

## IV) Les enjeux bretons

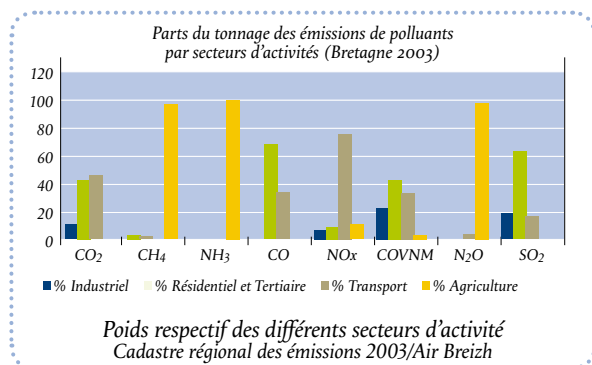
### IV.1 Bilan comparatif des émissions de chaque secteur

Le tableau ci-contre présente les poids respectifs de chaque secteur émetteur dans les émissions totales de chaque polluant, issues des calculs d'Air Breizh pour l'année 2003.

### IV.2 Synthèse des principaux enjeux, à la lecture des résultats du cadastre régional des émissions réalisé par Air Breizh

En matière d'émissions de polluants atmosphériques en Bretagne en 2003, **la responsabilité est globalement partagée par l'ensemble des secteurs d'activités.**

En matière de **quantités** d'émissions, le **CO<sub>2</sub>** est très largement dominant avec plus de 14 millions de tonnes émis en 2003, suivi par **l'ammoniac** (242 000 tonnes) puis le **méthane** (237 000 tonnes).



En Bretagne, le producteur le plus important de gaz à effet de serre est le secteur **Agricole**, de par ses émissions de méthane (CH<sub>4</sub>) et de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) dont les pouvoirs de réchauffement sont, par convention, respectivement de 21 et 310 fois plus que le CO<sub>2</sub> à l'horizon temporel de 100 ans.

Il faut néanmoins souligner que les **puits de carbone** ne sont pas pris en compte dans ce calcul. D'après les données du CITEPA (inventaire départementalisé 2000), l'ensemble des puits de CO<sub>2</sub> à l'échelle régionale correspond globalement aux émissions de CO<sub>2</sub> du secteur agricole. En revanche, les émissions de méthane (CH<sub>4</sub>) et protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) liées à l'activité agricole ne sont pas ou peu impactées par les puits.

	% Industriel	% Résidentiel & Tertiaire	% Transport	% Agriculture
CO <sub>2</sub> (T)	11,6	42,7	44,2	1,5
CO (T)	0,1	68,6	0,2	0,9
CH <sub>4</sub> (T)	1,6	1,2	0,2	97,1
N <sub>2</sub> O (T)	0,5	0,1	2,6	96,7
NO <sub>x</sub> (T)	6,3	9,7	75,1	8,9
SO <sub>2</sub> (T)	18,5	64,5	17	0
NH <sub>3</sub> (T)	0	0	0,3	99,7
COVNM (T)	21,9	44,3	31,1	2,7
BENZÈNE (T)	0,1	42,1	57,8	0
TSP (T)	1	5,6	4,6	88,9
Pb (T)	4,5	60,4	35,1	0
Cu (T)	3,2	5,1	89,8	2

Tableau récapitulatif des données issues du cadastre régional des émissions 2003- Air Breizh

Pour ce qui concerne le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), les secteurs **Transport et Résidentiel & Tertiaire** se partagent une majorité des émissions.

En matière de polluants atmosphériques relatifs à l'acidification, à l'eutrophisation et à la production de l'ozone troposphérique, le secteur **Résidentiel & Tertiaire** est un très fort émetteur de monoxyde de carbone (CO), de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), tandis que le secteur **Agricole** émet l'essentiel de l'ammoniac (NH<sub>3</sub>).

Enfin, le secteur **Transport** est prédominant dans les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).

# Qualité de l'air en :

## 3) La qualité de l'air en Bretagne :

### • IV.2.1 Représentation spatiale synthétique des émissions bretonnes

Utilisés par de nombreuses catégories d'usagers (agriculteurs, collectivités et gestionnaires de réseaux, ménages), **les émissions de produits phytosanitaires apparaissent comme une constante sur l'ensemble de la Bretagne.**

Les émissions de gaz à effet de serre et d'oxydes d'azote sont logiquement localisées **le long des grands axes routiers et dans les agglomérations** qui cumulent une activité humaine importante (industrie, chauffage, gestion et traitement des déchets) et un trafic routier dense.

D'autres gaz à effet de serre, tels que le **méthane et le protoxyde d'azote**, sont présents de façon plus diffuse, principalement émis par les zones d'élevage bovin, reflet de l'importance de la production animale régionale.

### • IV.2.2 Représentation spatiale schématique des impacts « santé » et « environnement » de la pollution de l'air en Bretagne

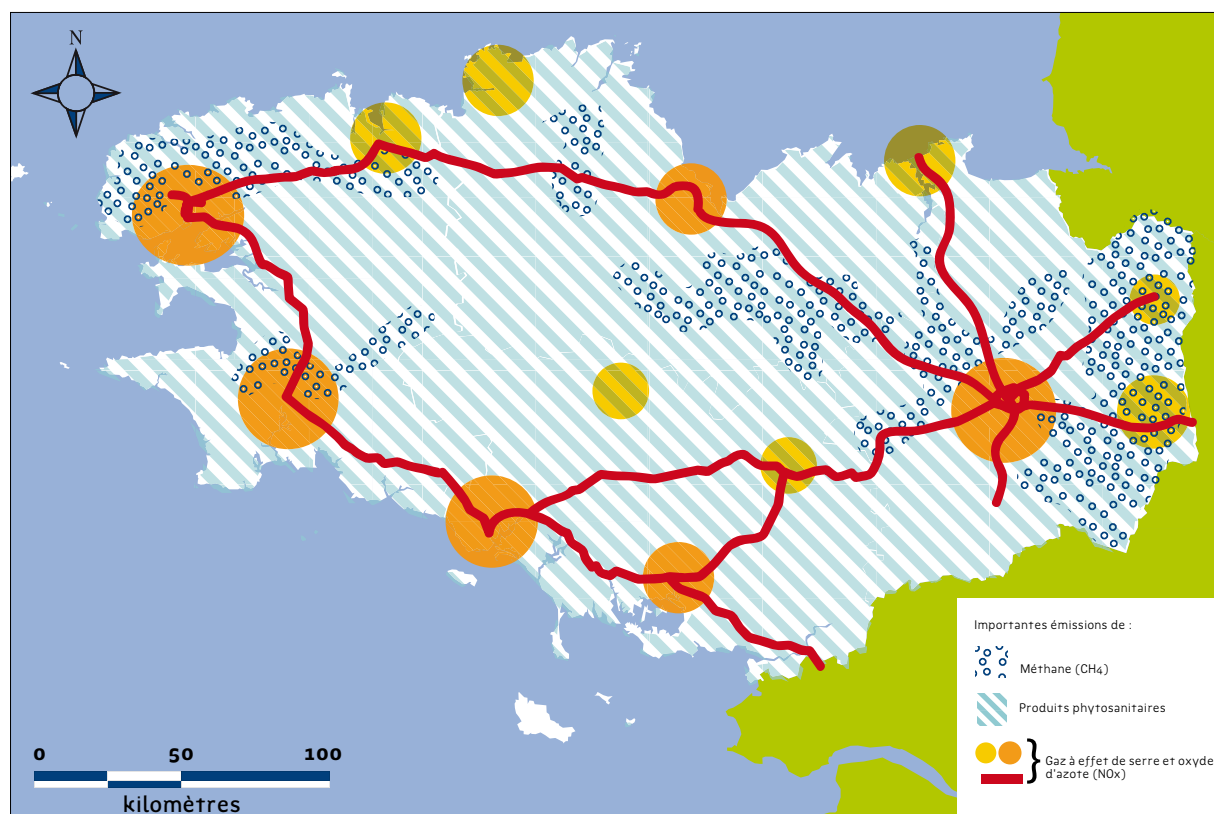
Un des enjeux importants pressentis pour la qualité de l'air en Bretagne est lié à la présence généralisée des **produits phytosanitaires**. Les impacts sanitaires

potentiels nécessitent une vigilance accrue, du fait de la persistance, de la toxicité croissante et de la dispersion des molécules auxquelles l'ensemble des bretons est soumis.

Concernant la **pollution urbaine**, au-delà des pics de pollutions ponctuels, il faut prendre conscience que ces impacts sur la santé, aujourd'hui connus, sont essentiellement dus à une pollution atmosphérique régulière, respectant les objectifs de qualité.

En raison de conditions géographiques et climatologiques particulières, le **Finistère Sud et le Morbihan** sont exposés à un taux d'**ozone** « naturel » plus important qu'ailleurs. Lorsque les effets des activités humaines s'y superposent (particulièrement l'été), les taux augmentent fortement, ce qui peut avoir des effets néfastes sur la santé, la croissance des cultures...

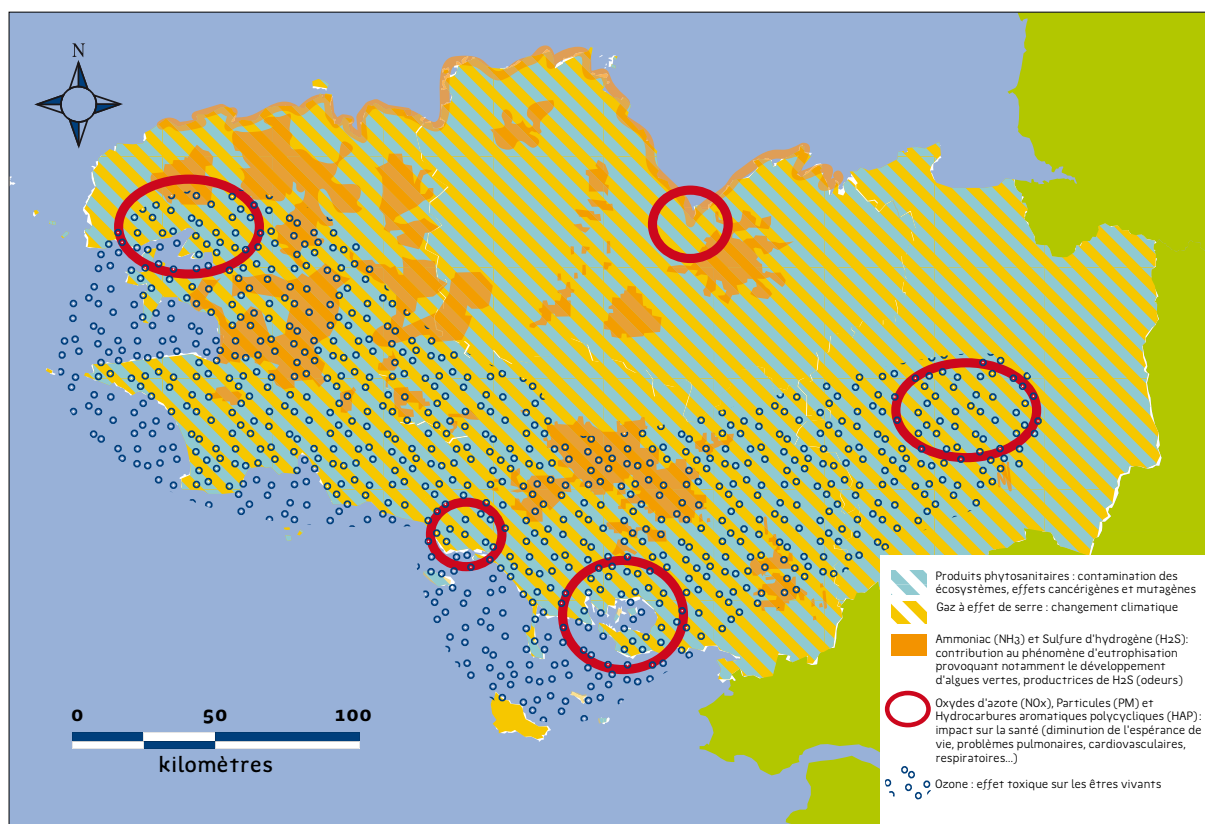
Enfin, le **littoral costarmoricain et finistérien** est particulièrement affecté par les taux importants d'**ammoniac**, qui est néfaste en soi et qui participe au phénomène d'eutrophisation et de prolifération d'algues vertes : dégagement de sulfure d'hydrogène ( $H_2S$ ) et gênes olfactives.



Carte de synthèse des principales émissions en Bretagne – IDEA Recherche 2008-

# Bretagne

## diagnostic et perspectives.....



*Schéma de synthèse des enjeux sanitaires et environnementaux de la qualité de l'air en Bretagne  
- IDEA Recherche 2008-*

# Qualité de l'air en

## 3) La qualité de l'air en Bretagne :

### IV.3 Les tendances à moyen terme (2015)

#### • IV.3.1 La démarche prospective : éléments méthodologiques et précautions de lecture

Les éléments prospectifs présentés ci-après visent à mettre en évidence quelques tendances lourdes qui vont influencer sur le territoire breton, afin d'identifier les enjeux régionaux à l'horizon 2015 et d'éclairer le choix des orientations mises en avant dans le PRQA.

Cet exercice ne prétend pas dessiner le futur avec précision et exactitude. Il vise plutôt à **identifier des variables clés** qui influenceront l'évolution de la qualité de l'air en Bretagne, et à en **approcher les tendances** pressenties à l'horizon 2015.

L'approche ne retient que quelques éléments essentiels, tout en mettant l'accent sur les **effets de ruptures potentiels** (réglementation, innovations de toute nature, facteurs bloquants ou mobilisateurs potentiels...).

Cette approche, aux objectifs modestes, tente de réduire les incertitudes en s'appuyant sur des expertises prospectives nationales et locales, complétées par la rencontre avec des experts locaux.

#### • IV.3.2 Vers un renforcement des enjeux de qualité de l'air à l'horizon 2015

Les projections de l'Insee menées en 2006 envisageaient 3,4 millions de bretons pour 2030. Les évolutions récentes conduisent à revoir ces projections démographiques à la hausse. Le Conseil économique et social régional (CESR) de Bretagne a réalisé des scénarios prospectifs selon lesquels la population régionale pourrait s'établir entre 3,7 et 3,8 millions de bretons, en 2030.

Dans ce contexte, plusieurs tendances lourdes ressortent :

- L'accueil de populations nouvelles se traduira par la **poursuite de l'urbanisation**, de sorte que la part du territoire artificialisé pourrait passer de 11 à 18 % (source : CESR de Bretagne, 2007) et que les espaces à dominante urbaine (70 % de la population en 2000) représenteraient environ 80 % de la population en 2030.
- La part des espaces ruraux serait ainsi réduite de 30 à 20 % du territoire breton selon les scénarios prospectifs proposés ci-dessous.
- L'urbanisation pourrait se concentrer **autour des métropoles** rennaise et brestoise et, dans une moindre mesure, concerner les agglomérations de Vannes, Lorient et Quimper. On assisterait alors à une forte installation des actifs dans la grande périphérie des

villes, le développement de la ville hors la ville avec l'implantation d'activités, de logements, d'équipements, d'infrastructures de déplacements, etc.

- Les **zones littorales** connaîtront probablement, et cela sans doute même bien avant 2030, des phénomènes de saturation accentués (avec des degrés variables selon les scénarios et les secteurs géographiques), suite à leur essor économique et résidentiel. Les mouvements migratoires en direction du littoral entraîneront, d'une part, une concentration de la population autour des zones côtières (80 % des bretons pourraient habiter à moins de 40 km de la mer) et, d'autre part, une progression de l'urbanisation littorale. Si ce phénomène d'urbanisation littorale se poursuit au même rythme qu'entre 1988 et 2005, la part du littoral urbanisé pourrait atteindre 12 % en 2015, contre 10 % en 2005.

- La Bretagne centrale pourrait connaître un renouveau lié au jeu des dynamiques « productive » et « résidentielle », ou au contraire, une forte dépression avec l'exode de ses habitants.

Au-delà des enjeux globaux d'aménagement du territoire (poursuite inéluctable de la croissance urbaine, avec des efforts de densification et d'utilisation de plus en plus rationnelle des sols), ces changements démographiques auront notamment, à l'horizon 2015, des répercussions environnementales importantes.

Sur le plan de la qualité de l'air, ces projections démographiques renforcent deux enjeux déjà identifiés comme importants aujourd'hui :

#### IV.3.2.1 L'augmentation du nombre de véhicules et de déplacements, donc une part croissante des émissions liées au secteur Transports

Alors que les grandes agglomérations bretonnes poursuivent le développement d'une offre de transports collectifs performants, le réseau routier poursuit aujourd'hui son extension : toujours plus d'axes rapides à 2x2 voies (RN164, Rennes/Angers, Rennes/Redon, etc.), contournement des villes (grandes agglomérations comme villes moyennes), doublement de tronçons sur des axes départementaux interurbains...

Dans ce contexte, les émissions de polluants atmosphériques liés aux transports pourraient, encore plus qu'actuellement, s'étendre largement hors des villes et concerner le territoire breton dans son ensemble.

Ainsi, sans **scénario de rupture**, il est probable que les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'oxydes de carbone (CO et CO<sub>2</sub>) soient toujours plus importantes à l'échelle de la Bretagne d'ici 2015, confortant les transports, et notamment la voiture particulière, au rang de premier contributeur breton pour les polluants cités.

À ces polluants, s'ajouteront parallèlement d'autres polluants tout aussi nocifs pour les populations et l'environnement (particules, plomb, benzène, soufre, etc.).

La prospective pour le transport routier de voyageurs est à manier avec prudence et modestie, d'autant que de nombreux facteurs peuvent influencer sur les évolutions. Sans hiérarchisation ni exhaustivité, plusieurs questionnements subsistent :

- **les avancées technologiques** en lien avec **l'évolution de la réglementation** seront-elles en mesure de réduire significativement les émissions ? La prochaine étape de mise en œuvre de la réglementation européenne EURO sur les émissions des véhicules (Euro 5) aura sans conteste doute un impact positif sur les émissions des véhicules neufs. Le développement de nouvelles motorisations (véhicules hybrides...) offrira certainement des perspectives intéressantes également. **Mais ces évolutions, qui concernent uniquement les véhicules neufs, auront-elles réellement un impact sur les émissions régionales, compte-tenu des perspectives d'évolution des déplacements et de la durée de renouvellement du parc de véhicules ?**

- du côté des ménages et des utilisateurs, quelles seront les réactions face aux prix des carburants, dans une société où l'automobile domine ? Pour illustration, la réduction du taux d'équipement automobile pour certains ménages est déjà observée dans de grandes villes françaises ; ceci ne doit masquer que l'arrivée de près d'un demi million d'habitants supplémentaires d'ici 2030 génèrera certainement une forte augmentation du parc automobile en valeur absolue, dans une région où le taux d'équipement est parmi les plus élevés de France.

- du côté des pouvoirs publics, les transports collectifs pourront-ils s'adapter aux nouvelles demandes des ménages qui devront ou souhaiteront modifier leurs pratiques ? Pour les agglomérations dotées de transports collectifs, le service devra maintenir un niveau de qualité élevé pour rester attractif et maintenir une part modale importante voire l'augmenter. Par ailleurs, l'enjeu concernera de plus en plus les liaisons interurbaines, dans un contexte de dichotomie accentuée des lieux de résidence et des lieux d'emplois. **La capacité à développer une offre de service performante à un coût public acceptable dépendra également fortement des orientations qui seront prises en matière d'aménagement de l'espace (maîtrise du foncier...).**

Pour ce qui concerne le transport routier de marchandises, la prédominance des activités agricoles et agroalimentaires réparties sur tout le territoire breton induit et induira, en l'absence d'un scénario de rupture, d'importants échanges routiers. Dans un contexte où ces échanges sont majoritairement réalisés sur de courtes

distances (moins de 100 km), des améliorations peuvent être espérées avec la rationalisation des chargements et de la logistique.

#### **IV.3.2.2 L'augmentation du nombre de logements, donc des émissions soutenues liées au secteur Habitat et tertiaire.**

L'habitat est le premier consommateur d'énergie en Bretagne (36% au total), proportionnellement beaucoup plus qu'au niveau national (28%). Ceci s'explique en très grande partie par le nombre élevé de maisons individuelles conjugué à une forte intensité de la consommation des ménages, surtout en matière de chauffage (dont le fioul en grande proportion).

La croissance soutenue du nombre d'habitants à l'horizon 2030 s'accompagnera d'une augmentation très significative du nombre de logements, de l'ordre de 300 à 350 000 résidences principales supplémentaires d'ici 2030, avec probablement une croissance non linéaire : une progression soutenue en début de période, puis une augmentation de moins en moins rapide (source : INSEE Bretagne, 2007).

Au regard de la qualité de l'air, **l'augmentation du parc de logements signifie autant de sources potentielles d'émissions de polluants atmosphériques en sus** : oxyde de carbone (CO et CO<sub>2</sub>), dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et composés volatiles non méthaniques (COVNM), caractéristiques du secteur Habitat et tertiaire. Pour ce secteur, le défi de la qualité de l'air est étroitement imbriqué avec la question énergétique des logements. La maîtrise de la consommation énergétique est la voie la plus prometteuse, à condition que les ménages bretons et les grands opérateurs publics (les organismes-bailleurs sociaux notamment) opèrent des arbitrages dans ce sens, face à d'autres problématiques (coût du foncier, réhabilitation et résidentialisation des logements publics, choix « mode de vie », etc.). L'évolution de la **réglementation** d'une part, et d'autre part la **capacité des professionnels du bâtiment à répondre à cette nouvelle donne tout en maîtrisant les coûts d'investissement**, sont par conséquent des facteurs qui pèseront de manière significative sur l'évolution des émissions dans l'habitat.

Pour ce qui concerne les **activités tertiaires** (commerces, santé, bureaux, etc.), les sources énergétiques sont essentiellement l'électricité et le gaz, avec des consommations globales deux fois plus faibles en Bretagne qu'au niveau national (source : ADEME Bretagne, 2006). Sur le plan des émissions atmosphériques, les enjeux apparaissent donc moins importants aujourd'hui, bien que ces activités tertiaires soient actuellement en essor et ce, pour les années à venir.

# Qualité de l'air en

## 3) La qualité de l'air en Bretagne :

**IV.3.2.3 L'évolution des émissions du secteur agricole**  
Les perspectives décrites précédemment interrogent également sur **l'évolution des émissions du secteur agricole**. L'agriculture est la première activité utilisatrice d'espace, puisque 65 % du territoire régional y est consacré. La diversification des marchés agricoles aurait pu conduire à ce qu'une partie croissante des terres soit exploitée pour des productions énergétiques (agro-carburants par exemple). Aujourd'hui, cette voie semble moins prégnante, l'agriculture bretonne et ses filières tendant à **conforter la spécificité régionale autour de la production animale**.

Très dépendantes de la politique agricole européenne, ainsi que des problématiques mondiales, le développement à court et moyen termes de l'agriculture bretonne et de ses filières sera semble-t-il dominé par l'accroissement des incitations à produire (répondre à l'accroissement de la demande alimentaire, répondre aux enjeux énergétiques).

Dans ce contexte, l'agriculture bretonne devra être économiquement performante tout se confrontant aux pressions sociétales et environnementales.

Ainsi, parmi de nombreux scénarios esquissés pour l'agriculture et l'agroalimentaire de demain, quelques tendances lourdes semblent se dégager : accroissement de la taille des structures, forte mécanisation, concentration et augmentation de la capacité de production animale. Parallèlement, l'agroalimentaire pourrait connaître de fortes mutations pour migrer des premières transformations (abattoirs, laiterie) vers une production de produits plus élaborés (labellisation, produits « santé », etc.).

Pour la qualité de l'air, ces tendances ne laissent pas entrevoir, sans une politique volontariste, de baisse significative des émissions liées aux élevages d'ici 2015, **le méthane, l'ammoniac et le protoxyde d'azote** étant très étroitement liés aux systèmes bretons. Le regroupement d'exploitations pourrait toutefois permettre aux agriculteurs d'investir collectivement dans des équipements et des dispositifs de traitement de ces émissions (méthanisation par exemple). Compte-tenu de l'évolution de la réglementation, un nombre croissant de structures agricoles pourrait également basculer vers une logique de suivi des émissions proche de la logique actuellement en vigueur au niveau industriel.

En ce qui concerne les **produits phytosanitaires**, une diminution globale de leur utilisation sera probablement observée en lien avec le renforcement de la réglementation et des efforts de la profession.

L'agriculture biologique sera probablement confortée mais son poids lui permettra-t-il de peser de manière significative à l'échelle régionale ?

**IV.3.2.4 L'évolution des émissions du secteur industriel**  
Avec le **secteur agroalimentaire, l'industrie automobile** (métallurgie, mécanique, traitement de surface...) reste aujourd'hui l'un des principaux émetteurs de polluants atmosphériques industriels en Bretagne, plus spécifiquement pour les composés organiques volatils (COV) et ce malgré des progrès conséquents obtenus au cours des dernières années et des volumes émis relativement modestes.

Essentiellement organisée autour de PSA Rennes, la filière automobile bretonne est positionnée sur le modèle technico-économique en vigueur, basé sur le pétrole. Les perspectives d'évolution sont ainsi étroitement associées aux variations sociologiques et technologiques à venir, dans un contexte de raréfaction des ressources fossiles. L'industrie automobile doit également faire face à l'accroissement de la concurrence sur le marché de la voiture à bas prix. Le redéploiement de la filière vers des véhicules « haut de gamme » (au sens technologique) est une perspective sur laquelle la Bretagne se positionne.

La pression exercée sur les équipementiers pourrait se renforcer, obligeant bon nombre d'entre eux à diversifier leurs activités et à augmenter les coopérations « multi-sites » (en Bretagne et en Europe).

Au regard de la qualité de l'air, ces perspectives laissent entrevoir une **diminution des émissions atmosphériques liées au secteur Industrie**, pour les activités de production (composés organiques volatils, métaux lourds, etc.).

En revanche, l'accroissement des flux de marchandises, notamment dans le secteur agro-alimentaire, pourrait participer à **accroître les émissions du secteur Transports** pour ce secteur.

## IV.4 Objectifs de réduction des émissions

Après un rappel des divers engagements pris par la France en matière de réduction des émissions, cette partie a pour objectif de fixer, à l'horizon du PRQA, de nouveaux objectifs régionaux qui tiennent compte de la volonté du Conseil régional et de tous les acteurs de s'inscrire dans une dynamique volontariste de réduction des émissions, en tenant compte des spécificités régionales identifiées dans l'état des lieux.

### • IV.4.1 Objectifs de réduction des émissions fixés au niveau national

Les engagements nationaux résultent principalement :

- de la Directive sur les Plafonds Nationaux d'Émission – NEC – du 23 octobre 2001 (échéance 2010), concerne les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, les composés organiques volatils et l'ammoniac.
- du Plan Climat national (échéance 2020) en ce qui concerne la lutte contre le réchauffement climatique.

#### IV.4.1.1 Les engagements pris par la France au titre de la Directive Européenne NEC

	NO <sub>x</sub>	SO <sub>2</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>
Objectifs nationaux pour 2010	810 KT	375 KT	1050 KT	780 KT
Niveau d'émission de la France en 2000 (inventaire CITEPA 2005)	1407 KT	612 KT	1936 KT	789 KT
Niveau d'émission de la France en 2005 (inventaire CITEPA 2005)	1207 KT	465 KT	1439 KT	735 KT
Pourcentage de réduction par rapport à 2005 pour atteindre en 2010 les engagements pris par la France	-32,9% SOIT -7,67% PAR AN	-19,4% SOIT -4,2% PAR AN	-27% SOIT - 6,1% PAR AN	OBJECTIF ATTEINT DÈS 2005
Projection à l'échéance du PRQA (2013) si rythme de réduction identique à celui permettant d'atteindre l'objectif 2010 SCENARIO OBJECTIF	637 KT SOIT - 47% <sup>(*)</sup>	330 KT SOIT - 29% <sup>(*)</sup>	869 KT SOIT -39,5% <sup>(*)</sup>	
Projection à l'échéance du PRQA (2013) si rythme identique à celui constaté depuis 2000 SCENARIO TENDANCIEL	947 KT SOIT -21% <sup>(*)</sup>	302 KT SOIT -35% <sup>(*)</sup>	896 KT SOIT -37,7% <sup>(*)</sup>	

Rappel des engagements pris par la France au titre du Plan Climat national  
(\*) sur la période 2005-2013

# Qualité de l'air en

## 3) La qualité de l'air en Bretagne :

### IV.4.1.2 Engagements pris par la France au titre du Plan climat français

	PRG en Mt eq CO <sub>2</sub>
Niveau d'émission en 1990	<b>564 MT</b> <b>(DONT 71% DE CO<sub>2</sub>)</b>
Objectif facteur 4 (division par 4 des émissions de 1990 d'ici 2050)	<b>141 MT</b>
Objectif -20% en 2020	<b>450 MT EN 2020</b>
Niveau d'émission en 2005	<b>553 MT</b> <b>SOIT -1.9% DEPUIS 1990</b>
Pourcentage de réduction pour permettre d'atteindre l'objectif 2020 par rapport au niveau d'émission de 2005	<b>-19%</b> <b>SOIT -1.35% PAR AN</b>
Projection 2013 si rythme de réduction conforme à l'objectif 2020	<b>502 MT</b> <b>SOIT -10% PAR RAPPORT À 2005</b>

Rappel des engagements pris par la France au titre de la directive NEC et déclinaison pour le PRQA

**Ainsi, la France devra pour atteindre ses objectifs dans le cadre de la directive NEC et du Plan Climat :**

- poursuivre sur les tendances actuelles pour les SO<sub>2</sub>
- réaliser un effort très significatif sur les NO<sub>x</sub>, ce qui nécessitera des mesures de fond dans tous les secteurs, mais en particulier sur les transports routiers qui sont les plus gros contributeurs,
- intensifier encore l'effort sur les COV,
- maintenir les émissions de NH<sub>3</sub> sous le seuil actuel,
- après une période de stabilité des émissions depuis 1990, engager une phase de réelle diminution des émissions de gaz à effet de serre, en particulier via une politique ambitieuse de maîtrise de l'énergie.

**La révision de la Directive NEC est prévue pour 2008, avec de nouveaux objectifs à l'horizon 2020 et l'intégration de nouveaux polluants, en particulier les particules fines.**

#### • IV.4.2 Proposition d'objectifs pour la Bretagne sur l'échelle de temps du PRQA (2008-2013)

Le principe de fixation des objectifs régionaux est le suivant:

- la Bretagne se doit participer à l'atteinte des objectifs fixés pour la France (directive NEC et Plan Climat), en se réappropriant à l'échelle régionale les engagements pris au niveau national,
- Compte-tenu des spécificités des émissions bretonnes et des enjeux identifiés pour la qualité de l'air, des objectifs complémentaires sont proposés sur certains polluants.

**Au regard de ces deux principes, les objectifs régionaux dans le cadre du PRQA sont définis de la manière suivante :**

- 30% pour les **oxydes d'azote** NO<sub>x</sub>, les composés volatils COV, et les particules
- 20% pour le **dioxyde de soufre** SO<sub>2</sub>,
- 10% pour les gaz à effet de serre à l'horizon 2013 (en cohérence avec l'objectif « -20% en 2020 » retenu dans le cadre du Plan Énergie pour la Bretagne).
- 10% des émissions d'**ammoniac** NH<sub>3</sub>, compte du poids de la Bretagne dans le total des émissions au plan national.
- significative des émissions de produits phytosanitaires

Par rapport aux émissions calculées dans le cadre de l'inventaire régional des émissions pour l'année 2003.

Les zones prioritaires pour l'atteinte de ces objectifs sont en particulier:

- les agglomérations et le littoral pour les polluants caractéristiques des transports l'ensemble du territoire régional pour les autres polluants.