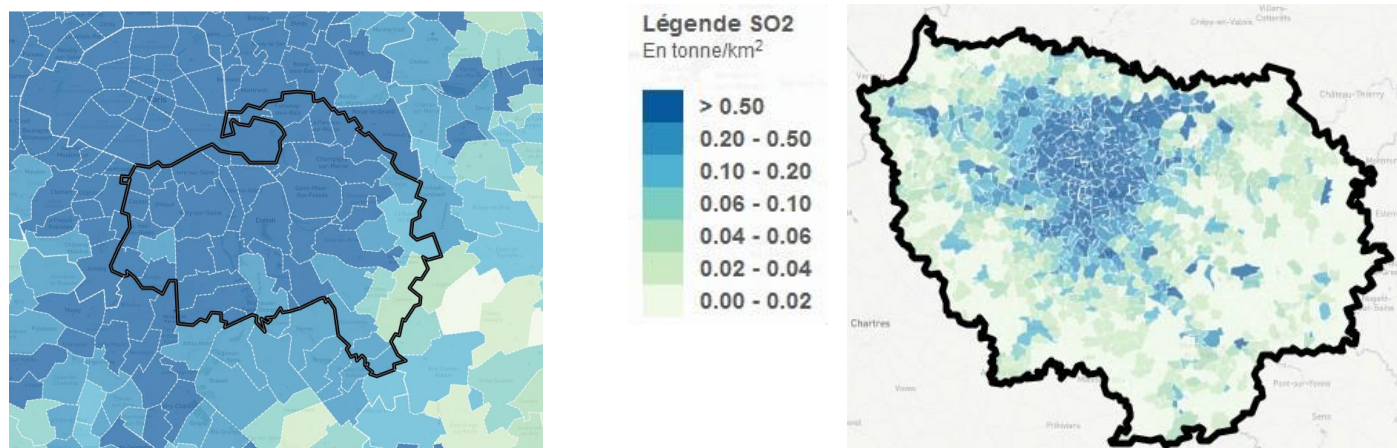
Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de SO₂ en 14 ans sont importantes avec une diminution quasi-totale pour la branche énergie, 58 % pour l'industrie et 78 % pour le secteur résidentiel. Elles s'expliquent, pour le secteur résidentiel comme pour l'industrie, par une baisse des consommations d'énergie, plus marquée pour les produits pétroliers (essentiellement le fioul). Pour la branche énergie, elle s'explique principalement par la fermeture du Centre de Production Thermique EDF de Vitry-sur-Seine au cours de l'année 2015. Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, les émissions ont baissé de 77 % pour le secteur tertiaire. Une hausse de 5 % est observée pour les plateformes aéroportuaires, en lien avec l'augmentation des mouvements de gros porteurs.

Répartition spatiale des émissions de SO₂ en 2019



Les émissions par commune sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluant à l'échelle du territoire en 2019 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale par commune de plus de 20 000 habitants aux émissions de SO₂ et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque commune aux émissions de SO₂ est indépendante de la répartition de la population. Elle est plus importante dans les zones survolées par le trafic aérien et dans les communes accueillant une usine d'incinération de déchets (par exemple la commune d'Ivry-sur-Seine) ou des sites industriels (comme la commune de Sucy-en-Brie).



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de SO₂ par commune en t/km², à l'échelle du Val-de-Marne (à gauche) et en Ile-de-France (à droite). Dans le Val-de-Marne, les densités d'émissions sont moins élevées sur la partie Sud-Est du fait de la présence de surfaces naturelles (agricoles ou forestières), et du fait des tracés autoroutiers et la densité de la population sur le reste du territoire. A l'échelle francilienne, les densités d'émissions sont sensiblement plus élevées au centre de la région, et diminuent globalement avec l'éloignement, malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (grandes installations de combustion).

Le Val-de-Marne, qui couvre 2 % de la surface régionale, concentre un peu plus de 11 % de la population, et contribue pour 11 % aux émissions régionales de SO₂.

Sources des émissions de SO₂

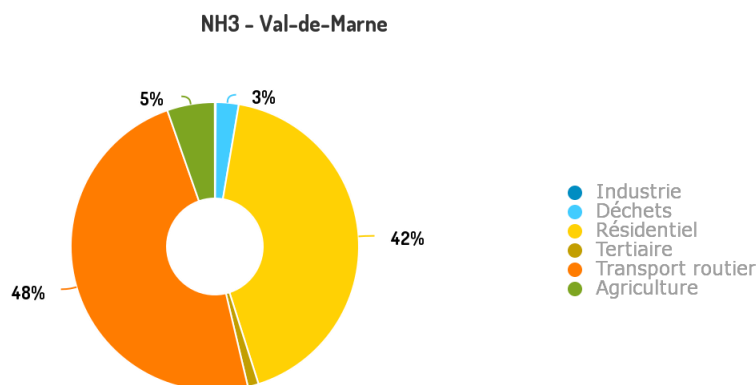
Le dioxyde de soufre (SO₂) est un polluant principalement émis par la combustion d'énergies fossiles contenant des composés soufrés. Ce polluant, dont les teneurs sont réglementées dans l'air ambiant, n'est plus un problème en Ile-de-France depuis de nombreuses années, grâce notamment aux baisses successives des teneurs en soufre dans les produits pétroliers et à la diminution des consommations de fioul.

Fiche émissions polluants atmosphériques n°6 : les ammoniac (NH₃)

AMMONIAC

Répartition sectorielle des émissions de NH₃ en 2019

Les émissions de NH₃ au sein du Val-de-Marne en 2019 représentent 0.1 kt.



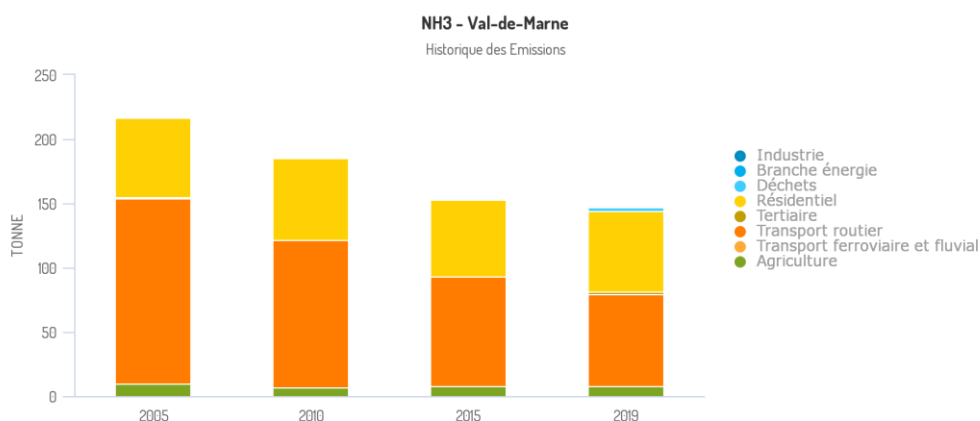
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Secteurs d'activités	NH ₃ - t/an
Industrie	<1
Branche énergie	<1
Déchets	4
Résidentiel	63
Tertiaire	2
Chantiers	
Transport routier	71
Transport ferroviaire et fluvial	<1
Plateformes aéroportuaires	
Agriculture	8
Emissions naturelles	
Total général	148

48 % des émissions de NH₃ en 2019 dues au transport routier, 42 % au secteur résidentiel, 5 % à l'agriculture, 3 % au traitement des déchets

Le transport routier est le principal contributeur aux émissions de NH₃ en 2019 sur le territoire (48 %). Les émissions sont dues aux véhicules équipés d'un catalyseur : celui-ci déclenche ou accentue les réactions chimiques qui tendent à transformer les constituants les plus toxiques des gaz d'échappement (monoxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés, oxydes d'azote), en éléments moins toxiques (eau et CO₂). Les véhicules essence sont davantage émetteurs (catalyseur 3 voies). Toutefois, les émissions sont également dues aux systèmes de réduction catalytique sélective (SCR) qui équipent certains véhicules diesels pour réduire les émissions de NO_x par injection d'urée. Le secteur résidentiel est le second contributeur (42 %), les émissions proviennent de la combustion de bois de chauffage. Les émissions de l'agriculture (5 % des émissions de NH₃) sont liées en majorité aux cultures de terres arables avec engrais. Pour le traitement des déchets, les émissions sur le territoire proviennent notamment du traitement des eaux usées, l'incinération des déchets hospitaliers, domestiques et municipaux. Les autres secteurs d'activités contribuent pour moins de 3 % chacun.

Evolution des émissions de NH₃ depuis 2005



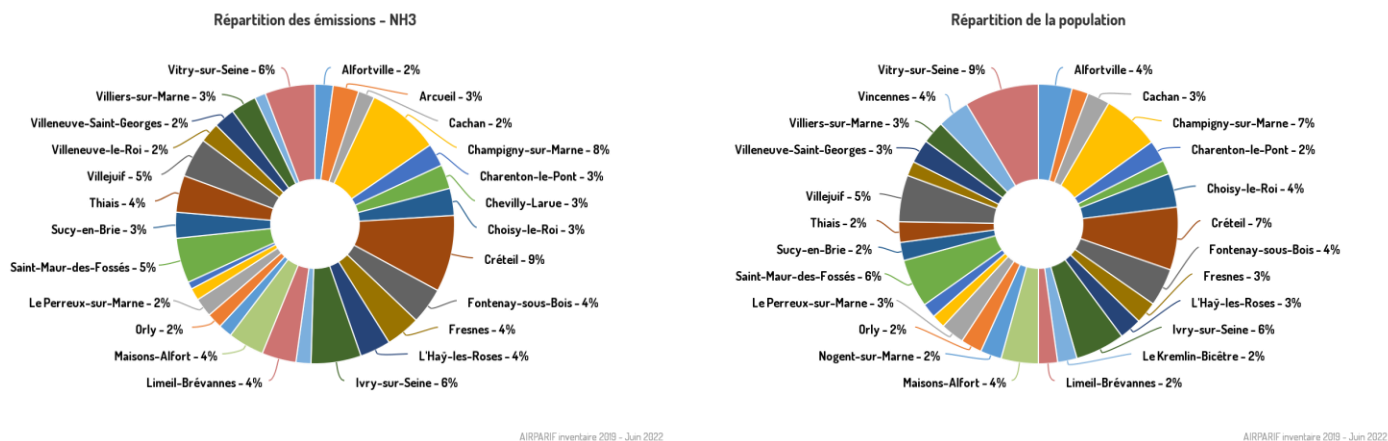
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 32 % des émissions de NH₃ en 14 ans

La baisse des émissions de NH₃ a été de 14 % entre 2005 et 2010 et de 20 % entre 2010 et 2019.

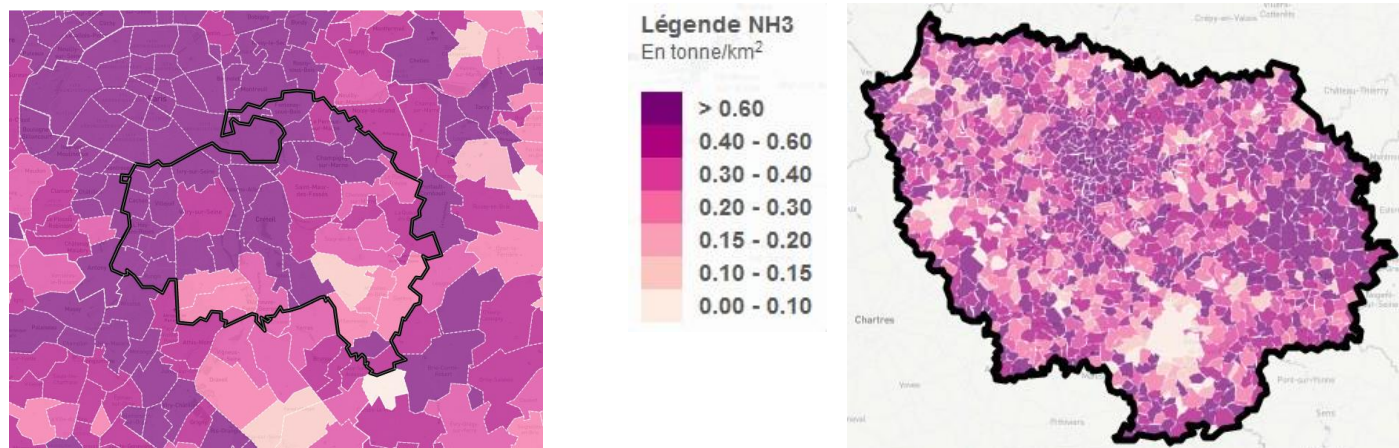
Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les émissions de NH₃ en 14 ans ont baissé de 50 % dans le transport routier, cette baisse s'explique par une baisse globale du trafic et l'amélioration technologique des véhicules. Dans le secteur résidentiel, l'amélioration des appareils de chauffage au bois est compensée par une hausse de consommation de cette énergie de chauffage (+1 %), induisant une légère augmentation des émissions (+1 %). Les émissions de l'agriculture ont quant à elles baissé de 17 % entre 2005 et 2019.

Répartition spatiale des émissions de NH₃ en 2019



Les émissions par commune sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluant à l'échelle du territoire en 2019 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale par commune de plus de 20 000 habitants aux émissions de NH₃ et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque commune aux émissions de NH₃ peut varier avec la présence d'axes routiers avec un fort trafic, le nombre d'habitants utilisant le chauffage au bois, et la superficie des surfaces agricoles s'il y en a.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de NH₃ par commune en t/km², à l'échelle du Val-de-Marne (à gauche) et en Ile-de-France (à droite). Dans le Val-de-Marne, les densités d'émissions sont variables, pouvant être élevées sur les communes accueillant une activité agricole et en zone urbaine en lien avec les émissions du secteur résidentiel (chauffage au bois) et du trafic routier. A l'échelle francilienne, elles sont variables également, denses au cœur de l'agglomération parisienne en raison du transport routier, mais aussi en zone rurale où les activités agricoles sont plus nombreuses ainsi que le chauffage au bois.

Le Val-de-Marne, qui couvre 2 % de la surface régionale, concentre un peu plus de 11 % de la population, et contribue pour 2 % aux émissions régionales de NH₃.

Sources des émissions de NH₃

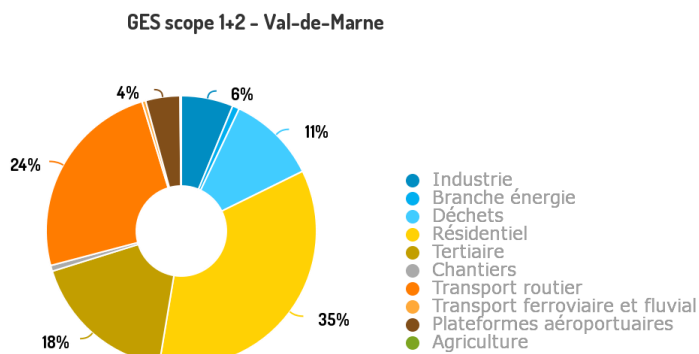
Les émissions d'ammoniac (NH₃) sont suivies comme précurseurs de particules secondaires, notamment en combinaison avec les oxydes d'azote. À l'échelle régionale, les sources d'ammoniac sont principalement les épandages d'engrais du secteur agricole ainsi que le trafic routier.

Fiche climat-énergie n°1 : Les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (GES Scope 1+2)



Répartition sectorielle des émissions de GES en 2019

Les émissions de GES au sein du Val-de-Marne en 2019 représentent 3702 kt éq. CO₂



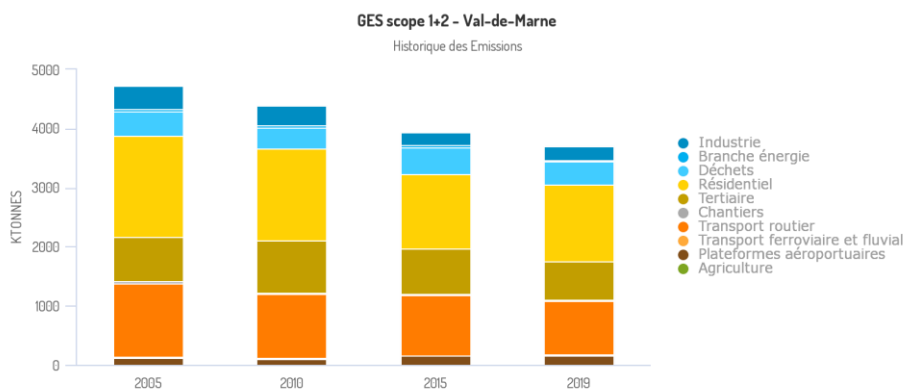
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Secteurs d'activités	GES – (Scope 1 + 2) – kteqCO ₂ /an
Industrie	231
Branche énergie	30
Déchets	395
Résidentiel	1292
Tertiaire	651
Chantiers	26
Transport routier	903
Transport ferroviaire et fluvial	16
Plateformes aéroportuaires	152
Agriculture	6
Emissions naturelles	
Total général	3702

35 % des émissions de GES en 2019 dues au secteur résidentiel, 24 % au transport routier, 18 % au secteur tertiaire, 11 % au traitement des déchets

La première source d'émissions de GES (Scopes 1+2) en 2019 sur le territoire sont les bâtiments, c'est-à-dire les secteurs résidentiel et tertiaire (53%). Le secteur résidentiel contribue à hauteur de 35 % aux émissions, qui sont dues principalement au chauffage (dont 60 % au gaz naturel). Le secteur tertiaire contribue pour 18 % aux émissions, elles sont dues au chauffage des locaux (dont 52 % au gaz naturel) et à l'utilisation d'électricité (31 %). Le transport routier contribue pour 24 % aux émissions de GES. Elles proviennent essentiellement des véhicules diesel (73 %, tous types de véhicules confondus), compte-tenu de leur importance dans la répartition des kilomètres parcourus. Dans le traitement des déchets, qui contribue pour 11 %, les émissions sont notamment dues à l'incinération des déchets. Dans l'industrie, qui contribue pour 6 %, les émissions sont notamment dues à l'industrie chimique et à la combustion de gaz naturel. D'autres secteurs d'activités contribuent de façon moindre aux émissions de GES (Scope 1+2) : les plateformes aéroportuaires pour 4 % (cycle LTO). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 1 %.

Evolution des émissions de GES depuis 2005



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

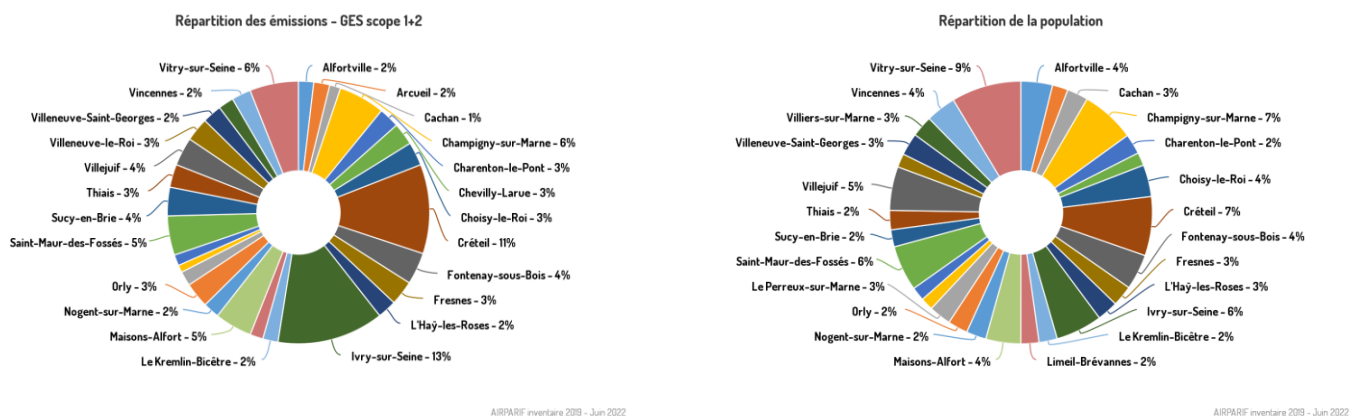
Baisse de 22 % des émissions de GES en 14 ans

La baisse des émissions de GES a été de 7 % entre 2005 et 2010 et de 16 % entre 2010 et 2019.

Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de GES (Scope 1+2) en 14 ans sont de 24 % pour le secteur résidentiel, 27 % pour le transport routier, 14 % pour le secteur tertiaire et 5 % pour le traitement des déchets. Les diminutions s'expliquent, pour les secteurs résidentiel et tertiaire, par une baisse des consommations d'énergie, plus marquée pour les produits pétroliers (essentiellement le fioul). Néanmoins, dans le secteur tertiaire, une hausse des émissions indirectes dues à l'électricité est observée (+ 21 %), en raison d'une consommation accrue de cette énergie (+ 18 %). Pour le transport routier, elles sont principalement dues à la baisse de la consommation moyenne de carburant des véhicules et à une baisse de 15 % des kilomètres parcourus. Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, les émissions sont en baisse de 12 % pour le traitement des déchets et ont augmenté de 4 % pour les plateformes aéroportuaires.

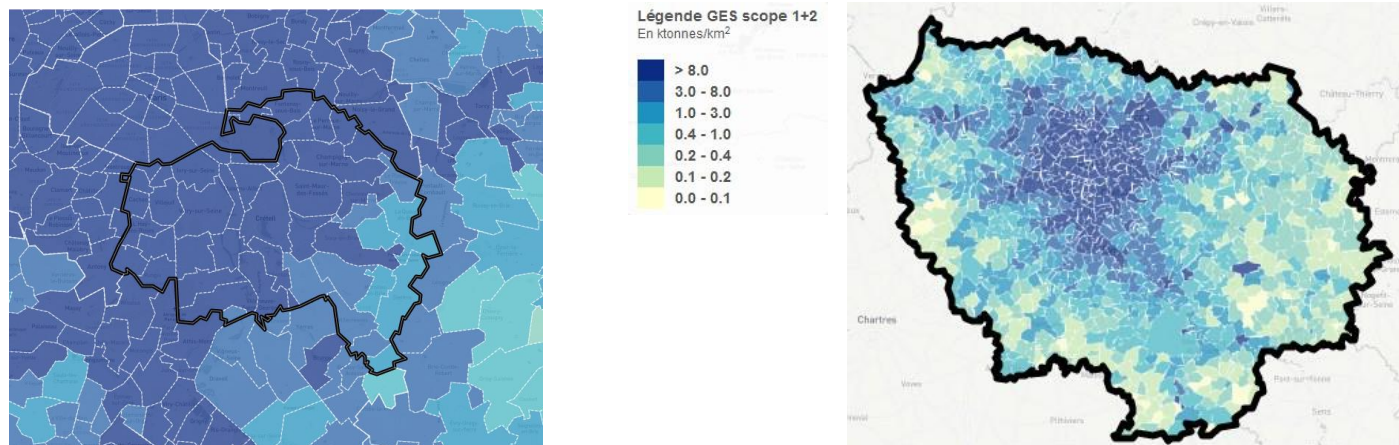
L'évolution des émissions de GES, directement liées aux consommations d'énergie, est plus faible que celle des polluants atmosphériques (NOx, particules, etc.), dont la baisse est accrue par les améliorations technologiques de dépollution à l'échappement. Ces dernières n'induisent pas de baisse des émissions de GES qui sont directement liées à la consommation énergétique.

Répartition spatiale des émissions de GES en 2019



Les émissions par commune sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluant à l'échelle du territoire en 2019 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale par commune de plus de 20 000 habitants aux émissions de GES et la répartition spatiale de la population. Ces deux paramètres sont relativement liés, malgré quelques disparités sur des communes où des activités telles que le transport routier ou de grandes installations de combustion sont prépondérantes par rapport aux activités de la population. On note aussi que les communes de Ivry-sur-Seine et Créteil représentent respectivement plus de 10 % des émissions de GES du département.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de GES par commune en kt eq. CO₂ / km², à l'échelle du Val-de-Marne (à gauche) et en Ile-de-France (à droite). Dans le Val-de-Marne, les densités d'émissions sont moins élevées sur la partie Sud-Est du fait de la présence de surfaces naturelles (agricoles ou forestières), et du fait des tracés autoroutiers et la densité de la population sur le reste du territoire. A l'échelle francilienne, les densités d'émissions sont sensiblement plus élevées au cœur de l'agglomération parisienne, et diminuent globalement avec l'éloignement, malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (présence d'autoroutes ou de grandes installations de combustion)

Le Val-de-Marne, qui couvre 2 % de la surface régionale, concentre un peu plus de 11 % de la population, et contribue pour 10 % aux émissions régionales de GES

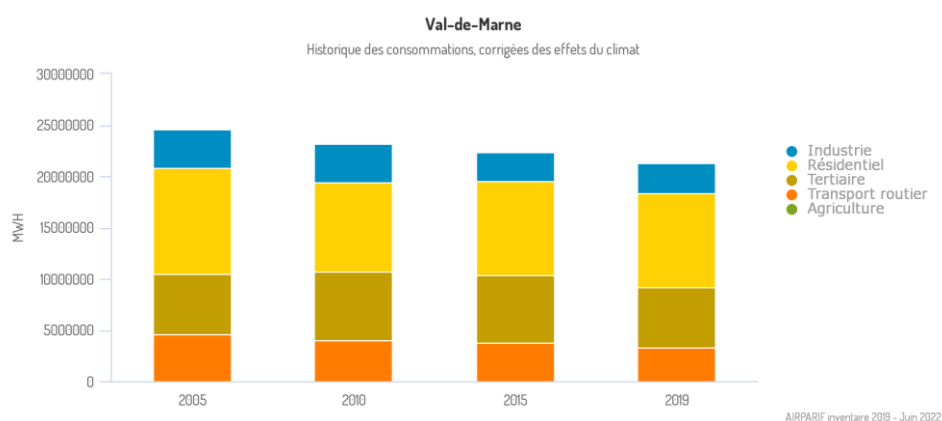
Les principaux gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre considérées ici sont les émissions directes, dites Scope 1, de dioxyde de carbone (CO₂, méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O) et gaz fluorés des différents secteurs d'activités représentés sur le territoire francilien, ainsi que les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie (électricité et chaleur) en Ile-de-France, dites Scope 2. Pour éviter les doubles-comptes, les émissions directes de CO₂ prises en compte sont celles des secteurs résidentiel, tertiaire, transport routier, autres transports, agriculture, déchets, industrie, branche énergie (hors production d'électricité et de chaleur pour les émissions de gaz à effet de serre, dont les émissions correspondantes sont comptabilisées au stade de la consommation).

Fiche climat-énergie n°2 : Les consommations énergétiques finales



Evolution des consommations énergétiques finales par secteur d'activité depuis 2005



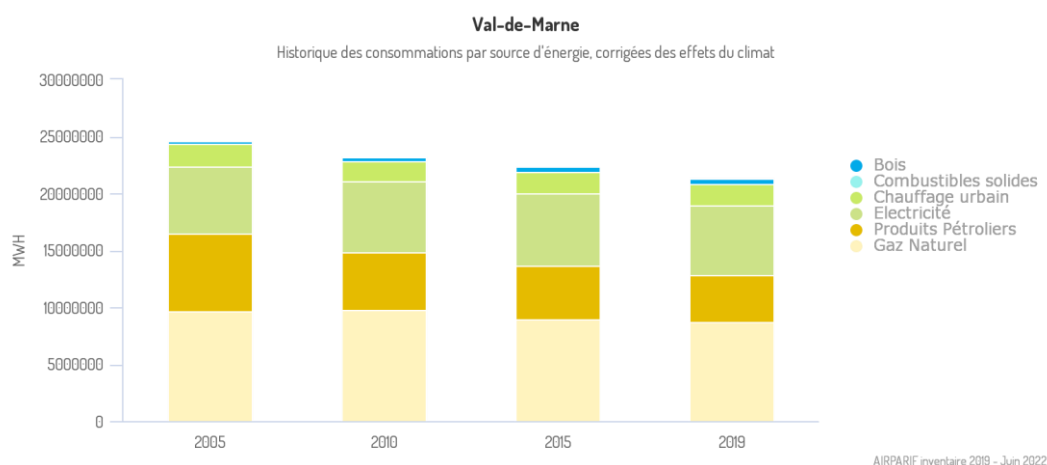
Baisse de 14 % des consommations énergétiques finales en 14 ans

La baisse des consommations énergétiques du territoire a été de 6 % entre 2005 et 2010 et de 8 % entre 2010 et 2019

En 2019, le principal secteur consommateur est le secteur résidentiel avec (42 %), suivi par le secteur tertiaire (24 %), le transport routier (18 % en consommation de carburant) et l'industrie (15 %). La consommation d'énergie liée à l'agriculture est inférieure à 1 % des consommations du territoire.

La diminution des consommations entre 2005 et 2019 est, à climat normal, de 11 % pour le résidentiel, de 29 % pour le transport routier, et de 23 % pour l'industrie. En revanche la consommation d'énergie a augmenté de 1 % dans le secteur tertiaire, en raison d'une augmentation de la consommation d'électricité (+18 %), qui représente 29 % de la consommation du secteur tertiaire. Pour les secteurs résidentiel, tertiaire et de l'industrie, un fort recul de l'utilisation de produits pétroliers est observé (de - 96 % pour l'industrie à - 54 % pour le tertiaire) ; la consommation de cette source d'énergie est devenue inférieure à 6 % dans chacun de ces secteurs. La consommation de gaz naturel, principale énergie du résidentiel et de l'industrie, diminue significativement, de 14 % dans l'industrie et de 10 % dans le secteur résidentiel.

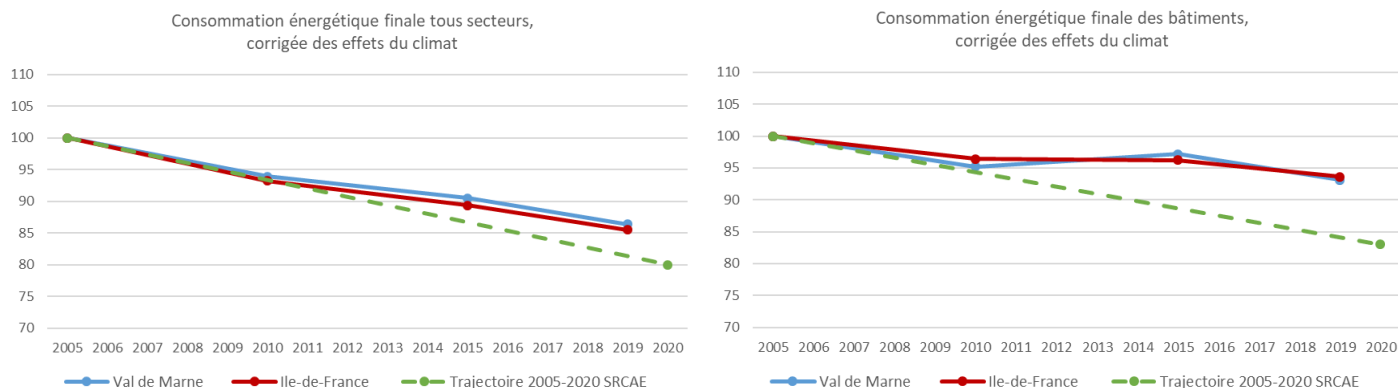
Evolution des consommations énergétiques finales par source d'énergie depuis 2005



En 2019, la principale source de consommations d'énergie est le gaz naturel avec 41 % suivi par l'électricité (29 %), les produits pétroliers (19 % dont 80 % dans le transport routier, 14 % dans le secteur résidentiel), le chauffage urbain (9 %) et le bois (2 %). La consommation de combustibles minéraux solides est inférieure à 0.01 % et ne concerne que l'industrie.

Entre 2005 et 2019, la consommation de gaz naturel diminue de 10 %, notamment par des baisses importantes dans le secteur résidentiel (- 10 %) et dans l'industrie (- 14 %), dont il est la principale énergie. Une baisse de 40 % est également observée pour la consommation des produits pétroliers, dont 29 % dans le principal secteur du transport routier, et 60 % dans le secteur résidentiel, moins utilisateur. En revanche, la consommation globale d'électricité est en légère hausse de 4 %, en raison notamment d'une augmentation de 18 % dans le secteur tertiaire, l'un des principaux consommateurs avec le résidentiel, où la baisse n'est que de 1 %. L'utilisation de bois énergie est en forte hausse dans tous les secteurs d'activités (excepté le transport routier où il n'est pas utilisé). La hausse dans le secteur résidentiel, principal consommateur de cette énergie, est de 39 %.

Evolution au regard des objectifs régionaux du SRCAE



Les graphiques ci-dessus présentent les évolutions des consommations énergétiques entre 2005 et 2019 (base de 100 à 2005), à l'échelle du Val-de-Marne (en bleu), au regard des objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) pour 2020 (en vert) : objectif de - 20 % tous secteurs confondus, et de - 17 % pour le secteur résidentiel et tertiaire (à droite).

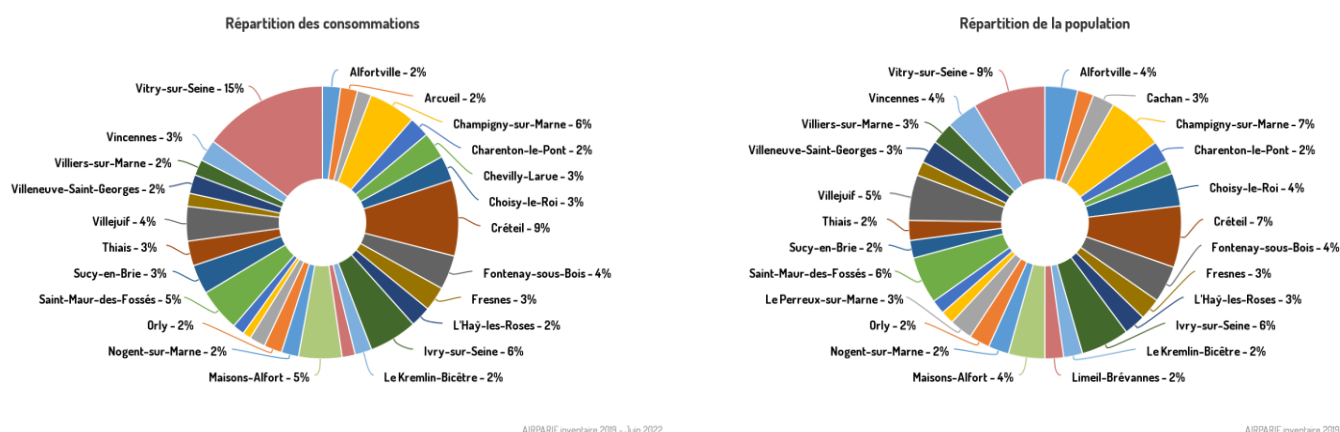
A titre de comparaison les évolutions de consommations énergétiques à l'échelle régionale sont également présentées (en rouge).

Tous secteurs confondus (graphique de gauche), la baisse des consommations se poursuit avec un léger ralentissement à l'échelle du Val-de-Marne comme à l'échelle régionale, s'écartant un peu de la trajectoire du (SRCAE). Cet écart est davantage marqué au niveau de la consommation énergétique des bâtiments (secteurs résidentiel et tertiaire, graphique de droite), au niveau du territoire comme à l'échelle régionale. En effet, l'évolution des consommations énergétiques de ces deux secteurs, notamment de gaz naturel et d'électricité, tend à se stabiliser, voire à augmenter dans le secteur tertiaire. Pour information, ces tendances sont constatées également à l'échelle nationale.

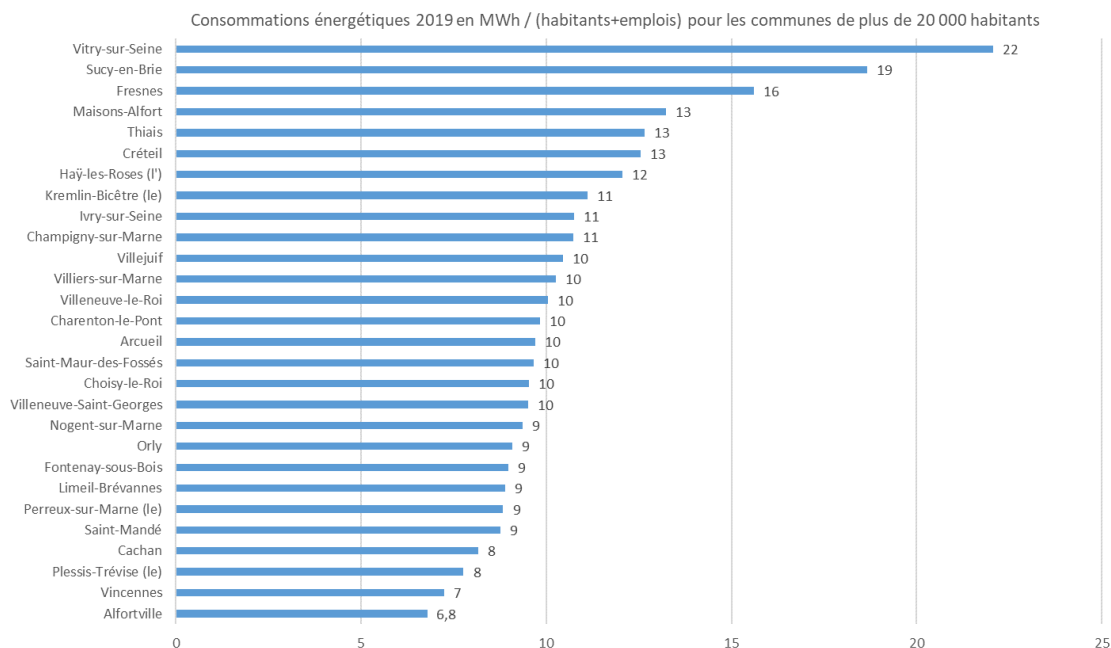
Le tableau ci-dessous présente les consommations énergétiques finales du Val-de-Marne et de l'Ile-de-France de 2005 à 2019 (corrigées du climat), et leur évolution. Elles diminuent de 14 % pour le Val-de-Marne et de 15 % pour la région.

Consommations corrigées du climat en GWh	2005	2010	2012	2015	2019	Evolution 2019/2005
Val-de-Marne-94	24650	23150	22980	22310	21290	-14 %
Ile-de-France	234600	218600	215900	209600	200500	-15 %

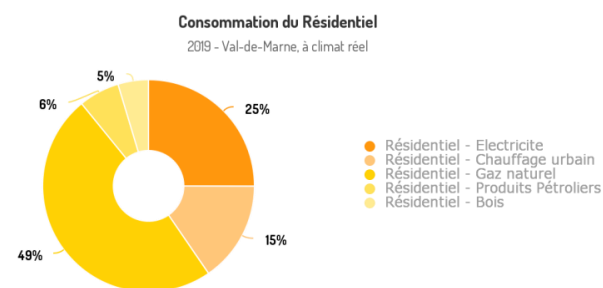
Consommations énergétiques finales par commune au sein du territoire



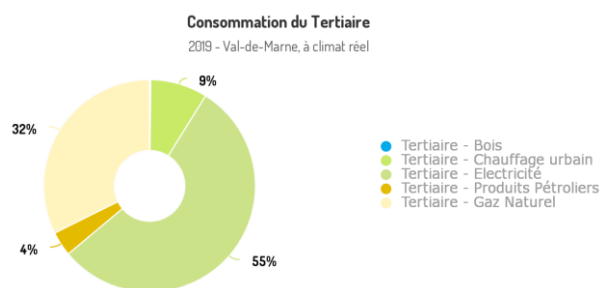
Le graphique ci-dessus illustre la part de consommation par commune en 2019, à climat réel. Elle varie de 2 à 15 % selon la commune. Les parts les plus importantes sont celles de Vitry-sur-Seine, Créteil, Ivry-sur-Seine, Champigny-sur-Marne, Maisons-Alfort, ce sont les communes les plus peuplées. Le graphique ci-dessous présente, par commune, le ratio de consommation énergétique ramené à la population (somme du nombre d'habitants et d'emplois). Un ratio élevé peut traduire une forte consommation énergétique par rapport à la population de la commune, qui peut être liée à la présence d'un réseau routier important, d'une forte activité industrielle, etc. mais il peut aussi être lié à une faible population sur le territoire, induisant un ratio par habitant et emploi plus élevé. Inversement, un faible ratio peut expliquer une faible consommation énergétique liée à une faible activité économique, ou une forte population favorisant l'usage des transports en commun et d'habitations collectives moins consommatrices d'énergie.



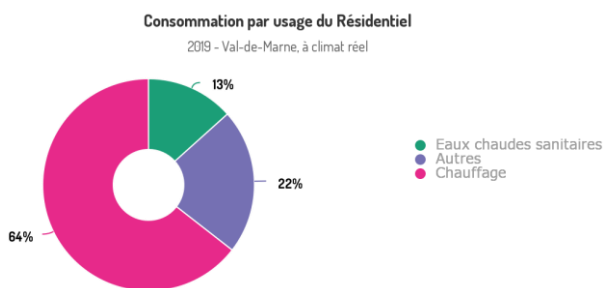
Mix énergétique des secteurs résidentiel et tertiaire



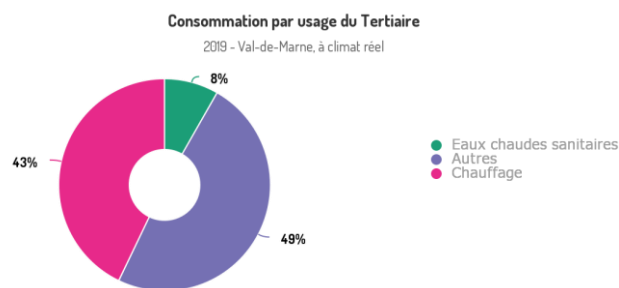
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Les graphiques ci-dessus présentent la répartition des consommations par source d'énergie (en haut) et par usage (en bas), pour le secteur résidentiel (à gauche) et le secteur tertiaire (à droite).

Le mix énergétique des secteurs résidentiel et tertiaire est très orienté vers le gaz naturel et l'électricité qui couvrent 74 % des besoins du secteur résidentiel et 87 % des besoins du tertiaire. Toutefois, le gaz naturel est la première source d'énergie du secteur résidentiel (49 %) alors que l'électricité est la première source d'énergie du tertiaire (55 %).

En effet, dans le secteur résidentiel, l'usage du chauffage, dont le gaz naturel est la principale source d'énergie, est à l'origine de 64 % des consommations. En revanche, dans le secteur tertiaire, la consommation d'électricité spécifique (éclairage, numérique, climatisation ...) est prépondérante (« Autres » : 49 %), en raison essentiellement de l'utilisation des équipements numériques.

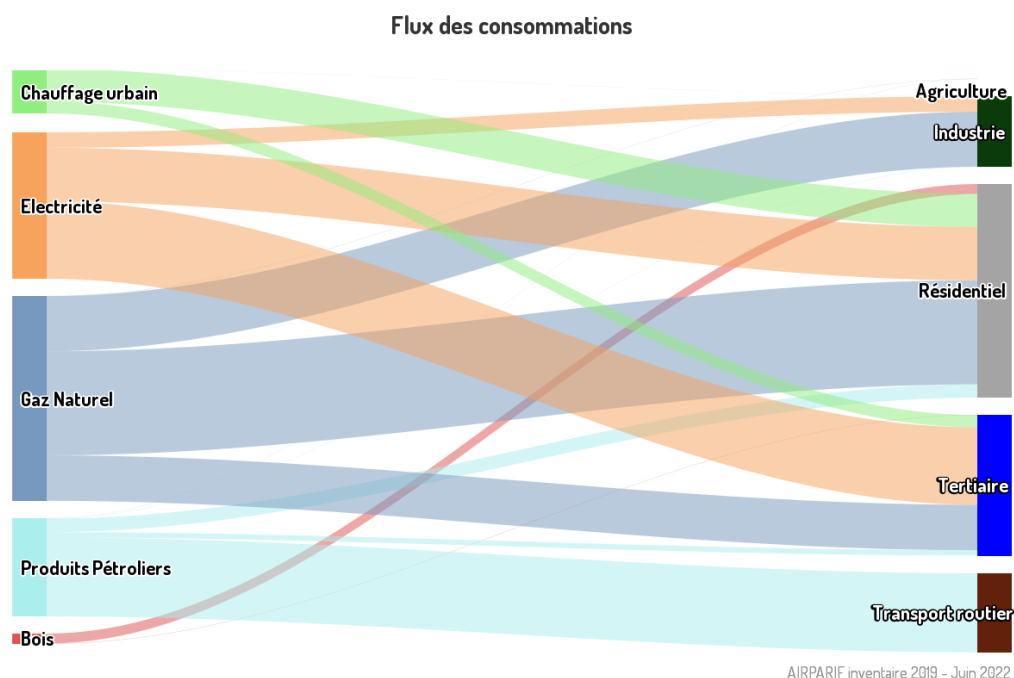
Consommations énergétiques finales par secteur d'activité et par source d'énergie en 2019

GWh-2019 Climat réel	Bois	Chauffage urbain	Combustibles minéraux solides	Electricité	Gaz naturel	Produits pétroliers	Total
Industrie	0	<10	<10	630	2260	10	2900
Résidentiel	410	1350	0	2200	4270	550	8780
Tertiaire	10	500	0	3180	1870	220	5780
Transport routier	0	0	0	0	0	3240	3240
Agriculture	0	0	0	<10	<10	20	20
Total	420	1850	0	6010	8400	4040	20720

GWh-2019 Corrigées du climat	Bois	Chauffage urbain	Combustibles minéraux solides	Electricité	Gaz naturel	Produits pétroliers	Total
Industrie	0	<10	<10	630	2260	10	2900
Résidentiel	440	1420	0	2240	4500	580	9180
Tertiaire	10	530	0	3220	1960	230	5950
Transport routier	0	0	0	0	0	3240	3240
Agriculture	0	0	0	<10	<10	20	20
Total	450	1950	0	6090	8720	4080	21290

Les tableaux précédents présentent les consommations énergétiques du Val-de-Marne en 2019, détaillées par secteur d'activités et par source d'énergie, à « climat réel » et « corrigées du climat ». Les résultats à climat réel sont inférieurs aux résultats corrigés du climat compte tenu de la faible rigueur climatique de l'hiver 2019. Les secteurs les plus consommateurs sont le résidentiel, le secteur tertiaire et le transport routier. Les sources d'énergie les plus utilisées sont le gaz naturel (surtout dans le secteur résidentiel) et l'électricité (dans les secteurs résidentiel et tertiaire), puis les produits pétroliers qui concernent essentiellement le transport routier (carburants), le chauffage urbain pour le résidentiel et le tertiaire, et enfin le bois, majoritairement dans le secteur résidentiel. Les combustibles minéraux solides (CMS), ne sont plus utilisés que dans l'industrie, et en très faible quantité.

Flux des consommations - Diagramme de Sankey



Le diagramme de Sankey ci-dessus permet d'appréhender le mix énergétique dans le Val-de-Marne en 2019 par secteur d'activité. Il illustre graphiquement le contenu des tableaux précédents : l'énergie la plus consommée est le gaz naturel (gauche du graphique), essentiellement dans le secteur résidentiel, mais aussi de façon moindre, dans le secteur tertiaire et l'industrie (droite du graphique), puis l'électricité dont la plus grande part dessert le secteur tertiaire, puis en quantité un peu moindre dans le secteur résidentiel. La partie droite du graphique montre que le secteur résidentiel est le plus gros consommateur toutes sources d'énergies confondues.

La consommation de produits pétroliers revient essentiellement aux carburants des transports routiers, tandis que son utilisation est minoritaire dans les autres secteurs d'activités.

Définitions et périmètre

La **consommation énergétique finale** correspond à l'énergie consommée par les différents secteurs économiques (donc à l'exclusion de la branche énergie). Les consommations énergétiques des transports hors transport routier ne sont pas prises en compte. Le secteur industrie intègre ici les secteurs chantiers et déchets. Les sources d'énergie finale considérées sont la **chaleur** (issue des réseaux de chauffage urbain), les **produits pétroliers** (fioul domestique, fioul lourd, GPL et carburants routiers), le **gaz naturel**, l'**électricité**, les **combustibles minéraux solides** (charbon et assimilés) et le **bois**. Certaines données présentées dans ce bilan sont **corrigées des variations climatiques** et sont donc estimées à climat normal (moyenne des trente dernières années) pour permettre des analyses d'évolution non biaisées par l'impact de la météorologie sur le chauffage notamment.

Pour aller plus loin

AIRPARIF est en charge au sein du ROSE (Réseau d'Observation Statistique de l'Énergie) de la construction de l'inventaire des consommations énergétiques pour la région Ile-de-France à l'échelle communale. Ces données sont accessibles sur les sites AIRPARIF et ENERGIF aux adresses suivantes :

<https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/les-emissions>

<https://www.institutparisregion.fr/cartographies-interactives/energif-rose.html>

Fiche émissions sectorielles n°1 : Secteur transport routier



La méthodologie de calcul des émissions du transport routier est précisée dans la fiche méthodologique afférente du bilan régional.

Contributions par polluant aux émissions du Val-de-Marne en 2019 et évolutions de 2005 à 2019

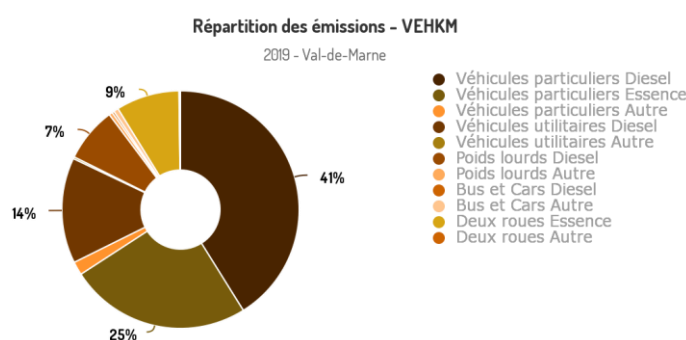
Polluants	Transport routier	
	Contribution 2019	Évolution 2019/2005
NO _x	42%	-64%
PM ₁₀	20%	-64%
PM _{2.5}	17%	-73%
COVNM	7%	-85%
SO ₂	<1%	-92%
NH ₃	48%	-50%
GES	26%	-27%
GES Scope 1 + 2	24%	-27%

Le transport routier est le premier contributeur aux émissions de NO_x (42 %), polluant principalement émis par le trafic diesel. Entre 2005 et 2019, les émissions de NO_x de ce secteur ont diminué de 64 %

Il contribue aussi à hauteur de 20 % aux émissions de PM₁₀ et de 17 % aux émissions de PM_{2.5}, les principaux émetteurs de particules étant l'abrasion des routes, pneus et freins, ainsi que, dans une moindre mesure, la combustion dans les moteurs diesel. Entre 2005 et 2019, les émissions de PM₁₀ et PM_{2.5} de ce secteur ont diminué respectivement de 64 % et 73 %.

Les émissions de GES (Scope 1+2) du transport routier (24 %) ont diminué de 27 % entre 2005 et 2019. En effet, les émissions directes de GES du transport routier sont directement liées à la consommation de carburant, globalement en baisse.

Répartition du nombre de kilomètres parcourus (volume de trafic routier) par type de véhicule en 2019

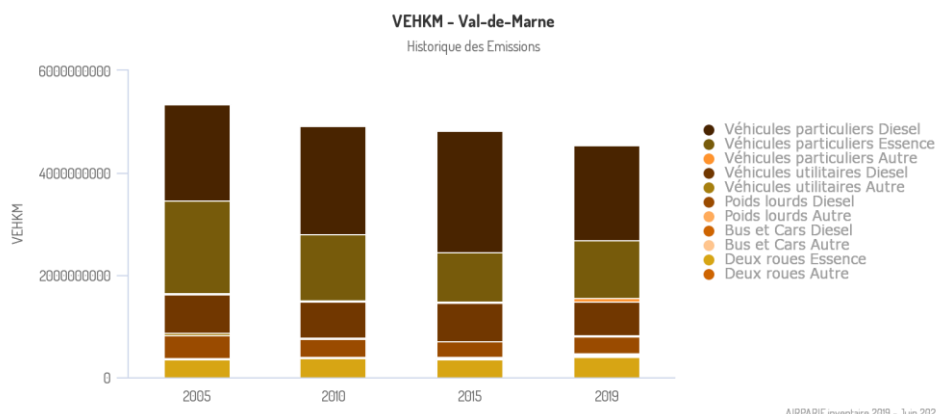


AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

41 % de kilomètres parcourus par les véhicules particuliers (VP) diesel, 25 % par véhicules particuliers essence, 14 % par les véhicules utilitaires légers (VUL) diesel

En termes de volume de trafic routier, les VP diesel représentent la part la plus importante avec 41 %, puis les VP essence avec 25 %, les VUL diesel avec 14 %, les deux-roues motorisés (2RM) et les poids lourds (PL) diesel avec respectivement 9 % et 7 % chacun. Les autres catégories de véhicules (bus, cars, véhicules électriques ou roulant au GPL, GNC...) représentent moins de 2 % chacune.

Evolution du nombre de kilomètres parcourus par type de véhicule depuis 2005



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 15 % du nombre de véhicules.km en 14 ans pour le transport routier

A l'échelle du Val-de-Marne, le nombre de véhicules.km a diminué de 8 % entre 2005 et 2010, puis de 7 % entre 2010 et 2019

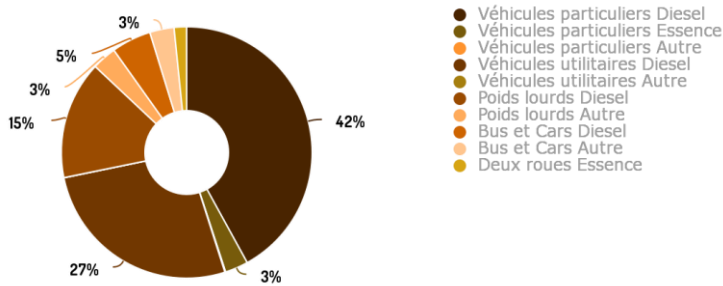
L'évolution est en revanche très variable en fonction des énergies utilisées, plus particulièrement pour les véhicules particuliers, qui représentent 68 % des kilomètres parcourus toutes énergies confondues.

Les kilomètres parcourus par les véhicules particuliers diesel représentaient 35 % du trafic routier total en 2005, pour atteindre 49 % en 2015, puis 41 % en 2019 (soit une diminution de 8 % entre 2015 et 2019). Les kilomètres parcourus par les véhicules particuliers essence représentaient 34 % du trafic routier total en 2005, pour atteindre 20 % en 2015, puis 25 % en 2019 (soit une diminution de 9 % entre 2005 et 2019). Ces évolutions sont à rapprocher de celles des ventes de carburant départementales et régionales, dans un contexte où les consommations moyennes par véhicule diminuent. Il se dessine sur cet historique de 14 années une inversion des tendances sur les véhicules particuliers diesel et essence, de même qu'une forte hausse des véhicules particuliers utilisant des énergies nouvelles (électricité, GPL, GNC), même si ces derniers sont encore très peu nombreux au regard des précédents (2 % des kilomètres parcourus à l'échelle du Val-de-Marne).

Répartitions des émissions de polluants atmosphériques et de GES du transport routier en 2019

Répartition des émissions - NO_x

2019 - Val-de-Marne



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Véhicules diesel et essence : des impacts différents

Les véhicules diesel (véhicules particuliers, utilitaires, poids lourds, bus et cars) sont à l'origine de 91 % des émissions de NO_x du trafic routier sur le territoire du Val-de-Marne en 2019, alors qu'ils représentent 63 % des kilomètres parcourus. Cette part très importante d'émissions de NO_x est liée à une température de combustion plus élevée dans les moteurs diesel que dans les moteurs à essence. Ces derniers contribuent à l'inverse davantage aux émissions de COVNM et de NH₃.

Les véhicules diesel sont également responsables de 15 % des émissions de PM₁₀ primaires du transport routier (combustion à l'échappement des véhicules), sans tenir compte de l'abrasion à laquelle ces véhicules contribuent.

La contribution de la combustion des véhicules diesel aux émissions de PM_{2.5} primaires, de 25 %, est plus importante que pour les PM₁₀, du fait d'une part d'abrasion moindre dans les PM_{2.5}.

L'abrasion : une source de particules importante

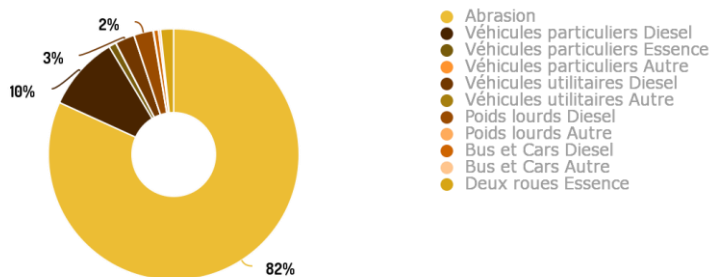
A mesure de l'amélioration technologique des véhicules et de la diminution des émissions de particules à l'échappement, la part des émissions liées à l'abrasion des routes, pneus et freins (pour l'ensemble des véhicules) devient prépondérante, puisqu'elle ne diminue pas.

Ainsi, la part d'émissions de PM₁₀ à l'échappement, passée de 65 % en 2005 à 18 % en 2019, a induit une part d'émissions de PM₁₀ dues à l'abrasion (tous véhicules confondus) passant de 35 % en 2005 à 82 % en 2019.

Selon le même principe, la part d'émissions de PM_{2.5} dues à l'abrasion est passée de 78 % à 29 % en 2019.

Répartition des émissions - PM₁₀

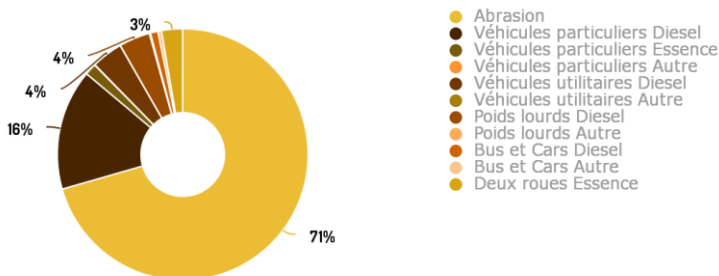
2019 - Val-de-Marne



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Répartition des émissions - PM_{2.5}

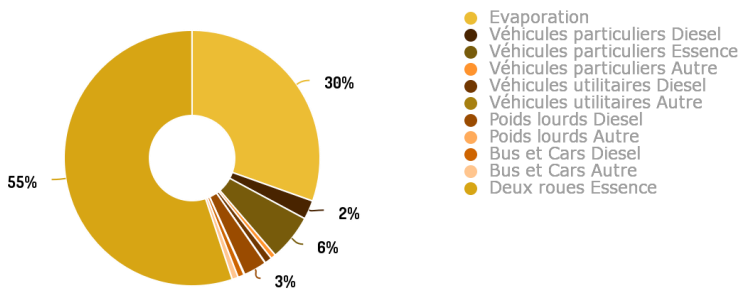
2019 - Val-de-Marne



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Répartition des émissions - COVNM

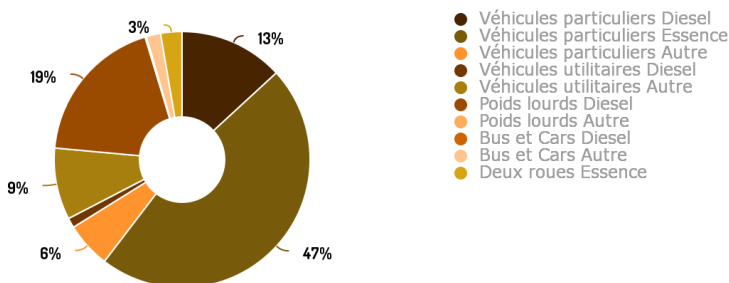
2019 - Val-de-Marne



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Répartition des émissions - NH3

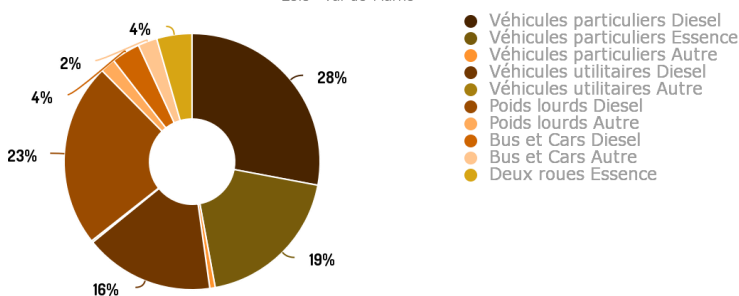
2019 - Val-de-Marne



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Répartition des émissions - GES scope 1+2

2019 - Val-de-Marne



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Les véhicules à essence : source majeure des émissions de COVNM et de NH3

Les deux-roues motorisés contribuent pour plus de la moitié (55 %) aux émissions de COVNM du territoire, alors qu'ils représentent 9 % des kilomètres parcourus. Les deux-roues motorisés avec un moteur essence 2-temps sont les plus émetteurs de COVNM.

Deux autres contributeurs notables sont l'évaporation d'essence tous types de véhicules confondus (30 %) et la combustion des véhicules particuliers essence (6 %).

Il est à noter que les COVNM peuvent être précurseurs de particules secondaires.

Les véhicules à essence, équipés d'un pot catalytique à trois voies, sont également les principaux émetteurs de NH3. Les véhicules particuliers essence contribuent pour 47 % aux émissions. Les véhicules diesel, équipés de systèmes d'élimination des NOx par injection d'urée, contribuent également de façon non négligeable aux émissions de NH3, avec 19 % pour les poids lourds et 13 % pour les véhicules particuliers diesel. Les 2RM en revanche ne contribuent que pour 3 % aux émissions de NH3.

Autres carburants

Les véhicules autres que ceux utilisant de l'essence ou du diesel (gaz de pétrole liquéfié - GPL, gaz naturel comprimé - GNC, électrique, etc) représentent 3 % du volume de trafic, ils contribuent pour 6 % aux émissions de NH3, 4 % aux émissions de NOx, 3 % aux émissions de GES, et environ 1 % aux émissions de COVNM, PM10 et de PM2.5.

Les gaz à effet de serre (GES)

Pour les GES, de manière générale, la contribution par type de véhicule est en rapport avec la contribution au trafic routier et les consommations unitaires de carburant.

Les véhicules particuliers diesel contribuent pour 28 % aux émissions de GES (41 % de véhicules.km), les véhicules particuliers essence pour 19 % (25 % de véhicules.km). Les poids lourds, bus et cars diesel, plus consommateurs de carburant, contribuent pour 29 % aux émissions de GES du transport routier alors qu'ils ne représentent que 8 % des véhicules.km.

Evolutions des émissions de polluants atmosphériques et de GES du transport routier depuis 2005

Baisse de 64% des émissions de NO_x en 14 ans pour ce secteur

Les émissions de NO_x liées aux VP diesel, principaux contributeurs, sont en baisse de 29 % entre 2015 et 2019, après avoir augmenté de 9 % entre 2005 et 2015. L'évolution des émissions suit celle de la part de ces véhicules dans le parc.

Les émissions liées aux véhicules particuliers essence, unitairement moins émetteurs de NO_x, sont en baisse constante, pour atteindre une baisse de 94 % en 14 ans, en lien avec les améliorations technologiques (pots catalytiques) et avec une baisse notable de la part de ces véhicules dans le parc entre 2005 et 2019.

Les émissions de NO_x des poids lourds diesel et des transports en commun diesel ont diminué respectivement de 87 % et de 66 %, également en lien avec la limitation des émissions unitaires et des améliorations technologiques.

Baisse de 64 % des émissions de PM₁₀ primaires en 14 ans pour ce secteur

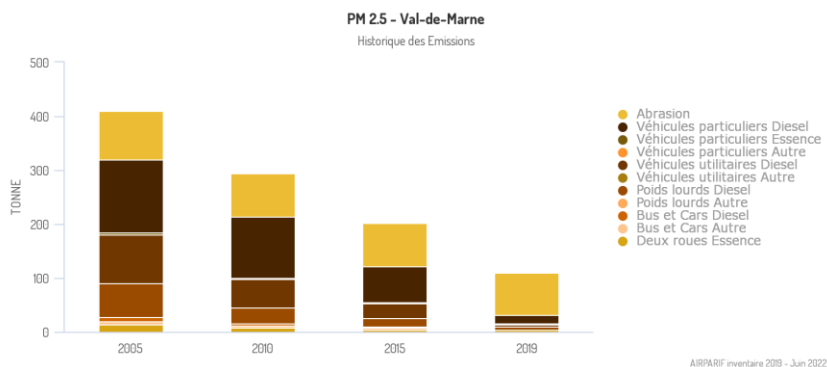
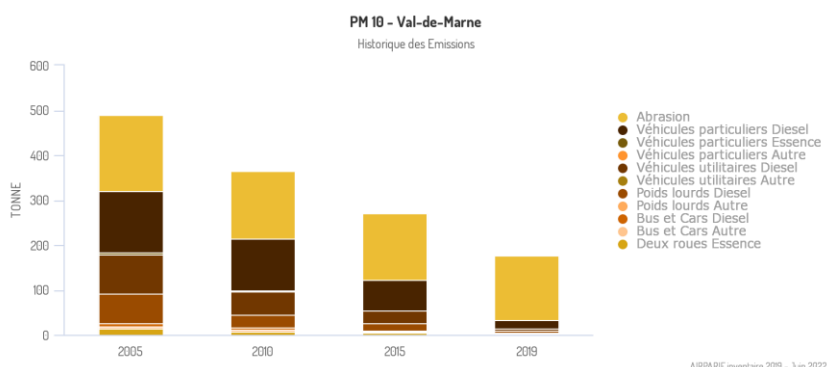
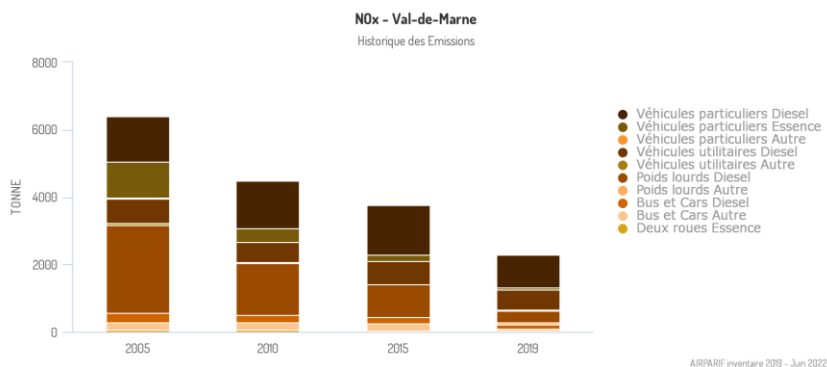
La baisse des émissions de PM₁₀ primaires est notable pour l'ensemble des véhicules diesel : elle est de 88 % pour les VP, 95 % pour les VUL, 93 % pour les PL. Ceci s'explique par les améliorations technologiques successives apportées sur les émissions de particules à l'échappement des véhicules diesel, avec notamment la généralisation des filtres à particules.

Elle est importante également pour d'autres types de véhicules, mais dont la contribution aux émissions de PM₁₀ primaires est inférieure à 3 % : - 78 % pour les 2RM, - 86 % et - 96 % pour les bus et cars diesels, - 56 % pour les VP essence.

Les émissions de PM₁₀ dues à l'abrasion, première source de particules du transport routier, est en très légère baisse entre 2005 et 2019 (- 15 %). Les diminutions sont plus faibles car ce paramètre n'est pas impacté par le renouvellement des véhicules.

Baisse de 73 % des émissions de PM_{2.5} primaires en 14 ans pour ce secteur

L'évolution des émissions de PM_{2.5} primaires dans le secteur du transport routier à l'échappement des véhicules est comparable à celle des PM₁₀. Les quantités d'émissions dues à l'abrasion sont moindres, celle-ci étant essentiellement émettrice de grosses particules.



Evolutions des émissions de polluants atmosphériques et GES du transport routier depuis 2005

Baisse de 85 % des émissions de COVNM en 14 ans pour ce secteur

La diminution des émissions de COVNM concerne plus particulièrement les véhicules essence, de par la nature de leur carburant : - 74 % pour les deux-roues motorisés, premiers contributeurs aux émissions de COVNM de ce secteur (55 %), - 98 % pour les véhicules particuliers essence.

Les émissions dues à l'évaporation, deuxième contributeur aux émissions (30 %), ont diminué de 69 %.

Ces tendances sont liées à la généralisation des pots catalytiques, à la diminution des kilomètres parcourus par les véhicules particuliers essence, et à la transition des deux-roues motorisés 2 temps à carburateur vers des moteurs 4 temps à injection directe, moins émetteurs de COVNM à l'échappement et par évaporation d'essence.

Baisse de 50 % des émissions de NH₃ en 14 ans pour ce secteur

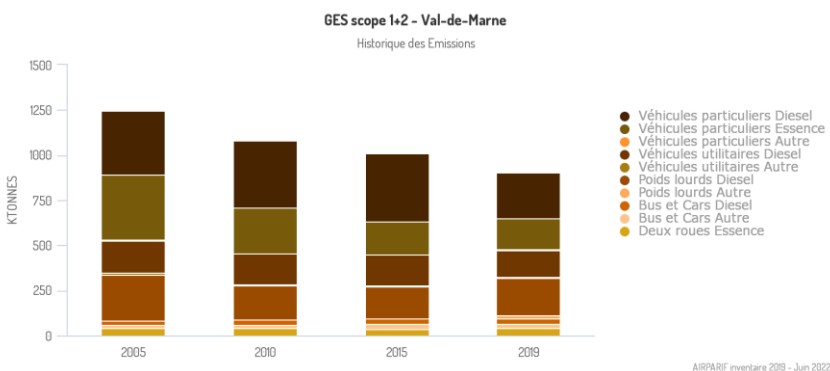
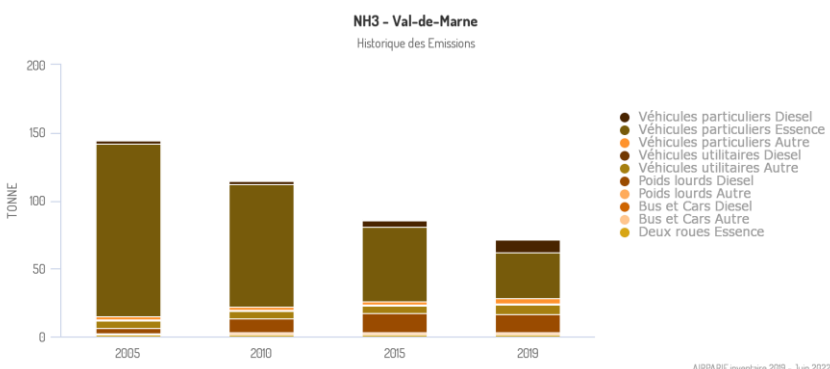
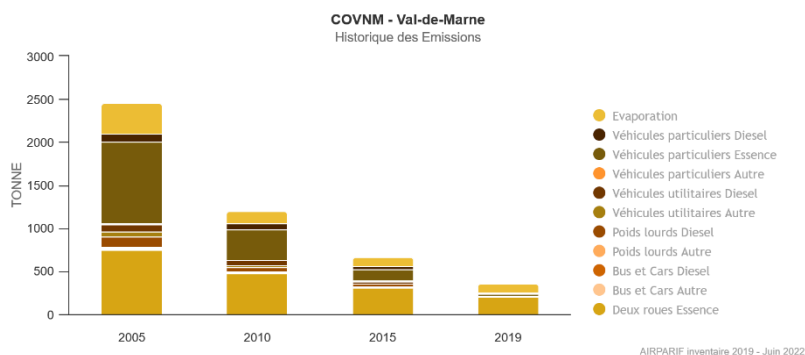
Les émissions de NH₃ des véhicules particuliers essence, principaux contributeurs aux émissions de NH₃ du transport routier, sont en baisse de 73 % entre 2005 et 2019, en lien avec l'amélioration technologique des véhicules.

Baisse de 27 % des émissions de GES en 14 ans pour ce secteur

Les émissions de GES liées aux VP diesel, principaux contributeurs, sont en baisse de 28 % entre 2005 et 2019 (- 33 % depuis 2015), la part de ces véhicules ayant tendance à reculer dans le parc ces dernières années.

Parmi les autres contributeurs notables, les émissions de GES des poids lourds diesels marquent une légère baisse de 17 % liée à une baisse des kilomètres parcourus, celles liées aux VP essence diminuent de 52 % et celles des VUL diesel diminuent de 16 %.

L'évolution des émissions de GES des différents types de véhicules est liée d'une part à leur contribution aux kilomètres parcourus, mais également aux consommations unitaires des véhicules qui ont tendance à diminuer.



Fiche émissions sectorielles n°2 : Secteur résidentiel



La méthodologie de calcul des émissions du secteur résidentiel est précisée dans la fiche méthodologique afférente du bilan régional.

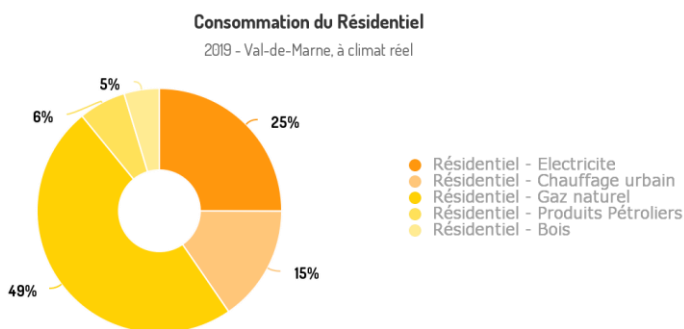
Contributions par polluant aux émissions du Val-de-Marne en 2019, et évolutions de 2005 à 2019

Polluants	Résidentiel	
	Contribution 2019	Évolution 2019/2005
NO _x	13%	-48%
PM ₁₀	45%	-29%
PM _{2.5}	59%	-30%
COVNM	47%	-35%
SO ₂	22%	-78%
NH ₃	42%	1%
GES	27%	-30%
GES Scope 1 + 2	35%	-24%

Le secteur résidentiel est le premier contributeur aux émissions de particules primaires PM₁₀ (45 %) et PM_{2.5} (59 %), principalement en raison du chauffage au bois. L'écart en contribution entre PM₁₀ et PM_{2.5} de ce secteur s'explique par une part importante de PM₁₀ émises par les chantiers et l'agriculture, secteurs qui émettent des plus grosses particules. Le secteur résidentiel contribue aussi pour 47 % aux émissions de COVNM (utilisation domestique de peintures, colles, produits pharmaceutiques, mais également combustion de bois de chauffage), 22 % au SO₂, 13 % aux NO_x (chauffage essentiellement), 42 % au NH₃ (chauffage au bois uniquement). Sa contribution aux émissions directes de GES est de 27 %. En intégrant la consommation d'électricité et de chauffage urbain induisant des émissions indirectes (Cf. Fiche Climat-énergie n°1, page 2, « Les principaux gaz à effet de serre »), il engendre 35 % des émissions de GES Scope 1+2.

Entre 2005 et 2019, les émissions du secteur résidentiel ont baissé de 29 à 35 % pour les particules, les COVNM et les GES, de 48 % pour les NO_x et de 78 % pour le SO₂, en raison d'une baisse des consommations, mais également du report de consommation de produits pétroliers vers le gaz naturel et l'électricité. Les émissions ont augmenté de 1 % pour le NH₃.

Répartition des consommations du secteur résidentiel par source d'énergie en 2019



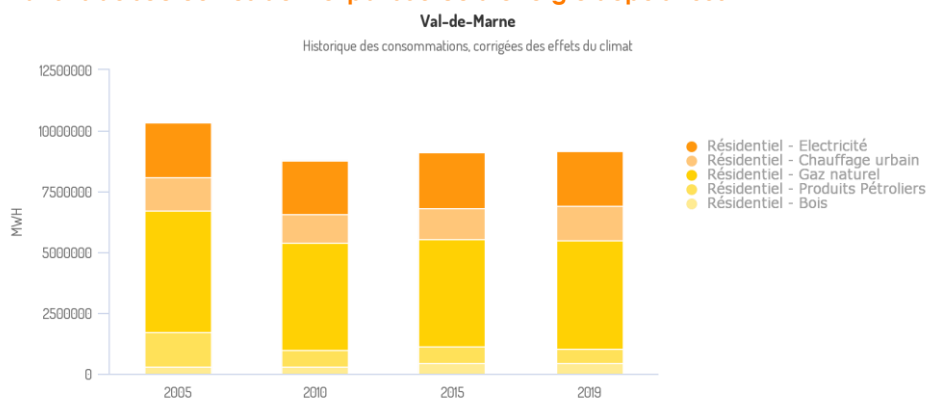
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

49 % des consommations énergétique en gaz naturel, 25 % en électricité, 15 % issues des réseaux de chauffage urbain

Le gaz naturel, avec 49 % des consommations énergétiques, reste la principale source d'énergie du secteur résidentiel. L'électricité et le chauffage urbain représentent respectivement 25 % et 15 % des consommations. Leurs émissions directes, comptabilisées sur le lieu de production d'énergie (centrales électriques, chaufferies urbaines), contribuent, dans le secteur résidentiel, uniquement aux émissions indirectes de GES.

Les produits pétroliers, de moins en moins utilisés, représentent 6 % des consommations en 2019. Inversement, la consommation de bois de chauffage est en hausse constante, pour atteindre également 5 % en 2019 (3 % en 2005). La contribution du bois aux émissions de particules et de COVNM est élevée.

Evolution des consommations du secteur résidentiel par source d'énergie depuis 2005



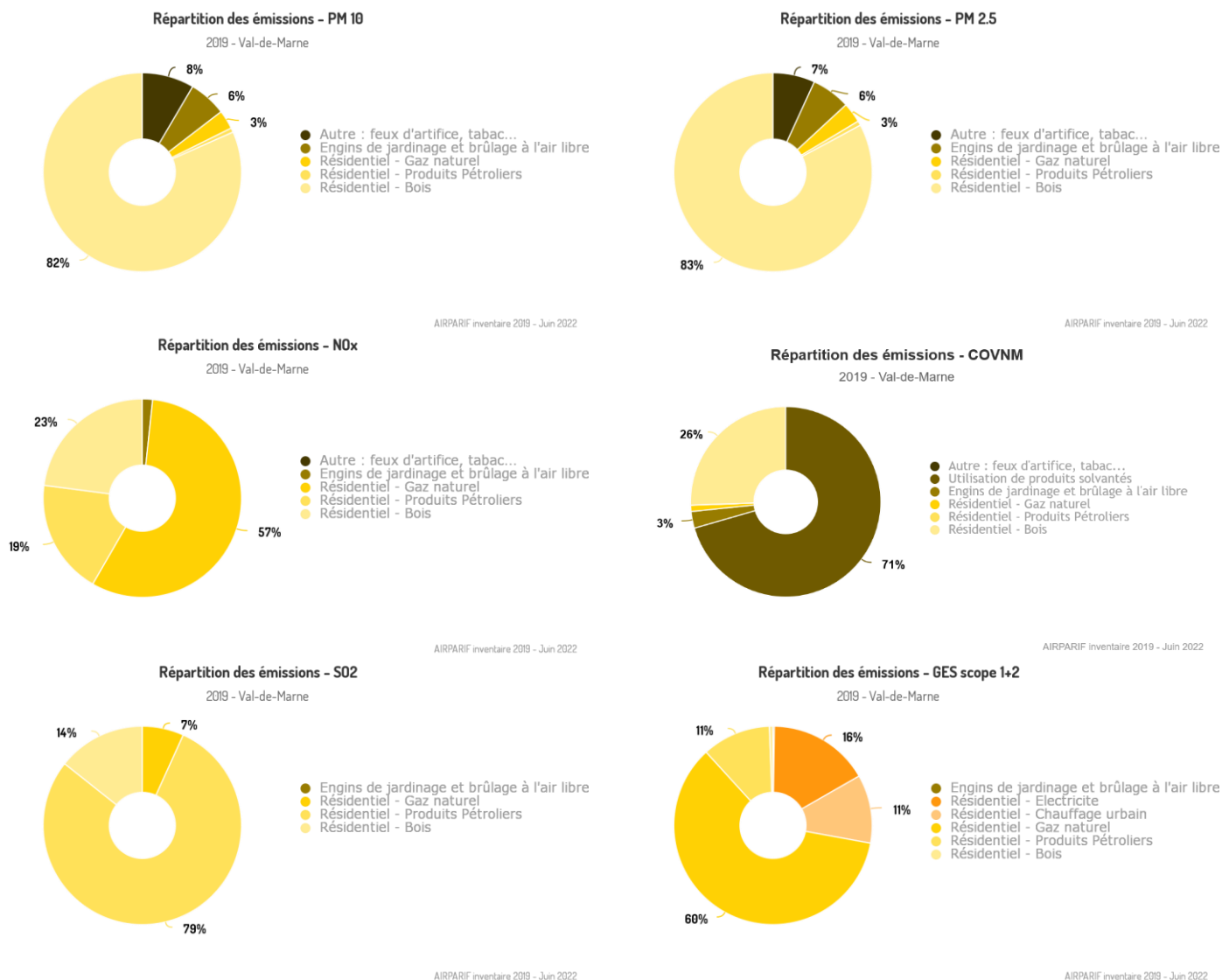
AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Baisse de 11 % des consommations énergétiques en 14 ans pour le secteur résidentiel

Les consommations énergétiques ont diminué de 15 % entre 2005 et 2010, puis de 4 % entre 2010 et 2019

En 14 ans, la consommation a baissé de 10 % pour le gaz naturel et de 1 % pour l'électricité. Concernant les sources d'énergies moins utilisées, la consommation de produits pétroliers est en baisse de 60 % tandis que celle du chauffage urbain augmente de 4 %. Pour le bois, une hausse importante de 39 % est constatée. Il est à noter que la précision sur les consommations de ce combustible est moindre : elles sont issues d'enquêtes, une partie du bois utilisé ne provenant pas du secteur marchand. Ces évolutions globalement à la baisse sont dues à une meilleure isolation des logements, au renouvellement du parc de chaudières, mais également à un réel recul de la consommation de produits pétroliers.

Répartitions des émissions de polluants atmosphériques et de GES Scope 1+2 secteur résidentiel en 2019



Le gaz naturel

La consommation de gaz naturel pour le chauffage, la production d'eau chaude et la cuisson est la première source d'énergie du secteur résidentiel dans le Val-de-Marne (49 %). Elle génère 57 % des émissions de NO_x et 60 % des émissions de GES (Scope 1+2). La contribution aux émissions des autres polluants est inférieure à 7 %.

L'électricité et le chauffage urbain

Ces deux sources d'énergie comptent respectivement pour 25 % et 15 % des consommations d'énergie du secteur résidentiel. Les émissions de polluants atmosphériques de ce secteur (NO_x, particules primaires...) sont comptabilisées sur le lieu de production de l'énergie (centrale de production d'électricité, chaufferie urbaine), c'est à dire dans la branche énergie. Seules les émissions indirectes de gaz à effet de serre liées à la consommation de ces énergies sont comptabilisées dans le secteur résidentiel : 16 % pour l'électricité, 11 % pour le chauffage urbain.

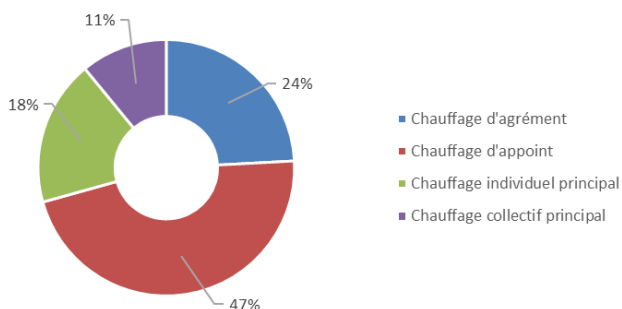
Les produits pétroliers

Leur consommation, en baisse de 60 % sur les 14 dernières années, impacte surtout les émissions de SO₂ (79 %), polluant qui n'est plus problématique dans l'air ambiant en Ile-de-France. Elle génère 19 % des émissions de NO_x du secteur résidentiel, 11 % des émissions de GES (Scope 1+2), et moins de 1 % de celles des autres polluants.

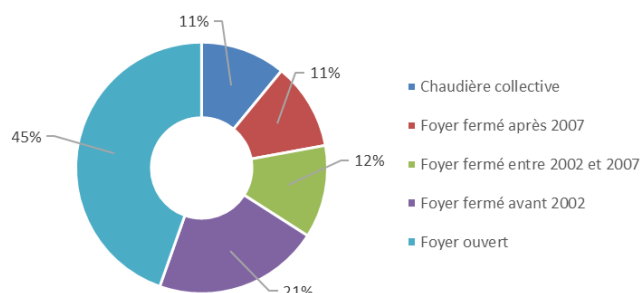
Le bois

Les graphiques suivants représentent la répartition par usage et par équipement des émissions de particules PM₁₀ liées au chauffage au bois dans le Val-de-Marne.

Répartition par usage des émissions de PM₁₀ liées au chauffage au bois en 2019 - Val de Marne



Répartition par type d'équipement des émissions de PM₁₀ liées au chauffage au bois en 2019 - Val de Marne



Les émissions de particules liées au chauffage au bois en Val-de-Marne sont majoritairement issues du chauffage d'appoint (47 %). Le chauffage individuel principal au bois contribue pour 18 % aux émissions de PM₁₀ du secteur résidentiel, le chauffage d'agrément pour 24 %, et le chauffage collectif pour une part minoritaire de 11 %. La majorité des émissions sont issues d'appareils anciens : 45 % de cheminées à foyer ouvert, 21 % de foyers fermés antérieurs à 2002. La contribution des appareils à foyer fermé plus récents que 2007 est de 11 %, celle des appareils à foyer fermé entre 2002 et 2007 est de 12 % et celle des chaudières collectives est de 11 %.

Le chauffage au bois contribue aussi pour une part non négligeable de 26 % aux émissions de COVNM du secteur résidentiel, 23 % aux émissions de NO_x, 14 % aux émissions de SO₂, ainsi qu'à la totalité des émissions de NH₃ du secteur résidentiel. Pour ce dernier polluant, les émissions sont stables depuis 2005 (+1 %) en raison d'une amélioration des équipements compensée par une augmentation de la consommation.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le bois énergie est considéré par convention comme une énergie non émettrice de CO₂ car la quantité de CO₂ émise par l'oxydation naturelle et la combustion du bois correspond à celle captée pendant la croissance de l'arbre.

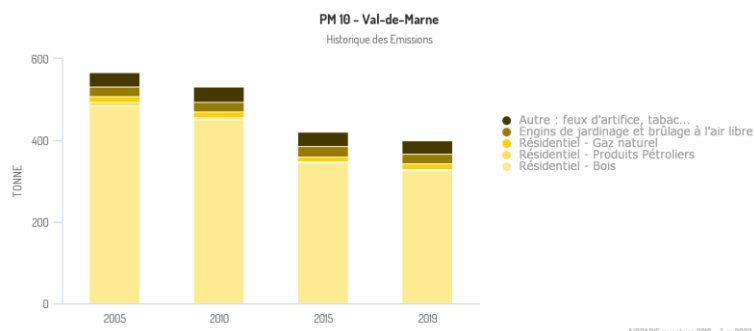
Les produits solvantés

Ils contribuent uniquement aux émissions de COVNM dans ce secteur (71 %), par l'utilisation domestique de peintures, solvants, produits pharmaceutiques, etc.

Les engins de jardinage, brûlage à l'air libre et autres sources

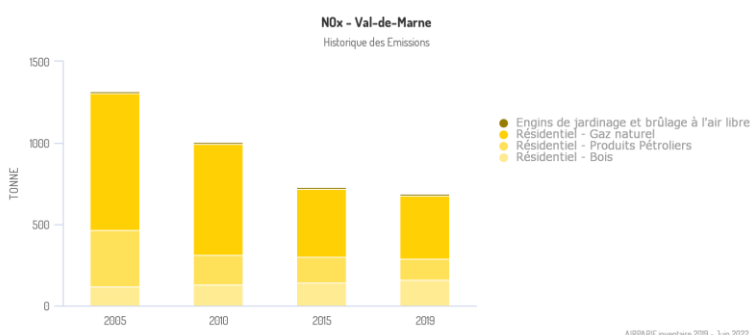
Les engins de jardinage et le brûlage de déchets verts (interdit mais tout de même pratiqué) contribuent pour 6 % aux émissions de PM_{2.5} du secteur résidentiel, et pour 3 % aux émissions de COVNM. Des activités « autres » telles que par exemple l'utilisation de feux d'artifice ou la consommation de tabac, contribuent aux émissions de PM₁₀ et de PM_{2.5} respectivement 8 % et 7 %.

Evolutions des émissions de polluants atmosphériques et de GES (Scope 1+2) du secteur résidentiel depuis 2005

**Baisse de 29 % des émissions de PM₁₀ primaires en 14 ans pour ce secteur**

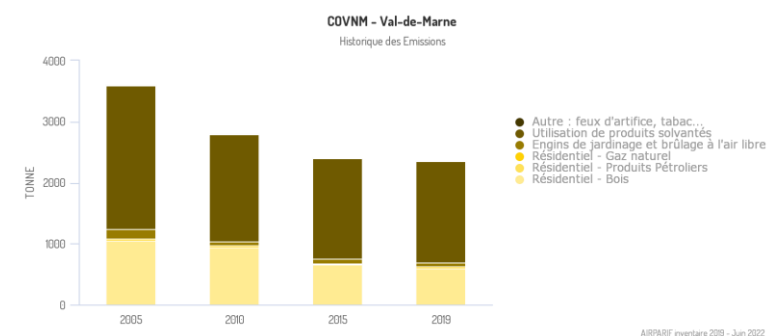
La diminution des émissions de PM₁₀ du secteur résidentiel a été de 5 % entre 2015 et 2019, et significativement plus importante entre 2015 et 2010 (-21 %).

Entre 2019 et 2005, la baisse s'explique par la diminution des émissions dues au chauffage au bois (-33 %), par le renouvellement des équipements et par la diminution des émissions dues au gaz naturel et aux produits pétroliers (respectivement 16 % et 63 %) principalement liées à la diminution des consommations d'énergie pour ces combustibles. L'évolution des émissions de PM_{2.5} est comparable à celle des émissions de PM₁₀.

**Baisse de 48 % des émissions de NO_x en 14 ans pour ce secteur**

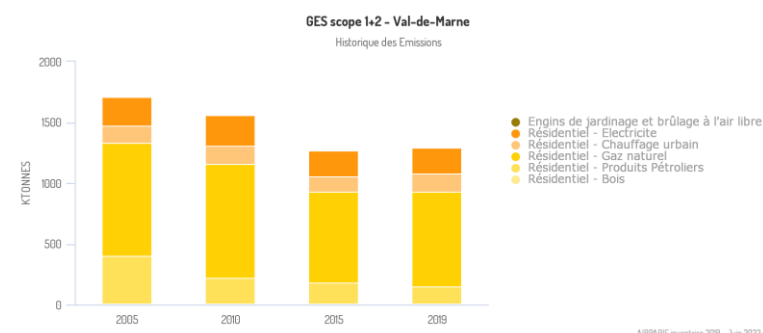
La baisse des émissions de NO_x du secteur résidentiel a été de 23 % entre 2005 et 2010 et de 32 % entre 2010 et 2019.

Sur les 14 ans, cette baisse intervient à la fois sur les émissions dues au gaz naturel (54 %) et aux produits pétroliers (63 %). Elle est liée à l'isolation des logements et au renouvellement des équipements de chauffage, ainsi qu'à une moindre utilisation de produits pétroliers. En revanche, les émissions du chauffage bois augmentent sur cette période (+36 %), venant atténuer la baisse globale.

**Baisse de 35 % des émissions de COVNM en 14 ans pour ce secteur**

La baisse des émissions de COVNM du secteur résidentiel a été de 22 % entre 2005 et 2010 et de 16 % entre 2010 et 2019.

Sur les 14 ans, elle est de 30 % sur l'utilisation domestique de produits solvantés, et de 43 % sur le chauffage au bois qui sont les principaux contributeurs.

**Baisse de 24 % des émissions directes et indirectes de GES (Scope 1+2) en 14 ans pour ce secteur**

La diminution a été de 9 % entre 2005 et 2010 et plus marquée entre 2010 et 2019 avec 17 %.

Sur les 14 années, la baisse a été de 16 % sur les émissions dues au gaz naturel et de 9 % sur les émissions liées à la consommation d'électricité, les deux principaux émetteurs. La diminution est de 63 % pour les produits pétroliers, et est inférieure à 1 % pour les réseaux de chaleur.

Cette baisse est liée à l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et des équipements de chauffage, associée à des changements de combustible. La baisse relative à la consommation d'électricité est moindre, compte-tenu de l'augmentation des usages spécifiques.