



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

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

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

Traitement des nouvelles demandes et de celles qui sont poursuivies Etat: février 2025

Index:

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

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

Demande	Canton	Compé- tence	Etat de la mise en oeuvre
1) Instruments			
Réduction de la pollution trans-frontière à l'échelle internationale	BL (2004) BS (2004)	DETEC (OFEV)	<p>Le Protocole de Göteborg dans le cadre de la Convention de la CEE/ONU sur la pollution atmosphérique trans-frontière à longue distance est entré en vigueur en Suisse le 13 décembre 2005. Il fixe des plafonds nationaux pour les émissions de soufre, d'oxyde d'azote, d'ammoniac et de composés organiques volatils pour l'année cible 2010 et après dans les Etats signataires d'Europe ainsi qu'aux Etats-Unis et au Canada. Afin d'atteindre ces plafonds, le Protocole prescrit des valeurs limites pour les émissions polluantes provenant des installations de combustion (chauffages et activités industrielles), pour les émissions diffuses de solvants, les gaz d'échappement des véhicules à moteur ainsi que pour les émissions d'ammoniac provenant de l'agriculture. Grâce aux mesures prises durant les dernières décennies, la Suisse a atteint les premiers objectifs du Protocole pour 2010. Par rapport à l'année de référence 1990, les émissions de soufre ont diminué jusqu'en 2012 de 73% (l'objectif pour 2010 était de 35%), celles des oxydes d'azote de 51% (l'objectif était de 46%), celles des COV de 71% (l'objectif était de 50%) et celles de l'ammoniac de 16% (l'objectif était de 14%). Le Protocole de Göteborg et ses objectifs pour 2010 constituent une première étape de réduction des émissions polluantes.</p> <p>Les charges de ces polluants, en particulier des oxydes d'azote et de l'ammoniac, sont encore trop élevées et provoquent des atteintes à la santé humaine et à l'environnement. De nouvelles diminutions des émissions sont donc nécessaires au niveau paneuropéen. Ainsi le 4 mai 2012 les parties au Protocole ont adopté une révision du Protocole de Göteborg fixant des buts de réduction des émissions pour 2020, tout en intégrant les poussières fines (PM2.5) à côté des polluants déjà mentionnés. Les valeurs limites d'émission ont été renforcées en conséquence. La mise en œuvre du Protocole révisé a des effets bénéfiques sur la qualité de l'air en Europe, surtout concernant les polluants secondaires tels que l'ozone et les poussières fines, mais aussi concernant la déposition de composés azotés. Le Protocole de Göteborg révisé est entré en vigueur pour la Suisse le 22 octobre 2019. Une adaptation correspondante de certaines valeurs limites d'émission de l'OPair a eu lieu en Suisse dans le cadre de la révision de l'OPair du 11 avril 2018.</p> <p>La Suisse a atteint les objectifs du Protocole de Göteborg révisé dans les délais fixés. Une nouvelle révision du protocole est en cours de préparation.</p>
Différenciation des valeurs limites d'immission pour les poussières fines (PM2.5, nombre de particules)	Suisse centrale (demande 3.2.2006)	DETEC (OFEV)	<p>Sur la base des recommandations de la Commission fédérale de l'hygiène de l'air CFHA de 2013 (Les poussières fines en Suisse 2013), le CF a approuvé le 11 avril 2018 la modification de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), introduisant ainsi une valeur limite d'immission pour les PM2,5 de 10 microgrammes / m³ en moyenne annuelle. Depuis 2005, la concentration en nombre de particules ultrafines est mesurée sur certains sites NABEL. Les mesures de suie (CE) effectuées sur un grand nombre de sites sur une longue période montrent une forte diminution des concentrations.</p> <p>En 2021, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a publié de nouvelles valeurs indicatives pour les polluants atmosphériques. La CFHA a évalué ces nouvelles recommandations de l'OMS et leur pertinence pour l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair). En novembre 2023, elle a recommandé d'adapter les valeurs limites d'immission (VLI) définies dans l'OPair pour six polluants (SO₂, NO₂, CO, O₃, PM10, PM2,5) en s'appuyant sur les valeurs indicatives de l'OMS et d'abaisser ou de compléter ainsi les VLI. En accord avec l'OMS, la CFHA ne recommande pas de VLI pour la suie et le nombre de particules, en raison d'une évidence encore insuffisante ou de l'absence de méthodes de mesure de référence. Elle fait cependant des recommandations d'action pour la</p>

			surveillance et la réduction de ces polluants. La Confédération examine ces nouvelles recommandations de la CFHA et une éventuelle adaptation de l'OPair.
2) Installations de combustion / Industrie			
Promotion de l'huile de chauffage « extra-légère » à basse teneur en soufre et en azote	BS (2010) BL (2010)	DETEC (OFEV)	L'OPair et la norme suisse SN EN 181160-2 définissent deux qualités d'huile de chauffage extra-légère, à savoir les qualités «Euro» et «Eco» pauvre en soufre. Dans le cas du mazout Eco, la teneur en soufre est limitée à 50 mg/kg et la teneur en azote est également nettement plus faible. Depuis le 1 ^{er} juin 2023, seul le mazout Eco peut être utilisé dans les installations jusqu'à 5 MW, tandis que la qualité Euro ne peut être utilisée que dans les installations de plus de 5 MW, tout comme l'huile de chauffage moyenne ou lourde.
Réduction des émissions des chauffages au bois (renforcement des limites d'émission, obligation de mesure)	BE (2015)	DETEC (OFEV)	La demande exigeait une révision des exigences de l'OPair pour les chauffages au bois, en particulier d'introduire une obligation de mesure pour les chauffages centraux au bois, de renforcer la valeur limite d'émission pour le monoxyde de carbone (CO) ainsi que d'assurer un meilleur fonctionnement des installations par des prescriptions d'opération plus strictes. Avec la modification de l'OPair du 11 avril 2018, le Conseil fédéral a introduit une valeur limite pour les poussières fines applicable aux chauffages au bois d'une puissance allant jusqu'à 70 kW et a renforcé les valeurs limites pour le CO. En même temps, des prescriptions ont été édictées pour le contrôle des installations de combustion avec des mesures périodiques des émissions des chaudières à bois. Pour ces dernières, une obligation d'installer des accumulateurs de chaleur a également été édictée.
Réduction des émissions d'éthanol des grandes boulangeries	AG (2023)	DETEC (OFEV)	L'OFEV prévoit de clarifier l'état de la technique dans le domaine des émissions d'éthanol des grandes boulangeries dans le cadre d'un groupe de travail composé de représentants de l'exécution cantonale et de la branche ainsi que de spécialistes de l'épuration de l'air. Sur la base des connaissances acquises, il s'agira d'examiner des mesures appropriées pour réduire les émissions.
Adaptation et surveillance continue des limites d'émissions d'oxydes de soufre et d'azote pour les raffineries (annexe 2 chiffre 312)	NE (2024)	DETEC (OFEV)	La mise en œuvre de la demande nécessite une analyse approfondie de l'état actuel de la technique par l'OFEV. Indépendamment de ces travaux, les cantons peuvent compléter ou renforcer de manière ciblée les valeurs limites d'émissions de l'OPair sur leur territoire dans le cadre de la planification cantonale de mesures.
3) Agriculture			
Vérification / ajustement de la valeur de base du taux d'utilisation de l'azote dans le bilan de fumure lors de la prise en considération de l'efficacité de l'azote dans le cadre des PER	ZH (2016) ZBPUK (2021)	DEFER (OFAG)	Depuis le 1 ^{er} janvier 2024, l'Ordonnance sur la protection de l'air prévoit l'épandage d'engrais de ferme liquides avec des systèmes à faibles émissions sur les surfaces dont la déclivité est inférieure ou égale à 18%, si ces surfaces représentent au total 3 hectares ou plus sur l'exploitation. Dans le cadre des PER, les effets de cette nouvelle disposition sur les flux d'éléments nutritifs sont pris en compte. A partir de 2024, les calculs du bilan de fumure se baseront sur une diminution des pertes d'éléments nutritifs pour les surfaces soumises à l'obligation d'épandage à faibles émissions. En outre, à partir de 2024, le bilan selon l'ordonnance sur les paiements directs doit correspondre aux besoins des cultures et être rempli sans la marge d'erreur de 10%.

Révision de la méthode Suisse-Bilanz et amélioration de sa mise en œuvre			
Intégration de la teneur en urée du lait dans le modèle Agrammon	ZG (2016) BS/BL (2017)	DETEC (OFEV) DEFR (OFAG)	A partir de 2026, une nouvelle version du modèle Agrammon sera mise en ligne sur www.agrammon.ch pour les calculs individuels des exploitations. Cette nouvelle version permettra de calculer l'élimination d'azote par les vaches laitières sur la base de la teneur en urée du lait, en complément de l'approche actuelle par correction selon les composants du fourrage. L'OFAG étudie en outre l'intégration de la prise en compte de la teneur en urée du lait dans la méthodologie Suisse-Bilanz.
Réduction des surfaces des aires d'exercice dans les stabulations libres à plusieurs aires	ZG (2016) BS/BL (2017)	DEFR (OFAG)	La demande exige un examen des surfaces des aires d'exercice dans le programme de bien-être des animaux SRPA. Pour les stabulations libres à plusieurs aires avec une aire d'exercice hors bâtiment, il faut examiner si les surfaces des aires d'exercice peuvent être réduites ou couvertes. Avec le programme volontaire de bien-être des animaux SRPA, la Confédération encourage les sorties régulières en plein air. Pendant la période de végétation, ces sorties ont lieu sur un pâturage. En hiver, au lieu d'un pâturage, elles se déroulent sur une aire d'exercice partiellement couverte. La question sur le bien-être des animaux et les émissions d'ammoniac est toujours d'actualité. Dans le cadre des travaux de la PA30+, cette thématique sera également abordée. Dans ce contexte, il est également important de noter que les cantons ont d'ores et déjà la compétence de déterminer au cas par cas quelle partie de l'aire d'exercice est considérée comme couverte.
Prolongation de la contribution pour les méthodes d'épandage réduisant les émissions au-delà de 2019	BS/BL (2017)	DEFR (OFAG) DETEC (OFEV)	La promotion est remplacée depuis le 1 ^{er} janvier 2024 par des prescriptions dans l' OPair et l'intégration dans les prestations écologiques requises dans l' OPD . Cela répond à la demande de réduction des émissions.
Centre de consultation sur les pertes d'ammoniac pour les exploitations agricoles, les planificateurs et les autorités	BS/BL (2017)	DEFR (OFAG)	Le projet "Plateforme nationale d'ammoniac", soutenu financièrement par la Confédération et par la plupart des cantons, couvre des éléments essentiels de la demande. Dans le cadre de ce projet il existe entre autres la plateforme Internet www.ammoniak.ch , qui met en lien la pratique, la mise en œuvre et la recherche.
4) Trafic routier			
Transfert du trafic marchandises à longue distance vers le rail	GL (2001)	DETEC (OFT)	Le transfert du trafic marchandises vers le rail est visé par la RPLP, par la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, par l'amélioration de l'efficacité dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative des Alpes, ainsi que par des mesures d'accompagnement. La vérification se fait dans le cadre du projet « Suivi des mesures d'accompagnement (SMA) ». Le projet partiel «Suivi des mesures d'accompagnement de l'environnement (SMA-E)» contrôle les effets du transfert du trafic sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. La loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM) est entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2010 et a remplacé la loi sur le transfert du trafic. L'objectif de transférer 650 000 camions par an qui peuvent traverser les Alpes a été maintenu. Le délai de réalisation de l'objectif a toutefois été reporté à 2019, deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. La LTTM constitue aussi la base pour la bourse du transit alpin (BTA). Le rapport sur le transfert 2015 montre que le fret ferroviaire à travers les Alpes croît avec succès : comparé à la route, le rail détient avec 68,6% (1 ^{er} semestre 2015) la plus haute part de marché depuis l'introduction de la RPLP et l'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes en 2001. En même temps, le nombre annuel de courses de

			<p>camions est passé de 1,4 à 1 million. Le franc fort, le prix avantageux du carburant et la réduction des indemnités mettent le fret ferroviaire transalpin à rude épreuve. La mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard fin 2016 constitue une étape significative et donnera une nouvelle impulsion importante au processus de transfert.</p> <p>Le 7 décembre 2015, le CF a décidé des mesures supplémentaires afin d'encourager davantage le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a été augmentée début 2017 et les entreprises ferroviaires bénéficient temporairement de prix du sillon plus bas sur les tronçons de transit. Le report modal se poursuit ainsi de manière cohérente.</p> <p>Selon le Rapport 2023 sur le transfert du trafic, la part des transports sur le rail a atteint 72,9% fin 2022. L'objectif de transfert fixé par la loi pour 2018 concernant les trajets de poids lourds à travers les Alpes, à savoir 650 000 trajets routiers à travers les Alpes, n'a de nouveau pas été atteint.</p>
Différenciation des redevances prévues dans le cadre de la tarification de la mobilité selon des critères de qualité de l'air	BE (2015) AG (2023)	DETEC (OFROU)	<p>Le rapport 2016 du CF sur la tarification de la mobilité a retenu pour objectif de réduire les pics d'affluence et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport. Cependant, la tarification de la mobilité pourrait créer des effets d'aubaine tels que les effets environnementaux. Le rapport montre que les impacts environnementaux dépendront de la mise en œuvre concrète de la tarification de la mobilité; en vertu du principe de base «pay as you use», le rapport note que la question de l'imputation des coûts externes n'a pas été abordée, même si la structure tarifaire pourrait notamment se fonder sur des critères écologiques.</p> <p>En se basant sur des projets pilote, il devrait être possible de clarifier les questions essentielles, notamment en ce qui concerne les modalités concrètes de la tarification de la mobilité et ses impacts. Cette discussion devra aussi porter sur les exigences pour couvrir les coûts externes (tels que les dommages à l'environnement) ou la réduction des dommages environnementaux liés au transport par la tarification de la mobilité. Dans ce contexte, l'effet d'une différenciation des tarifs selon des critères environnementaux, en particulier selon des critères de qualité de l'air pourrait être examinée.</p> <p>La Confédération soutient les études de faisabilité visant à concrétiser davantage les projets de tarification de la mobilité. En collaboration avec les cantons et les communes intéressés ainsi que les CFF, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a défini cinq idées de projets. Sur la base des conclusions des études de faisabilité et des résultats de la procédure de consultation, le Conseil fédéral décidera de la suite de la procédure.</p>
Introduction d'une taxe sur le CO ₂ sur les carburants ou d'un renchérissement indirect	AG (2023)	DETEC (OFEV)	<p>Le 16 septembre 2022, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la loi sur le CO₂ révisée pour la période de 2025 à 2030. Le projet reprend les préoccupations qui ont conduit au rejet de la loi sur le CO₂ totalement révisée en juin 2021 et ne contient pas de nouvelles taxes ou de taxes plus élevées. Le projet prévoit que les importateurs d'essence et de diesel demeurent soumis à l'obligation de compenser une partie des émissions de CO₂ liées à ces carburants par des mesures en faveur du climat en Suisse et à l'étranger. Le Conseil fédéral doit avoir la compétence de déterminer la part des émissions de CO₂ à compenser entre 5 et 90 % au maximum. La majoration maximale du prix du carburant qui peut être prélevée à la pompe pour financer les mesures climatiques doit rester inchangée à 5 centimes par litre.</p>
Contrôle en circulation des émissions des véhicules routiers / Contrôles subséquents et élimination des déficits	BE (2015) ZH (2016) BS/BL (2017)	DETEC (OFROU)	<p>En raison des manipulations des gaz d'échappement, des exigences supplémentaires, appelées "Realdrive Emission", ont été introduites dans le cadre de la réception par type, en plus des mesures en laboratoire. Ces mesures, mises en œuvre dans toute l'UE et en Suisse déjà, ont pour effet que les véhicules sont également contrôlés en termes d'émissions réelles sur la route et doivent respecter les valeurs limites correspondantes. Avec le renouvellement successif du parc de véhicules, cet instrument déploiera ses effets. L'OFROU s'apprête à franchir une nouvelle étape en mettant en place une surveillance du marché. Celle-ci vise différents systèmes techniques des véhicules et notamment le contrôle du comportement des gaz d'échappement. L'instrument de la surveillance du</p>

	ZBPUK (2021) AG (2023)		marché, déjà établi dans l'UE, est préférable à la mesure AB-2 proposée par le canton d'Argovie. On crée ainsi un instrument qui correspond à l'orientation internationale et qu'il convient de viser, notamment pour des raisons de coûts.
Renforcement de la procédure de réception par type (dispositifs d'invalidation, cycles de mesure à basses températures)	BS/BL (2017)	DETEC (OFROU, OFEV)	L'UE a reconnu les faiblesses de la procédure d'homologation actuelle, qui tolère des émissions plus élevées en cours de route que les valeurs limites lors de la procédure de certification laissent attendre. L'introduction de la norme actuelle Euro 6d-TEMP a constitué une première étape de correction. Cette nouvelle norme comprend entre autres un nouveau cycle d'homologation (WLTP), la limitation des "Real Driving Emissions" et un durcissement des conditions d'essai visant à limiter les possibilités d'utilisation de dispositifs d'invalidation pour le contrôle des émissions. Le nouveau cycle d'homologation WLTP, qui élimine les défauts connus de la procédure d'essai précédente (NEDC), a été développé dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). La Suisse est également représentée dans les groupes de travail correspondants, aux côtés de l'UE et d'autres partenaires co-intéressés (États extra-européens, organisations non gouvernementales). Dans la mesure de ses possibilités, la Confédération s'engagera dans ces groupes de travail pour que les procédures d'essai soient développées de manière à ce que les émissions des véhicules puissent être encore réduites en conditions réelles de conduite. Actuellement, l'UE discute de la norme d'émission Euro 7. Après l'approbation du Parlement à la mi-mars 2024, le Conseil de l'Union européenne doit encore donner son accord.
Mise aux normes des véhicules diesel manipulés	BS/BL (2017)	DETEC (OFROU)	Les véhicules qui répondent encore aux anciennes normes antipollution et qui présentent en cours de route des émissions plus élevées que les valeurs limites applicables au cycle d'essai ne sont pas contraires à la loi, car cette situation était autorisée par les anciennes prescriptions. En revanche, les véhicules équipés de dispositifs d'invalidation qui étaient déjà interdits par les anciennes prescriptions, comme par exemple le logiciel de reconnaissance du banc d'essai constaté sur certains véhicules, étaient contraires à la loi. Pour ces véhicules, une suspension de l'immatriculation a donc été rapidement décidée et la remise en état des véhicules déjà mis en circulation a été exigée dans le cadre d'un rappel.
Contrôle périodique des filtres à particules diesel dans le cadre du contrôle des véhicules à moteur	ZBPUK (2021)	DETEC (OFROU)	Malgré le système OBD (on-board diagnostics), les contrôles officiels a posteriori dans les offices de la circulation routière et les contrôles d'entretien dans les garages, les filtres à particules défectueux n'ont pas été détectés par les méthodes de mesure appliquées. Dans sa réponse à la motion Moser (19.3381) "Détecter les véhicules diesel défectueux et manipulés et éviter les interdictions cantonales de circuler liées aux poussières fines", le Conseil fédéral a laissé entrevoir que le contrôle subséquent serait adapté à l'état de la technique. L'ordonnance du DETEC sur l'entretien et des gaz d'échappement (ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées ; RS 741.437), complétée par la mesure du nombre de particules, est entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2023. Les filtres à particules défectueux sont ainsi détectés de manière fiable, la demande est satisfaite.
Transport sur le rail du gravier, des matériaux d'excavation et d'autres marchandises sur mandat de la Confédération	ZH (2016)	DETEC (OFROU, OFT, OFAC)	Le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail est d'une manière générale une mesure favorable pour diminuer les émissions polluantes. Ceci n'est vrai que si la mesure se déploie sous des conditions cadres proportionnées. Les possibilités existantes dans le cadre des études d'impact sur l'environnement (EIE), resp. des procédures d'approbation des plans sont considérées par le CF comme appropriées et suffisantes.

5) Véhicules et engins mobiles non routiers			
Limitation des émissions plus sévère pour les machines et engins mobiles (général)	BL (2004) BS (2004) ZH (2002) Suisse centrale (2008)	DETEC (OFEV, OFROU)	Le règlement européen (UE) 2016/1628 , entré en vigueur le 1 ^{er} janvier 2017, réglemente les émissions des engins mobiles non routiers et remplace la directive 97/68/CE. Les exigences définies dans le nouveau règlement ont été introduites en Suisse pour tous les nouveaux engins mobiles sans homologation routière au 1 ^{er} juin 2018 par le biais d'une adaptation de l'OPair.
Limitation des émissions des machines et engins équipés d'un moteur diesel > 18 kW selon l'annexe 4 chif. 33 OPair	ZH (2016)		
Limitation des émissions de particules pour les machines et appareils d'une puissance supérieure à 560kW ou inférieure à 19kW	AG (2023)	DETEC (OFEV, OFROU)	La Confédération suit les travaux de l'UE dans le domaine des prescriptions relatives aux gaz d'échappement des machines et des appareils. Si l'UE avait l'intention de réviser les prescriptions en question, la Suisse s'engagerait pour que la plage de puissance des moteurs auxquels s'applique une valeur limite du nombre de particules soit élargie.