

# ANNEXES

## Annexe 1

**Dispositions réglementaires relatives au contenu des PPA**

## Annexe 2

**Bibliographie**

## Annexe 3

**Cadastre des émissions**

## Annexe 4

**Hypothèses permettant de quantifier  
les gains d'émissions des actions PPA**

## Annexe 5

**Indicateurs de suivi des actions**

## Annexe 6

**Liste des entreprises et administration  
de plus de 250 salariés**

## Annexe 7

**Plan d'urgence pour la qualité de l'air**

## Dispositions réglementaires relatives au contenu des PPA

### Section 2 du Code de l'Environnement « plans de protection de l'atmosphère »

#### Sous-section 2 :

#### Contenu des plans de protection de l'atmosphère

##### Article R222-14

Les plans de protection de l'atmosphère rassemblent les informations nécessaires à leur établissement, fixent les objectifs à atteindre et énumèrent les mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés dans le respect des normes de qualité de l'air.

Ils recensent et définissent les actions prévues localement pour se conformer aux normes de la qualité de l'air dans le périmètre du plan ou pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante.

Ils organisent le suivi de l'ensemble des actions mises en œuvre dans leur périmètre par les personnes et organismes locaux pour améliorer ou maintenir la qualité de l'air, grâce notamment aux informations que ces personnes ou organismes fournissent chaque année au préfet en charge du plan sur les actions engagées et, si possible, sur leur effet sur la qualité de l'air.

##### Article R222-15

**Les plans de protection de l'atmosphère comprennent les documents et informations suivants :**

**1°** Des informations générales relatives à la superficie et à la topographie de l'agglomération ou de la zone concernée, à l'occupation des sols, à la population exposée à la pollution, aux activités exercées, au climat et aux phénomènes météorologiques, aux milieux naturels, aux groupes de personnes particulièrement sensibles à la pollution et autres cibles qui doivent être protégées, ainsi qu'aux effets de la qualité de l'air sur la santé ;

**2°** Une carte de l'agglomération ou de la zone concernée indiquant la localisation des stations de surveillance de la qualité de l'air pour chacun des polluants surveillés et des dépassements de valeurs cibles et de valeurs limites ;

**3°** Des informations relatives au dispositif de surveillance de la qualité de l'air, aux techniques utilisées pour l'évaluation de la pollution, à l'évolution des concentrations mesurées, notamment au regard des valeurs cibles et des valeurs limites, avant la mise en œuvre des mesures et depuis la mise en œuvre des mesures ;

**4°** Un inventaire des principales sources ou catégories de sources d'émission des polluants avec une représentation cartographique, une quantification des émissions provenant de ces sources ou catégories de sources d'émission, des renseignements sur la pollution en provenance d'autres zones ou d'autres régions, l'évolution constatée de toutes ces émissions ;

**5°** Une analyse des phénomènes de diffusion et de transformation de la pollution comportant des précisions sur les facteurs responsables du non-respect des valeurs limites ou des valeurs cibles ;

**6°** Des informations sur toutes les actions engagées ou prévues tendant à réduire la pollution atmosphérique avec l'évaluation prévisible de leur effet sur la qualité de l'air, en distinguant celles qui sont élaborées avant et après l'adoption du plan de protection de l'atmosphère ; ces informations comportent notamment un bilan des actions engagées ou prévues avant le 11 juin 2008

et de leurs effets observés ; pour les actions engagées ou prévues à compter du 11 juin 2010, les informations précisent en outre les indicateurs de moyens notamment financiers nécessaires à leur réalisation, le calendrier de leur mise en œuvre assorti des indicateurs de suivi à mettre à jour chaque année, l'estimation de l'amélioration de la qualité de l'air qui en est attendue et du délai de réalisation de ces objectifs ;

7° Les responsables de la mise en œuvre des mesures ;

8° Des informations sur les documents d'urbanisme, les projets d'aménagement, d'infrastructures ou d'installations pouvant avoir une incidence significative sur la qualité de l'air ;

9° La liste des publications, documents et travaux relatifs au plan de protection de l'atmosphère et complétant les informations précédentes.

#### **Article R222-16**

Pour chaque polluant mentionné à l'article R. 221-1, le plan de protection de l'atmosphère définit les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur de l'agglomération ou de la zone concernée, les niveaux globaux de concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux valeurs limites ou, lorsque cela est possible, par des mesures proportionnées au regard du rapport entre leur coût et leur efficacité dans un délai donné, à un niveau conforme aux valeurs cibles.

Les objectifs globaux à atteindre sont fixés sous forme soit de réduction des émissions globales d'un ou plusieurs polluants dans l'agglomération ou la zone considérée, soit de niveaux de concentration de polluants tels qu'ils seront mesurés par des stations fixes implantées dans l'agglomération ou la zone considérée. Les objectifs de réduction des émissions d'un ou plusieurs polluants sont proposés pour chaque action lorsque cela est possible.

A chacun de ces objectifs est associé un délai de réalisation.

#### **Article R222-17**

Lorsque des circonstances particulières locales liées à l'amélioration ou à la préservation de la qualité de l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie le justifient, le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air définis à l'article R. 221-1. Dans ce cas, il précise les circonstances particulières qui justifient le renforcement de ces objectifs ainsi que les orientations permettant de les atteindre.

#### **Article R222-18**

Le plan de protection de l'atmosphère établit la liste des mesures pouvant être prises en application de la présente section par les autorités administratives en fonction de leurs compétences respectives et précise les textes sur le fondement desquels elles interviennent.

Il recense également les mesures qui ne relèvent pas des autorités administratives mais qui ont un effet sur la qualité de l'air.

#### **Article R222-19**

Le plan de protection de l'atmosphère définit, conformément aux dispositions des articles R. 223-1 à R. 223-4, les modalités de déclenchement de la procédure d'alerte prévue à l'article L. 223-1. Il inclut notamment les indications suivantes :

1° Les principales mesures d'urgence concernant les sources fixes et mobiles susceptibles d'être prises et l'estimation de leur impact prévisible ;

2° La fréquence prévisible des déclenchements de la procédure d'alerte ;

3° Les conditions dans lesquelles les exploitants des sources fixes sont informés, le cas échéant par voie de notification, du début et de la fin de la mise en application des mesures d'alerte ;

4° Les conditions d'information du public sur le début et la fin de la mise en application des mesures qui lui sont directement applicables.

### **Annexe XV partie A de la Directive 2008/50/CE**

**Informations devant figurer dans les plans relatifs à la qualité de l'air  
locaux, régionaux ou nationaux destinés à améliorer la qualité de l'air ambiant**

## A. Informations à communiquer au titre de l'article 23 (plans)

### 1. Lieu du dépassement

- a) région;
- b) ville (carte);
- c) station de mesure (carte, coordonnées géographiques).

### 2. Informations générales

- a) type de zone (ville, zone industrielle ou rurale);
- b) estimation de la superficie polluée (en km<sup>2</sup>) et de la population exposée à la pollution;
- c) données climatiques utiles;
- d) données topographiques utiles;
- e) renseignements suffisants concernant le type d'éléments «cibles» de la zone concernée qui doivent être protégés.

### 3. Autorités responsables

Nom et adresse des personnes responsables de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans d'amélioration.

### 4. Nature et évaluation de la pollution

- a) concentrations enregistrées les années précédentes (avant la mise en œuvre des mesures d'amélioration);
- b) concentrations mesurées depuis le début du projet;
- c) techniques utilisées pour l'évaluation.

### 5. Origine de la pollution

- a) liste des principales sources d'émissions responsables de la pollution (carte);
- b) quantité totale d'émissions provenant de ces sources (en tonnes/an);
- c) renseignements sur la pollution en provenance d'autres régions.

### 6. Analyse de la situation

- a) précisions concernant les facteurs responsables du dépassement (par exemple, transports, y compris transports transfrontaliers, formation de polluants secondaires dans l'atmosphère);
- b) précisions concernant les mesures envisageables pour améliorer la qualité de l'air.

### 7. Informations sur les mesures ou projets d'amélioration antérieurs au 11 juin 2008

- a) mesures locales, régionales, nationales et internationales;
- b) effets observés de ces mesures.

### 8. Informations concernant les mesures ou projets visant à réduire la pollution adoptés à la suite de l'entrée en vigueur de la présente directive

- a) énumération et description de toutes les mesures prévues dans le projet;
- b) calendrier de mise en œuvre;
- c) estimation de l'amélioration de la qualité de l'air escomptée et du délai prévu pour la réalisation de ces objectifs.

### 9. Informations sur les mesures ou projets prévus ou envisagés à long terme

### 10. Liste des publications, des documents, des travaux, etc. complétant les informations demandées au titre de la présente annexe

## Bibliographie

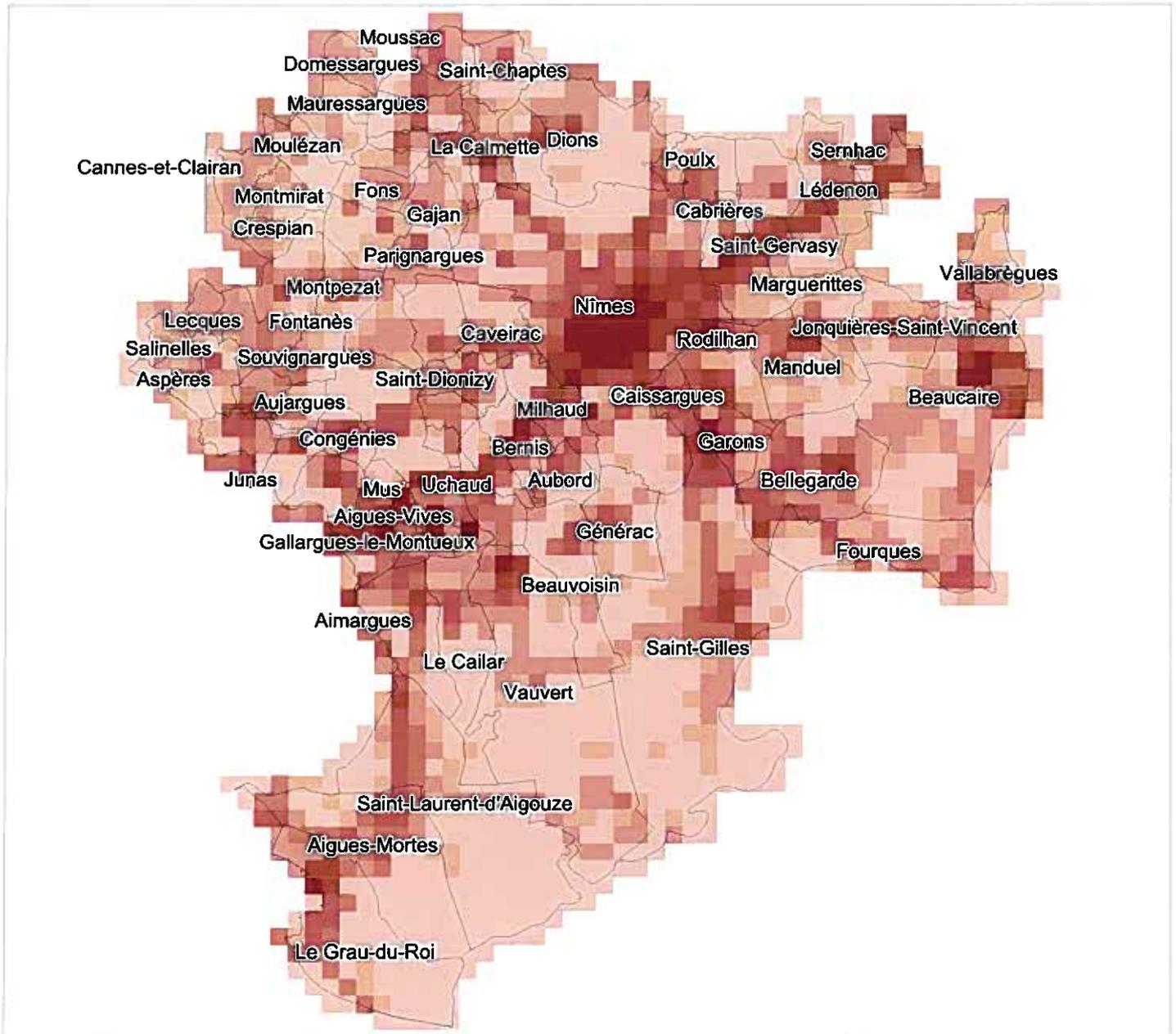
- ◆ **Agenda 21** de Nîmes Métropole, octobre 2010,
- ◆ **Plan Régional Santé Environnement 2** Languedoc-Roussillon 2010-2014, ARS Languedoc-Roussillon / Préfet de la région Languedoc-Roussillon / Région Languedoc-Roussillon, 2010.  
<http://www.prse2-languedocroussillon.fr/doc/PRSE2-LR.pdf>
- ◆ <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/>
- ◆ **Bilan de la qualité de l'air** – Contribution au PPA version 2, AIR LANGUEDOC-ROUSSILLON, Février 2014.
- ◆ **Inventaire des émissions de polluants pour l'année 2007** – Contribution au PPA Phase 1, AIR LANGUEDOC-ROUSSILLON, Février 2014.
- ◆ **Rapport d'activité 2012, AIR LANGUEDOC-ROUSSILLON**, 2011.
- ◆ **Évaluation des actions du Projet de PPA** version 1, AIR LANGUEDOC-ROUSSILLON, Mai 2014
- ◆ **Plan de protection de l'atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier** – 2013.
- ◆ **Évaluation de l'impact sanitaire à court et long termes de la pollution atmosphérique urbaine dans les agglomérations de Montpellier, Nîmes et Perpignan** - Institut de Veille Sanitaire, 2007-2009.
- ◆ **Projet européen Aphekom** (Improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe) <http://www.aphekom.org/web/aphekom.org/home;jsessionid=C919477827C7FE50C3C2946552F5E44E>
- ◆ **Programme Clean Air for Europe:**
- ◆ **Plan Régional pour la Qualité de l'Air LANGUEDOC-ROUSSILLON**, Novembre 1999.
- ◆ **Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie Languedoc-Roussillon**, 2013.
- ◆ **Plan de Déplacements Urbains de Nîmes Métropole**, décembre 2007.
- ◆ **Diagnostic du Plan de Déplacements Urbains de Nîmes Métropole**, 2005.
- ◆ **Schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard**, Document d'Orientations Générales, juin 2007.
- ◆ **Schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard**, Diagnostic territorial, juin 2007.
- ◆ **Schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard**, Évaluation Environnementale, juin 2007.
- ◆ **Schéma de développement des infrastructures économique, Pays Garrigues**

# Annexe 3

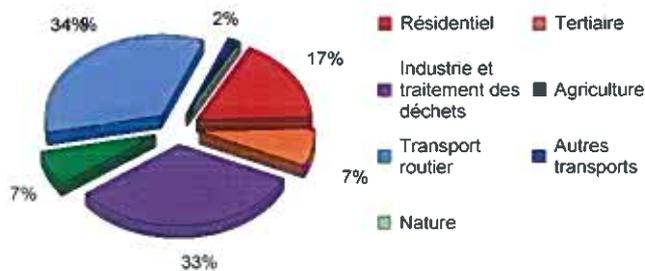
## Cadastre des émissions



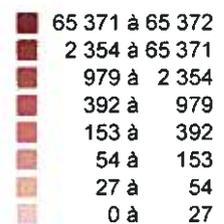
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE SO2 DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**

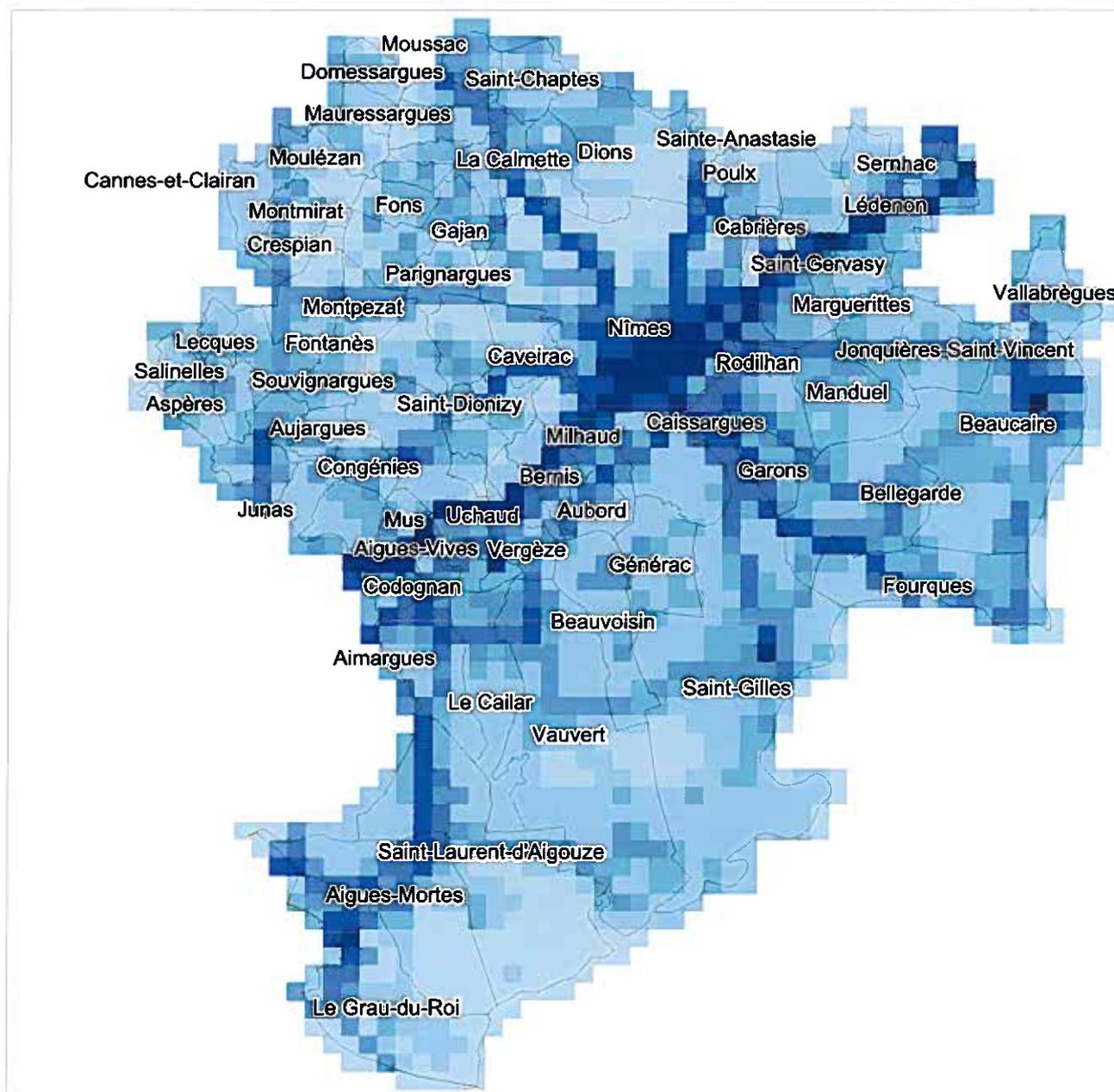


Part de chaque secteur dans les émissions de SO2

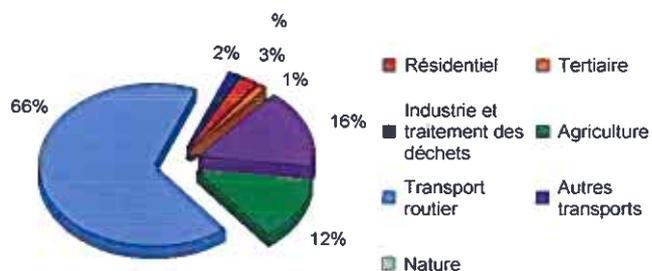


Emissions de SO2 en kg/km²/an

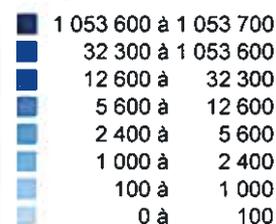




Part de chaque secteur dans les émissions de NO<sub>x</sub>

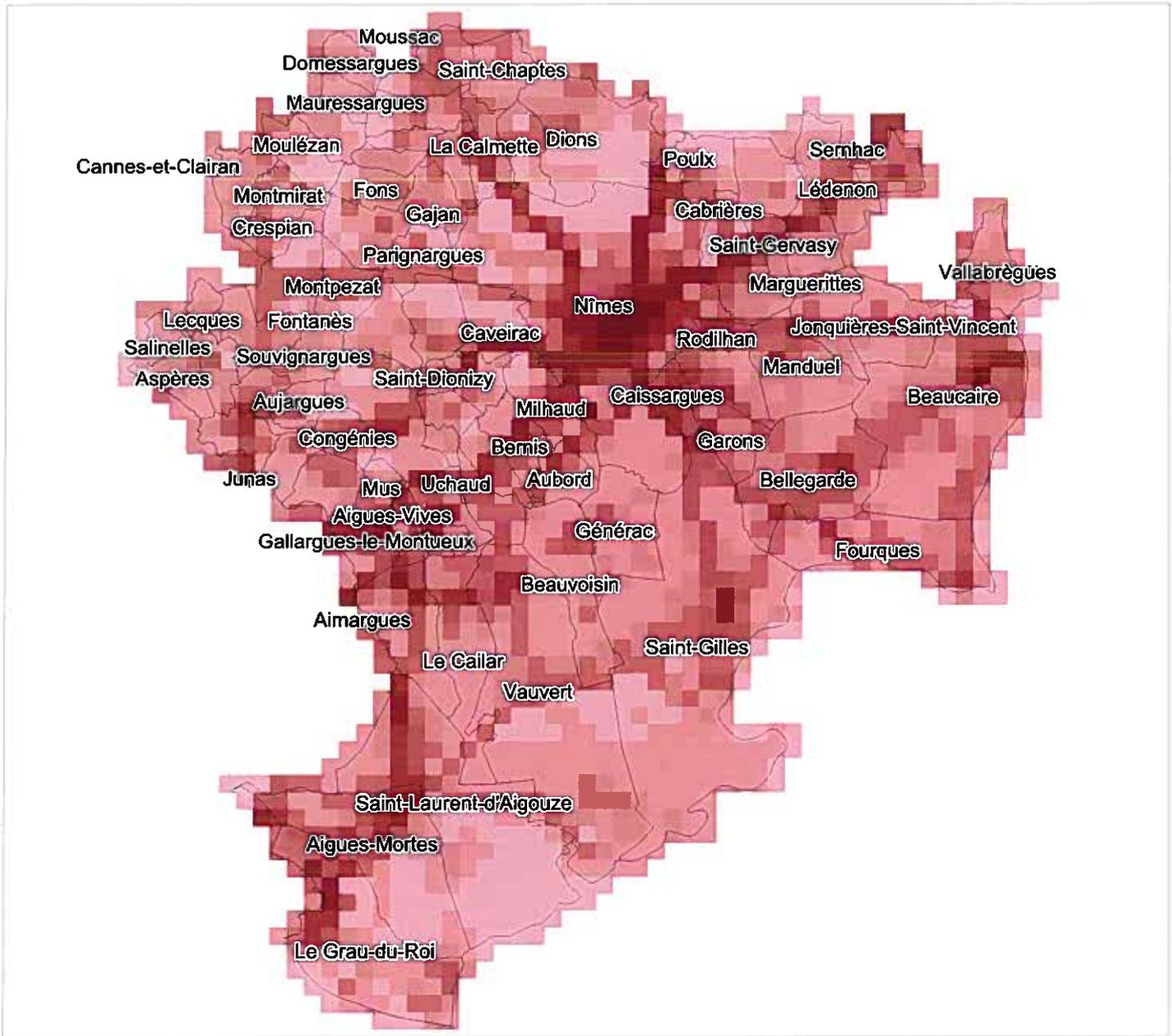


Emissions de NO<sub>x</sub> en kg/km<sup>2</sup>/an

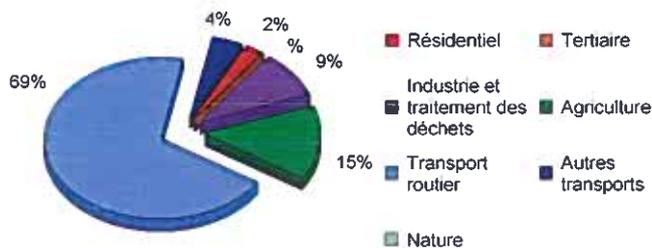




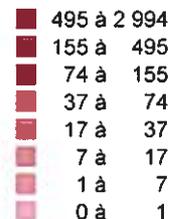




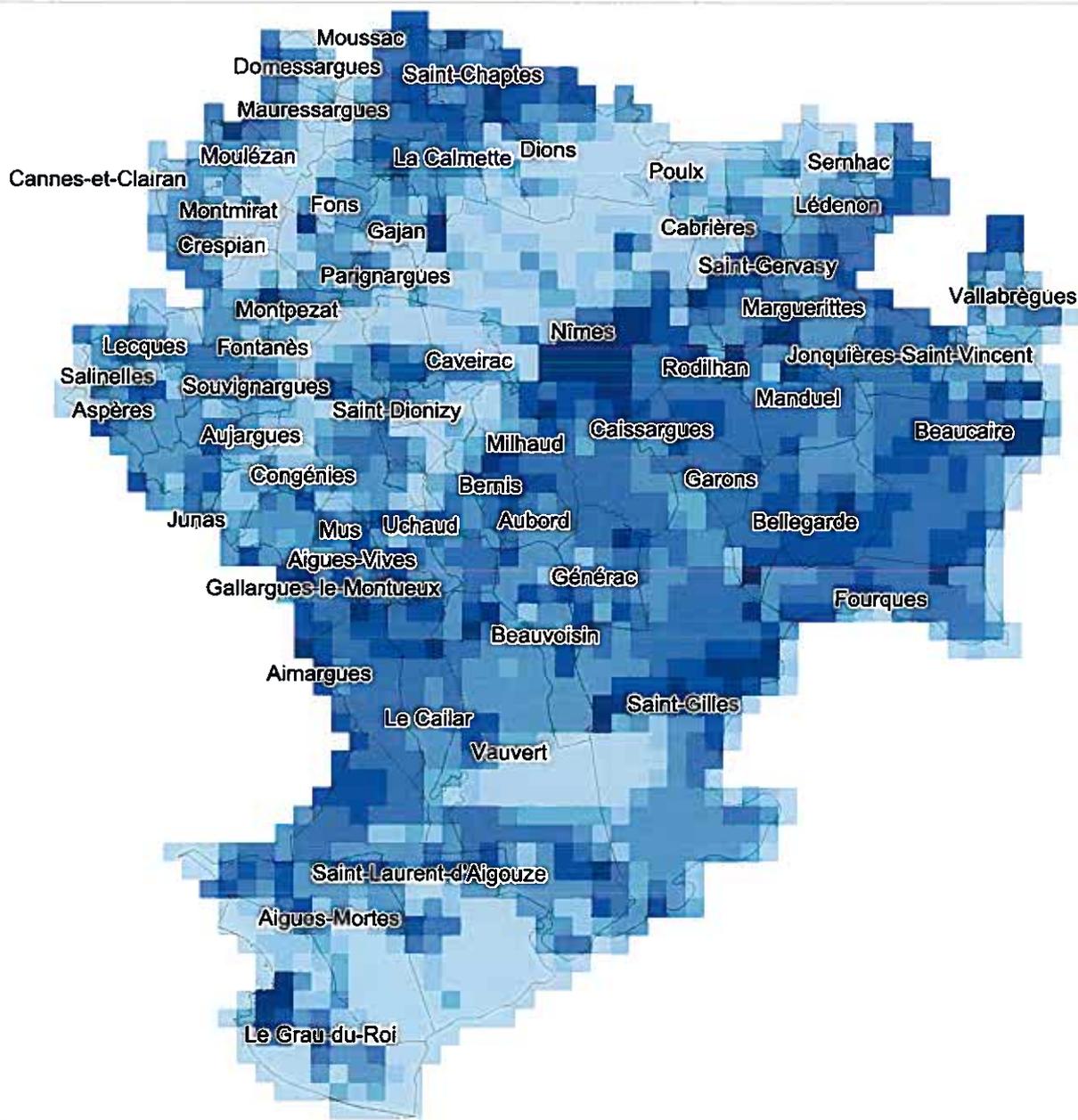
Part de chaque secteur dans les émissions de Benzène



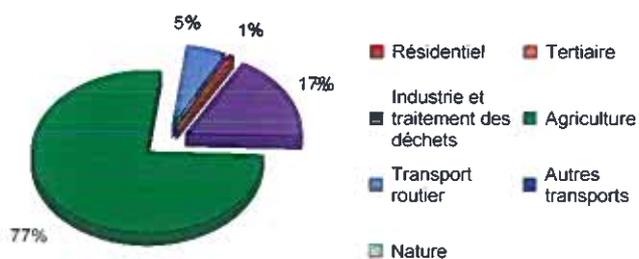
Emissions de Benzène en kg/km<sup>2</sup>/an



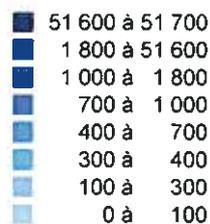
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE NH3 DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**



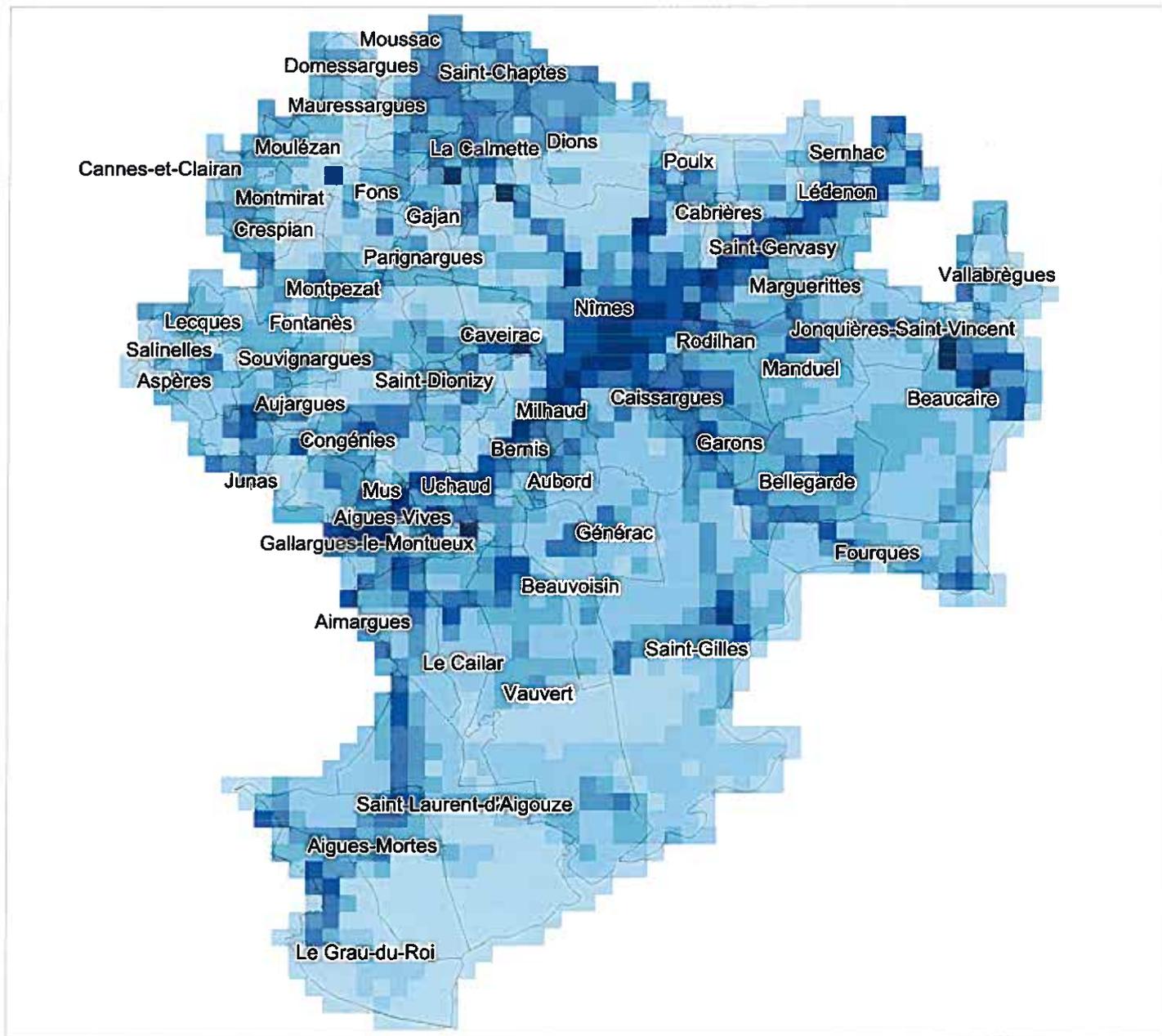
Part de chaque secteur dans les émissions de NH3



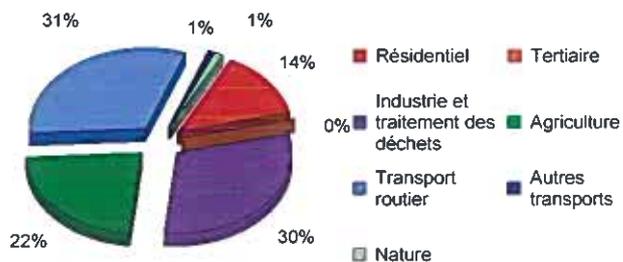
Emissions de NH3 en kg/km<sup>2</sup>/an



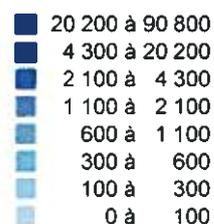
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE PM10 DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**



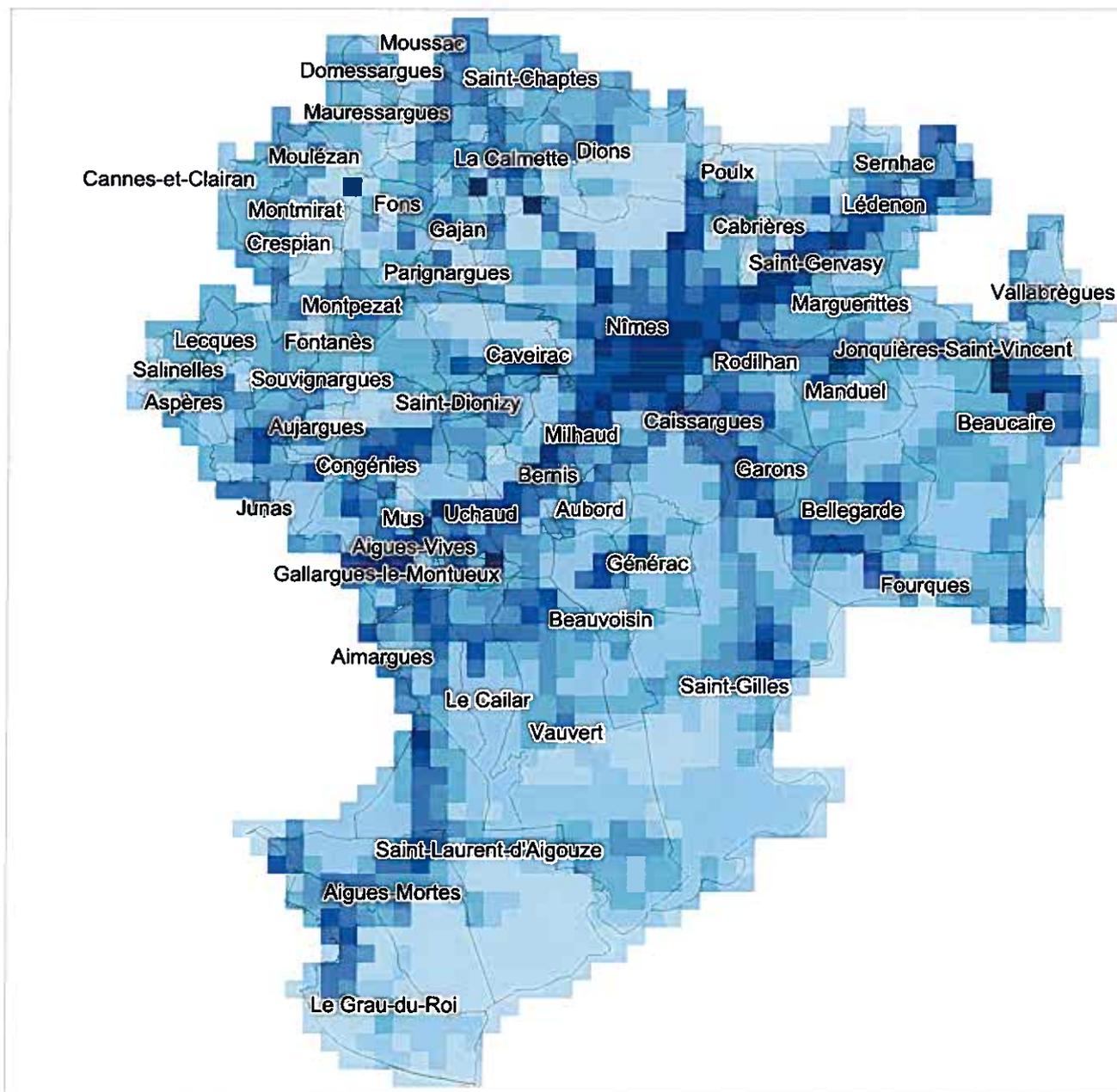
Part de chaque secteur dans les émissions de PM10



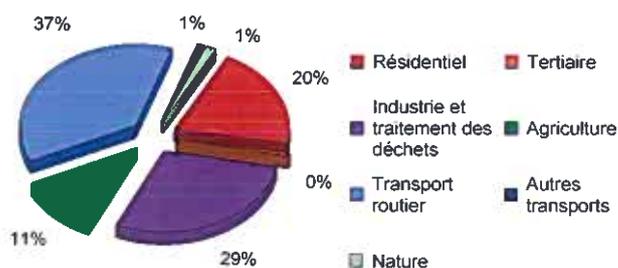
Emissions de PM10 en kg/km<sup>2</sup>/an



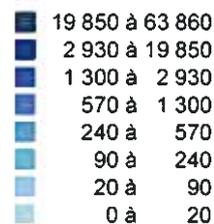
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE PM<sub>2,5</sub> DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**



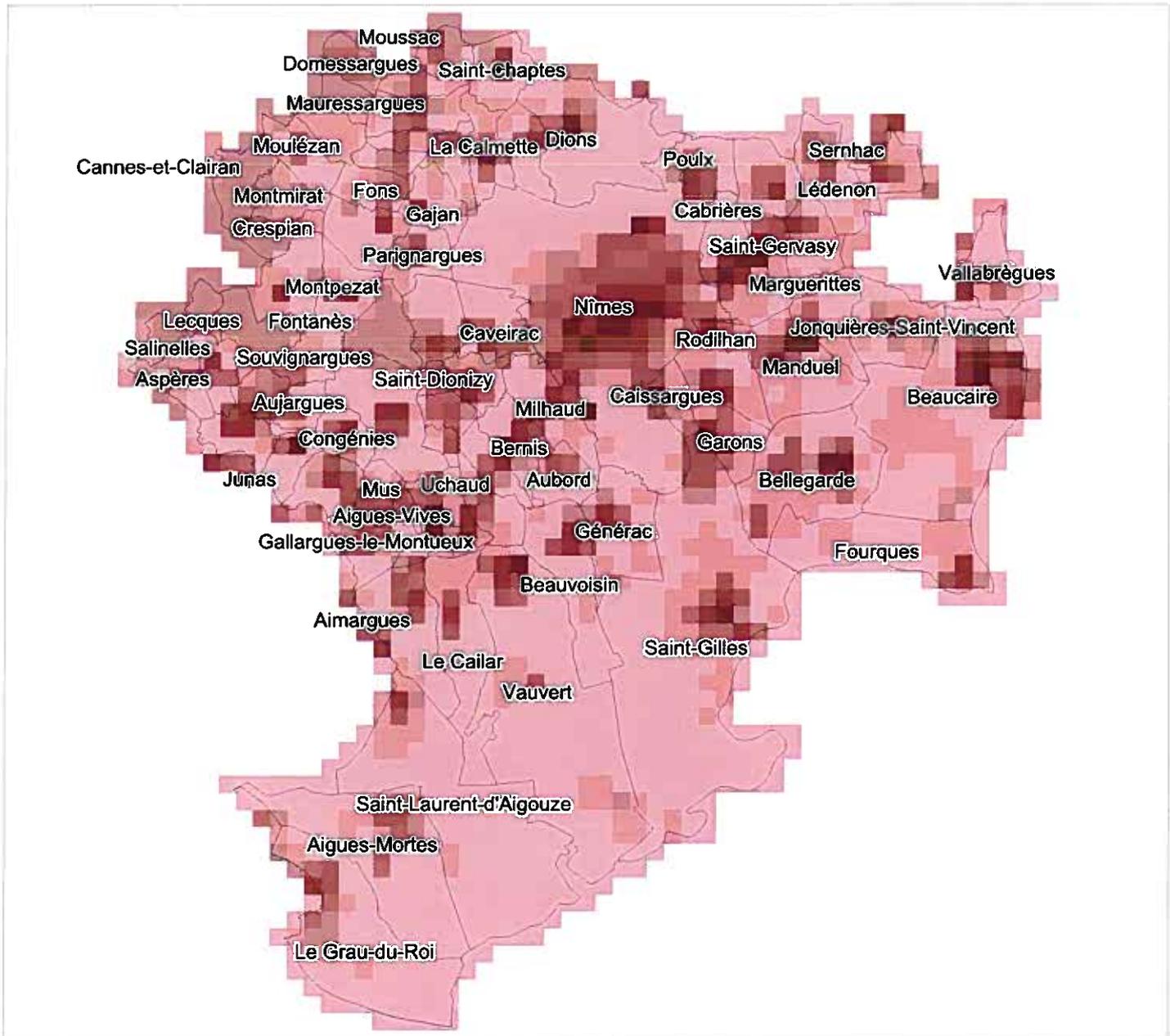
Part de chaque secteur dans les émissions de PM<sub>2,5</sub>



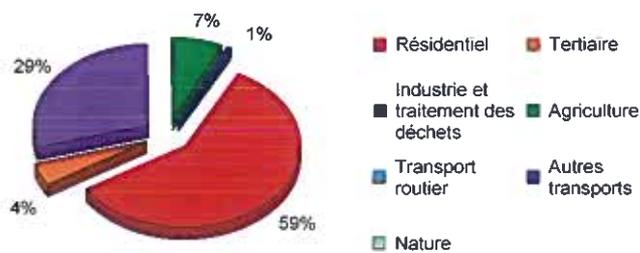
Emissions de PM<sub>2,5</sub> en kg/km<sup>2</sup>/an



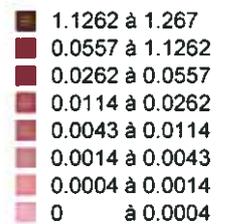
**CADASTRE D'EMISSIONS  
EMISSIONS ANNUELLES D'ARSENIC DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS  
dans le périmètre du PPA de Nîmes  
ANNEE 2007**



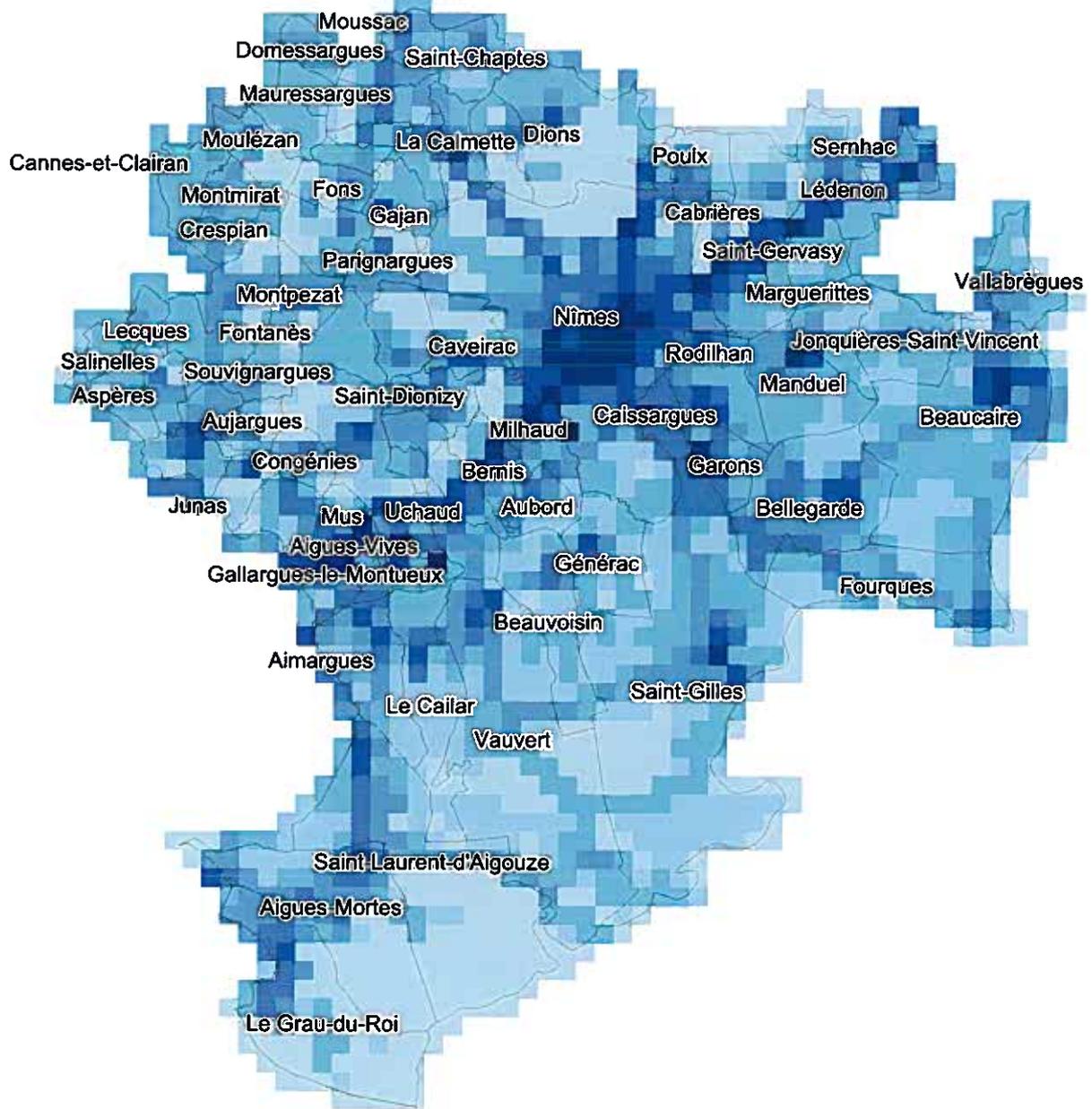
Part de chaque secteur dans les émissions d'Arsenic



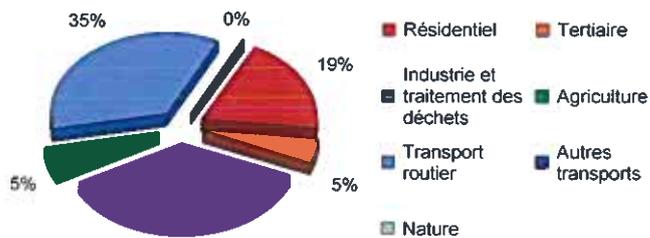
Emissions d'Arsenic en kg/km<sup>2</sup>/an



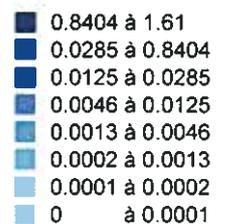
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE CADMIUM DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**



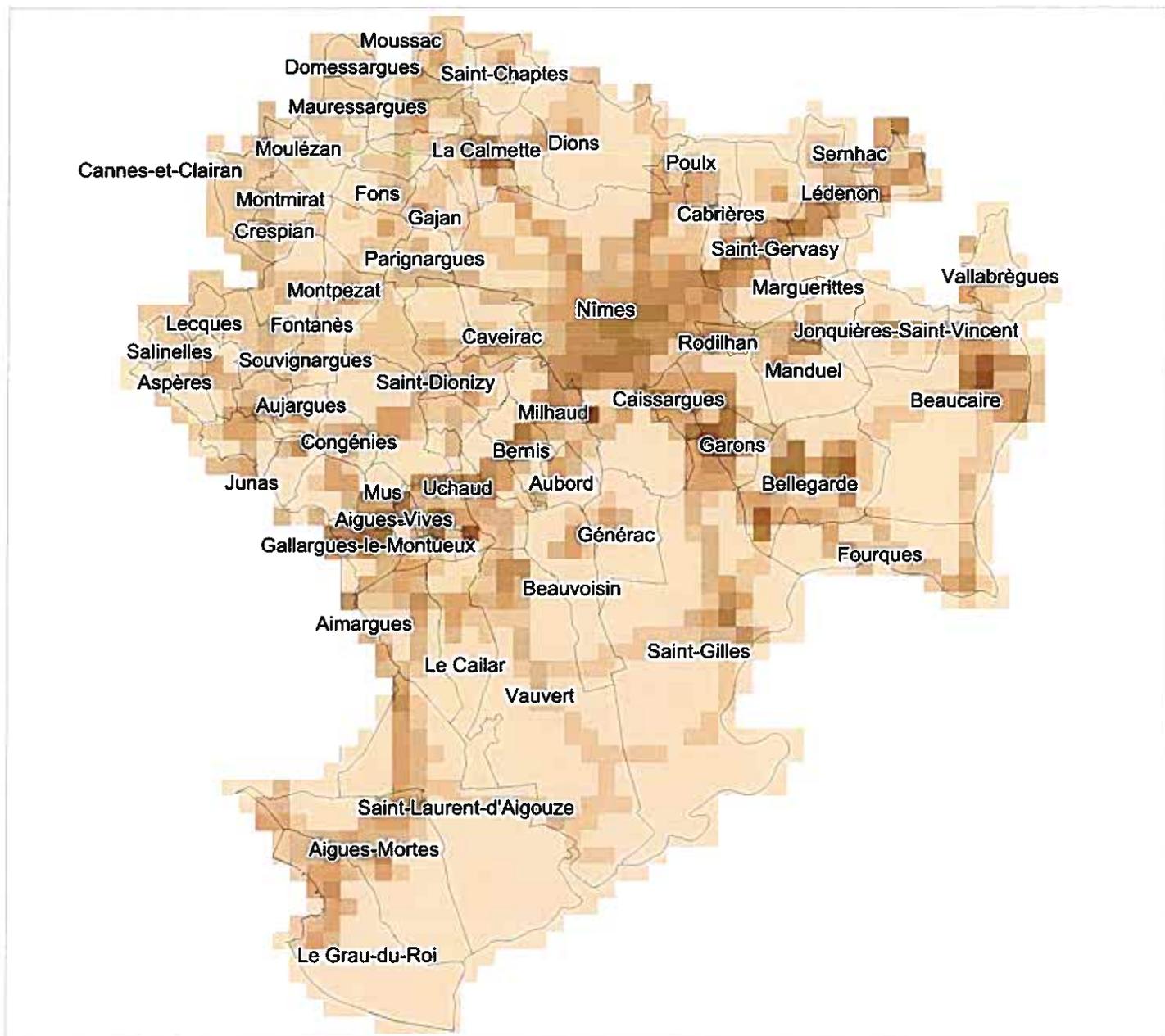
Part de chaque secteur dans les émissions de Cadmium



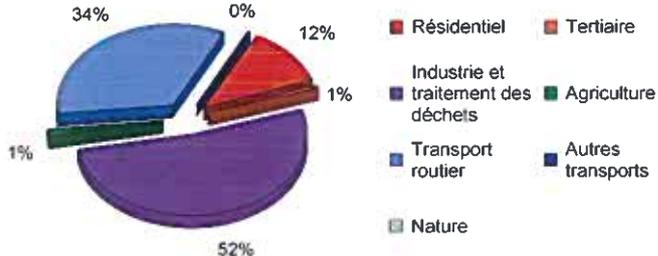
Emissions de Cadmium en kg/km<sup>2</sup>/an



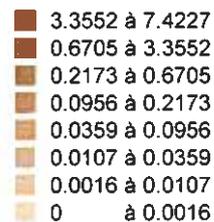
**CADASTRE D'EMISSIONS  
EMISSIONS ANNUELLES DE NICKEL DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS  
dans le périmètre du PPA de Nîmes  
ANNEE 2007**



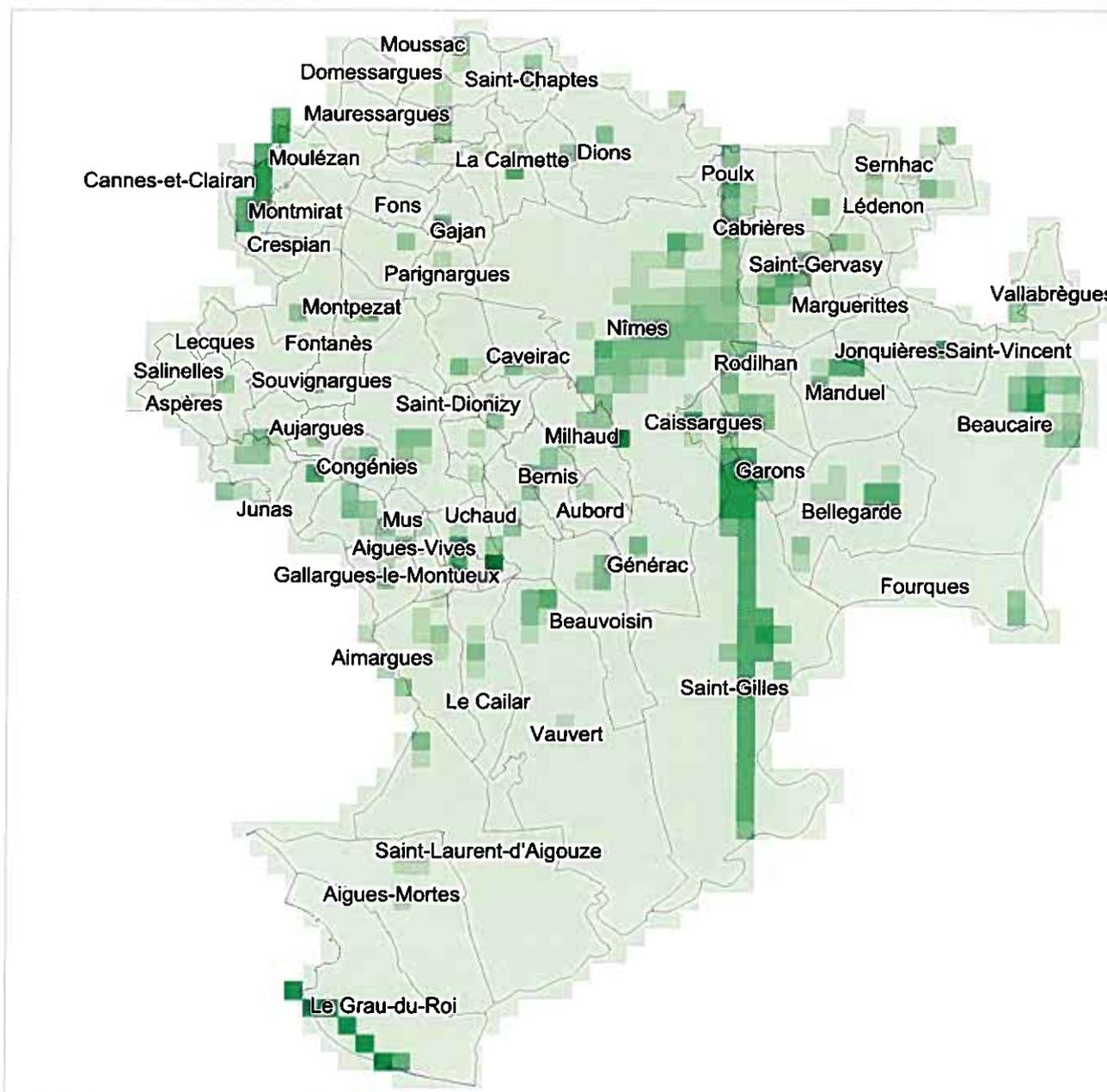
Part de chaque secteur dans les émissions de Nickel



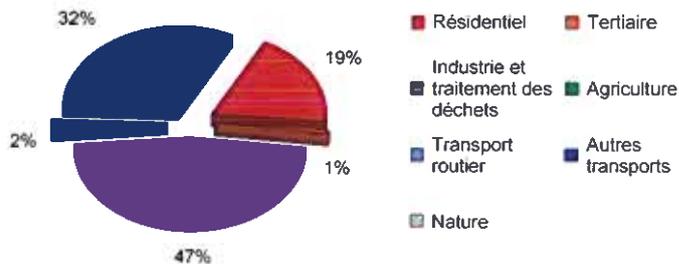
Emissions de Nickel en kg/km<sup>2</sup>/an



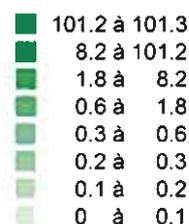
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE PLOMB DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
dans le périmètre du PPA de Nîmes  
**ANNEE 2007**



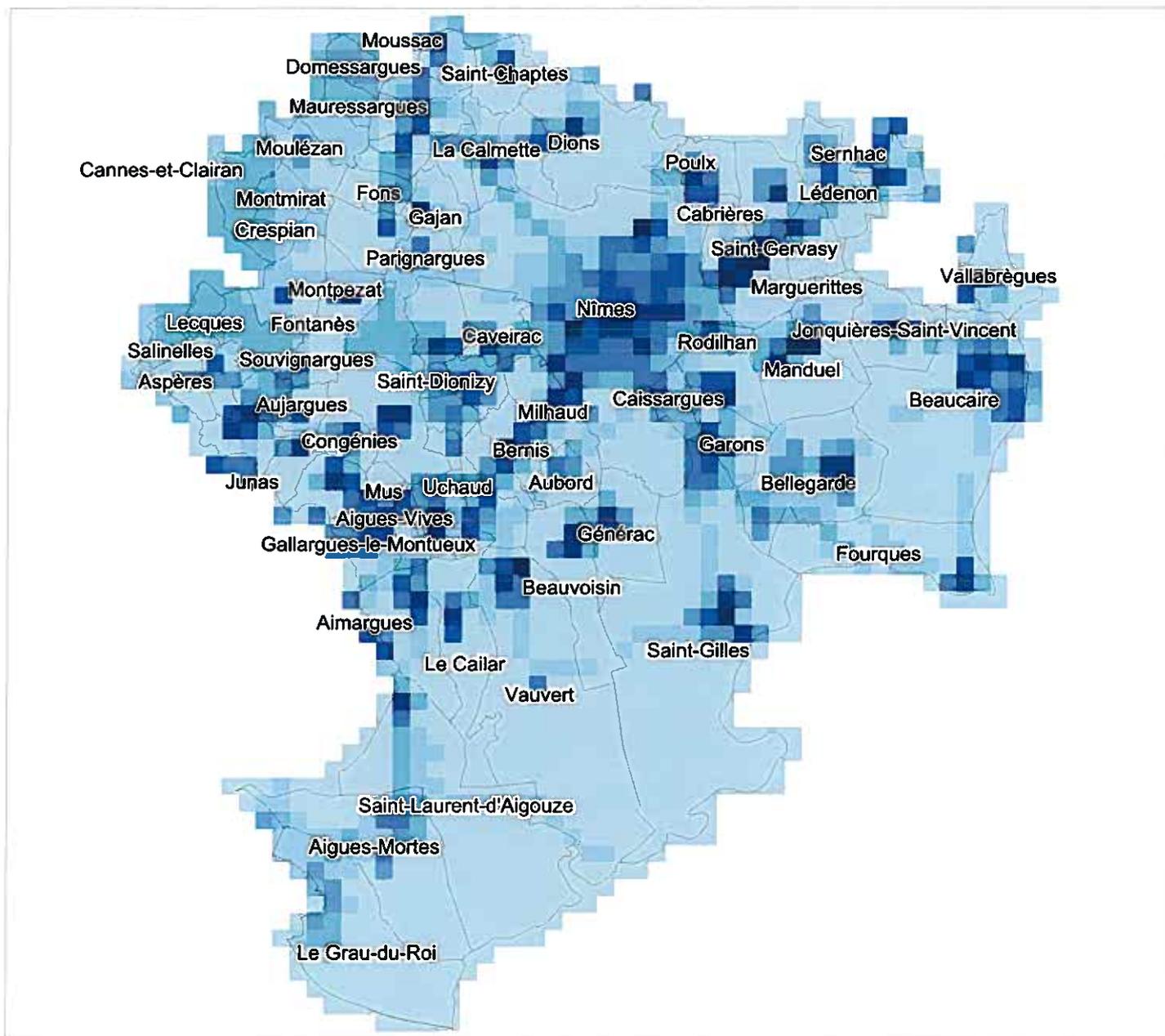
Part de chaque secteur dans les émissions de Plomb



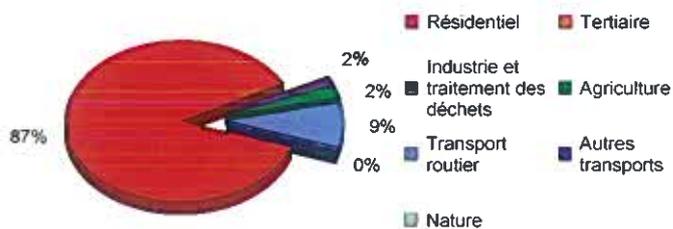
Emissions de Plomb en kg/km²/an



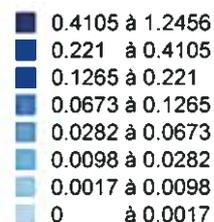
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE BaP DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**



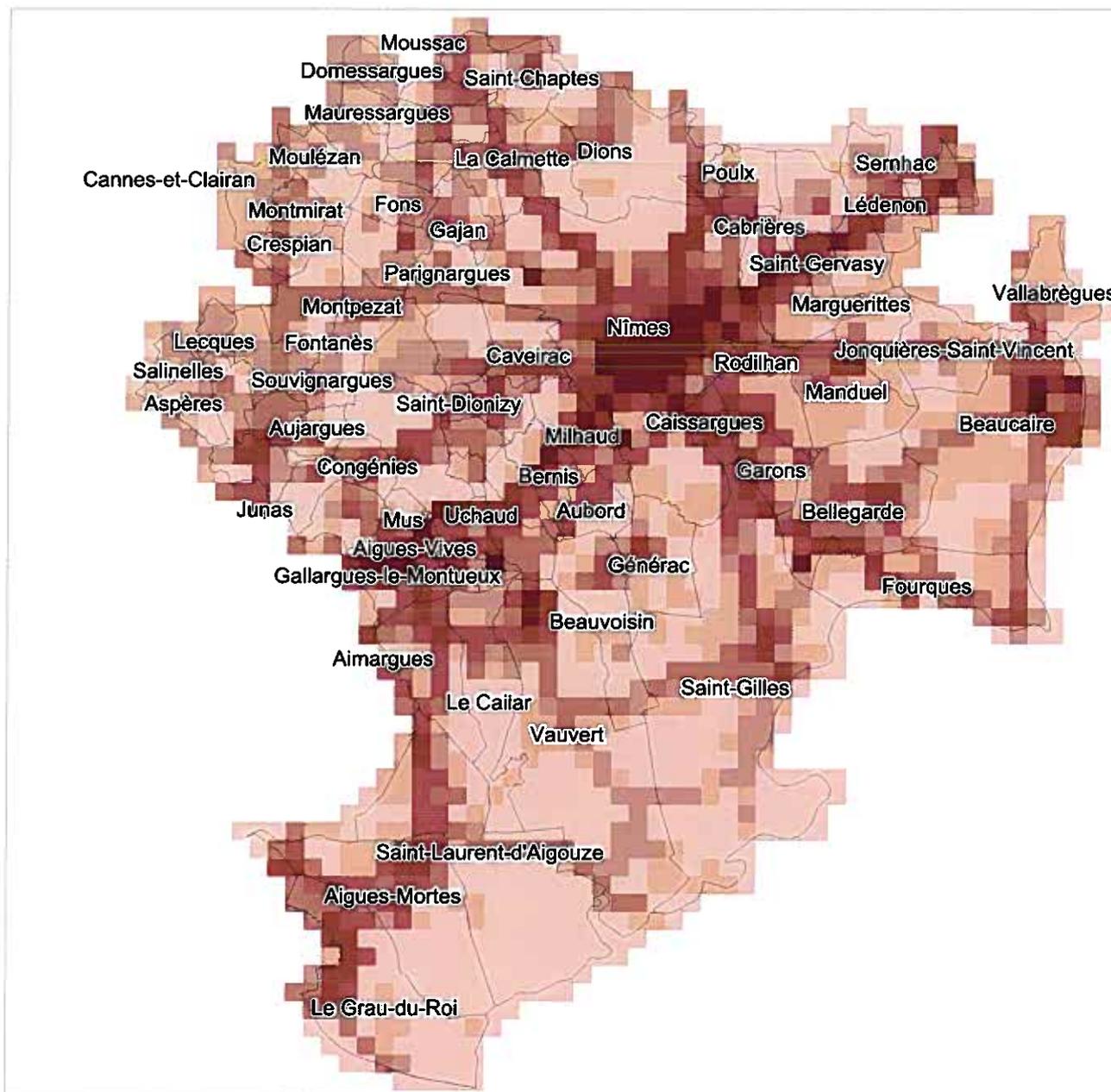
Part de chaque secteur dans les émissions de BaP



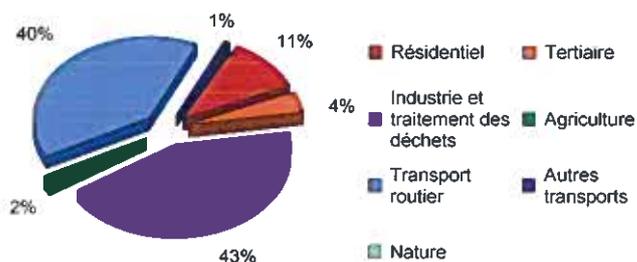
Emissions de BaP en kg/km<sup>2</sup>/an



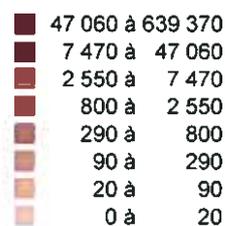
**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE CO2 DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**



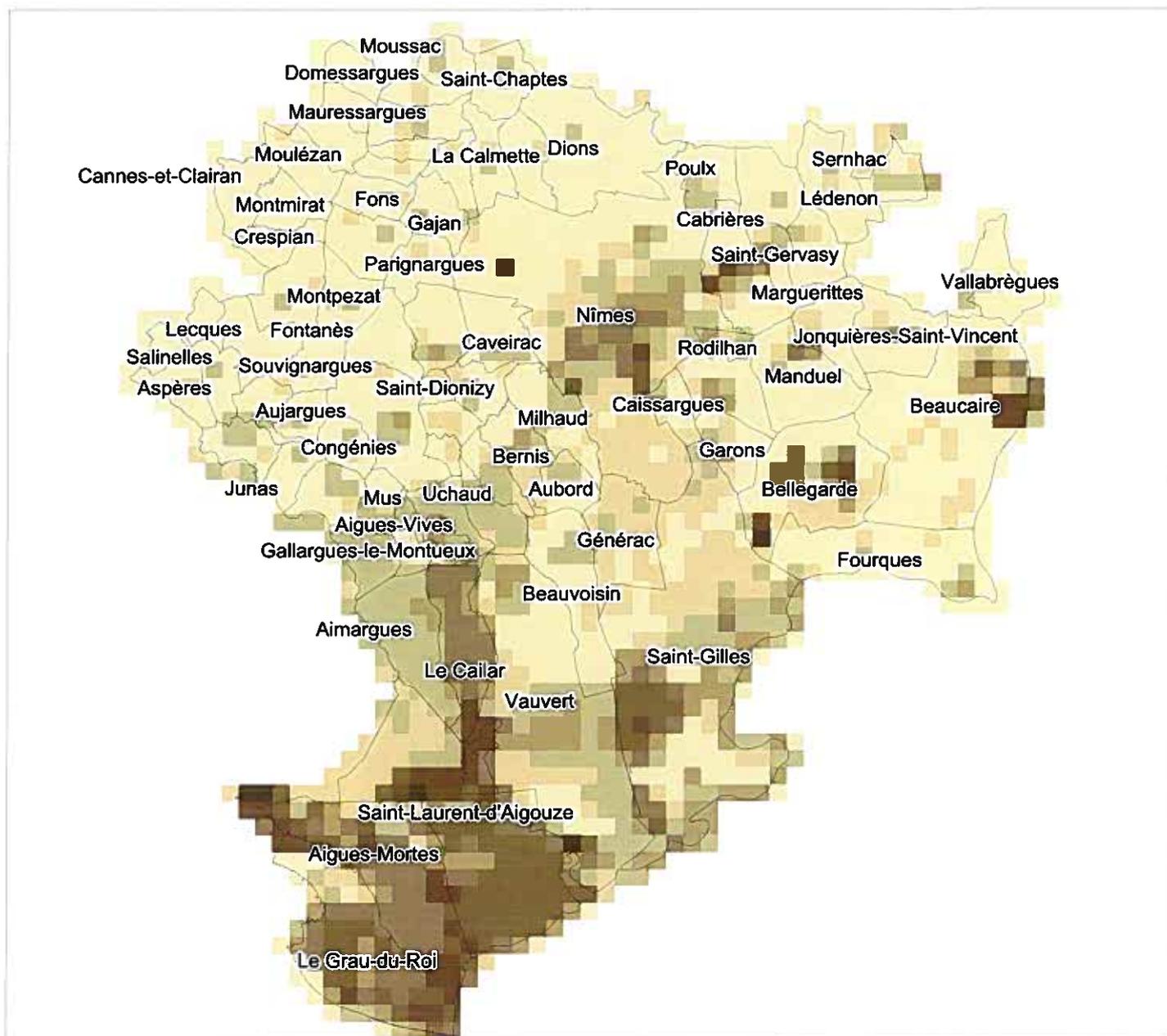
Part de chaque secteur dans les émissions de CO2



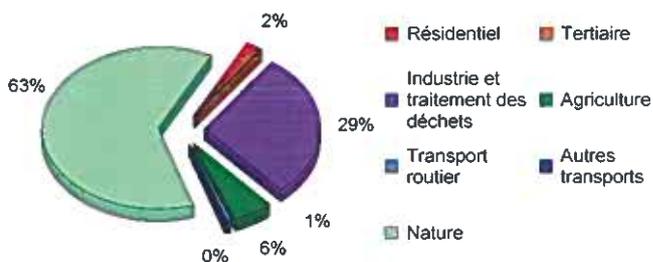
Emissions de CO2 en t/km<sup>2</sup>/an



**CADASTRE D'EMISSIONS**  
**EMISSIONS ANNUELLES DE CH4 DUES A L'ENSEMBLE DES SECTEURS**  
**dans le périmètre du PPA de Nîmes**  
**ANNEE 2007**

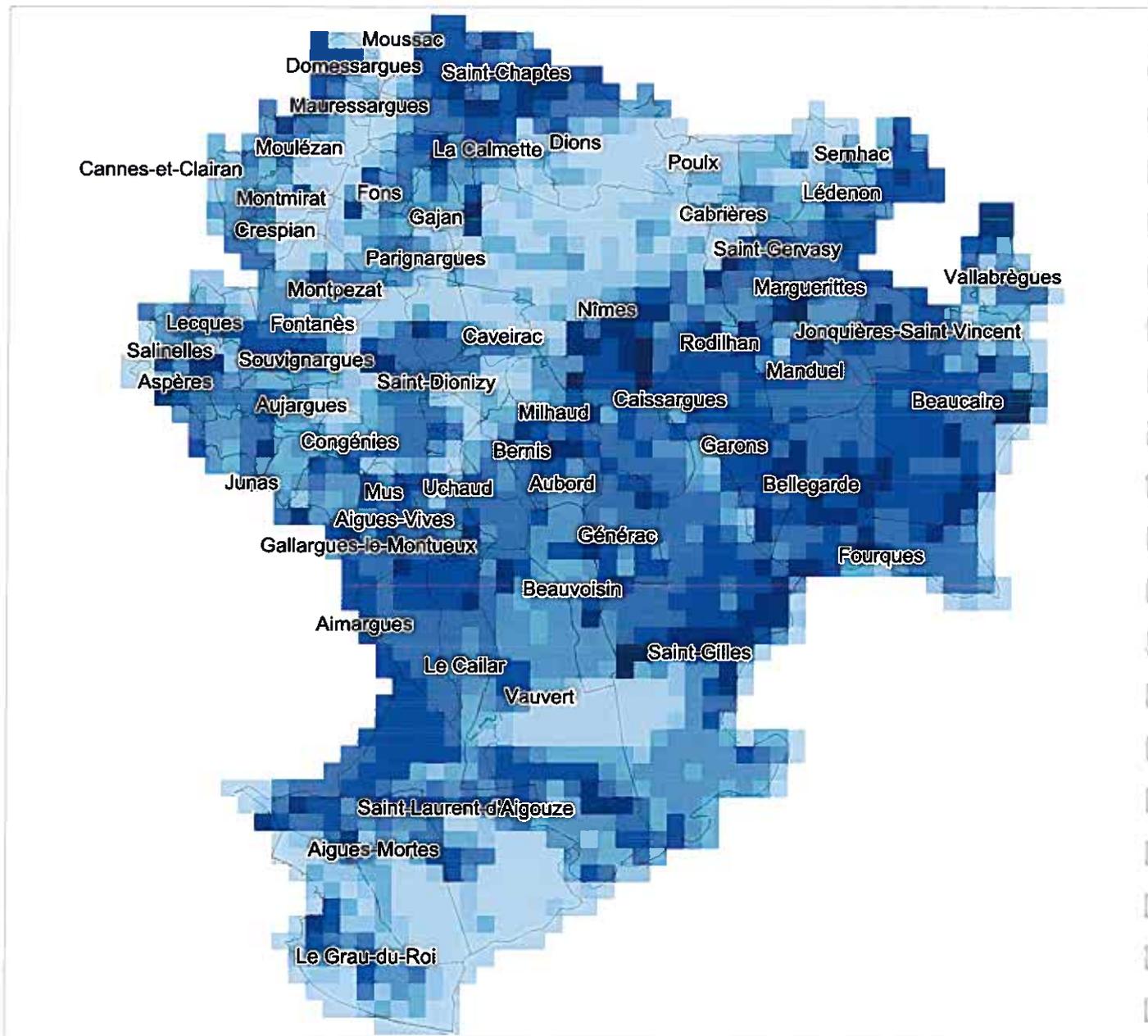


Part de chaque secteur dans les émissions de CH4

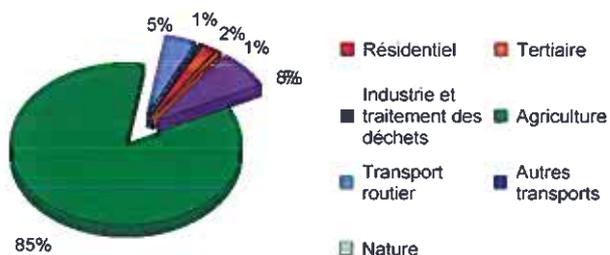


Emissions de CH4 en t eq CO2/km²/an

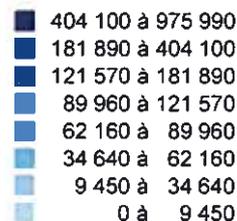
5 412 250 à 23 710 700
764 240 à 5 412 250
365 950 à 764 240
194 970 à 365 950
80 330 à 194 970
23 820 à 80 330
12 090 à 23 820
0 à 12 090



Part de chaque secteur dans les émissions de N<sub>2</sub>O



Emissions de N<sub>2</sub>O en t eq CO<sub>2</sub>/km<sup>2</sup>/an





## Hypothèses retenues pour l'évaluation de l'impact des actions du PPA en terme d'émissions de polluants et de qualité de l'air sur le périmètre du PPA

Secteur

Libellé actions

Hypothèses et données d'entrée

TRANSPORT ROUTIER

1. Obligation PDE, PDES, PDA (entreprises +250 salariés)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Rendre obligatoire 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>Nombre d'actifs concernés par la mesure (51 entreprises) :</b> 37950 soit 30307 à Nîmes et 7643 hors Nîmes</li> <li>◆ <b>Hypothèse</b> de réduction du nombre de trajets en VP suite à la mise en place du PDE : 5%</li> </ul>
2. Abaissement des vitesses	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à étudier les effets de l'abaissement des vitesses de circulation</li> <li>◆ <b>Hypothèses</b> : Abaissement permanent des vitesses de 20 km/h (maintien des PL à 90 km/h) :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur les autoroutes A9 et A54</li> <li>- sur les voies express supérieures à 90 km/h (N106)</li> </ul> </li> </ul>
3. Charte CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Inciter les entreprises de transports de marchandises et de voyageurs à adopter la charte "Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent". Dans le département du Gard : 9,6% des transporteurs de fret sont adhérents en 2013</li> <li>◆ <b>Hypothèses</b> :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objectif de la mesure : 30% des entreprises des transporteurs de la zone du PPA adhèrent à la charte</li> <li>- Réduction des émissions suite au respect de la Charte CO<sub>2</sub> : 3,9%.</li> </ul> </li> </ul>
4. «Véhicules propres» pour les administrations	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Inciter les administrations à améliorer la connaissance de leur parc de véhicule et à y intégrer des véhicules propres.</li> <li>◆ <b>Hypothèses</b> :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de véhicules administratifs estimés sur la zone du PPA : <b>en 2009</b> : environ 860 (estimation d'après parc automobile des administrations ; source : IFRAP). <b>en 2020</b> : parc estimé à 1200 véhicules</li> <li>- Nombre de véhicules "propres" administratifs sur la zone PPA en 2009 : aucun véhicule.</li> <li>- Objectif de la mesure : à l'horizon 2020, 20% du parc de véhicules administratifs constitué de véhicules propres, soit 240 véhicules.</li> </ul> </li> </ul>
5. Améliorer modalités de livraison de marchandises	<b>Action non évaluée</b>
6. Révision PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Fixer des objectifs en termes de réductions des émissions lors de la révision des PDU</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Action non évaluée</b></p>
7. Stationnement en centre-ville	<b>Action non évaluée</b>
8. Mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Promouvoir la mobilité durable et valoriser le covoiturage</li> <li>◆ <b>Hypothèses</b> :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Part du vélo dans les déplacements : 5%</li> <li>- Part des utilisateurs pratiquant le covoiturage : 5%</li> </ul> </li> </ul>

Secteur	Libellé actions	Hypothèses et données d'entrée
INDUSTRIE	9. Réduction des émissions de poussières	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Réduire les émissions de poussières et de particules dues aux activités des chantiers et du BTP, aux industries et au transport des produits pulvérulents</li> <li>◆ <b>Hypothèses</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Émissions des chantiers : 50% de réduction des émissions pour 50% des chantiers (adhésion à la charte "chantiers propres")</li> <li>- Émissions du secteur industriel : réduction de 3% des émissions de poussières de l'activité carrières</li> <li>- Transport de produits pulvérulents : <b>réduction due au bâchage ou à l'arrosage des chargements non évaluée</b></li> </ul> </li> </ul>
	10. Documents d'urbanisme	<b>Action non évaluée car non quantifiable*</b>
URBANISME	11. Objectifs «air» dans les études d'impact	<b>Action non évaluée car non quantifiable*</b>
	12. Enquête chauffage	<b>Action non évaluée car non quantifiable*</b>
RÉSIDENTIEL	13. Entretien annuel des chaudières	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Les valeurs indicatives deviennent des valeurs limites d'émissions pour les petites chaudières comprises dont la puissance est comprise entre 400 kW et 2 MW.</li> <li>◆ <b>Hypothèse</b> : Il est estimé que l'application de la réglementation (entretien annuel des chaudières) permet une réduction de 5% de la consommation de combustible (hypothèse basse).</li> </ul>
	14. Interdire le brûlage de déchets verts	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Réaffirmer et rappeler l'interdiction de brûlage des déchets verts</li> <li>◆ <b>Hypothèses</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 kg de déchets verts produits par jardin individuel</li> <li>- 11% des résidents brûlent leurs déchets (Source : ADEME)</li> </ul> </li> </ul>
INFO. Et COM. / URGENGE	15. Éducation, information	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Encourager les actions d'accompagnement relatives à l'éducation, l'information et à la sensibilisation de la population.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Action non évaluée car non quantifiable*</b></p>
	16. Pic de pollution	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Description</b> : Diminuer les émissions en cas de pic de pollution lors de la mise en œuvre de la procédure inter-préfectorale d'information de la population et d'alerte.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Action non évaluée car non quantifiable*</b></p>

\* En raison de l'absence de données nécessaires à l'évaluation d'un certain type d'actions, essentiellement incitatives, l'impact sur les émissions n'est pas calculé. Cependant, cela ne signifie pas que ces actions n'induisent pas de réduction des émissions

## Indicateurs de suivi des actions

Secteur	Libellé action	Hypothèses
TRANSPORT ROUTIER	<b>1. Inciter PDE, PDA et PDES</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 assujettis 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 NO<sub>x</sub>) dus à la mise en place de PDE/PDA/PDIE/PDES</li> </ul>
	<b>2. Abaissement des vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infractions relevées</li> <li>- Gains en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NO<sub>x</sub>) dus aux mesures d'abaissement de vitesse</li> </ul>
	<b>3. Charte CO<sub>2</sub></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> dû à l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub></li> <li>- Gains en émission de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NO<sub>x</sub>) dus à l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub></li> </ul>
	<b>4. «Véhicules propres» pour les administrations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de véhicules moins polluants par flotte d'administration, collectivités</li> <li>- Effort de réduction de la flotte</li> <li>- Gain en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NO<sub>x</sub>) dus aux actions sur la flotte de véhicules</li> </ul>
	<b>5. Améliorer modalités de livraison de marchandises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de km économisés grâce aux actions sur le trafic de marchandises</li> <li>- Gains en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NO<sub>x</sub>) dus aux actions sur le trafic de marchandises</li> </ul>
	<b>6. Révision PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gains en émissions de NO<sub>2</sub>, PM10 et PM2,5 dues aux actions</li> <li>- Campagnes de mesures de la qualité de l'air</li> </ul>
	<b>7. Stationnement en centre-ville</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de places réservées pour l'auto-partage et les véhicules électriques</li> <li>- Taux d'occupation des places de stationnement par des véhicules en auto-partage et/ou électriques</li> </ul>
	<b>8. Mobilité durable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de campagnes de communication.</li> <li>- Nombre d'actions mises en œuvre</li> <li>- Nombre de km évités dus au report modal à la suite d'un développement de TC</li> <li>- Gains en émissions de PM10 et NO<sub>2</sub> (sinon NO<sub>x</sub>) dû au report modal à la suite d'un développement de TC</li> </ul>
	<b>9. Co-voiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Taux d'occupation des parkings</li> <li>- Nombre de places de stationnement créées, dédiées au co-voiturage</li> <li>- Enquête origine-destination</li> <li>- Nombre de conventions signées entre le CG30 et les entreprises et les collectivités de la zone PPA</li> <li>- Nombre d'inscrits au site <a href="http://covoiturage.gard.fr">http://covoiturage.gard.fr</a></li> </ul>

INDUSTRIE

URBANISME

RÉSIDENTIEL - TERTIAIRE

INFO. et COM./  
URGENCE

**10. Réduction des émissions de poussières**

- ◆ Secteur de l'industrie
  - Nombre d'inspections ICPE traitant des envois de poussières et de particules
  - Nombre d'arrêtés préfectoraux ICPE prescrivant des mesures sur les poussières
  - Nombre d'adhésions à la Charte Environnement UNICEM
- ◆ Secteur chantiers/BTP
  - Nombre de signatures de la charte
  - Nombre d'appels d'offre publics respectant la charte
  - Nombre de « chantiers propres » par an
- ◆ Secteur des transports
  - Nombre d'infractions relevées lors d'une opération coup de poing (transport)

**11. Documents d'urbanisme**

- 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

**12. Objectifs «air» dans les études d'impact**

- 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

**13. Enquête chauffage**

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

**14. Valeurs limites d'émissions : chaudières**

- Nombre de contrôles effectués par les organismes agréés
- Nombre d'installations présentant des dépassements des VLE
- Nombre de dossiers de demandes d'aides accordées 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

**15. Interdire le brûlage de déchets verts**

- Nombre d'infractions relevées
- Nombre de dérogations accordées
- Évolution de la quantité de déchets verts collectés en déchèteries

**16. Éducation, information**

- Nombre d'actions de communication
- Nombre de campagnes de communication réalisées
- Nombre de médecins sensibilisés

**17. Pic de pollution**

- Nombre d'arrêtés préfectoraux complémentaires imposant des mesures au sein des industriels en cas d'épisodes de pollution / nombre d'industriels visés.
- Nombre de jours où a été mis en place un dispositif préfectoral d'informations/recommandations ;
- Nombre de jours où il y a eu dépassement des seuils d'alertes ;
- Nombre de jours où a été mis en place un dispositif préfectoral d'alerte ;
- 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 ;
- Gains en réduction de durée de pollution estimée pour chaque procédure de pollution déclenchée ;
- Gain en réduction de durée de la pollution par rapport aux prévisions par épisode de pollution déclenché.

## Liste des entreprises et administration de plus de 250 salariés

(extraction du fichier SIRENE de l'INSEE 2012)

AIMARGUES	Fabrication de vêtements de dessous	EMINENCE
AIMARGUES	Comm. dét. fleurs, plantes, etc, animaux de compagnie et leurs aliments	ROYAL CANIN SAS
BEAUCAIRE	Commerce de gros (commerce interentreprises) de boissons	MONCIGALE
BEAUCAIRE	Administration publique générale	COMMUNE DE BEAUCAIRE
CAISSARGUES	Nettoyage courant des bâtiments	ONET SERVICES
GALLARGUES LE MONTUEUX	Administration publique générale	COMMUNAUTE COM RHONY VISTRE VIDOURLE
LE GRAU DU ROI	Activités hospitalières	CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE
LE GRAU DU ROI	Administration publique générale	COMMUNE DE LE GRAU-DU-ROI
MARGUERITTES	Administration publique générale	COMMUNE DE MARGUERITTES
NIMES	Construction de routes et autoroutes	EIFFAGE TRAVAUX PUBLICS MEDITERRANEE
NIMES	Construction de réseaux électriques et de télécommunications	ENTREPRISE D'ELECTRICITE ET D'EQUIPEME
NIMES	Activités générales de sécurité sociale	CAISSE MSA LANGUEDOC
NIMES	Administration publique (tutelle) des activités économiques	DIRECTION DEP TERRITOIRES MER
NIMES	Aide à domicile	AIDE MENAG AIDE DOMICIL PERS AGEES ...
NIMES	Distribution sociale de revenus	CAISSE ALLOCATIONS FAMILIALES
NIMES	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	ASS INTER AIDE MILIEU AGRICOLE ET RURA
NIMES	Autres intermédiations monétaires	CAISSE REG CREDIT AGRIC MUT LANGUEDOC
NIMES	Recherche-développement en sciences humaines et sociales	INRAP
NIMES	Hypermarchés	CARREFOUR HYPERMARCHES
NIMES	Hypermarchés	CARREFOUR HYPERMARCHES
NIMES	Commerce de gros alimentaire non spécialisé	LOGIDIS COMPTOIRS MODERNES
NIMES	Activités d'ordre public et de sécurité	DIR DEP SECURITE PUBLIQUE

NIMES	Hypermarchés	DISTRIBUTION CASINO FRANCE
NIMES	Administration publique générale	COMMUNAUTE AGGLO NIMES METROPOLE
NIMES	Nettoyage courant des bâtiments	SUD SERVICE SAS
NIMES	Aide à domicile	VIVADOM AUTONOMIE
NIMES	Enseignement supérieur	ECOLE NATIONNE DE POLICE DE NIMES
NIMES	Assurance vie	AXA FRANCE VIE
NIMES	Activités hospitalières	POLYCLINIQUE DU GRAND SUD
NIMES	Aide par le travail	ASS POUR ADULTES ET JEUNES HANDICAPES
NIMES	Administration publique générale	DEPARTEMENT DU GARD
NIMES	Transports routiers réguliers de voyageurs	SOC TRANSPORT DEPARTEMENT DU GARD
NIMES	Services du feu et de secours	SCE DEPARTEMENTAL INCENDIE ET SECOURS
NIMES	Transports urbains et suburbains de voyageurs	SOC DES TRANSPORTS EN COMMUN NIMOIS
NIMES	Activités hospitalières	POLYCLINIQUE KENVAL
NIMES	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS
NIMES	Administration publique générale	DEPARTEMENT DU GARD
NIMES	Adm. pub. tutelle santé form. cult. & social (aut que sécu. soc.)	DIR SCES DEP EDUCATION NATIONALE GARD
NIMES	Activités hospitalières	CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE
NIMES	Administration publique générale	PREFECTURE DU GARD
NIMES	Administration publique générale	COMMUNE DE NIMES
NIMES	Location de logements	HABITAT DU GARD
NIMES	Activités hospitalières	HOPITAL PRIVE LES FRANCISCAINES
NIMES	Activités générales de sécurité sociale	CAISSE PRIMAIRE ASSUR MALADIE
NIMES	Enseignement secondaire général	ORGANISME GESTION ENSEIGNEMENT CATHOLIQUE
SAINT GILLES	Construction aéronautique et spatiale	SABENA TECHNICS FNI
SAINT GILLES	Administration publique générale	COMMUNE DE SAINT-GILLES
SAINT PRIVAT DES VIEUX	Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission	SNR CEVENNES
VAUVERT	Administration publique générale	COMMUNE DE VAUVERT
VERGEZE	Industrie des eaux de table	NESTLE WATERS SUPPLY SUD
VERGEZE	Industrie des eaux de table	NESTLE WATERS FRANCE

# Annexe 7

## Plan d'urgence pour la qualité de l'air présenté le 6 février 2013

# DOSSIER DE PRESSE

## Plan d'urgence pour la qualité de l'air

Mercredi 6 février 2013

# Sommaire

Plan d'urgence pour la qualité de l'air .....	Page 1
Favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives .....	Page 4
Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique .....	Page 7
Réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles .....	Page 9
Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air .....	Page 10
Mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements.....	Page 11
Les impacts de la pollution sur la santé humaine .....	Page 12
Les outils existants.....	Page 14
Le contentieux européen.....	Page 15

**Ce dossier de presse présente les mesures du plan d'urgence pour la qualité de l'air présenté au Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA) le mercredi 6 février 2013.**

## 1) Plan d'urgence pour la qualité de l'air

En 2011, on estime que près de 12 millions de Français ont vécu dans des zones n'ayant pas respecté les valeurs limites annuelles relatives aux particules PM<sub>10</sub> (particules fines de 10 micromètres de diamètre). Face à ce problème majeur de santé publique, et en réponse aux injonctions européennes, la France a présenté en 2010 un plan d'amélioration de la qualité de l'air.

Dans le cadre des lois Grenelle, des plans ambitieux ont été mis en place au niveau national (plan particules) et local (plans de protection de l'atmosphère ou PPA). L'élaboration des PPA a donné lieu à une concertation large avec l'ensemble des parties prenantes (notamment les professionnels des transports, les industriels et les associations de protection de l'environnement). Leur traduction en mesures contribuant concrètement à améliorer la qualité de l'air sur le terrain est en revanche restée limitée, lente et insuffisante.

Le précédent Gouvernement avait notamment proposé aux villes qui avaient manifesté leur intérêt (Nice, Paris, Saint-Denis, Lyon, Grenoble, Bordeaux, Clermont-Ferrand et Aix-en-Provence) d'expérimenter des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA). Ce dispositif consistait essentiellement à limiter l'accès au centre-ville pour certains véhicules polluants. Dans la pratique, il menaçait surtout de toucher les Français les plus modestes, habitant loin des centres et dans l'incapacité de changer leur véhicule ancien pour en acheter un plus récent et moins polluant. A la date initialement prévue, en juillet dernier, les villes candidates n'avaient finalement pas déposé en juillet dernier de dossier de candidature pour tester de manière opérationnelle le dispositif.

**Delphine BATHO, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a acté l'échec de ce dispositif, jugé socialement injuste et écologiquement inefficace.**

Afin d'avancer sur ce dossier important, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et le Ministère délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont mis en place un **Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA)**.

**Le CIQA travaille depuis septembre pour élaborer, conjointement avec les collectivités locales concernées, des solutions concrètes et durables afin d'améliorer la qualité de l'air en particulier dans le domaine des transports, en lien avec l'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA).**

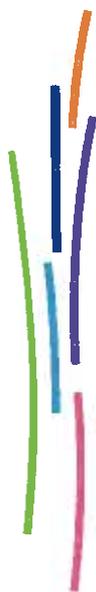
Réorienter la politique de l'air dans les agglomérations les plus concernées vers plus d'efficacité, de durabilité et de justice sociale nécessite notamment de repenser les moyens de transport existants, les politiques de mobilité et les moyens de chauffage domestique. Il s'agit d'engager une approche plus globale et structurelle.

### Composition du Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA)

Il rassemble 11 collectivités (Paris, Plaine Commune, Communauté urbaine de Bordeaux, Clermont Communauté, Grand Lyon, Grenoble Alpes Métropole, Nice-Côte-d'Azur, Pays d'Aix, Marseille-Provence-Métropole, Lille Métropole, Communauté urbaine de Strasbourg), les autorités organisatrices des transports, les services déconcentrés de l'État dans les régions concernées ; plusieurs Ministères et Ministères délégués (Budget ; Écologie, Développement durable et Énergie ; Égalité des territoires et Logement ; Intérieur ; Justice ; Redressement productif ; Santé ; Transports ; Travail) ainsi que le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports), l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) et le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Le CIQA s'est réuni le mercredi 6 février 2013 pour débattre du plan d'urgence pour la qualité de l'air qui propose un total de 38 mesures à partir des cinq priorités suivantes :

- **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 vertueuses en termes de qualité de l'air.**
- **Priorité 5 : informer et sensibiliser nos concitoyens aux enjeux de la qualité de l'air.**



## LES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

---

**Afin de préparer la mise en œuvre des mesures contenues dans ce plan, le Gouvernement souhaite que toutes les zones actuellement soumises au contentieux européen sur les particules PM10 disposent d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) validé d'ici l'automne 2013.**

La mise en révision des Plans de Protection de l'Atmosphère existants et l'élaboration de nouveaux Plans ont été lancées en septembre 2010 dans toutes les zones polluées de France. A l'heure actuelle, 38 PPA sont en cours d'élaboration ou de révision dans des zones couvrant près de la moitié de la population française.

12 PPA couvrent des zones soumises au contentieux européen. Parmi eux, 2 plans ont déjà été adoptés en vallée de l'Arve et à Bordeaux.

Les 10 autres sont en cours d'achèvement et seront publiés avant fin 2013 :

- les PPA d'Ile-de-France, des Bouches-du-Rhône et de Montbéliard-Belfort sont actuellement à l'enquête publique, et les PPA de Grenoble, de Lyon et de Saint-Étienne vont démarrer sous peu leur enquête publique. Tous ces PPA seront publiés au printemps 2013 ;
- les PPA des Alpes-Maritimes, d'Avignon et du Var seront publiés à l'été 2013 ;
- le PPA de la région Nord-Pas-de-Calais sera publié avant fin 2013.

Concernant les 26 PPA couvrant des zones non-visées par le contentieux européen, la grande majorité sera adoptée durant l'année 2013 :

- les PPA de Dax et de Pau sont d'ores et déjà publiés ;
- le PPA de Bayonne sera adopté en février 2013 ;
- les PPA (révisés ou nouvellement élaborés) de Bastia, Clermont, Dijon, Le Havre, Metz-Trois-Vallées, Montpellier, Nancy, Nantes, Orléans, Port-Jérôme, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Tours et la Martinique seront publiés avant la fin de l'année 2013 ;
- les PPA de Chalon-sur-Saône, Creil, Nîmes, Reims et Rennes, seront publiés en 2014 ;
- enfin, les villes de Limoges, Mulhouse et Niort démarrent les travaux concernant leur PPA.

## PRIORITE 1

### Favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives

---

**Favoriser le covoiturage** : l'objectif est d'éviter l'usage de plusieurs véhicules pour les trajets du quotidien par une politique intégrée du covoiturage.

- **Mesure n°1** : Définir le covoiturage : Cette mesure répond à la demande récurrente des collectivités souhaitant en faire la promotion et la condition pour pouvoir lui conférer d'autres avantages réglementaires. Elle sera mise en œuvre dans les plus brefs délais, par exemple dans le volet transports de la loi de décentralisation.
  - **Mesure n°2** : Les collectivités pourront, sur la base du volontariat, octroyer un label ou un signe distinctif à l'instar du dispositif mis en œuvre pour l'auto-partage. La faisabilité de ce dispositif devra être préalablement étudiée pour tenir compte des différents types de covoiturage (professionnel, familial, occasionnel, quotidien...) afin d'éviter les usages abusifs et la multiplication des contrôles.
  - **Mesure n°3** : Les agglomérations sont invitées à développer des aires de covoiturage à leurs abords et à améliorer leur visibilité, leur convivialité, et leur sécurité (signalétique, équipement minimal, appels d'offres pour l'ouverture d'un point commerçant...).
  - **Mesure n°4** : Donner aux autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) une compétence de substitution sur le covoiturage afin de favoriser davantage la mise en place d'infrastructures et des services adaptés là où leur développement fait défaut.
- 

**Favoriser une logistique propre des derniers kilomètres en ville** : l'objectif est de développer l'usage de modes alternatifs et de véhicules moins polluants pour la logistique et les livraisons de courte distance à l'intérieur des villes.

- **Mesure n°5** : Donner aux autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) une compétence sur le transport de marchandises dans les centres urbains et sur la logistique urbaine.
- **Mesure n°6** : Harmoniser les réglementations municipales afférentes au transport de marchandises au sein d'une même agglomération, pour optimiser réellement les tournées de livraison par les entreprises de transport.
- **Mesure n°7** : Promouvoir des facilités d'accès aux véhicules de marchandises propres, en s'appuyant le cas échéant sur une identification particulière et sur une charte d'engagements volontaires, dont le cadre pourrait être proposé par le Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.
- **Mesure n°8** : 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.

- **Mesure n°9** : 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.
- **Mesure n°10** : Développer le recours aux vélos-cargos, ou aux triporteurs (avec ou sans assistance électrique).

---

### Accélérer le développement des véhicules électriques en ville

- **Mesure n°11** : Contribuer à la création d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques à travers le récent appel à manifestation d'intérêt (AMI) de l'ADEME, auquel les collectivités sont invitées à répondre.
- **Mesure n°12** : Développer tous les types de véhicules particuliers électriques (voitures, deux-roues, vélos à assistance électrique), notamment dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt « mobilité et véhicules routiers » dont les résultats seront annoncés courant 2013.
- **Mesure n°13** : Développer de tous les types de véhicules utilitaires électriques et hybrides (véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus, autocars) et propose de promouvoir des facilités d'accès pour ces véhicules.

---

### Créer des leviers pour renouveler le parc des véhicules polluants

- **Mesure n°14** : Le Gouvernement travaillera sur les leviers ciblés pour renouveler le parc des véhicules les plus émissifs (en termes de particules, d'oxydes d'azote et de dioxyde de carbone) tout en prenant en compte le pouvoir d'achat des propriétaires de ces véhicules.

Ces leviers permettront d'accélérer le renouvellement spontané du parc d'anciens véhicules tout en améliorant l'acceptabilité sociale des mesures pour la qualité de l'air.

Il y a aujourd'hui 6 millions de véhicules anciens qui contribuent à environ 30 % des émissions de particules des véhicules particuliers et 20 % des émissions d'oxydes d'azote.

Les véhicules particuliers au diesel à eux seuls représentent plus de 50 % des particules des transports routiers, toutes catégories de véhicules confondues. Des progrès récents sur les émissions des véhicules diesel participent à réduire leur pollution. Ainsi, changer un véhicule diesel « 1 étoile » (plus de 17 ans) par un nouveau véhicule récent « 5 étoiles » revient à diviser les émissions de particules par un facteur de 30 et les émissions d'oxydes d'azote au moins par un facteur de 3, voire par 8 en cas de rachat d'un véhicule essence.

- **Mesure n°15** : Inciter au « rétrofit » des véhicules existants : installer des équipements permettant d'améliorer le bilan d'émission de particules des véhicules anciens est une solution simple pour réduire la proportion des véhicules polluants en circulation dans les rues. Un arrêté sur les modalités de mise en place de rétrofits sur les poids lourds, autobus et autocars et certains véhicules utilitaires légers sera adopté au premier semestre 2013.

- **Mesure n°16** : Un nouvel appel à manifestations d'intérêt pourrait être lancé en vue de développer des technologies améliorant le bilan en termes de qualité de l'air et de bruit des véhicules non électriques, notamment deux-roues, par rétrofit à un coût faible.
- **Mesure n°17** : Réduire les émissions dans les aéroports : Les émissions pourraient être réduites par des conditions plus strictes d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance (APU), grâce à l'utilisation des équipements de substitution (branchement électrique et chauffage-climatisation), lorsqu'ils sont en place et qu'ils fonctionnent. Pour les plates-formes aéroportuaires non équipées et lorsque la mesure a toute sa pertinence, des études technico-économiques seront lancées en vue de leur équipement. Il est également proposé que soit examinée la possibilité de moduler la redevance d'atterrissage en fonction des émissions de polluants locaux des avions.
- **Mesure n°18** : Développer l'éco-entretien des véhicules (moteurs, plaquettes de frein, pneus...) : L'objectif est de renforcer l'entretien des véhicules, notamment ceux roulants en ville, car un véhicule bien entretenu pollue moins. La possibilité de contrôler l'éco-entretien des moteurs, plaquettes de frein et pneus lors des différents contrôles d'usage du véhicule sera étudiée. La réévaluation des standards de contrôle technique sera mise à l'examen afin d'améliorer encore les critères de pollution aux particules fines et aux dioxydes d'azote.

---

### Développer les transports en commun

- **Mesure n°19** : Intégrer l'enjeu « qualité de l'air » dans le prochain appel à projets pour les transports en commun en site propre (TCSP). L'État participe à l'amélioration des transports publics pour en faire une alternative, en lançant dès le premier semestre 2013 un nouvel appel à projets afin de promouvoir le développement technique et urbain pour les modes de transport propres. Celui-ci permettra de soutenir un nombre significatif de nouveaux projets pour améliorer les transports du quotidien, en prenant mieux en compte la qualité de l'air.
- **Mesure n°20** : Les collectivités sont invitées à accompagner les mesures de restriction de circulation en période de pollution par une adaptation de l'offre de transport public. Cette mesure, déclinée au niveau territorial, pourrait par exemple donner accès à toutes les solutions de mobilité disponibles sur le territoire concerné, quel que soit l'opérateur de mobilité ou le moyen (un « pass air » pour train, tram, métro, bus, vélo).
- **Mesure n°21** : Accélérer la mise en place des plans de déplacement d'entreprises, inter-entreprises, administrations, universitaires avec des contenus plus précis et plus ambitieux, dont la mise en place d'actions renforcées en cas d'épisode de pollution. Ces plans pourront être rapidement rendus obligatoires dans les zones les plus concernées par l'enjeu de la qualité de l'air. L'information des salariés a une place importante à jouer dans le changement modal des trajets domicile-travail. C'est pourquoi les AOMD et les entreprises sont invitées à mettre à disposition des salariés les interfaces leur permettant un accès aisé aux meilleures solutions de mobilité.
- **Mesure n°22** : Le Gouvernement invite les collectivités à développer la mise en place durable des pédibus et vélobus pour les trajets domicile – établissements scolaires, et favoriser les aménagements favorables à la marche ou au vélo dans ce cadre.

---

## Développer le vélo et la marche

- **Mesure n°23** : Donner aux AOMD une compétence « service public du vélo » en cas de défaillance de l'offre privée, en vue du développement du vélo en libre-service et de la location de vélo de longue durée, de la création d'espaces de type « Maison du Vélo », proposant divers services techniques, d'apprentissage et d'accompagnement de la pratique. Ceci permettra aussi de promouvoir la création d'abris à vélos dans les bâtiments existants.
- **Mesure n°24** : Evolutions réglementaires pour promouvoir le développement des modes actifs de mobilité, tout en veillant à la sécurité des usagers (p.ex. amende renforcée pour stationnement sur une piste cyclable).
- **Mesure n°25** : Les collectivités sont invitées, en lien avec les AOMD, à développer une politique cohérente d'intermodalité intégrant des itinéraires cyclables sous forme de bandes, pistes, ou zones à circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), des cheminements piétons accessibles, sûrs, agréables et jalonnés, des titres de transports combinés « transports collectifs – vélo » et des espaces de stationnement sécurisés aux abords immédiats des stations de transports ferrés. Ces mesures pourraient former une partie intégrante des plans Piétons et Vélo à généraliser. Ces plans pourraient s'accompagner d'actions de communication mettant en évidence les bénéfices pour la santé liés à la pratique du vélo et de la marche.
- **Mesure n°26** : Lancer une étude sur l'opportunité et les conditions de mise en place d'une indemnité pour les déplacements domicile – travail effectués en vélo (y compris en vélo à assistance électrique).

## PRIORITE 2

### Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique

---

#### Mesures d'ordre public environnemental

Dans les zones les plus sensibles en termes de qualité de l'air, des mesures d'ordre public environnemental apparaissent nécessaires pour améliorer la situation des populations exposées :

- **Mesure n°27** : Faciliter la régulation optimale de la vitesse sur certains axes à forte fréquentation : une vitesse régulière dans la fourchette de 70 à 90 km/h est optimale d'un point de vue de la pollution atmosphérique et de la sécurité routière. La réduction à 70 km/h sur le boulevard périphérique de Paris sera examinée dans le cadre du PPA Ile-de-France. La réduction ciblée des vitesses sur d'autres routes pourrait être déployée dans le cadre de la mise en œuvre des plans de protection de l'atmosphère. La désaturation des axes à forte circulation sur lesquels la vitesse est trop basse contribuera aussi à se rapprocher de cette cible. Certains axes dans le Rhône, la Haute-Savoie, Midi-Pyrénées et les Bouches du Rhône ont déjà fait l'objet de réduction permanente de la vitesse à travers l'application des plans de protection de l'atmosphère.
- **Mesure n°28** : Développer, sur les voies rapides urbaines, des mesures de gestion dynamique du trafic, sur la base d'expériences réussies. La régulation dynamique des vitesses en particulier consiste à optimiser l'écoulement du trafic en abaissant la vitesse pendant les périodes très chargées. Les évaluations ont montré l'effet positif de cette mesure sur les temps de parcours, les émissions de polluants, la consommation de carburant et la sécurité.
- **Mesure n°29** : Renforcer les mesures en cas d'épisode de pollution, sur des périodes de mise en œuvre plus continues et limitées dans le temps, y compris en restreignant la circulation aux seuls véhicules et usages les plus vertueux. Un décret et des arrêtés seront signés rapidement afin de permettre notamment le déclenchement de ces mesures renforcées en anticipation des épisodes de pollution.

Cette mesure aura pour effet :

- de tripler le nombre de jours soumis à la procédure d'alerte (à environ 30 jours en moyenne contre seulement environ 10 jours aujourd'hui),
  - d'au moins doubler multiplier la durée de chaque épisode d'alerte (d'environ 1 ou 2 jours aujourd'hui, à 3 ou 4 jours).
- **Mesure n°30** : Soutenir la mise en place d'une politique plus incitative en matière de stationnement payant : les collectivités pourraient davantage avoir recours à des modulations de redevances de stationnement, notamment en fonction de l'identification de la classe des véhicules selon leur niveau de pollution. La gratuité du stationnement des véhicules électriques pourrait être adoptée à l'échelle nationale. Enfin, le montant de l'infraction au non-paiement de stationnement pourrait être revu à la hausse.
-

Au-delà, dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, le gouvernement souhaite accompagner les démarches locales d'orientation géographique du flux de véhicules de manière ciblée, modulée et progressive pour concilier efficacité et acceptabilité économique et sociale. L'objectif est de permettre aux collectivités qui le souhaitent de pouvoir restreindre, à terme, l'accès de véhicules particulièrement polluants à certaines zones sensibles, de manière temporaire ou pérenne.

### Identification des véhicules

- **Mesure n°31** : Le Gouvernement lancera, dans le cadre du CIQA, une concertation large avec les collectivités locales et leurs associations pour l'identification positive et interopérable des véhicules vertueux en termes d'émissions, couplée à une adaptation des politiques de déplacement urbain. La mise en place de ce dispositif permettra la réalisation d'un grand nombre des mesures souhaitées par les collectivités, conformément au PPA de leur territoire et à leurs objectifs de développement économique et social.
- **Mesure n°32** : En parallèle, le Gouvernement confiera au Conseil général de l'environnement et du développement durable, au Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies et à l'Inspection générale de l'administration une mission pour étudier la mise en place de ce dispositif et proposer les mesures législatives et réglementaires nécessaires pour rendre possibles ses applications au niveau territorial. Elle rendra ses propositions à l'été 2013.

## PRIORITE 3

### Réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles

---

La nouvelle politique de l'air s'attaquera aussi à réduire les émissions des installations de combustion, qu'elles soient industrielles ou individuelles.

- **Mesure n°33** : Il existe 15 000 installations industrielles d'une puissance comprise entre 0,1 et 20 mégawatts en France : le Gouvernement s'engage à abaisser progressivement leurs valeurs limite d'émission. Des arrêtés ministériels en définiront les modalités en 2013.
- **Mesure n°34** : Les appareils de chauffage au bois anciens et les foyers ouverts sont fortement émetteurs de particules. Il faut réduire ces émissions par une meilleure information et des restrictions au moins en cas de pics de pollution. La mise en place d'une aide au renouvellement des appareils de chauffage au bois les plus anciens et à la pose d'inserts dans les cheminées à foyer ouvert sera étudiée.

A eux seuls, la pose d'inserts et le renouvellement des appareils anciens de chauffage au bois sont les mesures considérées comme étant les plus efficaces des PPA. Dans les PPA aujourd'hui revus, cette action représente en moyenne 30 à 40 % de l'effort de réduction des émissions réalisées, tous secteurs confondus. On estime à environ 330 000 le nombre de foyers ouverts dans les zones PPA.

Un insert est un dispositif permettant d'améliorer le rendement des cheminées traditionnelles (à feu ouvert). Il peut être encastré dans une cheminée existante. Sa différence essentielle par rapport aux foyers ouverts est l'optimisation de la température de combustion permettant de réduire les émissions d'imbrulés.

La fermeture d'un foyer ouvert par un insert de qualité permet de réduire les émissions de particules fines ( $PM_{10}$ ), pour une utilisation normale, d'environ 90 %.



## PRIORITE 4

### Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueuses en termes de qualité de l'air

---

Le comité pour la fiscalité écologique, installé le 18 décembre dernier dans le prolongement de la Conférence environnementale, est invité à faire des propositions pour des mesures fiscales en faveur de la qualité de l'air d'ici la fin du 1er semestre 2013.

Le comité, présidé par l'économiste Christian de PERTHUIS, rassemble les représentants des salariés, des employeurs, des ONG, des consommateurs, des élus locaux et des parlementaires.

Sa mission est de construire un consensus durable autour de la fiscalité écologique. Il devra formuler des propositions au printemps 2013, mais sera pérenne et a vocation à contribuer sur la durée aux réflexions et travaux du Gouvernement sur ce thème.

Sa première réunion de travail s'est tenue le 30 janvier dernier et a notamment été consacrée à la fiscalité de l'énergie.

La question de l'écart de fiscalité entre l'essence et le diesel a été le premier thème abordé par le comité, qui a souhaité bénéficier d'un diagnostic des impacts écologiques, économiques et sociaux de différents scénarii de réduction de cet écart. Celui-ci sera présenté lors d'une prochaine réunion du comité.

## PRIORITE 5

### Mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements

Les principales mesures proposées n'auront d'impact réellement positif que si elles sont comprises et acceptées par nos concitoyens et si elles contribuent réellement à éclairer leurs décisions pour un changement de comportement au quotidien.

#### Communication et information nationale

- **Mesure n°35** : Pour toutes les mesures dans le domaine des transports nécessitant un bilan de gaz à effet de serre (bilan carbone des trajets, plans de déplacement urbain (PDU)...), un inventaire des polluants locaux sera développé. Ainsi l'étiquetage « climat » deviendra un étiquetage « climat et qualité de l'air », permettant au grand public de prendre conscience de la problématique de la qualité de l'air et des enjeux sanitaires associés, et de l'intégrer dans les décisions individuelles comme collectives.

#### Communication locale

- **Mesure n°36** : Appliquer, au niveau régional et local, une meilleure adéquation de la politique de l'air avec les politiques de transports, de planification et d'urbanisme (porter à connaissance, études d'impact, formation des agents, meilleure compatibilité PPA/PDU...).
- **Mesure n°37** : Les collectivités sont invitées à jouer un rôle important pour expliquer leurs politiques de mobilité durable par rapport à leurs objectifs de qualité de l'air et encourager la pratique de la marche et du vélo. Cela concerne bien sûr des dispositifs tels que l'auto-partage, le vélo-partage ou le co-voiturage, l'évolution des règles de circulation (zones de rencontre, principe de prudence, doubles-sens cyclables).
- **Mesure n°38** : L'information vis-à-vis des particuliers et des conducteurs en cas de pic de pollution devra être renforcée de manière générale, en particulier pour que les enjeux de l'application des réglementations sur les restrictions de circulation ou de combustion soient compris et aient une base juridique solide. Les entreprises doivent devenir des relais d'information concernant les différents stades de pics de pollution vis-à-vis de leurs salariés, en rappelant les comportements à éviter.

## II) Les impacts de la pollution sur la santé humaine

**La pollution par les particules en France serait à l'origine chaque année d'environ 42 000 décès prématurés, soit 5 % des décès annuels.**

**L'exposition aux particules réduit en moyenne l'espérance de vie de plusieurs mois :** 7,5 mois à Marseille, 6 mois à Paris et 5 mois à Bordeaux. L'Institut de veille sanitaire (INVS) a estimé que 1 500 décès par an pourraient être évités grâce à une réduction de 5 microgrammes par m<sup>3</sup> de l'exposition moyenne annuelle aux particules fines (PM<sub>2,5</sub>) dans certaines villes.

**Environ 60 % de la population sont exposés à un environnement avec une qualité de l'air dégradée,** mais de fait tous les Français sont concernés par la pollution aux particules dont les effets chroniques sur la santé ont pu être démontrés, même lors d'une exposition à de très faibles concentrations. Les particules peuvent en effet être à l'origine d'irritations, d'allergies, d'asthme, d'insuffisances respiratoires graves, de maladies cardio-vasculaires, d'accidents vasculaires cérébraux, de cancers.

Les seuls coûts sanitaires de la pollution de l'air extérieur en France (estimés à partir du nombre d'hospitalisations cardiaques, respiratoires et décès qui auraient pu être évités si les normes de la qualité de l'air avaient été respectées) ont été estimés dans une fourchette de **20 à 30 milliards d'euros par an** (sans prendre en compte les dommages à l'environnement)<sup>1</sup>, ce qui représente environ **460 euros par habitant et par an**.

Au niveau européen, ces coûts sanitaires ont été évalués à 232,7 milliards d'euros par an, soit un coût moyen de 513 euros par européen.

Les particules contribuent aux salissures des bâtiments et des monuments, à la contamination des sols et des aliments et perturbent l'équilibre biologique des organismes vivants.

### Les polluants ciblés par le plan d'urgence : les particules et les oxydes d'azote<sup>2</sup>

Les particules sont classées en fonction de leur taille, essentiellement à cause des effets particuliers sur la santé qu'elles provoquent, car selon leur finesse, elles pénètrent plus ou moins profondément dans le système respiratoire :

- **particules (PM<sub>10</sub>) :** ce sont les particules de diamètre moyen inférieur à 10 micromètres (µm). Elles sont retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures ;
- **particules fines (PM<sub>2,5</sub>) :** ce sont les particules de diamètre moyen inférieur à 2,5 µm. Elles pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires. Des passages dans le système cardio-vasculaire peuvent alors avoir lieu ;
- **oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) :** ils comprennent le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

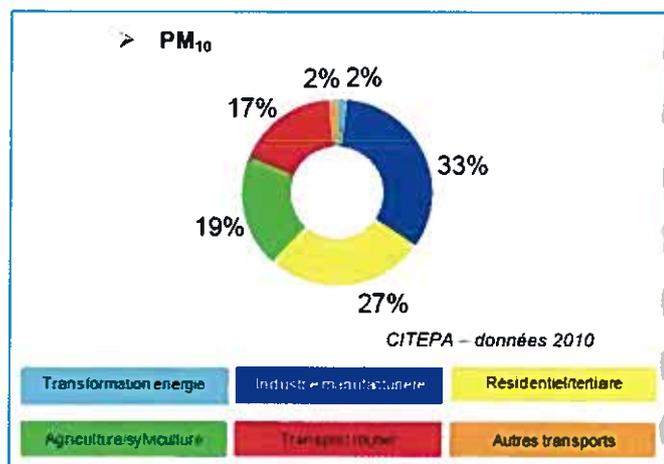
<sup>1</sup> Commission des comptes et de l'économie de l'environnement, « Santé et qualité de l'air extérieur » (juillet 2012).

<sup>2</sup> Sources : Bilan de la qualité de l'air de la France pour 2011 – Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

Ils proviennent essentiellement de la combustion des combustibles fossiles. On les rencontre principalement dans le milieu urbain. Parmi les NOx, c'est le dioxyde d'azote qui est le plus nocif pour la santé humaine. C'est un gaz irritant pour les bronches qui peut pénétrer dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il entraîne une altération de la fonction respiratoire et amplifie des réactions inflammatoires allergiques. Chez les asthmatiques, il augmente la fréquence et la gravité des crises. Chez l'enfant, il peut favoriser certaines infections pulmonaires.

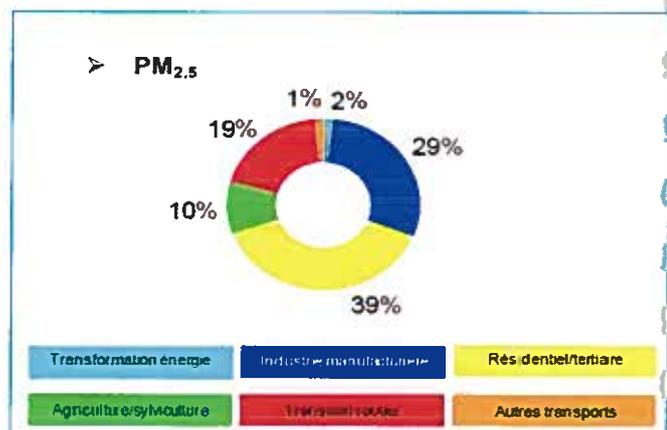
- **Les particules (PM<sub>10</sub>)**

En France, quatre principaux secteurs se partagent les émissions de particules PM<sub>10</sub> : **les activités agricoles** (épandages, stockages d'effluents, remises en suspension lors des labours notamment), **l'industrie, le chauffage résidentiel et tertiaire et le transport routier.**



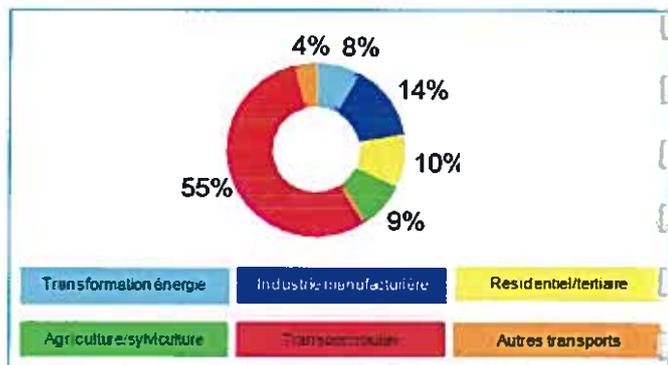
- **Les particules fines (PM<sub>2.5</sub>)**

Les sources des émissions de particules PM<sub>2.5</sub> sont différentes : les émissions dues au **résidentiel et tertiaire** sont prépondérantes. Elles sont suivies de l'industrie manufacturière et du transport routier.



- **Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)**

La principale source des émissions de NO<sub>x</sub> sont **les transports**, suivis de l'industrie, intégrant la transformation d'énergie.



### III) Les outils existants

#### Plan particules

La France a mis en place en juillet 2010 un plan particules qui a pour objectif principal la réduction de la pollution de fond par les particules : l'objectif est de **réduire de 30 % les émissions de particules PM<sub>2,5</sub> d'ici 2015**.

Le plan propose des mesures pérennes dans tous les secteurs concernés – le résidentiel, l'industrie et le tertiaire, les transports et le secteur agricole – et vise à améliorer l'état des connaissances sur le sujet. En complément, il prévoit des actions de prévention et de gestion des pics de pollution.

Il fait appel à la fois à des mesures :

- régaliennes et obligatoires (renforcement de normes, augmentation des contrôles, éco-conditionnalité des aides...);
- incitatives (crédit d'impôt...);
- portant sur une plus forte sensibilisation et mobilisation de la population et des acteurs de terrain.

**Le plan est décliné en région** pour promouvoir des actions concrètes de lutte contre la pollution de l'air.

**Où en sommes nous des mesures mises en place par le plan particules ?**

Fin 2012, pour l'ensemble des secteurs, 40% des actions du plan particules étaient abouties, 50% en cours (voire en cours d'achèvement), 10% restent à faire.

#### Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) sont mis en place par les préfets, qui définissent les **actions à prendre au niveau local pour se conformer aux normes de la qualité de l'air ou pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante**, dans les zones en dépassement de normes et dans toute agglomération de plus de 250 000 habitants.

A ce titre, ils définissent les principales mesures préventives et correctives pouvant être prises (temporaires ou permanentes). Ils sont soumis à enquête publique. Par exemple, les PPA peuvent prescrire des limitations de vitesse sur les voies rapides, des abaissements de valeurs limites d'émission pour les appareils de combustion, des contrôles renforcés dans les industries, des campagnes de sensibilisation sur les effets de la pollution atmosphérique...

Ces PPA sont maintenant élaborés en concertation avec toutes les parties prenantes : collectivités, partenaires privés et autres acteurs concernés sur le territoire du PPA sont associés à la mise en œuvre des actions, voire au pilotage direct d'actions de réduction de la pollution. Le public est aussi une cible de l'action.

**38 PPA** sont en place, en cours d'élaboration ou de révision. Ils couvrent **un peu plus de la moitié de la population française**.

**Où en est la mise en place des plans de protection de l'atmosphère ?**

Début 2013, 4 PPA sont approuvés (Vallée de l'Arve, Bordeaux, Pau et Dax), et 31 PPA sont en cours d'élaboration ou de révision (et devraient être approuvés en 2013/2014). Parmi ces 31 PPA, 10 sont concernés par le contentieux avec la Commission européenne et devraient donc être approuvés cette année. Par ailleurs, trois collectivités sont actuellement en train de réfléchir à la mise en place d'un PPA : Limoges, Niort et Mulhouse.

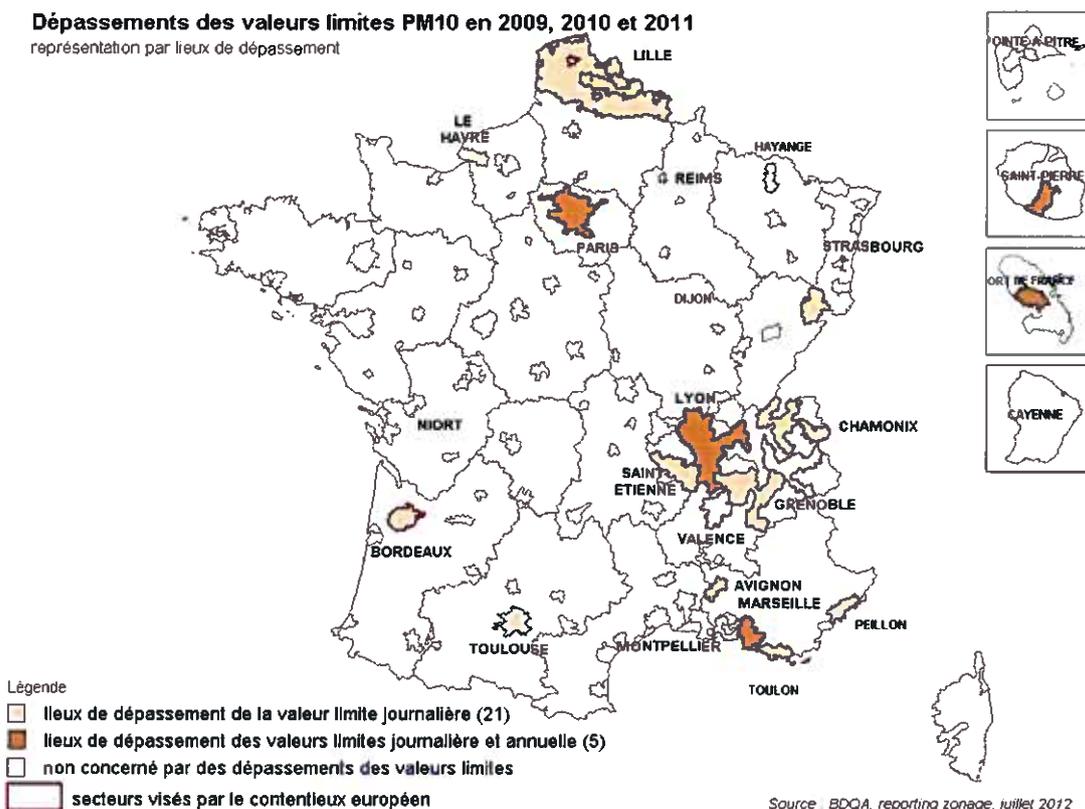
## IV) Le contentieux européen

La France fait l'objet d'un contentieux de l'Union Européenne pour non-respect des valeurs limites de concentration dans l'air de particules PM<sub>10</sub>.

La France ne respecte pas dans diverses zones les valeurs limites de particules PM<sub>10</sub> dans l'air (concentration annuelle de 40 microgrammes par m<sup>3</sup> et concentration journalière de 50 microgrammes par m<sup>3</sup> à ne pas dépasser plus de 35 jours par an), en vigueur depuis 2005.

Globalement, en 2011, 12 millions de Français étaient exposés aux dépassements des valeurs limites de concentrations en PM<sub>10</sub> (*source* : bilan de la qualité de l'air en France en 2011 et des principales tendances observées au cours de l'année 2011 - MEDDE).

La carte ci-après présente les zones pour lesquelles on a enregistré au moins un dépassement entre 2009 et 2011. Parmi celles-ci, 15 font l'objet du contentieux engagé par la Commission européenne.



La Commission européenne a donné un délai d'un an à la France pour convaincre zone par zone de la mise en œuvre d'actions efficaces pour répondre à ce manquement, sans quoi la France s'expose à une amende (au moins 11 M€) et à des astreintes journalières jusqu'à ce que la qualité de l'air soit respectée (au moins 240 000 € par jour), soit en tout près d'au moins 100 M€ la première année et 85 M€ les années suivantes. Cette sanction pourrait aboutir en 2014. **L'année 2013, année européenne de la qualité de l'air, doit donc être l'année de lancement effectif des plans d'actions pour la qualité de l'air.**

## Les zones de dépassement PM10 visées par le contentieux

**Parmi les zones qui ont été en dépassement au moins une fois au cours des dernières années (50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière plus de 35 jours par an), 15 sont visées par le contentieux PM<sub>10</sub>.**

Ce sont : Paris, Marseille, Toulon, Avignon, la zone côtière urbanisée des Alpes-Maritimes, Valenciennes, Dunkerque, Lille, le territoire du Nord-Pas-de-Calais, Montbéliard/Belfort, Grenoble, Lyon, le reste de la région Rhône-Alpes, Bordeaux et la Réunion.

La France fait aussi l'objet de demandes d'information de la part de la Commission européenne pour non-respect des valeurs-limites de concentration de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dans l'air et pour dépassement du plafond national d'émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).



PRÉFET DU GARD



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
LANGUEDOC-  
ROUSSILLON





# RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

La qualité de l'air à Nîmes et dans ses alentours est globalement similaire à celle observée dans les agglomérations françaises de taille identique. Elle s'est plutôt améliorée depuis la fin du XX<sup>ème</sup> siècle mais les concentrations de certains polluants atmosphériques restent encore trop élevées et impactent l'environnement mais surtout la santé. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) estime que 42 000 décès prématurés en France sont causés chaque année par la pollution de l'air en milieu urbain. Les polluants qui étaient auparavant majoritairement émis par l'industrie ont aujourd'hui pour origine principale le transport puis le chauffage.

**A Nîmes, les concentrations de certains polluants atmosphériques dépassent les seuils fixés par la réglementation. Depuis 2011, sur le site Nîmes Gare, la valeur limite (fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), est dépassée chaque année. Les résultats de cette station**

étant pris en compte pour le reporting européen de la surveillance de la qualité de l'air, ces dépassements pourraient déboucher sur un contentieux devant la cour de justice européenne.

Par ailleurs, une étude de la Cire Languedoc-Roussillon, cellule de l'Institut de veille sanitaire (InVS) en région, montre, par exemple, qu'une diminution des concentrations moyennes annuelles en particules fines (PM<sub>2,5</sub>) de 5 µg/m<sup>3</sup> permettrait à long terme d'éviter chaque année une quarantaine de décès anticipés et 4 mois de vie perdus pour les habitants de l'unité urbaine de Nîmes.

Pour ces raisons, la mise en place d'actions destinées à améliorer la qualité de l'air de Nîmes et ses environs est indispensable et passe par l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

### Un outil de gestion de la qualité de l'air : le Plan de Protection de l'Atmosphère

Les Plans de Protection de l'Atmosphère sont établis sous l'autorité des Préfets de départements et **mettent en place des mesures de réduction des émissions de polluants atmosphériques et d'amélioration de la qualité de l'air.**

L'objectif est de protéger la santé des populations et l'environnement en maintenant ou ramenant les concentrations en polluants dans l'air à des niveaux inférieurs aux valeurs limites réglementaires.

Les articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36 du Code de l'Environnement encadrent l'élaboration des PPA qui sont obliga-

toires dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être.

Le PPA de la Zone Urbaine de Nîmes couvre un périmètre géographique constitué de l'ensemble des communes du territoire du Schéma de Cohérence territoriale Sud Gard. Ce périmètre comprend 81 communes. Il s'étend sur 1 685 km<sup>2</sup> et regroupe une population totale de 376 920 habitants (chiffre INSEE 2011) soit environ 52% de la population du département du Gard.

## Des concentrations élevées à proximité des axes routiers et dépassements de valeurs réglementaires

Le bilan de la qualité de l'air, réalisé à partir des relevés de l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air en Languedoc-Roussillon, AIR LR, montre que les concentrations de certains polluants dépassent des seuils réglementaires en particulier à proximité des axes de trafic.

Ces dépassements concernent surtout des polluants fortement émis par le transport sur la route.

- ◆ A proximité du trafic routier, les concentrations en **dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)** dépassent souvent la valeur limite annuelle. Ils concernent notamment certaines rues du centre de Nîmes et les axes routiers structurants (N106, N113, A9, A54) présentant un fort trafic. La valeur limite horaire est en revanche respectée ;
- ◆ la pollution à **l'ozone (O<sub>3</sub>)** est fortement présente sur toute la zone du PPA en période estivale avec parfois des pics de pollution élevés. Les objectifs de qualité pour la protection de la santé et de la végétation ne sont pas respectés sur l'ensemble du périmètre PPA. Il en est de même pour les valeurs cibles pour la protection de la santé humaine en milieu urbain comme périurbain et pour la protection de la végétation en zone périurbaine ;
- ◆ à proximité du trafic routier, la modélisation montre que les concentrations en **particules (PM10)** dépassent l'objectif de qualité et pourraient dépasser la valeur limite réglementaire à proximité de

certaines axes de trafic (après la jonction entre les autoroutes A9 et A54 en direction de Montpellier). En revanche, les concentrations mesurées sur la station fixe ne montrent pas de dépassement des seuils réglementaires ;

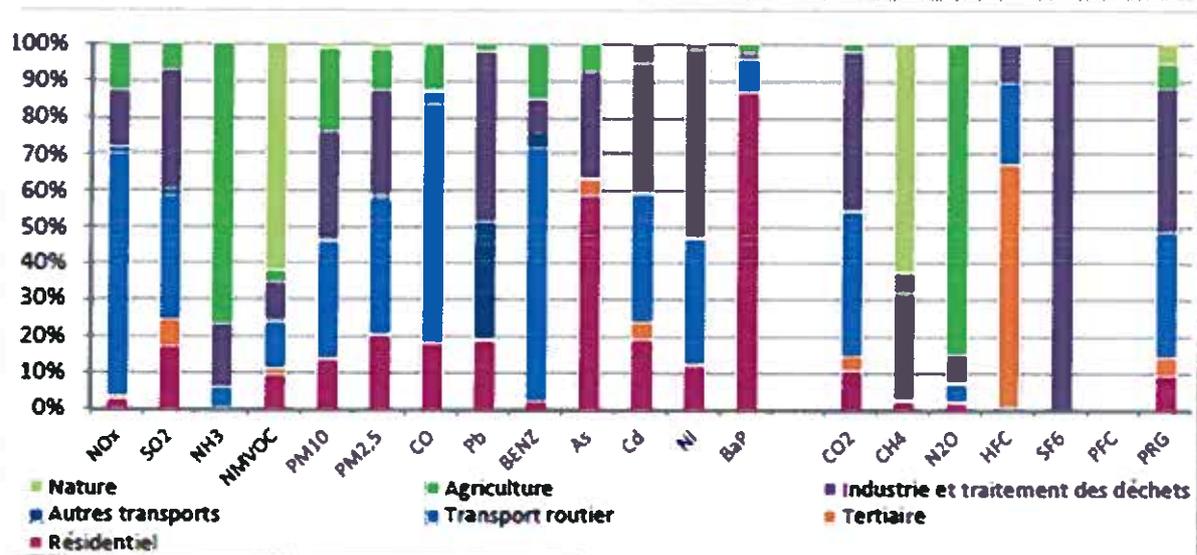
- ◆ l'objectif de qualité pour **les particules (PM<sub>2,5</sub>)** n'est pas respecté pour la pollution urbaine de fond. A proximité du trafic routier, les travaux de modélisation montrent que la valeur limite 2011 (28 µg/m<sup>3</sup>) pourrait être dépassée à l'embranchement des autoroutes A9 et A54. La valeur cible est en revanche dépassée le long des axes principaux (Autoroutes A9 et A54, Avenue Président Salvadore Allende, Avenue Kennedy, Boulevard Pasteur Marc Boegner, Avenue Georges Pompidou, rue Dhuoda, Boulevard Talabot) ;
- ◆ l'objectif de qualité pour le **benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>)** n'est pas respecté à proximité de certains axes routiers.

Pour tous les autres polluants réglementés, les seuils de concentrations maximales définis par la réglementation sont respectés dans toute la zone du PPA : dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dont le benzo(a)pyrène (BaP), métaux particuliers (arsenic, nickel, cadmium et plomb) et monoxyde de carbone (CO). La zone du PPA est peu touchée par certains de ces polluants d'origine industrielle (du fait de la faible présence d'industries lourdes dans la zone du PPA).

## Des émissions de polluants atmosphériques souvent très liées aux transports

Un inventaire d'émissions d'un polluant atmosphérique est une évaluation de la quantité d'une substance polluante émise par un ou des émetteurs donnés (ou sources d'émissions) pour une zone géographique et une période donnée.

**Figure 1**  
**Répartition des secteurs d'activité à l'origine des émissions, année 2007**  
(source : AIR LR)



Tous les secteurs d'activité (industrie, logement, transport, agriculture, etc.) n'émettent pas les mêmes polluants ni les mêmes quantités. L'inventaire des émissions est établi pour chaque secteur.

Pour chacun d'eux, la quantité annuelle de polluants émise pour un territoire donné est évaluée.

Le terme d'émissions est alors employé pour la caractériser. Elle correspond à une valeur calculée en fonction des connaissances des sources sur le territoire.

AIR LR s'est donnée pour objectif d'évaluer l'impact que pourrait avoir les actions prévues dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la zone urbaine de Nîmes. Pour cela, AIR LR a réalisé l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre pour l'année 2007.

**Les transports** (notamment routiers) sont largement prépondérants dans l'origine des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de monoxyde de carbone (CO), de benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> ou BENZ).

**Le secteur résidentiel** est, quant à lui, majoritaire dans les émissions de benzo(a)pyrène (BaP) et d'Arsenic (As).

**D'autres polluants** ont des origines plus variées tels que les particules PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>, pour lesquelles le secteur des transports bien que prépondérant est talonné par celui de l'industrie et du traitement des déchets puis de l'agriculture et du résidentiel/tertiaire.

Les métaux lourds comme le nickel (Ni), le cadmium (Cd) et le plomb (Pb) ainsi que le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) sont émis dans des proportions similaires par l'industrie et le traitement des déchets et celui des transports mais une part significative des émissions est liée au secteur résidentiel (chauffage essentiellement).

L'ammoniac (NH<sub>3</sub>) est très majoritairement émis par l'agriculture. Enfin, les composés organiques volatils (COV) sont principalement émis par la végétation (forêts, prairies...).

## Un plan en 17 actions pour renforcer les réductions d'émissions attendues à échéance du PPA (2020)

Pour permettre de renforcer la réduction des émissions de polluants atmosphériques attendue au niveau national par la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et du Plan d'Urgence pour la qualité de l'air (PUQA), le PPA instaure un plan de mesures pérennes et locales en faveur de la qualité de l'air.

<b>Transport</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>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),</li><li>2. Inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à étudier les effets de l'abaissement des vitesses de circulation,</li><li>3. Inciter les entreprises de transports de marchandises et de voyageurs à adopter la charte « Objectif CO2, les transporteurs s'engagent »,</li><li>4. Inciter les administrations, les collectivités et les entreprises de plus de 250 salariés à améliorer la connaissance de leur parc de véhicules et à y intégrer des «véhicules propres»,</li><li>5. Améliorer les modalités de livraisons des marchandises en ville,</li><li>6. Fixer des objectifs en termes de réduction des émissions lors de la révision des PDU,</li><li>7. Faire du stationnement un des leviers de l'alternative à la voiture individuelle et de la promotion de l'intermodalité,</li><li>8. Promouvoir la mobilité durable,</li><li>9. Coordonner et valoriser des différentes démarches sur le covoiturage,</li></ol>
<b>Industrie</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>10. Réduire les émissions de poussières dues aux activités des chantiers et au BTP, aux industries et au transport de matières pulvérulentes,</li></ol>
<b>Urbanisme</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>11. Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme et en informer les collectivités,</li><li>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'étude,</li></ol>
<b>Résidentiel &amp; tertiaire</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>13. Réalisation d'une enquête chauffage,</li><li>14. Veiller au respect des valeurs limites d'émissions indicatives pour les installations de combustion de puissance comprise entre 400 kW et 2MW,</li><li>15. Réaffirmer et rappeler l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts,</li></ol>
<b>Information &amp; communication</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>16. Encourager les actions d'éducation, d'information et de sensibilisation de la population sur la qualité de l'air,</li></ol>
<b>Urgence</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>17. Diminuer les émissions en cas de pic de pollution : mise en œuvre de la procédure inter-préfecturale d'information et d'alerte de la population.</li></ol>

Ce plan d'action comporte des mesures :

- ◆ à caractère **réglementaire et opposable** dont le respect est obligatoire (**en vert**)
- ◆ **d'incitation et de partenariat** dont la mise en œuvre correspond à une recommandation (**en bleu**).

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).

## Évaluation du PPA : des réductions d'émissions engendrant une amélioration notable de la qualité de l'air

**A** fin d'évaluer les actions du PPA de la zone urbaine de Nîmes, AIR LR a procédé à deux modélisations de la qualité de l'air à horizon du plan (2020) :

- ◆ la première basée sur un scénario tendanciel correspond à l'évolution de la qualité de l'air sans mesure spécifique (tendanciel 2020) autres que celles déjà prévues dans le cadre de l'application des mesures « Grenelle » Air/Climat/Energie décidées au niveau national.
- ◆ la seconde basée sur le scénario tendanciel auquel s'ajoutent les gains attendus par la mise en œuvre des actions définies dans ce PPA (tendanciel 2020+PPA).

Pour compléter l'évaluation, la situation est comparée à l'état initial (inventaire des émissions 2007 et calcul de dispersion pour l'année de référence 2011). Un point d'étape, baptisé tendanciel 2015, a également été modélisé. Sur les 17 actions instaurées par le PPA, 8 sont évaluables (action n°1, 2, 3, 4, 8, 9, 13, 14) au travers du scénario PPA pour ce qui concerne leurs effets sur l'évolution des émissions et des concentrations en polluants atmosphériques. Une synthèse des différents résultats en termes d'évolution des émissions, de dépassement des valeurs limites et d'exposition de la population est présentée dans les tableaux ci-dessous :

**Tableau 1**  
**Evaluation du PPA au regard des émissions en NO<sub>x</sub> et des concentrations en NO<sub>2</sub>**

### Exposition à des niveaux de concentration supérieurs à la valeur limite en moyenne annuelle pour le NO<sub>2</sub>

Exposition à un dépassement de la valeur limite		2007	2011	tendanciel 2015	tendanciel 2020	2020 avec actions PPA	Évolution 2020 avec actions PPA / tendanciel 2020
Valeur limite annuelle en NO <sub>2</sub> (pour l'unité urbaine de Nîmes)	Émissions (Tonnes)	8387	Nd	Nd	6078	5902	-2,9%
	Émissions attendues tout secteur confondu						
Valeur limite annuelle en NO <sub>2</sub> (pour l'unité urbaine de Nîmes)	Nombre d'habitants	Nd	Environ 1100	Environ 700	Environ 200	Environ 150	-25%
	Superficie en km <sup>2</sup>	Nd	3,4	2,6	1,1	0,5	-55%

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> supérieurs 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%).

Environ 150 habitants de la zone PPA resteront exposés à des concentrations supérieures à la valeur limite pour le dioxyde d'azote.

**Plus aucun dépassement ne devrait être observé au niveau de la station de surveillance de la qualité de l'air Nîmes-Gare en 2020, avec une concentration moyenne annuelle modélisée à 33 µg/m<sup>3</sup>.**

Malgré ces baisses d'émissions, les concentrations en 2020 resteront élevées le long des principaux axes de trafic avec des dépassements de valeurs limites notamment pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

**Tableau 2**  
**Evaluation du PPA au regard des émissions et des concentrations en PM10**

Exposition à des niveaux de concentration supérieurs à la valeur limite en moyenne annuelle pour les PM10

Exposition à un dépassement de la valeur limite		2007	2011	tendanciel 2015	tendanciel 2020	2020 avec actions PPA	Évolution 2020 avec actions PPA/ tendanciel 2020
Émissions (Tonnes)	Émissions attendues tout secteur confondu	1267	Nd	Nd	1190	1143	-3,9%
Valeur limite annuelle en PM10 (pour l'unité urbaine de Nîmes)	Nombre d'habitants	Nd	0	0	0	0	0%
	Superficie en km <sup>2</sup>	Nd	0,1	0,01	0	0	0%

**Tableau 3**  
**Evaluation des concentrations en NO<sub>2</sub>, le long des principaux axes de circulation de la zone PPA**

Concentrations en NO<sub>2</sub> en moyenne annuelle (en µg/m<sup>3</sup>) au niveau d'axes routiers - PPA de Nîmes

Axes routiers	tendanciel 2020	2020 avec actions PPA	Évolution 2020 avec actions PPA/ tendanciel 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%

## Le suivi et la mise en œuvre du PPA

Chaque année un bilan de la mise en œuvre du PPA doit être présenté aux conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) en application de l'article R222-29 du Code de l'Environnement.

Afin d'assurer une bonne mise en œuvre de

l'ensemble du plan (mesures réglementaires et mesures incitatives), un comité de suivi du PPA se réunit au moins une fois par an. Il est composé de représentants des services de l'État, de collectivités, d'activités à l'origine d'émissions de polluants atmosphériques et d'associations.







**Synthèse des avis – Consultation des collectivités territoriales**  
**du 25 novembre 2014 au 24 février 2015**  
**Plan de Protection de l'Atmosphère de la Zone Urbaine de Nîmes**

**I- Contexte**

Les travaux d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Zone Urbaine de Nîmes ont débuté en 2012. Ce travail est élaboré sous l'autorité du Préfet du Gard, par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Languedoc-Roussillon (DREAL LR).

Le comité de pilotage pour l'élaboration du PPA de la Zone Urbaine de Nîmes s'est réuni à deux reprises pour valider les différentes étapes d'élaboration du projet.

Conformément aux dispositions des articles L.222-4 et R.222-21 du code de l'environnement, le projet de plan, dans sa version P2, a été soumis à l'avis :

- du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) du Gard lors de sa séance du 4 novembre 2014. Ce dernier s'est prononcé favorablement au projet ;
- des conseils municipaux et organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du périmètre concerné, sur la période du 25 novembre 2014 au 24 février 2015.

L'objet du présent rapport est de faire l'analyse des remarques issues de la consultation des collectivités territoriales. Le projet de PPA sera ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues à l'article R.222-22 du code de l'environnement.

**II – Consultation des collectivités territoriales**

Au cours de cette consultation les collectivités suivantes (cf. annexe 1) ont été consultées :

- les **81 communes** couvertes par le périmètre du PPA;
- **7 EPCI à fiscalité propre** concernées par le périmètre du PPA ;
- **50 EPCI sans fiscalité propre** concernées par le périmètre du PPA ;
- le **Conseil Régional** Languedoc-Roussillon ;
- le **Conseil Général** du Gard.

Cette consultation, a eu lieu du 25 novembre 2014 au 24 février 2015. Conformément à l'article R222-21 du Code de l'Environnement, les avis ont été réputés favorables dès lors qu'ils n'ont pas été émis dans un délai de trois mois suivant la transmission du projet de plan.

**III – Bilan des avis**

Sur les 140 collectivités consultées, 12 avis ont été reçus par la DREAL LR dont :

- 9 avis favorables sans réserve,
- 2 avis favorables avec réserves et une liste d'observations,
- 1 avis défavorable

Collectivité/EPCI	Date de réception de l'avis en Préfecture du Gard	Avis	Remarques sur le PPA
Commune de Manduel	23/12/2014	Favorable	Non
Commune de Vestric et Candiac	24/12/2014	Favorable	Non
Commune de Saint Come et Maruejols	14/01/2015	Favorable	Oui
Commune de Bellegarde	15/01/2015	Favorable	Non
Commune d'Aubais	20/01/2015	Favorable	Non
Commune de Codognan	21/01/2015	Favorable	Non
Commune de Saint-Chartes	23/01/2015	Favorable	Non
Communauté de Communes Rhône-Vistre-Vidourle	29/01/2015	Défavorable	Oui
Commune de Bezouze	05/02/2015	Favorable	Non
Commune de Jonquières Saint-Vincent	09/02/2015	Favorable	Non
Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole	09/02/2015	Favorable	Oui
Syndicat Mixte des gorges du Gardon	18/02/2015	Favorable	Non
Commune de Poulx	24/02/2015	Favorable	Non
Syndicat AEP Leins Garrigues	16/03/2015	Favorable	Non

Quatre actions étaient concernées par les avis formulés, à savoir l'action 2 (Inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à étudier les effets de l'abaissement des vitesses de circulation), l'action 4 (Inciter les administrations et les collectivités à améliorer la connaissance de leur parc de véhicules et à y intégrer des « véhicules propres »), l'action 8 (Promouvoir la mobilité durable) et l'action 15 (Réaffirmer et rappeler l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts).

Suite à cette consultation, la DREAL LR a organisé une réunion de travail, le 31 mars 2015, au cours de laquelle les collectivités et EPCI ayant formulé des observations, des réserves et l'avis défavorable ont pu présenter précisément leur position.

Les échanges ont permis de dégager rapidement une rédaction modifiée de 3 actions. La 4ème action (action 2 : émissions liées au trafic et abaissement des vitesses de circulation) a fait l'objet de nombreuses discussions. Les représentants de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, et de la commune de Saint Come et Maruejols ont regretté que, à l'issue de cette réunion, la rédaction retenue de cette action n'impose pas un caractère réglementaire à la réalisation des mesures 1 et 2.

#### **IV – Modifications apportées au PPA de la Zone Urbaine de Nîmes suite à la consultation des collectivités**

En dehors des erreurs de forme (orthographe, syntaxe, clarté des schémas), les principales modifications apportées au projet de PPA de la Zone Urbaine de Nîmes dans sa version 3 sont les suivantes :

- Action 2 : Inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à étudier les effets de l'abaissement des vitesses de circulation
  - Ajout des partenaires suivants : Collectivités et Air Languedoc-Roussillon
  - Modification de l'échéancier : Le lancement de l'étude (mesure 1) interviendra dans l'année qui suit l'approbation du PPA, sous réserve de l'obtention des crédits.

Cette action a été maintenue en catégorie « Incitative et Partenariale » malgré la position de Nîmes Métropole et de la Commune de Saint Come et Maruejols qui souhaitent que les mesures 1 et 2 soient rendues obligatoires.
- Action 4 : Inciter les administrations et les collectivités à améliorer la connaissance de leur parc de véhicules et à y intégrer des « véhicules propres »
  - Ajout des entreprises de plus de 250 salariés dans la liste des publics concernés : la description de l'action (Mesures 1 et 3) doit être modifiée en conséquence.
  - Précision à apporter dans le paragraphe Justification/Argumentaire de l'action : indiquer que le service d'auto-partage comme la mise en place d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques nécessite un partenariat avec les opérateurs de voiries et les aménageurs.
  - Ajout des partenaires suivants : CCI, CG Gard et Aménageurs privés.
  - Compléter la liste des indicateurs de suivi suggérés avec le « Nombre de bornes de recharge ».
- Action 8 : Promouvoir la mobilité durable et améliorer l'offre existante

Montpellier, le 29 avril 2015

- Indiquer dans le paragraphe « Description de l'action » qu'une étude sur l'attractivité du réseau de transports en commun et le développement des modes actifs sera conduite dans le cadre de cette action.
- **Action 15** : Réaffirmer et rappeler l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts
  - une modification à réaliser dans le contexte : 2 plate-formes et non 3 permettent d'accueillir les déchets verts en grande quantité sur Nîmes Métropole.

### **V – Conclusions et propositions**

L'ensemble des observations émises par les collectivités a été examiné au regard à la fois de la réglementation, de la qualité de l'air mesurée, et enfin des recommandations récentes du Comité Interministériel pour la Qualité de l'Air.

Le projet de PPA dans sa version 3 intègre la prise en compte de décisions actées lors de la réunion du 31 mars 2015. Il est proposé au Préfet du Gard de le soumettre à Enquête Publique en application de l'article R222-25 du Code de l'Environnement.

## Annexe 1 : Liste des collectivités consultées

### Conseil Général du Gard

### Conseil Régional Languedoc-Roussillon

#### Communes

Commune d'Aigues-Mortes	Commune de Fontanes	Commune de Nîmes
Commune d'Aigues-Vives	Commune de Fourques	Commune de Parignargues
Commune d'Aimargues	Commune de Gajan	Commune de Poulx
Commune d'Asperes	Commune de Garons	Commune de Redessan
Commune d'Aubais	Commune de Generac	Commune de Rodilhan
Commune d'Aubord	Commune de Gallargues-le-Montueux	Commune de Sainte-Anastasie
Commune d'Aujargues	Commune de Jonquières-Saint-Vincent	Commune de Saint-Bauzely
Commune de Beaucaire	Commune de Junas	Commune de Saint-Chartes
Commune de Beauvoisin	Commune de La Calmette	Commune de Saint-Clement
Commune de Bellegarde	Commune de Langlade	Commune de Saint-Come-et-Maruejols
Commune de Bernis	Commune de La Rouvière	Commune de Saint-Dionisy
Commune de Bezouce	Commune du Cailar	Commune de Saint-Genies-de-Malgoires
Commune de Boissières	Commune de Lecques	Commune de Saint-Gervasy
Commune de Bouillargues	Commune du Grau-du-Roi	Commune de Saint-Gilles
Commune de Cabrières	Commune de Ledenon	Commune de Saint-Laurent-d'Aigouze
Commune de Caissargues	Commune de Manduel	Commune de Saint-Mamert-du-Gard
Commune de Calvisson	Commune de Marguerittes	Commune de Salinelles
Commune de Cannes-et-Clairan	Commune de Mauressargues	Commune de Sauzet
Commune de Caveirac	Commune de Milhaud	Commune de Sernhac
Commune de Clarensac	Commune de Montagnac	Commune de Sommières
Commune de Codognan	Commune de Montignargues	Commune de Souvignargues
Commune de Combas	Commune de Montmirat	Commune de Uchaud
Commune de Congenies	Commune de Montpezat	Commune de Vallabregues
Commune de Crespian	Commune de Moulezan	Commune de Vauvert
Commune de Dions	Commune de Moussac	Commune de Vergeze
Commune de Domessargues	Commune de Mus	Commune de Vestric-et-Candiac
Commune de Fons	Commune de Nages-et-Solorgues	Commune de Villevieille

#### Établissements publics de Coopération Intercommunale (à fiscalité propre)

Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole  
Communauté de communes Beaucaire-Terre d'Argence  
Communauté de communes Petite Camargue  
Communauté de communes Pays de Sommières  
Communauté de communes Leins-Gardonnenque  
Communauté de communes Terre de Camargue  
Communauté de communes Rhône-Vistre-Vidourle

#### Établissements publics de Coopération Intercommunale (sans fiscalité propre)

##### Syndicats intercommunaux à vocation multiples

SIVOM Aubais-Villetelle  
SIVOM des Costières  
SIVOM du Moyen Rhône

##### Syndicats intercommunaux à vocation unique

S.I. D'aménagement du ruisseau de Bourrigues à Sernhac  
S.I. Du C.E.S. De Marguerittes  
S.I.A.E.P. Du Vidourle  
S.I.V.U. Des Pignedes

SI d'Évacuation et de Traitement des Eaux Usées de la Haute Braune  
SI d'Aménagement du Vidourle et de ses Affluents  
SI d'Assainissement Agricole de la Région du Canal de Navigation de Beaucaire  
SI d'Assainissement de la Basse Vallée du Vistre  
SI d'Assainissement de la Plaine de la Vaunage (SIAPV)  
SI d'Assainissement de la Plaine du Vistre  
SI d'Assainissement des Hautes Terres du Vistre  
SI d'Assainissement des Terres du Bassin de Jonquières-Saint-Vincent  
SI d'Assainissement des Terres du Bassin Moyen du Vistre  
SI d'Assainissement Vidourle Bénovie  
SI de Curage et d'Entretien du Briançon  
SI de la Piscine Beaucaire-Tarascon  
SI de Protection des Rives du Bas-Gardon  
SI de Regroupement Pédagogique de Boissières et Saint-Dionisy  
SI des Eaux de la Vaunage  
SI du Collège de Remoulins  
SI pour la Construction d'une Gendarmerie Intercommunale pour le Canton de Marguerittes  
SIRP de La Rouvière - Montignargues  
SIVU AEP Leins-Garrigues  
SIVU de Voirie  
SIVU DES BOIS DE LENS  
SIVU des Garrigues de la Région de Nîmes  
SIVU des Loisirs de la Jeunesse Vaunageole  
SIVU des Meyrannes  
SIVU du Massif du Gardon  
SIVU du Moulin à Vent  
SIVU du Vistre Buffalon  
Syndicat d'Adduction d'Eau Potable de Villevieille  
Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique du Nord-Sommiérois  
Syndicat Intercommunal Du Projet De Vie Des Personnes Agées

Syndicats mixtes ouverts

SM d'Aménagement et Gestion Equilibrée des Gardons  
SM d'Équipement de la Commune de Beaucaire  
SM Départemental d'Aménagement et Gestion des Cours d'eau et Milieux Aquatiques du Gard (SMDE)  
SM des Gorges du Gardon (SMGG)  
SM des Nappes Vistrenque et Costières  
SM Etablissement Public Territorial de Bassin Vidourle  
SM pour l'Étude et l'Aménagement du Bois de Minteau à Calvisson  
SM pour la Protection et la Gestion de la Camargue Gardoise

Syndicats Mixtes fermés

SI des Massifs de Villeneuve-lez-Avignon  
SM de Défense de la Forêt du Sommiérois  
SM de Transport et de Traitement des Eaux Usées d'Aubord et de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole  
SM Vocation Unique des Lens  
Syndicat Mixte d'Électricité du Gard



הנהגות נכונות הן אלו שיש בהן תועלת לרוב האנשים ולא רק לפרט. ההנהגות הנכונות הן אלו שיש בהן תועלת לרוב האנשים ולא רק לפרט.

