

Une refonte de la procédure d'information, de recommandations et d'alerte du public en cas de dépassement des seuils de pollution est en cours (cf. fiche 17).

Les mesures issues du Plan d'urgence pour la qualité de l'air ont été prises en compte et intégrées dans les fiches actions suivantes. Pour rappel, ces mesures s'articulent autour de 5 thématiques prioritaires :

**Priorité 1 :**

**favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives,**

**Priorité 2 :**

**réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique,**

**Priorité 3 :**

**réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles,**

**Priorité 4 :**

**promouvoir fiscalement les véhicules et les solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air,**

**Priorité 5 :**

**informer et sensibiliser nos concitoyens aux enjeux de la qualité de l'air.**

---

# Action n° 1

## Encourager l'élaboration des Plans de Déplacement Entreprises (PDE) et Administration (PDA) et promouvoir l'élaboration des Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) et de Plan de déplacement Inter-Entreprises (PDIE)

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes] – [NOx, PM10, PM2,5] – [Transport 1]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : NOx : -0,1%, PM10 : -0,02%, PM2,5 : -0,03% Autres polluants concernés : COV, HAP, métaux lourds.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Entreprises, administrations et collectivités de plus de 250 salariés Établissements scolaires de plus de 250 élèves
<b>Contexte</b>	<p>Les PDE et assimilés sont un outil de management au service de tout employeur souhaitant favoriser les déplacements durables des personnes et des biens liés à son activité. Il s'agit actuellement d'une démarche incitative encouragée par la loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000.</p> <p>Que ce soit pour des entreprises, des collectivités, des administrations, des commerçants, des centres commerciaux..., un PDE a pour objectif premier de rationaliser l'organisation des déplacements liés aux activités de l'établissement.</p> <p>Les actions d'un PDE visent à limiter le recours à l'autosolisme (l'automobiliste est seul dans sa voiture lors de ces déplacements) par le développement d'offres alternatives comme la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage, etc...</p> <p>Les PDE doivent s'intéresser à la mobilité des personnes et des marchandises. Ils vont, au-delà des déplacements domicile-travail, analyser les déplacements professionnels ainsi que les trajets des visiteurs ou fournisseurs. Ainsi, sur ces déplacements aussi, les PDE doivent réfléchir et éventuellement produire des actions de limitation de l'autosolisme pour les personnes ou une réduction des impacts du transport des marchandises sur la qualité de l'air.</p> <p>D'après les chiffres du fichier SIRENE de l'INSEE, le nombre d'entreprises ou administrations concernées sur le territoire de SCoT s'élève à 51 pour un effectif d'environ 38 000 salariés dont 30 000 sur la commune de Nîmes.</p> <p>D'après le rapport de développement durable 2013 de Nîmes Métropole, une quinzaine d'entreprises comptant environ 16 000 salariés a été concernée par les PDE.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Une action de promotion ciblée pour les entreprises, administrations, collectivités de plus de 250 salariés de la zone PPA est prévue afin que chacune se lance dans l'élaboration d'un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) ou Administration (PDA)</p> <p>En cohérence avec les méthodologies d'élaboration des PDE et PDA, les entités identifiées :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◆ désigneront un correspondant "Plan de déplacement",</li><li>◆ réaliseront une analyse quantitative et qualitative de l'accessibilité de leur site et de l'offre de transports tous modes et du stationnement,</li><li>◆ réaliseront une analyse des pratiques et des besoins de déplacement des salariés de l'établissement,</li><li>◆ définiront des objectifs quantifiés de réduction des déplacements et de report modal de la voiture particulière vers les modes alternatifs de transport,</li><li>◆ définiront des objectifs d'étalement horaire afin d'éviter les périodes de congestion tant pour les déplacements résiduels en voiture particulière que pour les utilisateurs des transports en commun,</li><li>◆ établiront une liste des mesures déjà prises ou envisagées pour parvenir à ces objectifs. Dans l'étude liée au plan d'action, l'établissement devra notamment réfléchir aux actions possibles en termes de plages horaires, de télétravail, de covoiturage, d'éco-conduite ou encore d'indemnité pour les déplacements domicile-travail effectués en vélo,</li><li>◆ définiront des actions renforcées en cas de pics de pollution,</li><li>◆ établiront un bilan annuel de la réalisation des mesures prévues.</li></ul> <p>Parallèlement, les établissements sont incités à réaliser de manière volontaire des PDE et en particulier des Plans de Déplacements Inter Entreprises (PDIE) et des Plans de Déplacement Établissements Scolaires (PDES).</p>

<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5.</p> <p>Cette action du PPA s'inscrit en cohérence de l'orientation 3 du SRCAE.</p> <p>L'élaboration de PDE est encouragée par le Plan Particules et dans le PDU de Nîmes Métropole (action 7.3).</p> <p>Une circulaire de décembre 2008 du Premier Ministre demande également aux principaux sites administratifs de réaliser un Plan de Déplacement d'Administration.</p> <p>Dans l'évaluation nationale des PDE réalisée en 2009 par l'ADEME, il est proposé de « rendre obligatoire les PDIE dans le cadre de création ou d'extension de zones d'activité commerciales ».</p>
<b>Fondements juridiques</b>	<p>Article L222-5 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère),  Article R222-32 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère),  Article L. 222-6 du Code de l'Environnement : « Pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère, les autorités compétentes en matière de police arrêtent les mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique. Elles sont prises sur le fondement des dispositions du titre 1er du livre V lorsque l'établissement à l'origine de la pollution relève de ces dispositions. Dans les autres cas, les autorités mentionnées à l'alinéa précédent peuvent prononcer la restriction ou la suspension des activités polluantes et prescrire des limitations à la circulation des véhicules. »  Article L.3261-2 du Code du travail (prise en charge des frais de transport public par l'employeur)  Loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000.</p>
<b>Pilote de l'action</b>	ADEME
<b>Partenaires de l'action</b>	Nîmes Métropole (Conseil en mobilité) et la CCI pour la communication et l'accompagnement (technique et/ou financier)
<b>Éléments de coût</b>	<p>Exemples de coûts pour la mise en place de PDE (source ADEME) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ STMicroelectronics Grenoble : 2100 salariés - 90 k€ d'investissement et 150 k€/an de fonctionnement,</li> <li>◆ Institut Gustave Roussy de Villejuif : 2200 salariés - 120k € d'investissement et 132 k€/an de fonctionnement.</li> <li>◆ CEA de Grenoble : 4500 personnes, 50 k€ d'investissement (dont une partie dans opérations d'aménagement) et 100 k€/an en fonctionnement (+ navette interne support de démonstration bus innovant)</li> <li>◆ Alenia Space à Toulouse : 2000 salariés - 76 k€ d'investissement et 36 k€/an en fonctionnement</li> <li>◆ Disneyland Resort Paris : 12 295 salariés - 70 k€ d'investissement et 20 k€/an en fonctionnement</li> </ul>
<b>Financement-Aides</b>	<p>Un accompagnement financier est possible par l'ADEME pour les démarches volontaires et comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ un soutien aux études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage (taux d'aide maximum de 50% sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 euros),</li> <li>◆ un soutien aux opérations exemplaires, comprenant le management de projet (taux d'aide de 20 à 30 % sur une assiette plafonnée à 300 000 euros).</li> </ul>
<b>Échéancier</b>	<p>Communication auprès des entreprises, administrations et établissements :  Dès l'approbation du PPA</p>
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- [Nombre d'établissements ayant réalisé le diagnostic relatif à la mise en place d'un plan de déplacement] / [Nombre d'établissements identifiés à l'approbation du PPA]</li> <li>- [Nombre d'établissements ayant réalisé un plan de déplacement] / [nombre de PDE identifiés à l'approbation du PPA]</li> <li>- Nombre de km évités associés aux PDE/PDA/PDIE/PDES (référence 2014)</li> <li>- Gains en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NOx) dus à la mise en place de PDE/PDA/PDIE/PDES</li> </ul>
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	21, 22, 26

## Inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à étudier les effets de l'abaissement des vitesses de circulation

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[NOx PM10 PM2,5]-[Transport 2]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : NOx : -1,3% , PM10 : -0,2% , PM2,5 : -0,4% Autres polluants concernés : COV, HAP, métaux lourds.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Tout public utilisateur ou gestionnaires des infrastructures routières
<b>Contexte</b>	<p>Sur le territoire du PPA de la zone urbaine de Nîmes, le réseau routier et autoroutier s'organise schématiquement autour de deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Un axe nord-ouest/ sud-est avec la RN 113 et RN 86 doublée par l'autoroute A9 qui met en relation le couloir languedocien et la vallée du Rhône. Ces deux voies sont complétées plus au sud par la RD135 ou chemin des canaux qui joue un rôle important pour la desserte périurbaine.</li> <li>◆ Un axe nord/sud avec la RN 106 reliant Nîmes à Alès dont la mise en 2 fois deux voies est en cours d'achèvement sur l'ensemble du tronçon, poursuivi par l'A54 et la RN572 en direction d'Arles.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>La réduction des vitesses de circulation permet d'améliorer la sécurité routière et le cadre de vie. Dans certains cas, la baisse de vitesse peut s'accompagner d'une diminution des émissions de polluants atmosphériques pour tout ou une partie des véhicules.</p> <p>L'action consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : Etudier la faisabilité et l'ensemble des impacts d'une baisse des vitesses autorisées sur les voies de circulation</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : Identifier les axes sur lesquels la vitesse pourrait être abaissée de façon dynamique, temporaire</li> <li>◆ <b>Mesure 3</b> : Mettre en oeuvre les mesures décidées</li> </ul>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5.</p> <p>La régulation dynamique de la vitesse vise à d'homogénéiser les flux et ainsi augmenter le débit et retarder l'apparition de la congestion. Les vitesses régulées sont affichées sur des panneaux à message variable. Cette mesure est appliquée uniquement sur des portions de voies avec un déclenchement en fonction de la charge de trafic mesurée en temps réel.</p> <p>D'après l'étude « Évaluation environnementale des projets de gestion dynamique de trafic- La qualité de l'air » du SETRA (juin 2012 : <a href="http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-des-a5152.html">http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-des-a5152.html</a>), la gestion dynamique des voies a pour effet de réduire les émissions de polluants. Les gains pour les différents polluants oscillent entre 3 et 5 % avec un gain de 10 % pour les particules.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	<p>Article L.222-5 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère) Article L.222-6 du Code de l'Environnement qui prévoit dans les PPA les restrictions de circulation. Article R.222-32 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère)</p>
<b>Pilote de l'action</b>	DREAL
<b>Partenaires de l'action</b>	<p>Gestionnaires d'infrastructures routières (ASF, DIR Méditerranée, Conseil Général,...) Services de police et gendarmerie (mobilisés pour contrôler les vitesses) Collectivités, Air Languedoc-Roussillon</p>
<b>Éléments de coût</b>	Non disponible
<b>Financement-Aides</b>	Non déterminé
<b>Échéancier</b>	Mesure 1 : lancement de l'étude dans un délai d'un an après approbation du PPA (sous réserve de l'obtention des crédits)
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infractions relevées</li> <li>- Gains en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NOx) dus aux mesures d'abaissement de vitesse</li> </ul>
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	27, 28

# Action n°3

## Inciter les entreprises de transports de marchandises et de voyageurs à adopter la charte « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent »

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[NOx, PM10, PM2,5]-[Transport 3]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : NOx : -0,1%, PM10 : -0,04%, PM2,5 : -0,05% - Autres polluants concernés : COV, HAP, métaux lourds.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Entreprises de transports de marchandises et de passagers
<b>Contexte</b>	<p>Le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), en concertation avec les organisations professionnelles, ont élaboré la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » à laquelle peuvent adhérer les transporteurs sur la base du volontariat. Les objectifs de la charte sont de réduire de 20 % les émissions de GES de l'ensemble des transports en France, en agissant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>le véhicule</b> : en utilisant des équipements et solutions technologiques connus (objectif : moderniser sa flotte de véhicules)</li> <li>◆ <b>le carburant</b> : par un suivi et une gestion de la consommation (logiciel, carburants alternatifs)</li> <li>◆ <b>le conducteur</b> : avec l'éco-conduite et l'adoption d'une conduite plus souple</li> <li>◆ <b>les transports</b> : en organisant les transports pour rationaliser les déplacements, optimiser les flux et le remplissage des camions.</li> </ul> <p>La mise en place des bonnes pratiques prévues dans la charte permet aussi de diminuer les émissions de polluants atmosphériques.</p> <p>Sur la zone PPA, 11 entreprises ont signé cette charte (bilan 15 novembre 2013) dont 7 entreprises de transport routier de marchandises et 4 entreprises de transport routier de voyageurs.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>L'action consiste à inciter tous les transporteurs à adhérer à la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » et à s'engager activement dans sa mise en œuvre. Une obligation de mise en pratique des principes prévus dans la charte pourrait être étudiée. L'information de la charte CO<sub>2</sub> doit être relayée aux collectivités et aux AOT.</p> <p>La démarche « Objectif CO<sub>2</sub> » est à généraliser pour toutes les entreprises de transport pour compte d'autrui et les entreprises ayant une flotte en compte propre (quelle que soit leur taille ou leur activité) ainsi que les véhicules routiers de transport de marchandises ayant un PTAC supérieur ou égal à 3,5 tonnes.</p>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5. D'après les retours de la FNTR en région Languedoc-Roussillon, la mise en place de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » permet une réduction de la consommation en carburant de 5% environ ce qui induit une réduction des émissions en polluants. Sur le territoire du SCOT, une dizaine d'entreprises serait concernée par cette mesure.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	Circulaire MEDDTL du 12 janvier 2012 relative à la mise en œuvre, au niveau régional, de la charte « Objectif CO <sub>2</sub> , les transporteurs s'engagent » dans le transport routier de marchandises et de voyageurs (NOR : DEVT1128393C)
<b>Pilote de l'action</b>	ADEME
<b>Partenaires de l'action</b>	Région LR, Agglomération de Nîmes - FNTR
<b>Éléments de coût</b>	<p>La FNTR, l'ADEME et le Conseil Général du Gard ont recruté un chargé de mission pour conseiller gratuitement les entreprises concernées.</p> <p>La réduction des consommations en carburants (de l'ordre de 5%) et les gains financiers associés incitent fortement les entreprises à s'engager.</p>
<b>Financement-Aides</b>	<p>ADEME, Région LR</p> <p>Un chargé de mission (ADEME, CR, Professionnels) pour l'aide aux entreprises</p> <p>Aides financières pour la formation à l'éco-conduite</p>
<b>Échéancier</b>	2015- 2020
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'entreprises signataires de la charte sur la zone PPA chaque année</li> <li>- Nombre de litres de gasoil non consommés</li> <li>- Nombre de véhicules impliqués</li> <li>- Gains en émission de CO<sub>2</sub> dus à l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub></li> <li>- Gains en émission de PM10 et NO<sub>2</sub> dus à l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub></li> </ul>
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	/

## Inciter les administrations, les collectivités et les entreprises des plus de 250 salariés à améliorer la connaissance de leur parc de véhicules et à y intégrer des « véhicules propres »

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes] – [NOx, PM10, PM2,5] – [Transport 4]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : NOx : -0,03%, PM10 : -0,01%, PM2,5 : -0,02% Autres polluants concernés : COV, HAP, métaux lourds.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Administrations, Collectivités, Entreprises de plus de 250 salariés (voir liste en annexe 6)
<b>Contexte</b>	<p>Les véhicules propres produisent peu ou pas d'émissions polluantes lorsqu'ils sont stationnaires ou en mouvement. A ce jour, les véhicules électriques sont les moins émetteurs de particules et oxydes d'azote suivis des véhicules hybrides et des véhicules fonctionnant au gaz naturel de ville (GNV).</p> <p>Concernant les véhicules fonctionnant aux carburants traditionnels, qui ne sont pas considérés comme propres, il est à noter que les véhicules diesel émettent davantage de NO<sub>2</sub> et de particules que les véhicules essence, même si l'écart entre ces deux motorisations tend à se réduire au fil des nouvelles normes EURO mises en place.</p> <p>Les administrations collectivités et entreprises de plus de 250 salariés doivent d'abord améliorer la connaissance de leurs parcs automobiles pour ensuite déterminer un objectif de remplacement par des « véhicules propres ».</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Cette action est composée de trois mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : Faire l'inventaire des flottes publiques et privées.</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : Mettre en place un plan de renouvellement du parc pour les véhicules légers (VL) pour atteindre un minimum de 20% de véhicules propres à l'horizon 2020. Concernant les poids-lourds (PL) des études prospectives seront lancées afin d'évaluer le potentiel de renouvellement en fonction des usages et des durées de vie de ces véhicules.</li> <li>◆ <b>Mesure 3</b> : Réserver les places de stationnement pour les véhicules propres (dont les véhicules électriques avec infrastructures de recharges) et à l'auto-partage dans les parkings des collectivités et des administrations à l'attention des visiteurs.</li> </ul>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>Le transport reste l'un des principaux émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5. L'évolution technologique du parc de véhicules (normes EURO), si elle contribue largement à la diminution d'émissions substantielles, n'est pas suffisante pour supprimer totalement les dépassements en proximité du trafic, en particulier en ce qui concerne le NO<sub>2</sub>.</p> <p>Ce constat rejoint celui exprimé par l'AFSSET (devenue ANSES) du 1er septembre 2009 sur les véhicules diesel : « La réglementation européenne « EURO » sur les émissions des véhicules a pris du retard sur la maîtrise des émissions de NO<sub>2</sub>.</p> <p>Elle a fait une priorité de la lutte contre les polluants organiques et les particules. Elle fixe ainsi des contraintes sur les émissions de particules pour les véhicules diesel qui entraîneront une généralisation des filtres à particules dans les années à venir.</p> <p>En contrepartie, elle a négligé le NO<sub>2</sub> qui n'est aujourd'hui comptabilisé qu'au sein d'un agrégat, les oxydes d'azote (NOx) [...]</p> <p>La norme Euro VI pour les poids lourds concerne les véhicules neufs mis en service au 1er janvier 2014, elle impose la mesure des émissions de NO<sub>2</sub> et laisse la possibilité de définir ultérieurement une valeur limite portant sur ces émissions.</p> <p>Pour les véhicules légers et véhicules utilitaires légers, la norme euro 6b concernera les véhicules mis en services au 1er septembre 2015 (homologation des nouveaux types au 1er sept 2014). Elle impose des émissions de NOx plus basses que la norme Euro 5 (80 mg/km pour 180 mg/km en Euro 5), les émissions de particules restant inchangées.</p> <p>Un service d'auto-partage comme la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques nécessite un partenariat avec les opérateurs de voiries et les aménageurs.</p>

**Fondements juridiques**

Article L222-5 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère)  
 Article R222-32 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère),  
 Articles L-8-B et L-8-C du code de la route  
 Décret n°2011-493 du 5 mai 2011 relatif à la prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans les procédures de commande publique

**Pilote de l'action**

DREAL LR

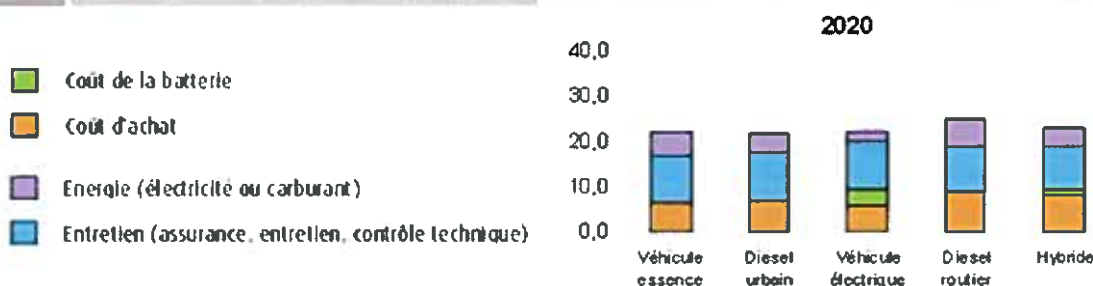
**Partenaires de l'action**

ADEME  
 Conseil Régional  
 Collectivités  
 Conseil Général du Gard  
 Chambre de Commerce et de l'Industrie  
 Aménageurs privés

**Éléments de coût**

Choix d'un véhicule électrique pour les marchés publics : <http://www.ugap.fr> (centrale d'achat public).  
 Le gaz naturel n'est pas taxé lorsqu'il est utilisé « autrement que comme combustible », c'est à dire comme carburant (GNV – Gaz Naturel pour Véhicule) : exonération de TICGN (et exonération de TIPP depuis le 1er janvier 2008).  
 Le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) a publié en mai 2011 une analyse coûts-avantages liée au déploiement des véhicules électrique (ED41 : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED41.pdf>) et a procédé à une évaluation des coûts globaux en c€/km à horizon 2020 pour les différents type de motorisation.

Les résultats sont repris sur la figure ci-dessous :

**Financement-Aides**

Un accompagnement financier est possible par l'ADEME pour les démarches volontaires et comprend :

- ◆ un soutien aux études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage (taux d'aide maximum de 50% sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 euros),
- ◆ un soutien aux opérations exemplaires, comprenant le management de projet (taux d'aide de 20 à 30 % sur une assiette plafonnée à 300 000 euros).

**Échéancier**

**Mesure 1** : 2015  
**Mesure 2** : 20% de véhicules « propres » dans les flottes captives à l'horizon 2020  
**Mesure 3** : à l'horizon 2020

**Indicateurs de suivi suggérés**

- Nombre de véhicules moins polluants par flotte d'administrations et collectivités,
- Effort de réduction de la flotte
- Gain en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NOx) dus aux actions sur la flotte de véhicules
- Nombre de bornes de recharges

**Échéanciers de mise à jour des indicateurs**

Annuelle

**Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées**

11, 13

# Action n°5

## Améliorer les modalités de livraisons des marchandises en ville

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[NOx, PM10, PM2,5, COV] – [Transport 5]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduire les émissions de NOx, PM10, PM2,5 et tout autre polluant atmosphérique lié au trafic routier. L'impact de cette action sur la baisse des émissions et l'amélioration de la qualité de l'air n'est pas directement quantifiable.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Collectivités, commerçants et livreurs transporteurs de marchandises
<b>Contexte</b>	L'article 28-1 de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) relatif aux PDU traite des modalités de livraisons. Ces dernières sont traitées dans le PDU de Nîmes Métropole, approuvé en décembre 2007. Les actions 6.1 et 6.2 du PDU de Nîmes Métropole poussent à l'optimisation des services de livraisons en ville.  L'action consiste, pour les collectivités, à mettre en place un programme d'évolution des modes de livraison en ville et de développement des modes de livraison alternatifs. <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : Diffusion aux communes du guide « livraison en centre-ville » (CERTU).</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : Elaboration d'un programme d'évolution des modes de livraison en ville, notamment à Nîmes, Vergèze et Beaucaire qui dispose d'une gare de fret en centre-ville.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<b>Exemples (mesures 6 à 10 du Plan d'Urgence pour la qualité de l'air) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Harmoniser les réglementations municipales afférentes au transport de marchandises au sein de la zone PPA,</li> <li>- Promouvoir des facilités d'accès aux véhicules de marchandises propres,</li> <li>- Accompagner, dans le cadre des programmes Écocités / Villes durables du Programme d'Investissements d'Avenir, des plateformes logistiques aux abords des agglomérations pour permettre le transfert de marchandises, des hôtels logistiques, des espaces logistiques urbains.</li> <li>- Introduire, dans les documents de planification spatiale et dans les prescriptions des zones d'aménagement concerté (ZAC), des quotas (modulables) d'espaces à réserver à la logistique des derniers kilomètres.</li> <li>- Développer le recours aux vélos-cargos, ou aux triporteurs (avec ou sans assistance électrique), au tram pour le fret.</li> </ul>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5. Cette action du PPA est cohérente avec l'orientation 4 du SRCAE.
<b>Fondements juridiques</b>	Article L222-5 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère) Article R222-32 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère) Article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales qui définit les pouvoirs du maire concernant les interdictions à l'accès de certaines voies, Articles L-8-B et L-8-C du code de la route Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI)
<b>Pilote de l'action</b>	Nîmes Métropole, Villes de Nîmes, Vergèze et Beaucaire
<b>Partenaires de l'action</b>	CCI, FNTR, UNICEM, SCoT Sud-Gard
<b>Éléments de coût</b>	La gestion d'espaces de livraison de proximité (ELP) représente un coût de 40 000 à 80 000 € (HT ou TTC)
<b>Financement-Aides</b>	Aide ADEME dans le cadre du programme PREDIT
<b>Échéancier</b>	Mesure 1 : dès l'approbation du PPA Mesure 2 : 2016
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	- Nombre de km économisés grâce aux actions sur le trafic de marchandises - Gains en émissions de PM10 et NO <sub>2</sub> (sinon NOx) dus aux actions sur le trafic de marchandises- Indicateurs du PDU
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	6, 7, 8, 9, 10



## Fixer des objectifs en termes de réductions des émissions lors de la révision des PDU

<b>Catégorie d'action</b>	Réglementaire et opposable
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes] – [NOx, PM10, PM2,5, COV] – [Transport 6]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Les objectifs de réduction des émissions des polluants (NOx, PM10, PM2,5), par rapport au scénario tendanciel 2020, seront définis après la réalisation du diagnostic environnemental du PDU. La révision du PDU est attendue pour 2017
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Nîmes Métropole
<b>Contexte</b>	<p>Le Plan de Déplacements Urbains est un document d'orientation et de programmation intégré dans une démarche globale. Il organise les déplacements de marchandises et de personnes au sein d'un périmètre de transports urbains.</p> <p>Des actions permettant de réduire l'usage de la voiture individuelle et par conséquent de participer à l'amélioration de la qualité de l'air seront mises en place dans le PDU :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Développement des transports en commun,</li> <li>◆ Stationnement,</li> <li>◆ Transports de marchandises et logistique urbaine,</li> <li>◆ Développement des modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle</li> <li>◆ ...</li> </ul> <p>La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les « plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement ». Sa transposition en droit français (ordonnance n°2004-489 décrets n°2005-613 et n°2005-608) soumet les Plans de Déplacements Urbains (PDU) aux exigences induites par l'évaluation environnementale.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Les actions inscrites dans le PDU doivent permettre une réduction des émissions de NOx, PM10 et PM2,5 dues au transport routier (hors transit) par rapport au scénario tendanciel à échéance du PDU de manière globale sur la zone concernée par le nouveau PDU (révision attendue pour 2017).</p> <p>Le scénario tendanciel tient compte de l'évolution des émissions attendue pour 2020 sans mise en œuvre des actions spécifiques du futur PDU.</p> <p><b>Ces objectifs chiffrés seront intégrés lors de la révision du PDU de Nîmes Métropole au sein du rapport d'évaluation environnementale.</b></p>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5.
<b>Fondements juridiques</b>	<p>Loi sur la Solidarité et le Renouveau Urbain (SRU)</p> <p>Article R.222-31 (Code de l'Environnement) : « Lorsqu'un plan de déplacements urbains est élaboré dans un périmètre de transports urbains inclus, partiellement ou totalement, à l'intérieur d'une agglomération ou d'une zone objet d'un plan de protection de l'atmosphère, le ou les préfets concernés s'assurent de la compatibilité du plan de déplacements urbains avec les objectifs fixés pour chaque polluant par le plan de protection de l'atmosphère et par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu à l'article L. 222-1 et suivants (Code de l'Environnement) »</p>
<b>Pilote de l'action</b>	Nîmes Métropole
<b>Partenaires de l'action</b>	Air LR
<b>Éléments de coût</b>	Coûts liés aux différentes actions de réduction à mettre en place, Coûts liés à l'évaluation « Air » des PDU
<b>Financement-Aides</b>	/
<b>Échéancier</b>	A compter de la mise en œuvre de la révision des PDU
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	Gains en émissions de NO <sub>x</sub> , PM10 et PM2,5 dus aux actions Campagnes de mesures de la qualité de l'air
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	/

## Faire du stationnement un des leviers de l'alternative à la voiture individuelle et de la promotion de l'intermodalité.

<b>Catégorie d'action</b>	Réglementaire et opposable
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR- [PPA ZU Nîmes] – [NOx, PM10, PM2,5] – [Transport 7]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Action non quantifiable
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Automobilistes
<b>Contexte</b>	<p>Les politiques de stationnement permettent de contribuer indirectement à une régulation du trafic et peuvent être utilisées comme des outils incitatifs. Elles doivent permettre de répondre à un double objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ limiter les flux et stationnements pendulaires en centre-ville, en privilégiant le stationnement de longue durée en périphérie (parcs relais),</li> <li>◆ conforter les fonctions économiques et résidentielles du cœur d'agglomération.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>Afin d'aller vers un usage optimisé et rationnel de la voiture, il est proposé de revoir les pratiques de stationnement pour les non-résidents dans les communes du périmètre PPA. Il conviendra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ d'identifier l'offre de stationnement en regard des objectifs fixés de réduction du stationnement pendulaire en privilégiant le stationnement longue durée en périphérie / facilitant l'accès des véhicules en auto-partage (par exemple Modulauto <a href="http://www.modulauto.net">http://www.modulauto.net</a>), et véhicules électriques</li> <li>◆ de définir une politique de stationnement globale avec un programme d'action visant à chacun des objectifs identifiés.</li> </ul> <p>Cette action sera déclinée en 3 phases :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ phase 1 : ville de Nîmes</li> <li>◆ phase 2 : ville du territoire disposant d'une gare ou d'une gare SNCF</li> <li>◆ phase 3 : les autres communes du périmètre PPA</li> </ul> <p>Cette action sera complétée par un volet de promotion des modes de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture : l'usage du vélo, la marche, les transports collectifs (cf. fiche suivante)...</p>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>Le transport reste l'un des principaux émetteurs de pollution sur la zone PPA. Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5.</p> <p>Cette action du PPA est cohérente avec l'action 4.1 du PDU de NîmesMétropole.          Cette action du PPA est cohérente avec l'orientation 3 du SRCAE.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	Article L222-5 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère), Article R222-32 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère).
<b>Pilote de l'action</b>	Ville de Nîmes
<b>Partenaires de l'action</b>	Nîmes Métropole – Conseil Régional
<b>Éléments de coût</b>	/
<b>Financement-Aides</b>	/
<b>Échéancier</b>	Phase 1 : 2015-2017 Phase 2 : 2017-2019 Phase 3 : 2020
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	Nombre de places réservées pour l'auto-partage et les véhicules électriques Taux d'occupation des places de stationnement par des véhicules en auto-partage et/ou électriques
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	2, 3, 4, 20, 23, 24, 25, 37

# Action n°8

## Promouvoir la mobilité durable

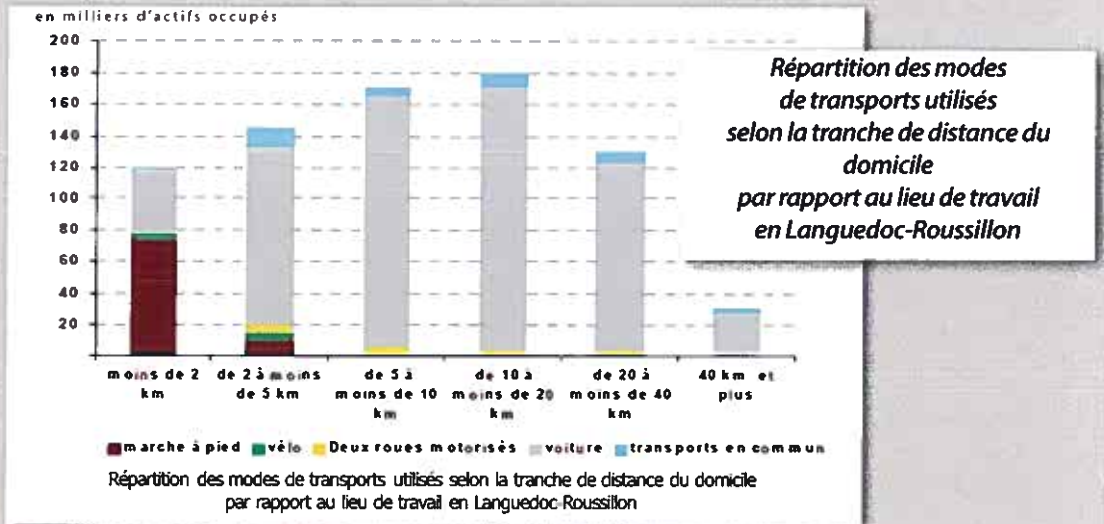
<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes] – [NOx, PM10, PM2,5] – [Transport 8]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Action non quantifiable
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Tout public
<b>Contexte</b>	<p>Le développement des mobilités actives (vélo, marche), des transports collectifs en site propre et des usages partagés de l'automobile (covoiturage, autopartage) participe à l'essor des solutions de la mobilité durable au détriment de l'autosolisme.</p> <p>La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) crée les Autorités Organisatrices de la Mobilité (ex AOT) et renforce leur compétence pour permettre la mise en place d'une véritable politique globale de la mobilité. Ce nouveau partage des compétences entre commune, EPCI et AOM porte sur le covoiturage, l'autopartage, les déplacements non motorisés, la livraison des marchandises en ville, le pouvoir de police de la circulation et du stationnement, le versement transport. Par conséquent, le PPA devra tenir compte de cette nouvelle répartition des compétences</p> <p>L'usage du vélo est un mode de transport doux non polluant. Dix kilomètres de vélo tous les jours correspondent à 700 kg de CO<sub>2</sub> évités par an par rapport à l'usage d'une voiture. Une place de stationnement voiture occupe l'espace de dix places de stationnement vélo.</p> <p>A travers le réseau Tango, Nîmes Métropole offre des moyens de desserte en transports en commun aux 27 communes membres.</p> <p>L'Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nimoise et Alésienne (AUDRNA) a pour mission permanente le suivi des dynamiques à l'œuvre sur un territoire. Dans ce cadre, l'AUDRNA anime l'observatoire du SCoT Sud Gard et a créé un observatoire mutualisé des déplacements à l'échelle des 3 SCoT suivants : Sud Gard, Uzège Pont du Gard, Pays des Cévennes.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Cette mesure vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques au travers d'une modification profonde des comportements individuels et à l'amélioration de l'offre en termes de mobilité durable et des infrastructures.</p> <p>L'action consiste à mettre en place un plan de développement des modes actifs de mobilité et des infrastructures associées. Cela passe par :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◆ <b>Mesure 1</b> : la création <b>d'un observatoire de la mobilité durable</b> qui prendrait en charge la <b>réalisation d'un état des lieux en matière de mobilité durable</b></li><li>◆ <b>Mesure 2</b> : sur la base de cet état des lieux, <b>les différents AOT du territoire réaliseront des propositions d'amélioration</b>. Pour cela, la concertation avec le public pour prise en compte de leurs besoins et leurs attentes en matière de mobilité pourrait être organisée. L'attractivité des réseaux de transport en commun et le développement des modes actifs pourront, en particulier, être étudiés.</li><li>◆ <b>Mesure 3</b> : <b>une campagne de communication</b> relative à la promotion des modes de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture : vélo, marche, transports en commun (bus, trains et tram), covoiturage, auto-partage, mais aussi éco-conduite.</li></ul>

**Justification /  
Argumentaire  
de l'action**

Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5. D'après l'Etude Energétique de la Région – Secteur Transport (2011), les principaux motifs des déplacements quotidiens sont liés au travail (18,1%), aux achats (21,2%), aux loisirs et vacances (16,2) et aux visites familiales (19,5%).

Les déplacements en voiture représentent environ 83% des trajets en région Languedoc-Roussillon. Le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,22 en région. Les déplacements domicile-travail sont les plus importants (22,7% des kilomètres parcourus).

Ainsi il convient d'appuyer la communication sur ces déplacements.



Cette action du PPA est cohérente avec les leviers d'action 1, 2 et 5 du PDU de Nîmes Métropole. Cette action du PPA est cohérente avec l'orientation 3 du SRCAE.

**Fondements  
juridiques**

/

**Pilote de l'action**

- Co-pilotage de l'action :
- ◆ AUDRNA : observatoire de la mobilité durable,
  - ◆ les AOT : propositions d'amélioration,
  - ◆ ADEME : communication/sensibilisation

**Partenaires de l'action**

Collectivités (communes et communauté de communes)  
CG30

**Éléments de coût**

- Coût d'un stage éco-conduite : environ 500 € TTC / personne formée  
Éléments de gain en termes économiques :
- ◆ une conduite agressive en ville peut augmenter la consommation de carburant jusqu'à 40% soit près de 4 € de dépenses supplémentaires pour 100 km parcourus,
  - ◆ en évitant de pousser les régimes moteurs, une économie de 20% peut être attendue pour 100 km parcourus.

**Financement-Aides**

/

**Échéancier**

Mesure 1 : Dès l'approbation du PPA  
Mesure 2 : Dès la publication de l'état des lieux en matière de mobilité durable et des propositions d'amélioration. Avancement de la mesure à reporter annuellement

**Indicateurs de suivi  
suggérés**

- Nombre de campagnes de communication.
- Nombre d'actions mises en œuvre
- Nombre de km évités dus au report modal à la suite d'un développement de TC
- Gains en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NOx) dus au report modal à la suite d'un développement de TC

**Échéanciers  
de mise à jour  
des indicateurs**

Annuelle

**Mesures du Plan  
d'Urgence pour  
la Qualité de l'Air  
associées**

2, 3, 4, 20, 23, 24, 25, 37

## Coordonner et valoriser des différentes démarches sur le covoiturage

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes] – [NOx, PM10, PM2,5, COV] – [Transport 9
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : NOx : -1,2%, PM10 : -1,3%, PM2,5 : -1,7% Autres polluants concernés : COV, HAP, métaux lourds.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Automobilistes
<b>Contexte</b>	<p>La mesure n°3 du Plan d'urgence pour la Qualité de l'air invite les agglomérations à développer des aires de covoiturage à leurs abords et à améliorer leur visibilité, leur convivialité et leur sécurité.</p> <p>L'orientation 3 du SRCAE dénommé « Renforcer les alternatives à la voiture individuelle pour le transport de personnes » promeut le covoiturage et accompagne le développement de plateformes et parkings de covoiturage.</p> <p>A noter également, que la loi 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) crée les Autorités Organisatrices de la Mobilité (ex AOT) et renforce leur compétence pour permettre la mise en place d'une véritable politique globale de la mobilité. Ce nouveau partage des compétences entre commune, EPCI et AOM porte sur le covoiturage, l'autopartage, les déplacements non motorisés, la livraison des marchandises en ville, le pouvoir de police de la circulation et du stationnement, le versement transport. Par conséquent, le PPA devra tenir compte de cette nouvelle répartition des compétences.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Le stationnement est souvent «sauvage», le long des échangeurs autoroutiers ou sur des parkings privés de zones commerciales. En proposant des lieux réservés à cet usage et portés à la connaissance des usagers, l'enjeu est d'organiser le covoiturage et d'encourager sa pratique.</p> <p>Le Conseil Général du Gard développe actuellement une plateforme d'échange pour favoriser le covoiturage <a href="http://covoiturage.gard.fr">http://covoiturage.gard.fr</a> à destination des 3 principaux types de déplacements, le «tout public», l'événementiel et «les communautés» (entreprises, collectivités publiques, associations,...).</p> <p>La mesure proposée vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Diffuser les informations relatives à cette nouvelle plateforme,</li> <li>◆ Réaliser un diagnostic (terrain disponible, étude d'opportunité d'implantation) et un schéma d'implantation des aires de co-voiturage en lien avec la réalisation du nouveau Schéma Départemental de la Mobilité,</li> <li>◆ Créer des aires de covoiturage dans les zones de covoiturage sauvage (exemple Nîmes-Ouest),,</li> <li>◆ Faciliter la communication en créant une charte visuelle unifiée (panneau de signalisation, affichage et communication).</li> </ul>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>Le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de pollution sur la zone PPA. Les transports routiers représentent 66% des émissions de NOx, 31% des émissions de PM10 et 37% des émissions de PM2,5.</p> <p>Par ailleurs, un guide méthodologique a été publié par le CERTU pour appuyer les agglomérations dans le développement d'aires de covoiturage à leurs abords et dans l'amélioration de leur visibilité, de leur convivialité et de leur sécurité.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	<p>Article L222-5 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère), Article R222-32 du Code de l'Environnement (plans de protection de l'atmosphère).</p>
<b>Pilote de l'action</b>	CG 30
<b>Partenaires de l'action</b>	SNCF, EPCI
<b>Éléments de coût</b>	Coût d'une place de parking automobile : 1 500 à 2 500 € en surface / 15 000 à 30 000€ en ouvrage (souterrain couvert) - source : <a href="http://www.constructiondurable.com">www.constructiondurable.com</a>
<b>Financement-Aides</b>	/
<b>Échéancier</b>	Diagnostic en 2015 / Expérimentation en 2016
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	<p>Taux d'occupation des parkings</p> <p>Nombre de places de stationnement créées, dédiées au co-voiturage</p> <p>Enquête origine-destination</p> <p>Nombre de conventions signées entre le CG30 et les entreprises et les collectivités de la zone PPA</p> <p>Nombre d'inscrits au site <a href="http://covoiturage.gard.fr">http://covoiturage.gard.fr</a></p>
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	3

## Réduire les émissions de poussières et de particules dues aux activités des chantiers et au BTP, aux industries et au transport des produits pulvérulents

<b>Catégorie d'action</b>	Réglementaire et opposable
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[PM10, PM2,5]-[Industrie 1]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : PM10 : -1,3%, PM2,5 : -1,2% Autres polluants concernés : poussières sédimentables
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Industries, chantiers (construction, rénovation, démolition, ...) et transporteurs
<b>Contexte</b>	<p>L'envoi de poussières et les émissions de particules sont l'une des principales préoccupations environnementales des installations classées, notamment pour les secteurs des carrières, de transformation du bois et de traitement des déchets. L'UNICEM a notamment mis en place une Charte Environnement, démarche active de progrès à laquelle les exploitants de carrières peuvent adhérer de façon volontaire. Ils s'engagent à se soumettre à des audits réguliers et à atteindre des objectifs déterminés dans un plan d'actions.</p> <p>Les chantiers sont également des contributeurs importants d'émissions de particules, tant par la mise en suspension de poussières que par les émissions que génèrent les engins de chantier.</p> <p>L'action se décompose en trois sous-sections :</p> <p><u>Secteur de l'industrie :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> (pour tout type d'ICPE) : Lors des inspections, renforcer la sensibilisation des exploitants d'installations classées sur les émissions de poussières et de particules, insister sur les actions à mettre en œuvre pour limiter les envois (arrosage, précautions à prendre en période de temps sec, bâchage, sensibilisation des personnels...) et s'assurer du respect des prescriptions relatives aux poussières.</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> (ICPE soumises à autorisation) : Lors de la création ou de la modification d'arrêtés préfectoraux, prescrire l'élaboration d'un document précisant les moyens mis en œuvre pour lutter contre les émissions de poussières/particules et la mise en place d'un plan d'actions et inciter l'adhésion à la Charte Environnement élaborée par l'UNICEM à toutes les carrières situées dans le périmètre PPA.</li> </ul> <p><u>Secteur des activités de chantiers et du BTP :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : Elaborer une charte "Chantiers propres" définissant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- des actions concernant les phases de travaux et les pratiques associées (pulvérisation contrôlée d'eau, concassage de matériaux par pression et non par choc, équipement des installations de concassage et des silos de matériaux, protection des dépôts de gravats du vent, humidification et limitation de la vitesse sur les pistes de chantier, nettoyage des roues des engins sortant du chantier, ...);</li> <li>- des actions sur les engins de chantier (bâchage systématique des camions de transport de matériaux de chantiers et terres d'excavation, consignes de couper le moteur en cas d'arrêt prolongé, limitation de vitesse, ...).</li> </ul> </li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : Diffuser et promouvoir la charte auprès des acteurs publics et privés.</li> <li>◆ <b>Mesure 3</b> : Imposer cette charte en l'annexant aux appels d'offre incluant un financement public (total ou partiel). Choix du prestataire uniquement si engagement à respecter la charte. Encourager son développement dans les marchés privés.</li> </ul> <p><u>Secteur des transports des produits pulvérulents :</u></p> <p>Via un arrêté préfectoral, imposer sur la voie publique le bâchage de tout type de véhicules transportant des pulvérulents. Le respect de cette obligation pourra être vérifié lors d'une opération « coup de poing » à organiser avec les forces de l'ordre chargées du contrôle de la circulation sur la voie publique.</p>
<b>Description de l'action</b>	

<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	Les émissions atmosphériques liées aux activités industrielles et au traitement des déchets représentent sur la zone PPA 30 % des émissions de PM10 et 29% des émissions de PM2,5. Les chantiers sont également des sources de nuisances très importantes pour les riverains et peuvent avoir une influence directe sur les niveaux de poussières mesurés par les réseaux de surveillance de l'air (AIR LR).
<b>Fondements juridiques</b>	Code de l'Environnement, Livre V, Titre I (installations classées pour la protection de l'environnement) Pour les carrières : Arrêté du 22 septembre 1994 (modifié par l'arrêté du 5 mai 2010) relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières (notamment les articles 17 et 19). Règlement sanitaire départemental du Gard (article 96 « protection des lieux publics contre la poussière »)
<b>Pilote de l'action</b>	DREAL LR
<b>Partenaires de l'action</b>	DDTM Conseil Régional ; Conseil Général ; Collectivités Fédération du bâtiment du Gard ; CCI ; UNICEM, OC'VIA
<b>Éléments de coût</b>	Coûts liés à l'élaboration du document ICPE sur les mesures relatives à la limitation de l'envol de poussières et sur la mise en place du plan d'actions Coûts liés à la communication et la diffusion de la charte « chantiers propres »
<b>Financement-Aides</b>	Sans objet
<b>Échéancier</b>	<u>Secteur de l'industrie</u> Dès l'approbation du PPA  <u>Secteur chantiers/BTP</u> Mesure 1 : 1 an après l'approbation du PPA Mesures 2 et 3 : Dès élaboration de la Charte  <u>Secteur des transports</u> Dès l'approbation du PPA
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	<u>Secteur de l'industrie</u> - Nombre d'inspections ICPE traitant des envols de poussières et de particules - Nombre d'arrêtés préfectoraux ICPE prescrivant des mesures sur les poussières - Nombre d'adhésions à la Charte Environnement UNICEM  <u>Secteur chantiers/BTP</u> - Nombre de signatures de la charte - Nombre d'appels d'offre publics respectant la charte - Nombre de « chantiers propres » par an  <u>Secteur des transports</u> - Nombre d'infractions relevées lors d'une opération coup de poing (transport)
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	/

## Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme et informer les collectivités

<b>Catégorie d'action</b>	Réglementaire et opposable
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[NOx PM10 PM2,5]-[Urbanisme 1]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduire les émissions de NOx, PM10, PM2,5 et tout autre polluant atmosphérique et améliorer la qualité de l'air. L'impact de cette action sur la baisse des émissions et l'amélioration de la qualité de l'air n'est pas directement quantifiable.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Collectivités
<b>Contexte</b>	Dans le contexte d'élaboration d'un premier PPA sur la zone, une attention particulière sera portée sur la problématique « Air » dans les avis formulés par l'Autorité Environnementale sur les plans et projets inscrits dans le périmètre PPA.

L'article L121-1 du code de l'urbanisme prévoit que les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales (CC) déterminent les conditions permettant d'assurer, notamment « la préservation de la qualité de l'air ».

L'action consiste à :

- ◆ **Mesure 1** : Sensibiliser les collectivités sur le contenu minimum des documents d'urbanisme en termes de qualité de l'air
- ◆ **Mesure 2** : Etablir une grille de lecture précisant les attendus minimaux en termes d'analyse de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme. Devront être considérés au moins les éléments suivants :
  - ◆ limiter l'urbanisation (en particulier l'installation d'établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite...) à proximité des grands axes routiers afin de ne pas augmenter l'exposition des personnes à une mauvaise qualité de l'air (cf. articles L.111-1-4 (SCoT/PLU), L.122-5 (SCoT) du code de l'urbanisme). Cette mesure s'applique en particulier pour les axes concernés par des dépassements des valeurs limites de NO<sub>2</sub> ou de PM10 ou de PM2,5.
  - ◆ déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain (cf. articles L.122-5, R.122-3 (SCoT), L.123-1-4, L.123-1-5 (PLU) du code de l'urbanisme),
  - ◆ subordonner l'implantation d'équipements commerciaux à la desserte par les transports collectifs, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (cf. articles L.122-1-8 et R.122-3 (SCoT) du code de l'urbanisme),
  - ◆ introduire des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés (cf. articles L.122-1-8 (SCoT), L.123-1-4 et R.123-9 (PLU) du code de l'urbanisme),
  - ◆ restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air (cf. article R.123-11 (PLU) du code de l'urbanisme),
  - ◆ être en démarche de labellisation éco-quartier dans les nouvelles zones.

### Description de l'action

### Justification / Argumentaire de l'action

Les formes et aménagements urbains impactent fortement les émissions de polluants atmosphériques. Une meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme permettrait de réduire les émissions de polluants atmosphériques et l'exposition à des concentrations élevées en polluants.



<b>Fondements juridiques</b>	Article L222-5 du code de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère) Article R222-32 du code de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère) Article R.123-1 du code de l'urbanisme, Articles R.122-2 (SCoT), R.123-2 et R.123-2-1 (PLU) du code de l'urbanisme, Articles L.111-1-4 (SCoT/PLU), L.122-5 (SCoT) du code de l'urbanisme, Articles L.122-5, R.122-3 (SCoT), L.123-1-4, L.123-1-5 (PLU) du code de l'urbanisme, Articles L.122-1-8 et R.122-3 (SCoT) du code de l'urbanisme, Articles L.122-1-8 (SCoT), L.123-1-4 et R.123-9 (PLU) du code de l'urbanisme, Décret n° 2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.
<b>Pilote de l'action</b>	DREAL LR
<b>Partenaires de l'action</b>	ARS, DDTM, Collectivités, Air LR
<b>Éléments de coût</b>	Sans objet
<b>Financement-Aides</b>	Sans objet
<b>Échéancier</b>	Communication dès 2015 à destination des collectivités, notamment à travers les notes d'enjeux de l'Etat
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	- Nombre de documents d'urbanisme ayant pris en compte les dispositions de l'action - Conformité des documents d'urbanisme au regard de l'avis de l'Autorité Environnementale
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	36

# Action n°12

## Définir des attendus minimaux en termes d'analyse de la qualité de l'air dans les études d'impacts - sensibiliser maîtres d'ouvrage et bureaux d'études

<b>Catégorie d'action</b>	Réglementaire et opposable
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[NOx – PM10 – PM2,5]-[Urbanisme2]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduire les émissions de NOx, PM10, PM2,5 et tout autre polluant atmosphérique et améliorer la qualité de l'air. L'impact de cette action sur la baisse des émissions et l'amélioration de la qualité de l'air n'est pas directement quantifiable.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Toute structure porteuse d'un dossier devant contenir une étude d'impact.
<b>Contexte</b>	Dans le contexte d'élaboration d'un premier PPA sur la zone, une attention particulière sera portée sur la problématique « Air » dans les avis formulés par l'Autorité Environnementale sur les plans et projets inscrits dans le périmètre PPA.
<b>Description de l'action</b>	<p>Le code de l'environnement prévoit que les études d'impact traitent de l'impact des projets sur la qualité de l'air (article R.122-5).</p> <p>L'action consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◆ <b>Mesure 1</b> : Sensibiliser les bureaux d'études et les maîtres d'ouvrage sur le contenu minimum des études d'impact en termes de qualité de l'air</li><li>◆ <b>Mesure 2</b> : Etablir une grille de lecture précisant les attendus minimaux en termes d'analyse de la qualité de l'air dans les études d'impact. Devront figurer au moins les éléments suivants :<ul style="list-style-type: none"><li>◆ dans l'analyse de l'état initial du site et de son environnement :<ul style="list-style-type: none"><li>• un état de la qualité de l'air sur la zone de projet (réalisable à partir des données publiques disponibles sur le site d'AIR LR, à défaut de relevés plus précis diligentés par le maître d'ouvrage) et une estimation du nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs réglementaires (avant et après le projet)</li></ul></li><li>◆ dans l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement :<ul style="list-style-type: none"><li>• un inventaire des émissions directes de polluants atmosphériques liées au projet (dans sa phase de construction puis de fonctionnement)</li><li>• une analyse des flux de transports, différenciés par mode, générés par le projet et une évaluation des émissions de polluants atmosphériques associées (notamment le projet implique des flux de transports importants de salariés ou de visiteurs),</li><li>• une description des moyens de chauffage prévus par le projet et de émissions polluantes associées (si le projet prévoit des moyens de chauffage),</li><li>• les émissions de polluants atmosphériques générées par la réalisation du projet (mise en suspension de poussières, émissions des engins de chantiers, ...)</li></ul></li><li>◆ une description des mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes.</li></ul></li></ul>
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	Les projets (notamment d'aménagement) impactent les émissions de polluants atmosphériques. Une meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans les études d'impacts permettrait de réduire les émissions de polluants atmosphériques.

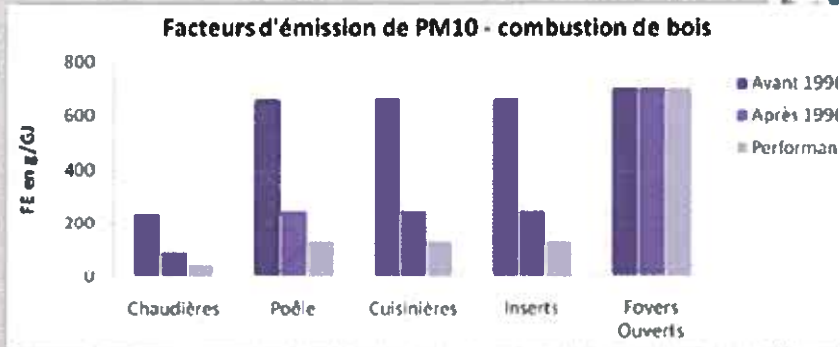
<b>Fondements juridiques</b>	Article L222-5 du code de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère) Article R222-32 du code de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère) Articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-16 du code de l'environnement qui définissent et réglementent les études d'impact et leurs évaluation des risques sanitaires. Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.
<b>Pilote de l'action</b>	DREAL LR (service aménagement)
<b>Partenaires de l'action</b>	DREAL LR (installations classées, services en charge de contribuer à l'avis de l'autorité environnementale) DDTM ARS AIR LR (pour la diffusion des informations sur la qualité de l'air)
<b>Éléments de coût</b>	Sans objet
<b>Financement-Aides</b>	Sans objet
<b>Échéancier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : Communication dès 2015 à destination des différents porteurs de projets</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : 2016</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	Nombre d'études d'impact intégrant les clauses « qualité de l'air » Nombre de dossiers conformes au regard de l'avis de l'Autorité Environnementale
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	19

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[NOx PM10 PM2,5]-[Résidentiel 1]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Action non quantifiable
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Bailleurs, Particuliers
<b>Contexte</b>	<p>Avoir une meilleure connaissance du parc afin de cibler de potentielles actions correctives. Cette action vise à réduire ponctuellement les sur-émissions de polluants en cas de prévision de pic de pollution particules et/ou NOx (en fonction des résultats de l'étude chauffage).</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Les appareils de combustion utilisés pour le chauffage individuel et collectif sont, selon la nature des combustibles utilisés, source d'émissions de particules et d'oxydes d'azote. La connaissance du parc de chauffage au sein de la zone couverte par le PPA est essentielle pour estimer la pertinence de potentielles mesures et de les cibler sur certaines pratiques de chauffage, notamment le chauffage au bois (en particulier les systèmes anciens et les foyers ouverts fortement émetteurs de particules.).</p> <p><b>Première phase – Etude</b>            Dans un premier temps, une étude chauffage sera réalisée sur le périmètre du PPA afin de répondre à plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Evaluer les spécificités du système de chauffage au sein de la zone couverte par le PPA,</li> <li>◆ Estimer l'impact des modes de chauffage présent au sein de la zone couverte par le PPA sur les émissions.</li> </ul> <p>Ainsi, cette enquête permettra également de mettre à jour l'inventaire des émissions.</p> <p><b>Deuxième phase</b>            Le PPA a pour but de fixer des mesures préventives et correctives, temporaires et permanentes, pour éviter le dépassement des seuils d'alerte. Dans un premier temps sera diffusé aux consommateurs des conseils et de bonnes pratiques concernant l'entretien des dispositifs de chauffage au bois (2 ramonages par an dont un durant la saison de chauffe) et l'emploi de combustibles bois de qualité (granulés ou bûches).</p>

Le secteur du résidentiel/tertiaire représente dans la zone PPA 14% des émissions de PM10, 20% des émissions PM2,5 et 4% des émissions de NOx. Parmi ce secteur, la combustion du bois représente respectivement 94% et 93% des émissions de PM10 et de PM2,5 au niveau de la zone PPA. Les données d'émissions sont basées sur l'inventaire 2007 aussi certains secteurs ont pu subir de profondes modifications en raison du contexte socio-économique (secteur industriel).

**Justification / Argumentaire de l'action**

Les facteurs d'émissions de particules PM10 dues à la combustion du bois dans les foyers ouverts sont supérieurs à ceux dus aux autres systèmes et, ce, dans n'importe quel cas. Par ailleurs, les foyers ouverts sont inefficaces sur le plan énergétique.



Cette action est cohérente avec l'orientation n° 6 du SRCAE : « Développer les énergies renouvelables en tenant compte de l'environnement et des territoires ».

**Fondements juridiques**

Article R.222-32 du code de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère)  
 Article L.223-1 du code de l'environnement qui définit les mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution.  
 Décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 transposant en droit français la directive n°2008/50 CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

**Pilote de l'action**

DREAL LR

**Partenaires de l'action**

ADEME

**Éléments de coût**

Les coûts induits par la réalisation de l'enquête chauffage

**Financement-Aides**

MEDDE

**Échéancier**

Dès l'approbation du PPA

**Indicateurs de suivi suggérés**

Réalisation de l'enquête  
 Mesures mises en place suite à l'enquête  
 Mise à jour de l'inventaire des émissions

**Échéanciers de mise à jour des indicateurs**

Annuelle

**Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées**

34

## Veiller au respect des valeurs limites d'émissions indicatives pour les installations de combustion de puissance comprise entre 400 kW et 2MW

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale																					
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes NOx PM10 PM2,5]-[Résidentiel 2 + industrie 1]																					
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : NOx = -0,3% PM10 = -0,8% PM2,5 = -1,0% Autres polluants concernés SO2, HAP																					
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Industriels Collectivités, bailleurs, syndicats de copropriété (chaufferies collectives)																					
<b>Contexte</b>	<p>Le décret n° 2009-648 du 9 juin 2009 concerne les chaudières d'une puissance comprise entre 400kW et 20 MW et le décret n° 2009-649 du 9 juin 2009 celles d'une puissance comprise entre 4 et 400kW. L'arrêté du 2 octobre 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kilowatts et inférieure à 20 mégawatts définit notamment des valeurs d'émission indicatives.</p> <p>Un bon entretien des chaudières et des brûleurs permet une meilleure combustion, et donc une réduction des émissions polluantes et des économies d'énergie. Or, seules les installations importantes bénéficient aujourd'hui d'un entretien et d'une maintenance régulière et de bonne qualité. De nombreuses chaufferies collectives font par ailleurs l'objet de pratiques insuffisantes en matière d'entretien et de maintenance. Un entretien renforcé des chaudières sur le plan énergétique permettrait en moyenne de consommer entre 8 et 12% de combustible en moins (source ADEME).</p> <p>Cette mesure renforce le suivi des valeurs d'émissions indicatives de NOx et de poussières pour les installations fixes de combustion jusqu'à 2 MW.</p> <p>Le décret n° 2009-648 du 9 juin 2009 prévoit que les chaudières de puissance comprises entre 400 kW et 20 MW doivent faire l'objet d'un contrôle annuel réalisé par un organisme accrédité. Les émissions sont évaluées et comparées aux valeurs d'émissions indicatives suivantes :</p>																					
<b>Description de l'action</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Combustible</th> <th>NOx (mg/Nm<sup>3</sup>)</th> <th>Poussières (mg/Nm<sup>3</sup>)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gaz naturel</td> <td>150</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Gaz de pétrole liquéfiés</td> <td>200</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Fioul domestique</td> <td>200</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Autre combustible liquide</td> <td>550</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Combustible solide hors biomasse</td> <td>550</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Biomasse</td> <td>500</td> <td>150</td> </tr> </tbody> </table> <p>L'action consiste :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : demander que les résultats du contrôle précité soient communiqués aux services de l'Etat annuellement ;</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : inciter au renouvellement des appareils anciens de chauffage au bois et d'installation d'inserts dans les foyers ;</li> <li>◆ <b>Mesure 3</b> : améliorer l'information et les restrictions en cas de pics de pollution.</li> </ul>	Combustible	NOx (mg/Nm <sup>3</sup> )	Poussières (mg/Nm <sup>3</sup> )	Gaz naturel	150	-	Gaz de pétrole liquéfiés	200	-	Fioul domestique	200	-	Autre combustible liquide	550	-	Combustible solide hors biomasse	550	150	Biomasse	500	150
Combustible	NOx (mg/Nm <sup>3</sup> )	Poussières (mg/Nm <sup>3</sup> )																				
Gaz naturel	150	-																				
Gaz de pétrole liquéfiés	200	-																				
Fioul domestique	200	-																				
Autre combustible liquide	550	-																				
Combustible solide hors biomasse	550	150																				
Biomasse	500	150																				
<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>Le secteur du résidentiel/tertiaire représente dans la zone PPA 14% des émissions de PM10, 20% des émissions PM2,5 et 4% des émissions de NOx.</p> <p>Pour renforcer l'application de la réglementation nationale et accélérer la réduction des émissions des installations dont la puissance est inférieure à 2 MW, il convient de remplacer les valeurs indicatives par des VLE. L'incitation au renouvellement d'appareils anciens de chauffage au bois contribue à la diminution des émissions de polluants.</p> <p>D'après les données d'Air Languedoc-Roussillon cette action concernerait 2855 unités dont 1867 pour le secteur résidentiel-Tertiaire et 988 pour le secteur industriel</p>																					

**Fondements juridiques**

- Article L224.1 du code de l'environnement dans sa section II,
- Article L222-5 du code de l'environnement (Plans de Protection de l'Atmosphère)
- Article L226-8 du code de l'environnement visant les sanctions en cas d'inobservation des dispositions prévues dans le code de l'environnement,
- Articles R226-8 et R226-9 du code de l'environnement,
- Arrêté du 23 juillet 2010 relatif aux chaudières présentes dans les installations de combustion d'une puissance thermique supérieure ou égale à 20 MWth autorisées ou modifiées à compter du 1er novembre 2010
- Arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux chaudières présentes dans des installations existantes de combustion d'une puissance supérieure à 20 MWth
- Décret n°2009-648 du 9 juin 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kW et inférieure à 20 MW.
- Arrêté du 02 octobre 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kilowatts et inférieure à 20 mégawatts.
- Arrêté du 25 juillet 1997 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910 : combustion [installations de combustion de puissance comprise entre 2 et 20 MW].

<b>Pilote de l'action</b>	DREAL LR
---------------------------	----------

**Partenaires de l'action** DDTM/ ADEME / ATEE

<b>Éléments de coût</b>	<p>Le cout de contrôle et de mise aux normex et de maintenance d'une installation est de l'ordre de 2500 à 3000 €/an .</p> <p>Les coûts induits par cette mesure pour les pouvoirs publics sont de plusieurs ordres :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◆ Renforcement des contrôles des installations,</li><li>◆ Suivi des installations en dépassement des valeurs d'émissions indicatives,</li><li>◆ Campagne de communication auprès des syndicats de copropriétés, du petit collectif et des collectivités,</li><li>◆ Aides pour le remplacement d'anciennes chaudières</li></ul> <p>En ce qui concerne les chaufferies biomasse, une étude a été réalisée pour le compte de l'ADEME en 2007 sur l' « Evaluation technique, environnementale et économique des techniques disponibles de dépolluissage pour les chaufferies bois de puissance installée comprise entre 0 et 4 MW ». Elle donne de multiples éléments chiffrés sur les coûts d'investissement et d'exploitation de différents systèmes de dépollution (multi-cyclones, filtre à manche, électro-filtre) en fonction de la puissance de l'installation.</p>
-------------------------	--

**Financement-Aides** Aides ADEME pour les chaufferies biomasse (fonds chaleur)  
Fonds FEDER  
Crédits d'impôts

<b>Échéancier</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ <b>Mesure 1</b> : 2015</li><li>◆ <b>Mesures 2 et 3</b> : Dès l'approbation du PPA (via un arrêté préfectoral)</li><li>◆ <b>Mesures 4</b> : Dès l'approbation du PPA</li></ul>
-------------------	---

**Indicateurs de suivi suggérés**

- Nombre de contrôles effectués par les organismes agréés
- Nombre d'installations présentant des dépassements des VLE
- Nombre de dossiers de demande d'aides accordés pour le renouvellement d'appareils de chauffage au bois
- Gains en émissions de PM10, PM2,5 et NO<sub>2</sub> (sinon NO<sub>x</sub>) dus au renouvellement d'appareils de chauffage au bois peu performants

<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
---	----------

**Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées** 33, 34

## Réaffirmer et rappeler l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts

<b>Catégorie d'action</b>	Réglementaire et opposable
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes]-[NOx PM10 PM2,5]-[Résidentiel 3]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduction des émissions par rapport au scénario tendanciel 2020 : NOx : non quantifiable, PM10 : -0,3%, PM2,5 : -0,6%
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Particuliers, professionnels, collectivités locales
<b>Contexte</b>	<p><b>Déchets ménagers et déchets verts des particuliers et professionnels et des collectivités territoriales</b></p> <p>L'article 84 du Règlement Sanitaire Départemental (RSD) du Gard (Arrêté Préfectoral du 11 décembre 1978, modifié par l'arrêté du 15 septembre 1983) dispose que « le brûlage à l'air libre des ordures ménagères est interdit. ». Les « déchets de jardins et de parc », essentiellement composés de bois de débroussaillage, tonte de pelouse, taille de haies, sont considérés comme des déchets ménagers. Leur brûlage est donc également interdit par le RSD.</p> <p>Par ailleurs 14 déchèteries sont implantées sur le territoire de Nîmes Métropole. Elles acceptent les déchets des particuliers et des professionnels dont 2 plateformes sont dévolues à des apports importants de déchets verts.</p> <p>Enfin Nîmes Métropole encourage le compostage individuel via la vente de composteurs à tarif préférentiel et la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation.</p> <p><b>Déchets verts agricoles</b></p> <p>Le brûlage de déchets verts agricoles nécessite une autorisation du préfet qui ne peut être accordée que pour des raisons agronomiques ou sanitaires (articles D615-47 et D681-5 du code rural).</p> <p><b>Écobuage ou brûlage dirigé</b></p> <p>Pratiqué principalement dans les zones montagneuses ou accidentées, l'écobuage est une méthode de débroussaillage et valorisation par le feu, qui consiste à brûler directement les végétaux sur pied (ils ne sont alors plus considérés comme des déchets).</p> <p><b>Gestion forestière</b></p> <p>Le brûlage à l'air libre des rémanents forestiers est interdit dans les forêts privées ou publiques. Pour le traitement de ces rémanents, il est demandé de substituer au brûlage l'une des pratiques suivantes : valorisation des rémanents sous forme de plaquettes de bois, compostage ou mise en déchèterie.</p> <p>La gestion forestière intègre cependant l'élimination par incinération (ou brûlage dirigé) d'une partie des végétaux faisant l'objet d'interventions forestières, telles que coupes forestières, traitement après tempêtes, végétaux infectés, ...</p>

L'action consiste :

- ◆ **Mesure 1** : Rappeler l'interdiction du brûlage des déchets verts (quelle que soit leur origine) aux communes du périmètre PPA ainsi qu'aux services de police/gendarmerie et services d'incendie. Les dérogations ne seront plus accordées aux particuliers du périmètre PPA sauf pour des raisons sanitaires ou agronomiques. Elles seront dans tous les cas refusées en cas d'épisode de pics de pollution. Les autorisations accordées dans le cadre d'écobuage ou de brûlage dirigé, ou dans le cadre des obligations de débroussaillage listées aux articles L.321-1 et L.322-3 du code forestier ne pourront avoir lieu qu'entre 11h et 15h30 en décembre, janvier et février et entre 10h et 16h30 pendant le reste de l'année et jamais pendant un épisode de pollution.
- ◆ **Mesure 2** : Promouvoir les modes de valorisation des déchets verts (mise en place de broyeurs collectifs, unités de compostage ou de méthanisation, valorisation sous forme de plaquettes de bois, ...).

**Description de l'action**



<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	Le plan particules prévoit une communication adéquate sur le sujet du brûlage à l'air libre et une circulaire sur cette pratique. La circulaire du 18 novembre 2011 rappelle les bases juridiques relatives à l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts sur la base de l'assimilation des déchets verts aux déchets ménagers, et présente les modalités de gestion de cette pratique.
<b>Fondements juridiques</b>	Article R.541-8 et L.541-21-1 du code de l'environnement, Articles D615-47 et D681-5 du code rural et de la pêche maritime, Article L222-5 du code de l'environnement (Plans de Protection de l'Atmosphère) Circulaire du 18 novembre 2011 relative à l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts
<b>Pilote de l'action</b>	DDTM
<b>Partenaires de l'action</b>	Préfecture Collectivités Services de police/gendarmerie Services d'incendie et de secours MNLE 30
<b>Éléments de coût</b>	/
<b>Financement-Aides</b>	Sans objet
<b>Échéancier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : dès l'approbation du PPA. Cette opération est renouvelée annuellement.</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : dès l'approbation du PPA.</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'infractions relevées</li> <li>- Nombre de dérogations accordées</li> <li>- Évolution du nombre de déchets verts collectés en déchèteries</li> </ul>
<b>Complément</b>	Le non-respect des dispositions du Règlement Sanitaire Départemental expose le contrevenant à une amende de troisième classe pouvant s'élever au maximum à 450 €
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	/

## Encourager les actions d'éducation, d'information et de sensibilisation de la population sur la qualité de l'air pour changer les comportements

<b>Catégorie d'action</b>	Incitative et partenariale
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes] – [NOx, PM10, PM2,5] – [Communication 1]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Réduire les émissions de polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air. L'impact de cette action sur la baisse des émissions et l'amélioration de la qualité de l'air n'est pas directement quantifiable.
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Population, établissements scolaires et décideurs de la zone PPA

### Description de l'action

Le code de l'environnement (article L220-1) reconnaît le droit à chaque citoyen d'être informé sur la qualité de l'air qu'il respire :

- ◆ **Mesure 1** : Établir un plan de communication qui traitera notamment de l'élaboration du PPA de l'agglomération nîmoise et des actions définies dans ce cadre ;
- ◆ **Mesure 2** : Sensibiliser les différents publics à l'amélioration de la qualité de l'air et/ou mettre en œuvre des mesures concourant à la réduction des émissions de polluants atmosphériques ;
- ◆ **Mesure 3** : Relancer les formations sur le sujet à destination des animateurs des maisons de quartiers, des établissements scolaires et des décideurs.
- ◆ **Mesure 4** : Communiquer les informations aux médecins et pneumologues en termes de qualité de l'air sous forme d'une plaquette d'information ou d'une lettre de sensibilisation avec des recommandations sur les bonnes attitudes à avoir lorsqu'on vit dans ou à proximité de zone de vulnérabilité.

### Justification / Argumentaire de l'action

La pollution atmosphérique est la conséquence d'émissions diffuses (transports, chauffage, chantiers,...) qui touchent à la vie quotidienne de la population. Une communication efficace à destination du grand public pour le sensibiliser à la problématique de la qualité de l'air et infléchir ses comportements est nécessaire.

**L'action 15 du plan régional santé environnement** (PRSE2 2010-2014) avait pour objectifs de mettre en place les outils d'une démocratie sanitaire et de développer une pédagogie régionale en santé environnement.

Le réseau régional d'éducation en santé – environnement mis en place dans le cadre de cette action a permis d'élaborer une charte « pour une pédagogie partagée en santé-environnement en Languedoc Roussillon ».

La mise en place des 4 mesures décrites pourront se faire en s'appuyant sur ce réseau d'acteurs déjà sensibilisés, et bien sûr en collaboration avec AIR LR en charge de la surveillance de la qualité de l'air en région Languedoc Roussillon.

Une étude de l'INPES parue dans le périodique Evolutions d'avril 2012 (<http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1402.pdf>) et réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 752 médecins généralistes montre que, interrogés sur leur perception des risques environnementaux pour la santé des personnes résidant en France, 33% des médecins mentionne spontanément la pollution atmosphérique comme un élément de l'environnement nuisible à la santé (et 52% déclarent nuisible la pollution atmosphérique à proximité de leur lieu d'exercice).

Les médecins généralistes pourront donc constituer un bon levier d'informations pour les patients.

<b>Fondements juridiques</b>	Article L.220-1 du code de l'environnement
<b>Pilote de l'action</b>	AIR LR - ARS
<b>Partenaires de l'action</b>	DREAL LR ARS Collectivités ADEME Inspection académique Conseil Général du Gard et Conseil Régional GRAINE / APIEU
<b>Éléments de coût</b>	Plan et stratégie de communication pour le déploiement du PPA Réalisation de support (plaquette, spot radio...)
<b>Financement-Aides</b>	Aides possibles du Conseil Général du Gard et du Conseil Régional du Languedoc-Roussillon pour des actions de sensibilisation.
<b>Échéancier</b>	Dès l'approbation du PPA
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	Nombre d'actions de communication Nombre de campagnes de communication réalisées Nombre de médecins sensibilisés
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	35, 37

## Diminuer les émissions en cas de pic de pollution et réduire le nombre de jours de dépassement des seuils : mise en œuvre de la procédure inter-préfectorale d'information et d'alerte de la population

<b>Catégorie d'action</b>	Règlementaire et opposable
<b>Référence Reporting Plans et Programmes</b>	FR-[PPA ZU Nîmes] – [SO2, O3, NO2, PM10] – [URGENCE]
<b>Objectifs pour les polluants concernés</b>	Cette mesure ne contribue pas à une réduction pérenne des émissions, mais elle vise à limiter la durée et l'ampleur des épisodes de pointe de pollution. Polluants concernés : O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , PM10
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Tout public
<b>Contexte</b>	<p>En cas d'épisode de pollution, le code de l'environnement (art. L.223-1) prévoit la mise en place de mesures d'urgence propres à limiter l'ampleur de ces épisodes et les effets sur la population. Ces mesures doivent être compatibles avec le PPA.</p> <p>Les normes de qualité de l'air fixent les seuils d'information et d'alerte pour le dioxyde d'azote, les particules fines, le dioxyde de soufre et l'ozone (art. R.221-1-II du code de l'environnement).</p> <p>Les mesures d'information et d'alerte sont mises en œuvre lorsque ces normes de qualité de l'air sont dépassées ou risquent de l'être. Sur le territoire de la région Languedoc-Roussillon, les modalités de déclenchement de ces mesures sont définies par arrêtés préfectoraux, en cours de révision.</p>

L'action consiste à :

- ◆ **Mesure 1 :** Elaborer un arrêté inter-préfectoral de mesures d'urgence à l'échelle de la zone de défense de sécurité sud (régions PACA et LR) afin d'harmoniser les dispositifs départementaux actuels,
- ◆ **Mesure 2 :** Mettre en œuvre les mesures d'urgence en cas de dépassement de seuils (information et alerte). L'application de ces mesures se fait de manière graduée, en fonction de la gravité et de la persistance des épisodes de pollution (recommandations ou obligations). Les mesures susceptibles d'être mises en œuvre sont :
  - **Secteur des transports :**
    - renforcer les contrôles (vitesse, pollution) ;
    - activer les mesures prévues dans les PDE/PDA/PDIE (cf. fiche action 1) ;
    - abaisser temporairement la vitesse maximale autorisée sur les grands axes (cf. fiche action 2) ;
    - immobiliser des véhicules des administrations et services publics les plus polluants (cf. fiche action 4) ;
    - inciter à l'utilisation des modes de transport doux (cf. fiche action 7).
  - **Secteur industriel :**
    - arrêté ou réduire l'activité des chantiers générateurs de poussières (cf. fiche action 8).
  - **Secteur résidentiel-tertiaire :**
    - limitation ou interdiction d'utiliser les feux de cheminée en chauffage d'appoint (cf. fiche action 13) ;
    - limitation ou interdiction de feux d'agrément à combustibles solides (PM10, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>) ;
    - interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts et suspension des dérogations (cf. fiche action 14) ;
    - réduire la consommation d'énergie nécessaire au confort thermique dans les bâtiments (chauffage en hiver, climatisation en été).
  - **Secteur agricole :**
    - Reporter les épandages agricoles de fertilisants ;
    - Suspension des dérogations à l'interdiction des brûlages à l'air libre (cf. action 14).

**Description de l'action**

<b>Justification / Argumentaire de l'action</b>	<p>La France est en contentieux avec l'Europe pour non respect des seuils réglementaires au sujet des particules (PM10) et en pré-contentieux pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).</p> <p>Le transport est l'un des principaux émetteurs de pollution (PM10 et surtout NO<sub>x</sub>). Cela justifie que des mesures d'urgence concernent ce secteur.</p> <p>Les dépassements récurrents en PM10 justifient que les installations classées pour la protection de l'environnement soient désormais prises en compte dans la procédure. L'industrie est un contributeur non négligeable aux émissions atmosphériques.</p> <p>La combustion du bois ou de biomasse induit des émissions de PM10, alors qu'elle n'émet globalement que peu de NO<sub>x</sub> ou d'oxydes de soufre. Aussi, les restrictions d'utilisation du bois comme combustible sont spécifiques aux dépassements du seuil d'alerte pour les PM10.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	<p>Article L.222-5 du code de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère)</p> <p>Article R.222-32 du code de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère)</p> <p>Article L.223-1 du code de l'environnement qui définit les mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution.</p> <p>Décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 transposant en droit français la directive n°2008/50 CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.</p>
<b>Pilote de l'action</b>	DREAL LR (service énergie)
<b>Partenaires de l'action</b>	<p>ARS</p> <p>AIR LR</p> <p>Préfectures</p>
<b>Éléments de coût</b>	Sans objet
<b>Financement-Aides</b>	Sans objet
<b>Échéancier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Mesure 1</b> : Suite à la parution de l'Arrêté interministériel en date du 26 mars 2014, un arrêté interpréfectoral PACA/LR est en cours d'élaboration.</li> <li>◆ <b>Mesure 2</b> : Dès dépassement des seuils d'information ou d'alerte</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi suggérés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'arrêtés préfectoraux complémentaires imposant des mesures au sein des industriels en cas d'épisodes de pollution / nombre d'industriels visés.</li> <li>• Nombre de jours où a été mis en place un dispositif préfectoral d'informations/recommandations ;</li> <li>• Nombre de jours où il y a eu dépassement des seuils d'alertes ;</li> <li>• Nombre de jours où a été mis en place un dispositif préfectoral d'alerte ;</li> <li>• Nombre de jours où il y a eu des actions réelles sur les émissions suite à la mise en place d'un dispositif préfectoral d'alerte ;</li> <li>• Gains en réduction de durée de pollution estimée pour chaque procédure de pollution déclenchée ;</li> <li>• Gain en réduction de durée de la pollution par rapport aux prévisions par épisode de pollution déclenché.</li> </ul>
<b>Échéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuelle
<b>Mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air associées</b>	20, 21, 29, 34, 38



SCENARII  
D'ÉVOLUTIONS  
DES ÉMISSIONS  
ET DE LA  
QUALITÉ DE L'AIR

# SCENARII D'ÉVOLUTIONS DES ÉMISSIONS ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR

- 1 Effets attendus pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)
- 2 Effets attendus pour les particules PM10
- 3 Effets attendus pour les particules PM2,5
- 4 Synthèse des scénarii d'évolutions





## Une réduction significative des émissions

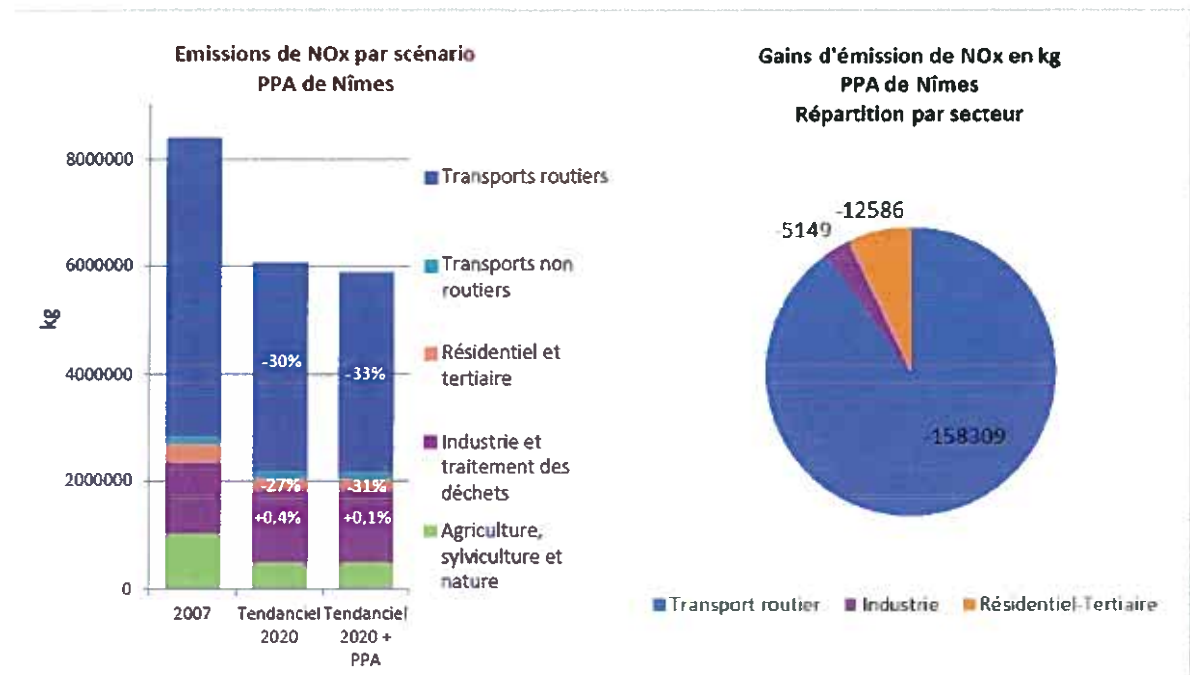
### « tendanciel 2020 » :

pour ce scénario, les émissions de NOx diminueraient de 27,5% par rapport à 2007 (Cf. figure ci-dessous). Les trois principaux secteurs (industrie, chauffage et transports) contribuent à cette évolution. Le secteur des transports contribue très majoritairement aux diminutions des émissions de NOx (-30% par rapport à 2007) : l'amélioration technologique progressive du parc de véhicules est responsable de l'essentiel de ce gain. Il convient cependant de noter que le polluant atmosphérique nocif est le dioxyde d'azote et que la part de dioxyde d'azote dans les émissions de NOx totaux n'évolue pas de manière aussi favorable que les émissions globales de NOx.

### « tendanciel 2020 + PPA » :

la mise en œuvre des actions du PPA génère une réduction supplémentaire des émissions de NOx, supportée majoritairement par le secteur des transports (90% des réductions). Globalement le scénario « tendanciel 2020 + PPA » permet de réduire les émissions de NOx de 29,6% par rapport à 2007 (cf. tableau page suivante). Ce gain global permet de contribuer de manière significative à l'objectif national de réduction des NOx fixé à 40% par la directive NEC relative aux plafonds d'émissions. Ce gain global permet également de répondre aux impératifs réglementaires et sanitaires de qualité de l'air sur la zone.

**Figure 48**  
**Réduction des émissions de NOx attendues pour 2020 par secteur** (source Air LR)



Les réductions attendues par action sont reprises dans le tableau ci-dessous :

Libellé action	Gain en kg/an	tendancier 2020 / 2020 avec actions PPA	2007/ 2020 avec actions PPA
<b>1. Encourager PDE, PDA et PDES</b>	-3229	-0,1%	-27,6%
<b>2. Abaissement des vitesses</b>	-76712	-1,3%	-28,4%
<b>3. Charte CO<sub>2</sub></b>	-3088	-0,1%	-27,6%
<b>4. «Véhicules propres» pour les administrations</b>	-1657	-0,03%	-27,5%
<b>5. Améliorer modalités de livraison de marchandises</b>	<i>Non quantifiable*</i>	/	/
<b>6. Révision PDU</b>	<i>Non quantifiable*</i>	/	/
<b>7. Stationnement en centre-ville</b>	<i>Non quantifiable</i>	/	/
<b>8. Mobilité durable</b>	-73623	-1,2%	-28,4%
<b>9. Co-voiturage</b>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>
<b>10. Réduction des émissions de poussières</b>			
<b>11. Documents d'urbanisme</b>	<i>Non quantifiable</i>	/	/
<b>12. Objectifs «air» dans les études d'impact</b>	<i>Non quantifiable</i>	/	/
<b>13. Enquête chauffage</b>			
<b>14. Valeurs limites d'émissions : chaudières (résidentiel et industriel)</b>	-12586 -5149	-0,2% -0,1%	-27,7% -27,6%
<b>15. Interdire le brûlage de déchets verts</b>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>
<b>16. Éducation, information</b>	<i>Non quantifiable</i>	/	/
<b>17. Pic de pollution</b>	<i>Non quantifiable</i>	/	/
<b>Ensemble des actions/tous secteurs</b>	<b>-176 044</b>	<b>-2,9%</b>	<b>-29,6%</b>

**Tableau 16**  
**Impacts attendus du PPA**  
**sur les émissions de NOx**

**Ainsi les gains attendus par secteur sont les suivants entre les scénarios « tendanciel 2020 » et « tendanciel 2020 + PPA » :**

◆ **Transport routier :**

- Les actions «Abaissement des vitesses» sur autoroutes et voies express et «Mobilité durable» sont les mesures ayant les impacts les plus significatifs, avec un abaissement des émissions de NOx d'environ 75 tonnes par an et par action sur la zone du PPA, soit une évolution des émissions totales d'environ -1,3% pour chaque action.
- L'action «Encourager les PDE, PDA et PDES» devrait induire une baisse des émissions de NOx d'environ 3 tonnes par an, soit -0,1% des émissions totales sur la zone PPA à l'horizon 2020.
- L'action sur les transporteurs de marchandises et de voyageurs «Charte CO2» contribue faiblement à la réduction des émissions de NOx comparée aux autres actions proposées.

- L'atteinte des objectifs fixés pour cette mesure devrait induire une évolution d'environ -0,1% des émissions totales de NOx sur la zone PPA.

- L'action concernant le parc automobile des administrations «Véhicules propres» ne contribue que très faiblement (-0,03%) à la réduction des émissions de NOx en raison du faible nombre de véhicules concernés.

◆ **Secteur Industriel :**

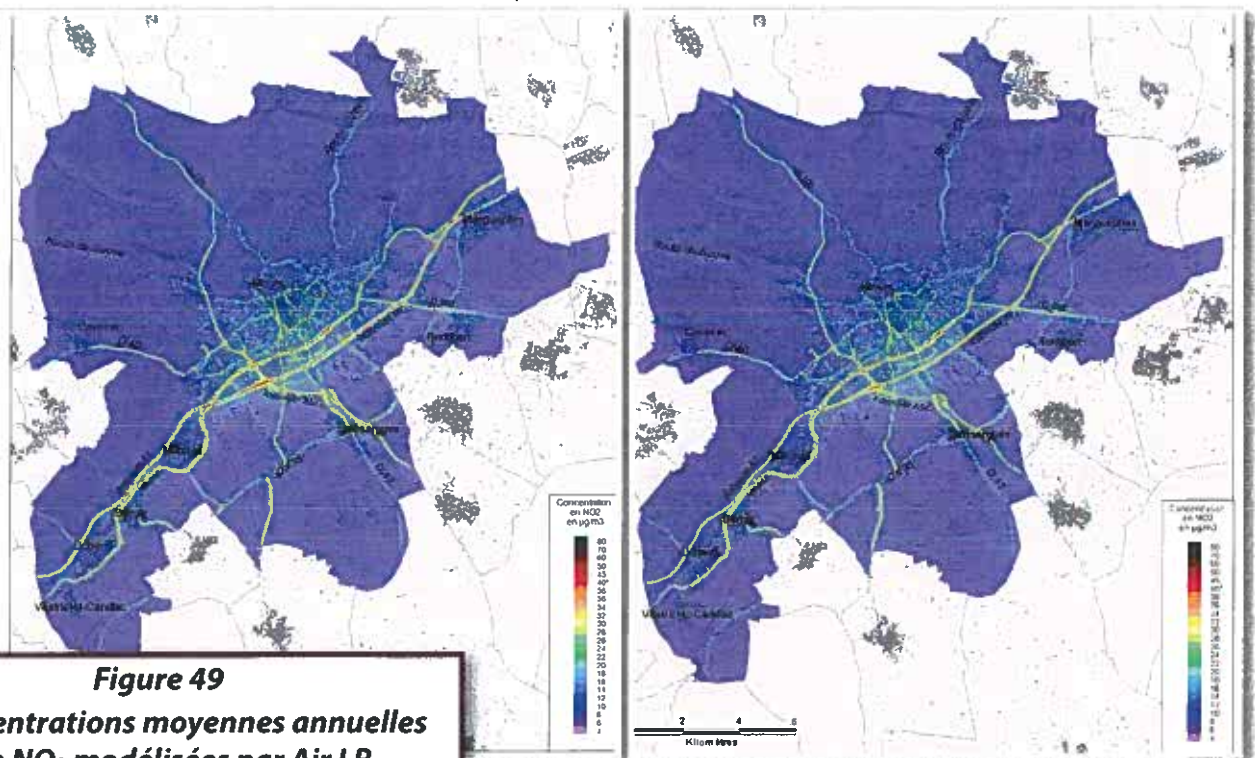
La réglementation sur la réduction des émissions des installations de combustion du secteur industriel (d'une puissance comprise entre 400 kW et 2 MW) contribue pour -0,1% à la réduction des émissions de NOx par rapport aux émissions totales.

◆ **Secteur Résidentiel :**

La réduction des émissions des installations de combustion appliquée au secteur résidentiel, contribue également pour -0,2% à la réduction des émissions totales de NOx.

Une amélioration notable de la qualité de l'air malgré quelques dépassements persistants le long de certains axes routiers

Les cartes des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote pour les scénarii "Tendanciel 2020" et "2020 avec actions PPA" sont présentées ci-dessous :



**Figure 49**  
**Concentrations moyennes annuelles en NO<sub>2</sub> modélisées par Air LR**  
**Scénario tendanciel 2020 et Scénario tendanciel 2020 + PPA**

## Tendancieriel 2020

Globalement, le plan d'actions permet **une diminution significative des niveaux de concentration dans l'air ambiant. Sur les axes de circulation les plus pollués, la réduction imputable au PPA varie de 2% à 16%** par rapport au scénario 2020

**Tableau 17**  
**Impacts attendus du PPA sur les concentrations en NO<sub>2</sub>, le long des principaux axes de circulation**

En 2020, le scénario avec actions ne permet pas de supprimer les zones de dépassements de la valeur limite annuelle en NO<sub>2</sub> sur le territoire du PPA de Nîmes.

Les principaux axes routiers de l'agglomération le long desquels les concentrations peuvent être supérieures à la valeur limite, sont :

- Rue Dhuoda,
- Bd Pasteur Marc Boegner (N106),
- Avenue Salvadore Allende (au niveau du rond Point avec l'avenue du Général Leclerc),
- Autoroute A9 (Ouest échangeur A9/A54).

Axes routiers	Concentrations en NO <sub>2</sub> en moyenne annuelle (en µg/m <sup>3</sup> ) au niveau d'axes routiers - PPA de Nîmes		
	tendancieriel 2020	tendancieriel 2020 avec actions PPA	Évolution 2020 avec actions PPA / tendancieriel 2020
Rue Dhuoda	50	48	-4%
Bd Pasteur Marc Boegner(N106)	44	43	-2%
Avenue Salvadore Allende (au niveau du rond Point avec l'avenue du Général Leclerc)	58	56	-3%
Autoroute A9 (Ouest échangeur A9/A54)	54	46	-15%
Autoroute A9 (entre D999 et D6113)	44	37	-16%
Square Antonin	28	28	0%
Bd Victor Hugo	31	31	0%

**En rouge :** concentration ne respectant pas la valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup>.

La réduction des niveaux de concentration au niveau des axes de circulation engendrera une forte diminution des zones en dépassement par rapport à la situation actuelle. Ainsi, la station de surveillance de Nîmes Gare ne devrait plus dépasser la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine en 2020, avec une concentration moyenne annuelle modélisée de 33 µg/m<sup>3</sup>.

## Une population exposée en baisse de 25% grâce au PPA

### ◆ Valeur limite annuelle

L'influence de la réduction des émissions de NO<sub>x</sub> sur les surfaces et la population potentiellement exposées à des dépassements de la valeur limite annuelle en NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) est présentée dans le tableau suivant :

**Tableau 18**  
**Impacts attendus du PPA**  
**sur l'exposition de**  
**la population au NO<sub>2</sub>**  
**(valeur limite annuelle)**

Exposition à un dépassement de la valeur limite		Exposition à des niveaux de concentration supérieurs à la valeur limite en moyenne annuelle pour le NO <sub>2</sub>				Évolution 2020 avec actions PPA/ tendanciel 2020
		2011	tendanciel 2015	tendanciel 2020	2020 avec actions PPA	
Ensemble de l'unité urbaine de Nîmes (265,8 km <sup>2</sup> )	Nombre d'habitants	Environ 1100	Environ 700	Environ 200	Environ 150	-25%
	Superficie en km <sup>2</sup>	3,4	2,6	1,1	0,5	-55%
	Km de voies	99	90	51	32	-37%

• Dans le cas de la mise en œuvre des actions prévues par le PPA de Nîmes, le nombre d'habitants exposés à des niveaux de concentration en NO<sub>2</sub> supérieures à la valeur limite annuelle diminuerait d'environ 25% par rapport au scénario tendanciel 2020 .

• Les superficies et les kilomètres de voies concernés par des concentrations supérieures à la valeur limite annuelle diminuent significativement (respectivement de -55% et -37%).

### ◆ Valeur limite horaire

**Tableau 19**  
**Impacts attendus du PPA sur l'exposition**  
**de la population au NO<sub>2</sub>**  
**(valeur limite horaire)**

Exposition à un dépassement de la valeur limite		Exposition à des niveaux de concentration supérieurs à la valeur limite horaire pour le NO <sub>2</sub>				Évolution 2020 avec actions PPA/ tendanciel 2020
		2011	tendanciel 2015	tendanciel 2020	tendanciel 2020 avec actions PPA	
Ensemble de l'unité urbaine de Nîmes (265,8 km <sup>2</sup> )	Nombre d'habitants	Environ 700	Environ 800	Environ 100	Environ 50	-50%
	Superficie en km <sup>2</sup>	4	3	2	1	-50%
	Km de voies	83	89	53	33	-38%

Le plan d'actions du PPA permet également une diminution de l'exposition de la population (50%) et des surfaces (de -38 à -50 %) à la valeur limite horaire pour le NO<sub>2</sub>.

Une baisse des émissions en PM10

« tendanciel 2020 » :

Pour ce scénario les émissions de PM10 diminueraient d'environ 6 % par rapport à 2007 (Cf. figure ci-dessous). Trois des quatre principaux secteurs émetteurs de particules PM10 (industrie, chauffage et transports) contribuent à cette évolution.

Les émissions du secteur des transports diminuent de 11 % en raison de l'amélioration technique des véhicules et du renouvellement du parc automobile.

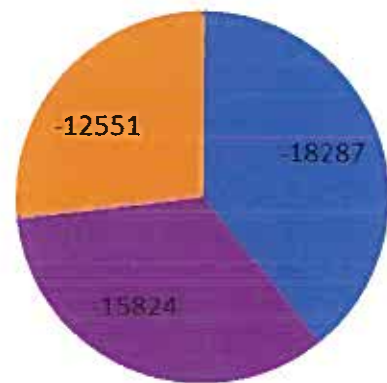
Le secteur résidentiel-tertiaire montre une baisse de 18% qui trouve son origine dans le renouvellement technologique du parc d'appareils de chauffage.

Le secteur industriel verrait ses émissions augmenter de 5,8% en raison de l'augmentation de certaines activités émettrices (travail du bois, carrières) en lien avec l'évolution démographique et l'urbanisation.

« tendanciel 2020 + PPA » :

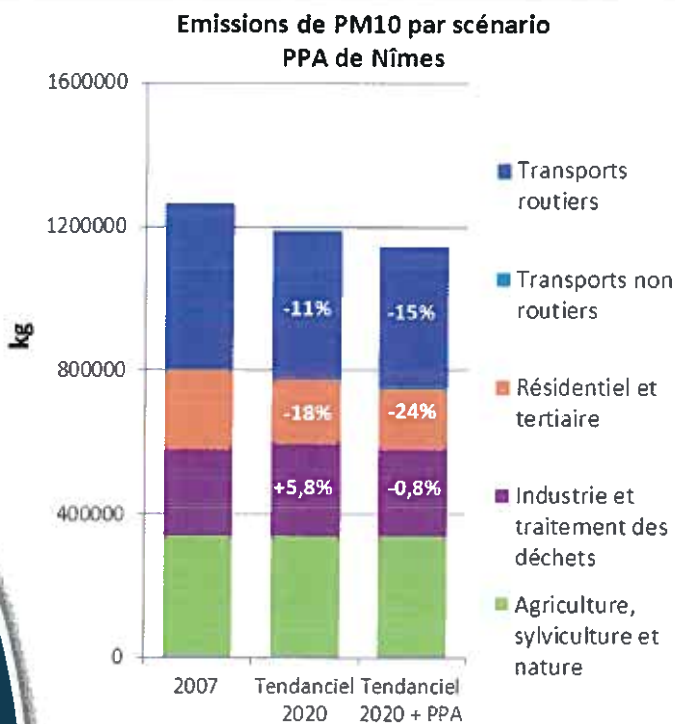
La mise en œuvre du PPA génère une réduction supplémentaire des émissions de 3,9 % (voir tableau ci-dessous) ayant pour origine les trois secteurs d'activités concernés par les actions (résidentiel-tertiaire, industrie et transport routier).

Gains d'émission de PM10 en kg  
PPA de Nîmes  
Répartition par secteur



■ Transport routier ■ Industrie ■ Résidentiel Tertiaire

**Figure 50**  
**Réduction des émissions de PM10 attendues pour 2020 par secteur (source Air LR)**



Les réductions attendues par action sont reprises dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 20**  
**Impacts attendus du PPA**  
**sur les émissions de PM10**

Impact des actions sur les émissions de PM10 sur la zone PPA à l'horizon 2020

Secteur	Libellé action	Gain en kg/an	2020 avec actions PPA/ tendanciel 2020	2020 avec actions PPA/ 2007
TRANSPORT ROUTIER	1. Encourager les PDE, PDA et PDES	-209	-0,02%	-6,0%
	2. Abaissement des vitesses	-1968	-0,2%	-6,1%
	3. Charte CO <sub>2</sub>	-427	-0,04%	-6,0%
	4. «Véhicules propres» pour les administrations	-133	-0,01%	-6,0%
	5. Améliorer modalités de livraison de marchandises	Non quantifiable*	/	/
	6. Révision PDU	Non quantifiable*	/	/
	7. Stationnement en centre-ville	Non quantifiable	/	/
	8. Mobilité durable	-15550	-1,3%	-7,2%
	9 Co-voiturage	-15508	-1,3%	-7,2%
INDUSTRIE	10. Réduction des émissions de poussières	-15508	-1,3%	-7,2%
	10. Documents d'urbanisme	Non quantifiable	/	/
URBANISME	11. Objectifs «air» dans les études d'impact	Non quantifiable	/	/
	12. Enquête chauffage			
RÉSIDENTIEL - TERTIAIRE	13. Valeurs limites d'émissions : chaudières	-316 -9119	-0,03% -0,8%	-6,0% -6,7%
	14. Interdire le brûlage de déchets verts	-3432	-0,3%	-6,3%
	15. Éducation, information	Non quantifiable	/	/
INFO. et URGENCE	16. Pic de pollution	Non quantifiable	/	/
	<b>TOTAL</b>	<b>Ensemble des actions/tous secteurs</b>	<b>-46 662</b>	<b>-3,9%</b>

Ainsi les gains attendus par secteur sont les suivants entre les scénarios « tendanciel 2020 » et « tendanciel 2020 + PPA » :

◆ **Transport routier :**

- L'action « Mobilité durable » est la mesure concernant le transport routier ayant l'impact le plus significatif sur les émissions de PM10. Cette action devrait induire une baisse des émissions d'environ 16 tonnes par an, soit une évolution des émissions totales de PM10 d'environ -1,3 % sur la zone du PPA.
- L'action concernant « l'abaissement des vitesses » sur autoroutes et voies express (supérieures à 110 km/h) permettrait une réduction des émissions de PM10 de -0,2% sur la zone du PPA.
- Les actions « Charte CO<sub>2</sub> », « Obligation PDE, PDA, ... » et « Véhicules propres » ne contribuent que très faiblement (respectivement -0,04%, -0,02% et -0,01%) à la réduction des émissions de PM10.

◆ **Secteur industriel :**

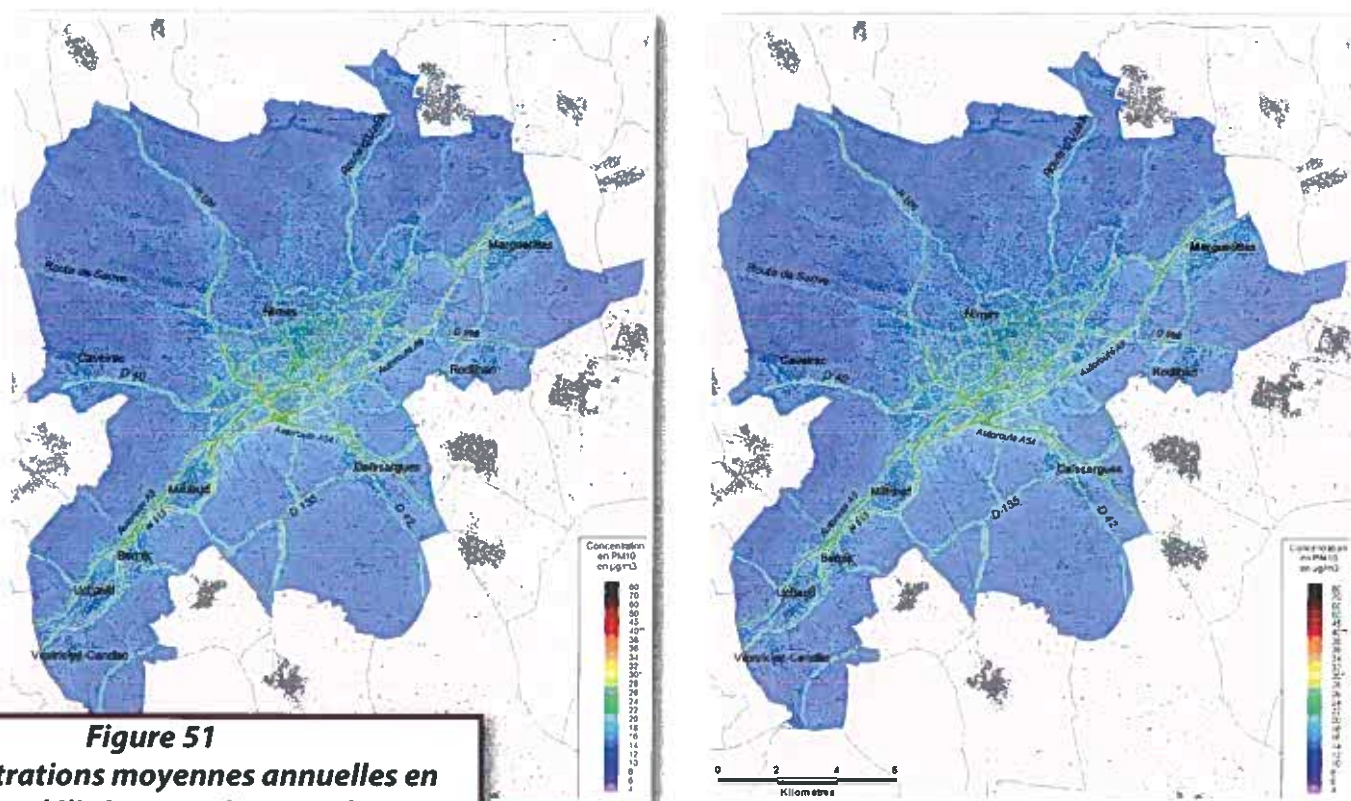
- L'action sur la « réduction des émissions de poussières et de particules dues aux activités des chantiers et au BTP, aux industries et au transport des produits pulvérulents » permettrait de diminuer d'environ 15 tonnes les émissions de PM10, soit une évolution de -1,3 % des émissions sur la zone du PPA.
- La réglementation sur la « réduction des émissions des installations de combustion » du secteur industriel (d'une puissance comprise entre 400 kW et 2 MW) ne contribue que faiblement à la réduction des émissions de PM10 (-0,03%).

◆ **Secteur Résidentiel :**

- La réglementation sur la « réduction des émissions des installations de combustion » permet une évolution de -0,8% les émissions de PM10 sur la zone du PPA.
- L'application de la réglementation relative au « brûlage de déchets verts domestiques » permet une réduction des émissions de PM10 d'environ 3 tonnes, soit une évolution de -0,3 % sur la zone du PPA.

## Une amélioration notable de la qualité de l'air au regard des PM10

Les cartes des concentrations moyennes annuelles en PM10 pour les scénarii « Tendanciel 2020 » et « 2020 avec actions PPA » sont présentées ci-dessous :



**Figure 51**  
Concentrations moyennes annuelles en PM10 modélisées par Air LR - Scénario tendanciel 2020 et Scénario PPA 2020



En 2020, quel que soit le scénario, il n'y a pas de dépassement de la valeur annuelle en PM10 sur la zone urbaine du PPA de Nîmes.

Plus personne ne sera exposé à des dépassements de valeurs limites PM10 à l'horizon 2020

◆ **Valeur limite annuelle**

**Tableau 21**  
**Impacts attendus du PPA**  
**sur l'exposition de**  
**la population au PM10**  
**(valeur limite annuelle)**

Exposition à un dépassement de la valeur limite		Exposition à des niveaux de concentration supérieurs à la valeur limite en moyenne annuelle pour les PM10				Évolution 2020 avec actions PPA/ tendanciel 2020
		2011	tendanciel 2015	tendanciel 2020	tendanciel 2020 avec actions PPA	
Ensemble de l'unité urbaine de Nîmes (265,8 km <sup>2</sup> )	Nombre d'habitants	0	0	0	0	0%
	Superficie en km <sup>2</sup>	0,1	0,01	0	0	0%
	Km de voies	5	0,5	0	0	0%

En 2020, quel que soit le scénario, aucun habitant et aucune zone ne sont exposés à des concentrations supérieures à la valeur limite annuelle en PM10 (40 µg/m<sup>3</sup>).

◆ **Valeur limite journalière**

**Tableau 22**  
**Impacts attendus du PPA**  
**sur l'exposition de**  
**la population au PM10**  
**(valeur limite journalière)**

Exposition à un dépassement de la valeur limite		Exposition à des niveaux de concentration supérieurs à la valeur limite moyenne journalière pour les PM10				Évolution 2020 avec actions PPA/ tendanciel 2020
		2011	tendanciel 2015	tendanciel 2020	tendanciel 2020 avec actions PPA	
Ensemble de l'unité urbaine de Nîmes (265,8 km <sup>2</sup> )	Nombre d'habitants	Environ 400	Environ 100	0	0	0%
	Superficie en km <sup>2</sup>	2	0,5	0,3	0,2	-33%
	Km de voies	74	12	15	10	-33%

En 2020, quel que soit le scénario, aucun habitant n'est exposé à un dépassement de la valeur limite journalière.

En 2020 avec les actions du PPA, les surfaces et kilomètres de voies soumis à des dépassements de valeur limite journalière pour les PM10 diminueraient de 33% par rapport au scénario «Tendanciel».

Impacts sur les émissions

« tendanciel 2020 » :

Selon ce scénario, les émissions du secteur des transports routiers diminueraient de 20% en raison du renouvellement du parc de véhicules. Les émissions du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage des bâtiments) seraient divisées par 2 en raison de l'amélioration technologique du parc d'appareils de chauffage.

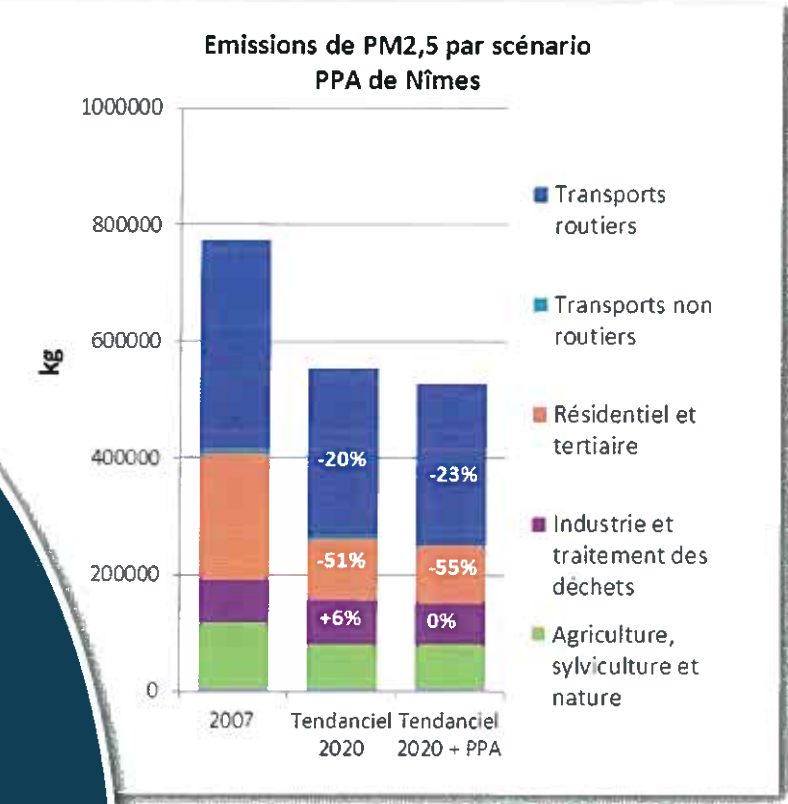
Les émissions du secteur industriel augmenteraient de 6%.

« tendanciel 2020 + PPA » :

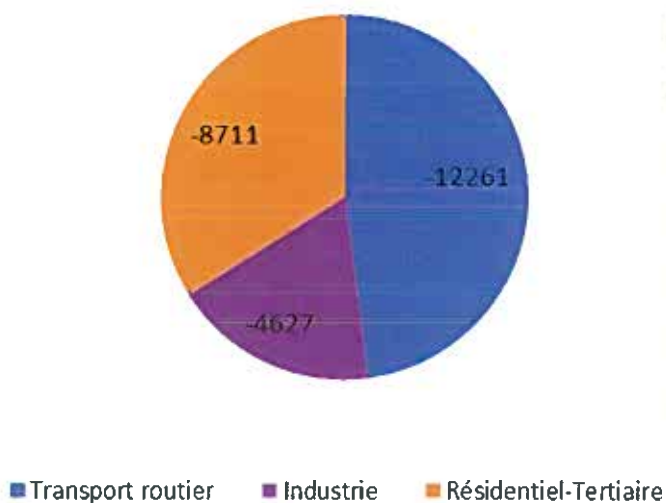
Le PPA produit un gain sur les émissions des trois principaux secteurs mais principalement sur le secteur transport routier (Cf. figure ci-dessous à droite).

Globalement le scénario « tendanciel 2020 + PPA » permet de réduire les émissions de PM2,5 de 31,7% par rapport à 2007 (cf tableau paragraphe 2.3.31). Ce gain global permet de valider l'objectif national de réduction de PM2,5 fixé à 30% par la loi Grenelle.

**Figure 52**  
Concentrations moyennes annuelles en PM2,5 modélisées par Air LR - Scénario tendanciel 2020 et Scénario PPA 2020



Gains d'émission de PM2,5 en kg PPA de Nîmes Répartition par secteur



Les réductions attendues par action sont reprises dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 23**  
**Impacts attendus du PPA**  
**sur les émissions de PM2,5**

**Impact des actions sur les émissions de PM2,5 sur la zone PPA à l'horizon 2020**

Secteur	Libellé action	Gain en kg/an	2020 avec actions PPA/ tendancieriel 2020	2020 avec actions PPA/ 2007
TRANSPORT ROUTIER	1. Encourager les PDE, PDA et PDES	-188	-0,03%	-28,4%
	2. Abaissement des vitesses	-2064	-0,4%	-28,7%
	3. Charte CO <sub>2</sub>	-251	-0,05%	-28,4%
	4. «Véhicules propres» pour les administrations	-120	-0,02%	-28,4%
	5. Améliorer modalités de livraison de marchandises	Non quantifiable*	/	/
	6. Révision PDU	Non quantifiable*	/	/
	7. Stationnement en centre-ville	Non quantifiable	/	/
	8. Mobilité durable	-9639	-1,7%	-29,6%
	9 Co-voiturage	-4344	-0,8%	-29,0%
	10. Réduction des émissions de poussières	-4344	-0,8%	-29,0%
RÉSIDENTIEL - TERTIAIRE	10. Documents d'urbanisme	Non quantifiable	/	/
	11. Objectifs «air» dans les études d'impact	Non quantifiable	/	/
	12. Enquête chauffage	Non quantifiable	/	/
	13. Valeurs limites d'émissions : chaudières	-5351 -283	-1,0% -0,1%	-29,1% -28,4%
INFO. et URGENCE	14. Interdire le brûlage de déchets verts	-3360	-0,6%	-28,8%
	15. Éducation, information	Non quantifiable	/	/
	16. Pic de pollution	Non quantifiable	/	/
<b>TOTAL</b>	<b>Ensemble des actions/tous secteurs</b>	<b>-25 599</b>	<b>-4,6%</b>	<b>-31,7%</b>

Ainsi les gains attendus par secteur sont les suivants, entre les scénarios « tendanciel 2020 » et « tendanciel 2020 + PPA » :

◆ **Transport routier :**

- L'action « Mobilité durable » est la mesure concernant le transport routier ayant l'impact le plus significatif sur les émissions de PM<sub>2,5</sub>. Cette action devrait induire une baisse des émissions d'environ 10 tonnes par an, soit une évolution des émissions totales de PM<sub>2,5</sub> d'environ -1,7% sur la zone du PPA.
- L'action concernant « l'abaissement des vitesses » sur autoroutes et voies express (supérieures à 110 km/h) permettrait une réduction des émissions de PM<sub>2,5</sub> de -0,4% sur la zone du PPA.
- Les actions « Charte CO<sub>2</sub> », « Obligation PDE, PDA, ... » et « Véhicules propres » ne contribuent que très faiblement (respectivement -0,05%, -0,03% et -0,02%) à la réduction des émissions de PM<sub>2,5</sub>.

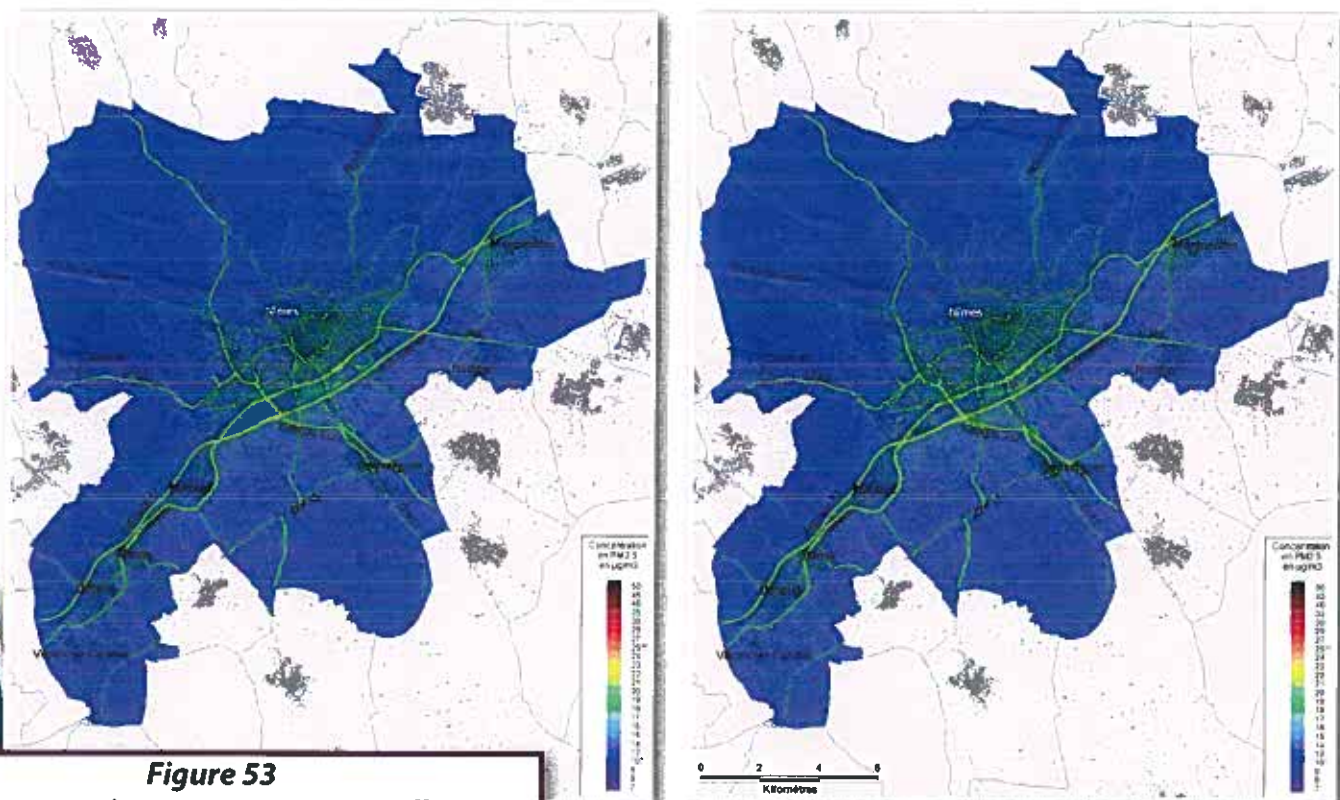
◆ **Secteur industriel :**

- L'action sur la « réduction des émissions de poussières et de particules dues aux activités des chantiers et du BTP, aux industries et au transport des produits pulvérulents » permettrait de diminuer d'environ 4 tonnes les émissions de PM<sub>2,5</sub>, soit une évolution de -0,8% des émissions sur la zone du PPA.
- La réglementation sur la « réduction des émissions des installations de combustion » du secteur industriel (d'une puissance comprise entre 400 kW et 2 MW) ne contribue que faiblement à la réduction des émissions de PM<sub>2,5</sub> (-0,1%).

◆ **Secteur Résidentiel :**

- La réglementation sur la « réduction des émissions des installations de combustion » permet une évolution de -1,0% les émissions de PM<sub>2,5</sub> sur la zone du PPA.
- L'application de la réglementation relative au « brûlage de déchets verts domestiques » permet une réduction des émissions de PM<sub>2,5</sub> d'environ 3 tonnes, soit une évolution de -0,6% sur la zone du PPA.

Une amélioration notable de la qualité de l'air au regard des PM<sub>10</sub>



**Figure 53**  
**Concentrations moyennes annuelles en PM<sub>2,5</sub> modélisées par Air LR - Scénario tendanciel 2020 et Scénario PPA 2020**

Les cartes des concentrations moyennes annuelles en PM<sub>2,5</sub> pour les scénarii « Tendanciel 2020 » et « 2020 avec actions PPA » sont présentées ci-dessus

## **Valeur limite annuelle**

L'influence de la réduction des émissions de PM<sub>2,5</sub> sur les surfaces et la population potentiellement exposée à des dépassements de la valeur limite (25 µg/m<sup>3</sup>) est présentée dans le tableau suivant.

**Tableau 24**  
**Impacts attendus du PPA sur l'exposition de la population au PM<sub>2,5</sub> (valeur limite annuelle)**

Exposition à un dépassement de la valeur limite		Exposition à des niveaux de concentration supérieurs à la valeur limite en moyenne annuelle pour les PM <sub>2,5</sub>				Évolution 2020 avec actions PPA/ tendanciel 2020
		2011	tendanciel 2015	tendanciel 2020	tendanciel 2020 avec actions PPA	
Ensemble de l'unité urbaine de Nîmes (265,8 km <sup>2</sup> )	Nombre d'habitants	0	0	0	0	0%
	Superficie en km <sup>2</sup>	0,1	0,03	0	0	0%
	Km de voies	4,4	2,2	0	0	0%

**En 2020, quel que soit le scénario, aucune zone n'est exposée à des concentrations supérieures à la valeur limite en PM<sub>2,5</sub>.**

Le scénario national tendanciel 2020 (AMSM) permet d'aboutir localement, à des réductions d'émissions par rapport à 2007 de :

- ◆ -27,5% pour les oxydes d'azote,
- ◆ -6% pour les particules PM10,
- ◆ -28,4% pour les particules PM2,5.

A ces mesures nationales significatives viennent s'ajouter les effets des actions du PPA de Nîmes :

### NOx/NO<sub>2</sub>

- ◆ En 2020, avec la mise en œuvre du plan d'actions du PPA, les **émissions de NOx évitées sont estimées à environ 176 tonnes par an**, soit une diminution des émissions de 2,9% sur la zone du PPA par rapport au scénario tendanciel 2020. L'essentiel de ces émissions évitées provient de 2 mesures du secteur transport «**abaissement des vitesses**» sur autoroutes et voies express et «**mobilité durable**».
- ◆ L'impact de ces actions sur la qualité de l'air est significatif et permet **une diminution des concentrations en NO<sub>2</sub> en moyenne de 8%** aux abords des principaux axes routiers.
- ◆ Les diminutions d'émissions attendues permettent **un retour sous les valeurs limites au niveau de la station en dépassement**. Néanmoins, sur l'ensemble de la zone, malgré les diminutions importantes attendues, des zones résiduelles soumises à des dépassements de valeurs limites de NO<sub>2</sub>, pourraient subsister.

### PM10

- ◆ En 2020, avec la mise en œuvre du plan d'actions, **les émissions de PM10 évitées sont estimées à environ 47 tonnes par an**, soit une diminution de 3,9% par rapport au scénario tendanciel 2020. Les actions les plus significatives en termes de gains d'émissions de PM10 sont «**mobilité durable**» et «**réduction des émissions de poussières et de particules dues aux activités de chantier et au BTP, aux industries et au transport des produits pulvérulents**».
- ◆ En termes d'impact sur la qualité de l'air, le plan d'actions permet **une diminution des concentrations moyennes annuelles jusqu'à 4%** selon les zones.
- ◆ Cependant, **quelques zones** (comme par ex, abords de l'autoroute A9 et boulevard Salvadore Allende) restent potentiellement **exposées à des dépassements de la valeur limite journalière**. Toutefois, ces zones ne concernent pas d'habitants.

### PM2,5

- ◆ En 2020, avec la mise en œuvre du plan d'actions, **les émissions de PM2,5 évitées sont estimées à environ 26 tonnes par an**, soit une diminution de 4,6% par rapport au scénario tendanciel 2020. L'action la plus significative en termes de gains d'émissions de PM2,5 concerne le secteur des transports : «**mobilité durable**».
- ◆ L'impact sur la qualité de l'air du plan d'actions est **une diminution des concentrations moyennes annuelles de PM2,5 de 4% à 6%** au niveau des axes routiers.
- ◆ En 2020 quel que soit le scénario (tendanciel ou 2020 avec actions PPA), **il n'y a plus de zone exposée à un dépassement de la valeur limite annuelle**.

MODALITÉ  
DE SUIVI ET  
DE MISE EN ŒUVRE  
DU PPA



## L'instance de suivi du PPA

Le Code de l'Environnement prévoit dans son article R222-29 que les préfets des départements concernés présentent chaque année un bilan de la mise en œuvre du PPA aux conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques des départements concernés.

Afin d'assurer une bonne mise en œuvre de l'ensemble du plan (mesures réglementaires et mesures incitatives), le comité de suivi du PPA se réunira au moins une fois par an pour préparer cette présentation annuelle.

Le plan de protection de l'atmosphère sera donc suivi par un comité de suivi composé a minima des 4 collèges suivants (ou à défaut de leur représentant) :

### ◆ **Administrations :**

Préfet du département du Gard

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Agence régionale de Santé (ARS)

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard (DDTM 30)

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est (Délégation Languedoc-Roussillon)

### ◆ **Collectivités territoriales :**

Conseil Régional

Conseil Général du Gard

Communauté d'agglomération « Nîmes Métropole »,

Communauté de communes « Beaucaire – Terre d'Argence »,

Communauté de communes « Petite Camargue »,

Communauté de communes « Terre de Camargue »,

Communauté de communes « Rhône-Vistre Vidourle »,

Communauté de communes « Pays de Sommières »,

Communauté de communes « Leins-Gardonnenque

Ville de Nîmes

Ville de Vergèze

Ville de Beaucaire

### ◆ **Représentants d'activités économiques et des transports**

Fédération Nationale des Transports Routiers,

Transports de l'Agglomération Nîmoise (TANGO),

Réseau de transports collectifs mis en place par le département du Gard (EDGARD)

Chambre de Commerce et de l'Industrie de Nîmes (CCI)

Chambre des métiers et de l'artisanat du Gard

SNCF Direction Régionale Languedoc-Roussillon

Les Courriers du Midi

Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction (UNICEM)



◆ **Associations et personnalités qualifiées**

Air Languedoc-Roussillon (AIR LR)

Languedoc-Roussillon Nature Environnement (LRNE)

Atelier Permanent d'Initiative à l'Environnement Urbain (APIEU)

Réseau Régional d'Éducation à l'Environnement (GRAINE LR)

Union Régionale Consommation Logement et Cadre de Vie (CLCV)


Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie (ADEME)

Instance Régionale d'Éducation et de Promotion de la Santé Languedoc-Roussillon

Observatoire Régional de Santé

**Cette instance a pour mandat de :**

- ◆ valider le tableau de bord de suivi du PPA, qui regroupe l'ensemble des indicateurs associés à chaque mesure (voir annexe 6) ;
- ◆ établir un bilan de la mise en œuvre du PPA sur la base d'une part du tableau de bord de suivi, et d'autre part de l'information fournie par chaque pilote sur l'évolution des actions du PPA le concernant ;
- ◆ proposer le cas échéant, par application des dispositions de l'article 13 du décret PPA du 25 mai 2001, au préfet du Gard, les évolutions de certaines mesures du PPA qui s'imposeraient pour respecter les limites réglementaires, sans que soit remise en cause l'économie général du plan ;
- ◆ rendre public le tableau de bord annuel de suivi du PPA, la synthèse des travaux en séance de l'instance et les éventuelles propositions d'évolution de mesures du PPA.



La bonne application des mesures réglementaires et opposables du PPA sera assurée par des contrôles pouvant être assortis de sanctions.

Dans le cas où l'établissement est une installation classée pour la protection de l'environnement, le contrôle est réalisé par l'inspection des installations classées sur le fondement du titre 1er du livre V du Code de l'Environnement et du décret n°77-1133 du 21 septembre 1977 modifié. Les sanctions encourues peuvent être administratives (mise en demeure, consignation, travaux d'office ou suspension d'activité par exemple) ou pénales. Les sanctions pénales dépendent de la nature de l'infraction, qui peut aller de la contravention au délit.

Conformément aux dispositions du chapitre VI du titre II du livre II du Code de l'Environnement, l'amende forfaitaire est applicable aux contraventions aux dispositions prises en application d'un PPA. Des sanctions administratives sont également prévues (consignation, travaux d'office, suspension d'activité, immobilisation ou arrêt du fonctionnement du matériel ou de l'engin en cause). Le Code de l'Environnement (article L. 226-2) donne la liste des fonctionnaires compétents pour rechercher et constater ces infractions, qui inclut notamment les officiers et agents de police judiciaire, mais également les « fonctionnaires et agents commissionnés à cet effet et assermentés [...] appartenant aux services de l'État chargés de l'environnement, de l'industrie, de l'équipement, des transports [...], de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et de la santé. ».

---





# GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie  
Air LR : AIR Languedoc-Roussillon  
ARS : Agence Régionale de Santé  
As : arsenic  
BaP : benzo(a)pyrène  
BTEX : benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes  
Cd : cadmium  
CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable  
CGEJET : Conseil Général de l'Économie, de l'Industrie, de l'Énergie et des Technologies  
CO : monoxyde de carbone  
CO<sub>2</sub> : dioxyde de carbone  
COVNM : Composés organiques volatils non méthaniques  
DDTM : Direction Départementale des territoires et de la mer  
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
FNTR : Fédération Nationale des Transports Routiers  
HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques  
ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement  
IGA : Inspection Générale de l'Administration  
MEDDE : Ministère en charge de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie  
Ni : nickel  
NO : monoxyde d'azote  
NO<sub>2</sub> : dioxyde d'azote  
NO<sub>x</sub> : oxydes d'azote  
O<sub>3</sub> : ozone  
OMS : Organisation Mondiale de la Santé  
Pb : plomb  
PCET : Plan Climat Energie Territorial  
PDU : Plan de Déplacements Urbains  
PLD : Plan Local de Déplacement  
PLH : Programme Local de l'Habitat  
PLU : Plan Local d'Urbanisme  
PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal  
PM<sub>10</sub> : particules en suspension de diamètre aéraulique inférieur à 10 µm  
PM<sub>2,5</sub> : particules en suspension de diamètre aéraulique inférieur à 2,5 µm  
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère  
PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air  
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale  
SO<sub>2</sub> : dioxyde de soufre  
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie  
UNICEM : Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction