

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
d'Alsace

Strasbourg, le 16 décembre 2015

Service Energie, Climat, Logement et Aménagement

**Nos réf. :**

**Affaire suivie par :** Michaël BERTIN  
michael.bertin@developpement-durable.gouv.fr  
**Tél. :** 03 88 13 07 32 – **Fax :** 03 88 13 08 60

Compte rendu de la réunion du 11 décembre 2015 de la commission de suivi du Plan de Protection de l'Atmosphère de Strasbourg

La réunion du 11 décembre 2015 avait pour objectif de présenter l'état d'avancement du Plan de Protection de l'Atmosphère de Strasbourg ainsi que les actualités entourant son développement.

Cette réunion a été l'occasion de présenter les éléments saillants de l'évolution la qualité de l'air à Strasbourg ainsi que les diverses démarches engagées en marge du PPA mais qui concourent à son avancement :

- Contentieux « qualité de l'air » avec la Commission Européenne
- Evolution de la qualité de l'air à Strasbourg
- Appel à projets « Villes respirables en 5 ans »
- Evolution des zones de vigilance
- Mise à jour de l'arrêté interpréfectoral relatif à la gestion des pics de pollution
- Avancement des dispositions du PPA de Strasbourg

## Contentieux Particules – PM10

Le 29 avril 2015, la Commission Européenne a envoyé un *avis motivé complémentaire à la République Française en raison du non-respect des dispositions des articles 13, lu en combinaison avec celles de l'annexe XI et 23, lu en combinaison avec celles de la partie A de l'annexe XV de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe en ce qui concerne les valeurs limites de PM10*. Cet avis vise à la fois le non respect des valeurs limites mais aussi la qualité et la complétude des plans d'actions visant à remédier à ces dépassements. La zone de Strasbourg ayant bénéficié d'un report de la date d'application de la valeur limite, cela lui vaut aujourd'hui de ne pas faire directement partie de ce contentieux qui concerne encore 10 autres zones en France (Paris, Lyon, Grenoble, Marseille, Martinique, Rhône-Alpes, PACA, Nice, Toulon, et « Douai Béthune-Valenciennes »).

Cependant, la Commission Européenne a précisé dans son courrier que les dépassements qui ont continué d'être constatés sur Strasbourg ont bien été notés et qu'une procédure spécifique pourrait être lancée à son encontre si aucun éléments récents ne permettait de prouver l'amélioration de la qualité de l'air (Extrait de l'avis motivé : « [...] la Commission tient à souligner que, si de tels dépassements devaient persister dans l'agglomération de Strasbourg, elle se réserve le droit de revenir sur le non-respect des valeurs limites de PM10 dans cette zone dans une autre procédure »).

Sur la base des demandes pour les zones actuellement en contentieux, la DREAL Alsace a donc fourni début juin des éléments pour compléter la réponse de l'État français sur la situation particulière de Strasbourg. Parmi ces éléments, on retiendra notamment que le bilan de la qualité de l'air 2014 indique pour la première fois le respect de la norme Européenne pour les particules sur les stations de mesures :

**Nombre de jours > 50 µg/m<sup>3</sup>**  
(VL - Moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par an)

Stations	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
COL Est	32	16	20	22	\	\	\	\
Nord-Est Alsace	19	13	*	21	14	6	14	11
STG A35		*	62	51	45	42	56	31
STG Clemenceau	55	37	45	39	36	18	28	20
STG Est	38	14	21	12	25	14	*	10
STG Nord	33	19	21	21	9	9	20	9
COL Centre	37	16	23	24	22	11	17	8
MUL Nord	37	23	29	24	20	13	14	8
MUL Sud 2	24	14	16	22	14	9	21	8
C.C.3 Frontières	25	23	17	22	16	12	12	9

ASPA 15011514-TD

STG : Strasbourg COL : Colmar MUL : Mulhouse

\ : fin des mesures

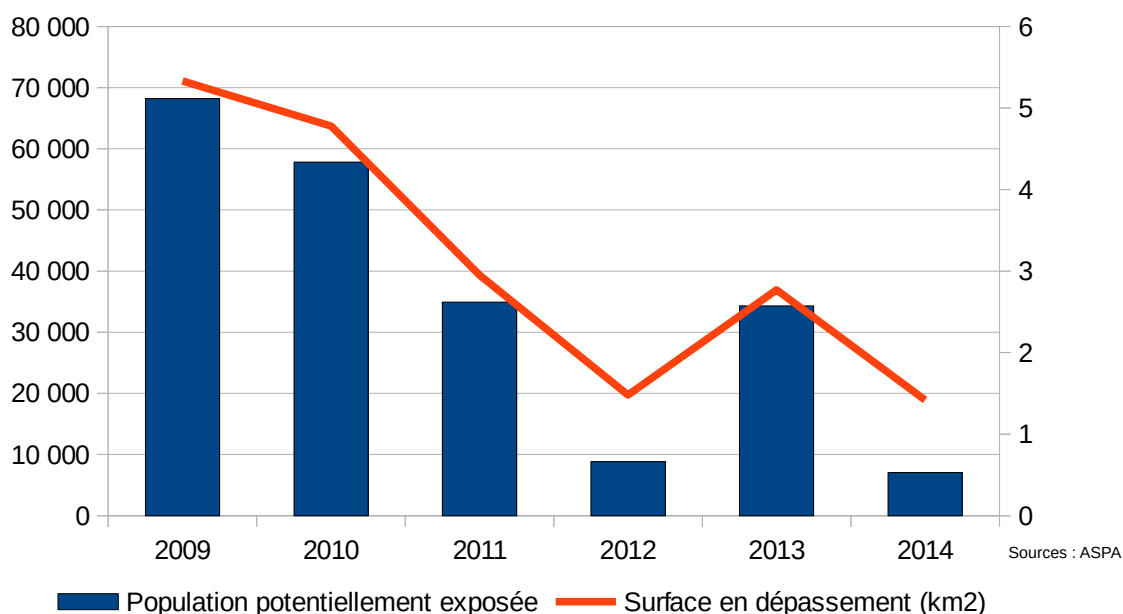
\* : Données incomplètes

Valeur limite dépassée

Sources : ASPA

En complément, de nouvelles modélisations améliorant la précision de la prise en compte de la population ont été réalisées :

### Population exposée et surface en dépassement en PM10



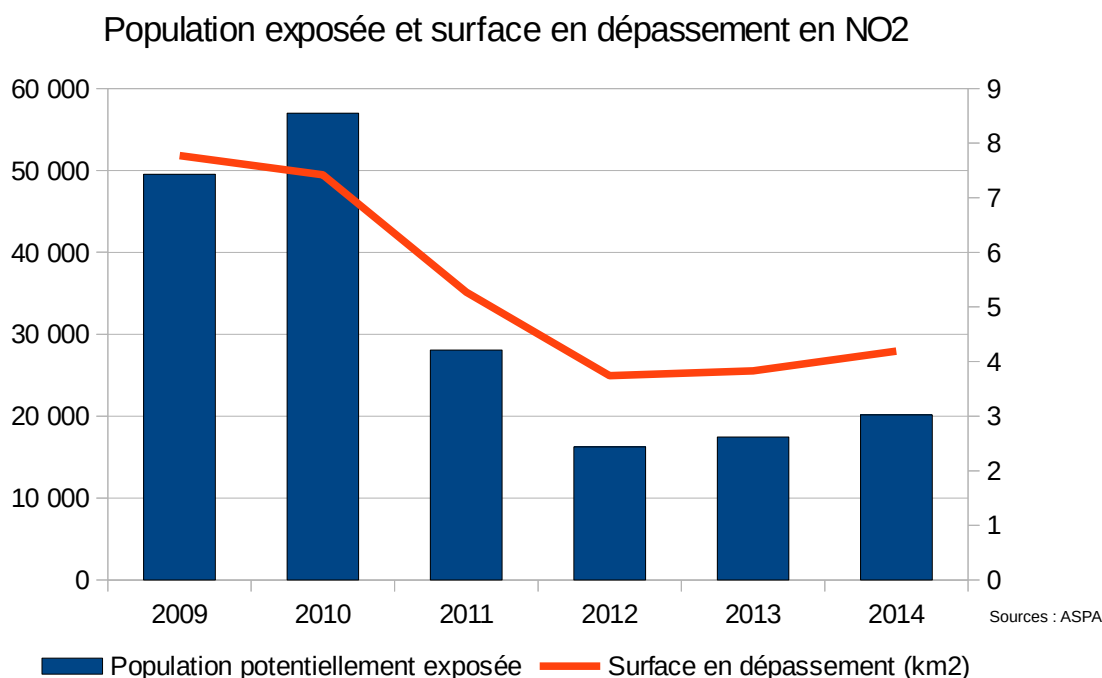
On constate que la tendance est assurément à la baisse même si les variations météorologiques pourraient encore entraîner des dépassements dans les années à venir. Le fait que la population exposée baisse maintenant plus vite que la superficie des dépassements tient au resserrement de ces zones le long des axes à fort trafic moins densément peuplés.

## Contentieux Dioxyde d'azote – NO<sub>2</sub>

Le 16 juin 2015, la Commission Européenne a transmis une *mise en demeure de la République française pour manquement aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 13, paragraphe 1, lu en combinaison avec l'annexe XI et 23, paragraphe 1, lu en combinaison avec l'annexe XV, de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe*. Cette mise en demeure vise à la fois le non-respect de la valeur limite mais aussi la qualité et la complétude des plans d'actions visant à remédier à ces dépassements. Contrairement au contentieux sur les particules, cette fois-ci Strasbourg, comme toutes les autres zones (Marseille, Toulon, Paris, Clermont-Ferrand, Montpellier, la zone urbaine régionale de Languedoc-Roussillon, la zone urbaine régionale de Poitou-Charentes, Toulouse, Reims, Grenoble, Strasbourg, Rennes, Lyon, la Vallée de l'Arve, Nice, Rouen, Saint-Etienne, Bordeaux, et Tours), n'a pas bénéficié de report de la date d'application.

La DREAL Alsace a donc fourni dans le courant l'été des éléments pour compléter la réponse de l'État français sur la situation de Strasbourg. Parmi ces éléments, il est à noter que la valeur limite en moyenne annuelle – fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> – pour le dioxyde d'azote depuis 2010 est certes dépassée régulièrement mais en constante baisse depuis plusieurs années (voir ci-après Bilan qualité de l'air).

En complément de ces courbes illustrant la baisse régulière des concentrations, le graphique ci-dessous traduit la diminution de la superficie impactée ainsi que des populations vivant dans ces zones en dépassement durant les 5 dernières années.



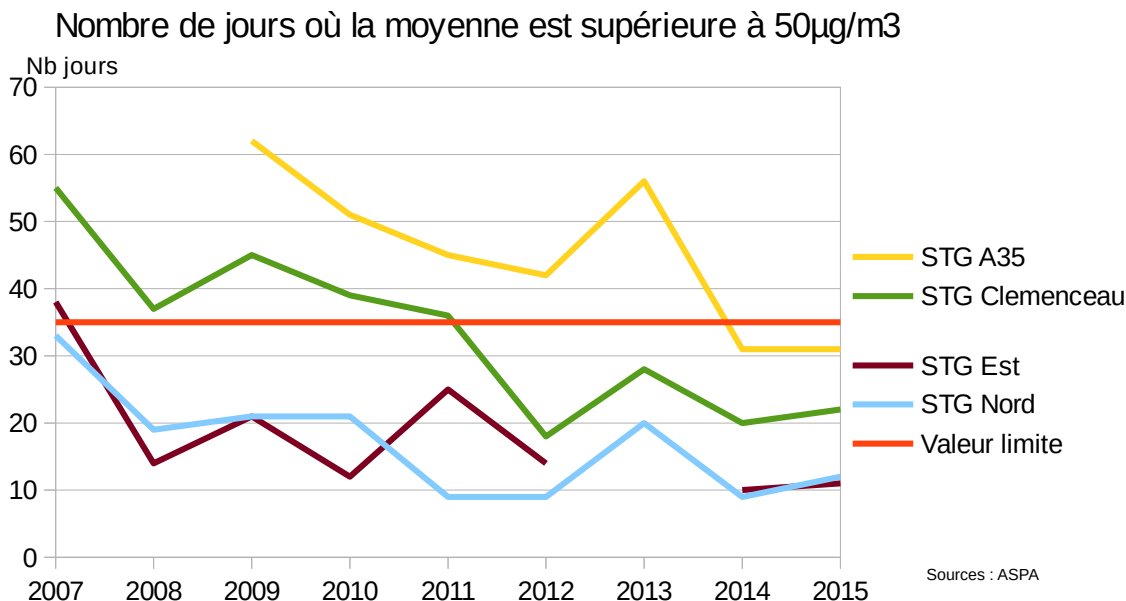
Une forte baisse de la population exposée s'est produite ces dernières années et s'explique en partie par l'effet de seuil qui a permis au centre-ville de Strasbourg de retrouver des niveaux conformes aux normes. Les zones en dépassements se concentrent maintenant autour des axes routiers à fort trafic au sein de l'agglomération.

L'enjeu est maintenant de protéger les populations vivant déjà au plus proche de ces axes et d'imaginer comment permettre la densification de l'agglomération pour limiter les besoins de transport tout en n'augmentant pas de manière significative le nombre de personnes exposées aux dépassements de normes.

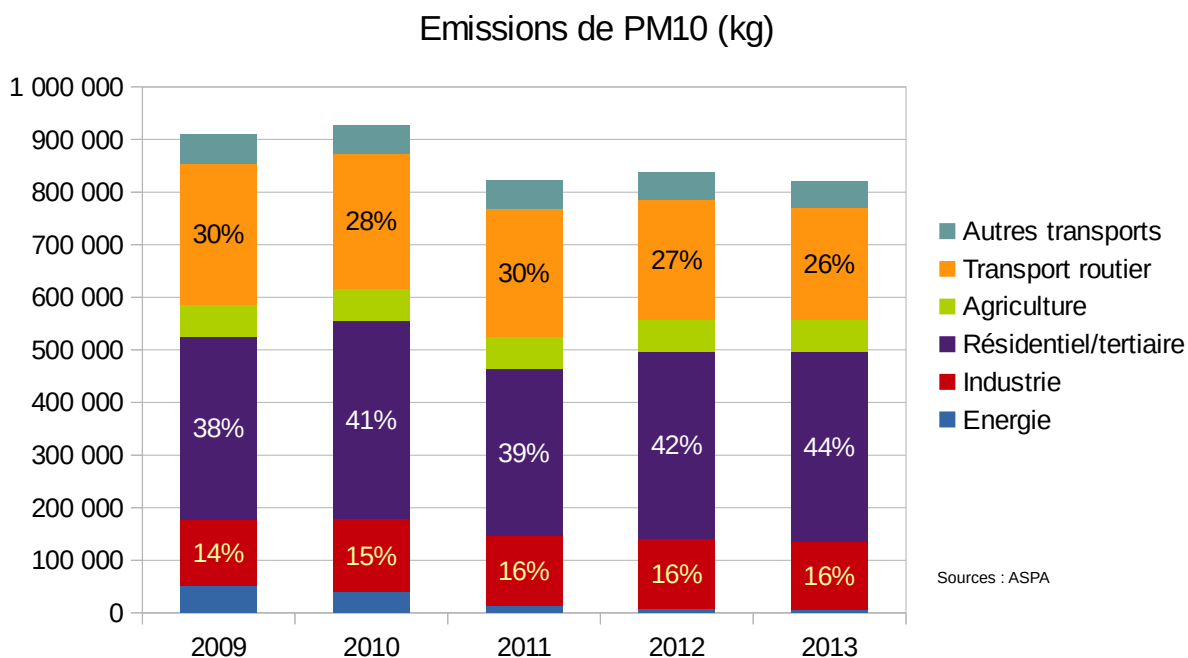
## Bilan de la qualité de l'air :

Particules PM10 :

L'évolution des concentrations en particules sur l'agglomération est plutôt positive. Au regard des normes Européennes, on note même que depuis 2014, aucun dépassement de norme n'a été constaté pour ce polluant. Le graphique ci-dessous montre l'évolution du nombre de jours où la concentration journalière est supérieure à  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  (valeur à respecter : 35 jours maximum).

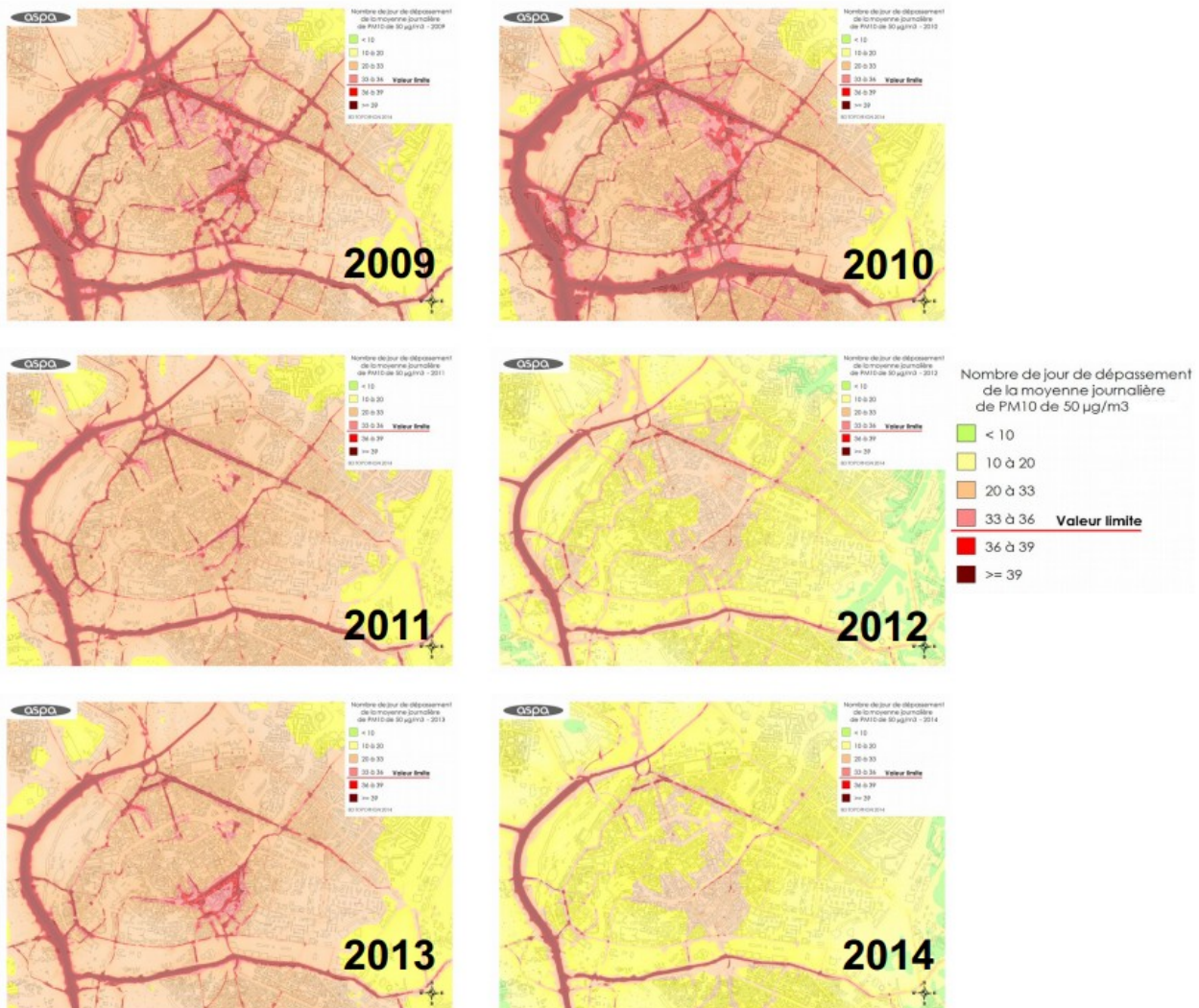


En parallèle de ces relevés de concentrations, les émissions de particules sur l'agglomération sont aussi orientées à la baisse mais semblent atteindre un palier ces dernières années comme le montre le graphique suivant.



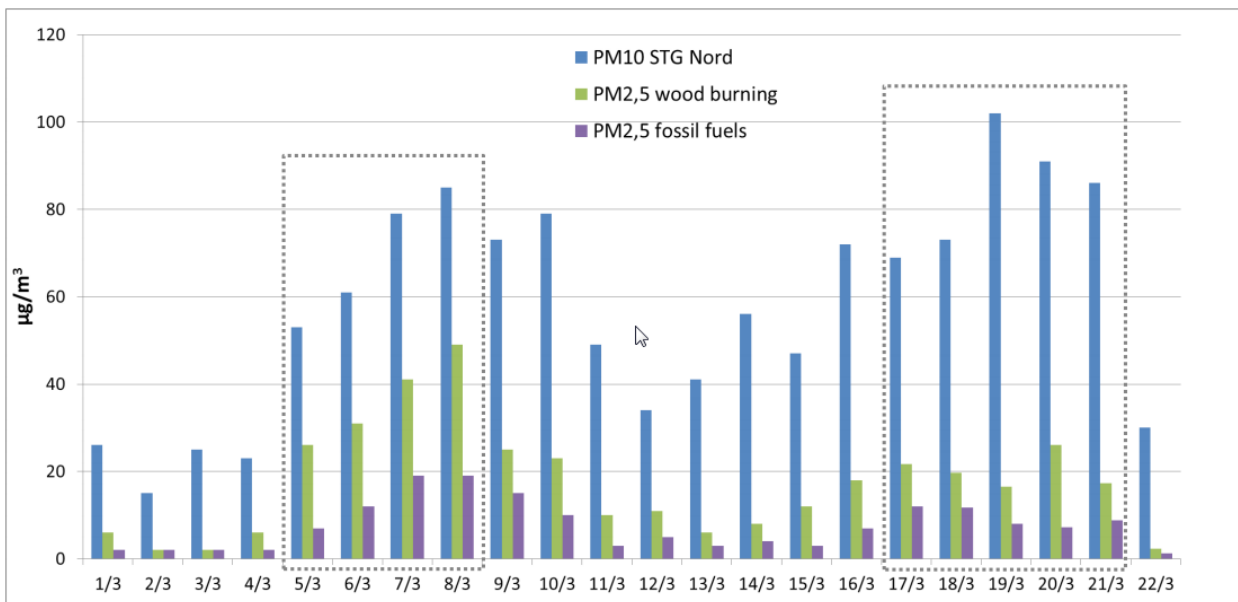
L'évolution de ces émissions continuera d'être particulièrement suivie et guidera les stratégies sectorielles.

Les modélisations réalisées par l'ASPA permettant de connaître les concentrations en tout point de l'agglomération pour les dernières années mettent en lumière qu'en dehors des axes à fort trafic, les concentrations sont aujourd'hui proches de la valeur limite. L'effet de seuil engendré par la sensibilité de s particules aux conditions météorologiques fait que nous oscillons autour de cette limite et que même si les deux dernières années n'ont pas donné lieu à des dépassements sur les stations de mesure, il ne peut être complètement exclu que cela n'arrive pas de nouveau. De manière générale, même si les stations de mesure n'enregistrent plus dépassement, la situation devra de tout de même être améliorée et les efforts poursuivis afin de garantir un air sain pour les populations résidant dans des zones enregistrant toujours des dépassements.



Bien que la situation soit plutôt à l'amélioration, 2015 a encore été frappé de pics de pollution. L'ASPA s'est récemment doté d'un appareil de mesure capable de distinguer certaines formes de particules comme celles issues de la combustion de la biomasse ou celles issues de combustibles fossiles.

Lors de l'épisode de pollution de mars 2015, ces mesures ont permis d'établir que sur la période du 5 au 22 marquée par de fortes concentrations de PM10, le début de l'épisode était plutôt lié à la combustion (bois et énergies fossiles) et donc représentatif d'un épisode hivernal alors que la fin de la période serait liée à d'autres types de particules comme le nitrate d'ammonium d'origine agricole.

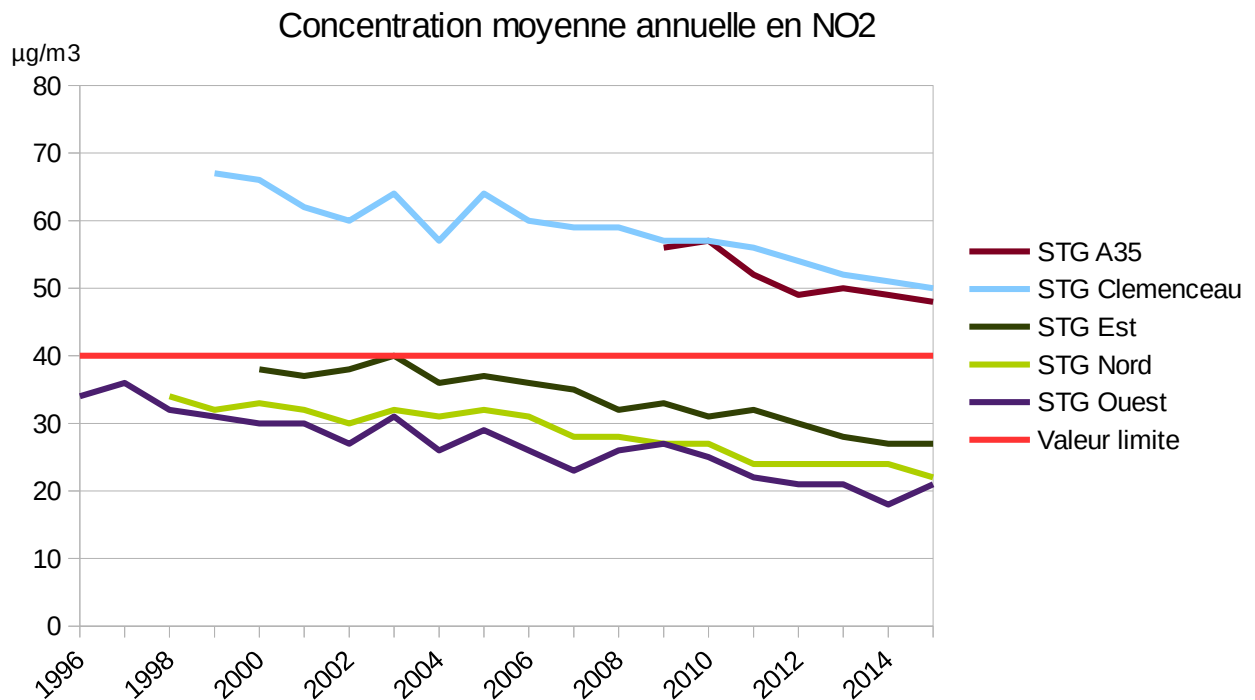


Sources : ASPA

Evolution des niveaux de concentrations en PM10 et en PM2,5 d'origines « combustibles fossiles » ou « combustion de biomasse » sur Strasbourg Nord entre le 1<sup>er</sup> et le 22 mars 2015

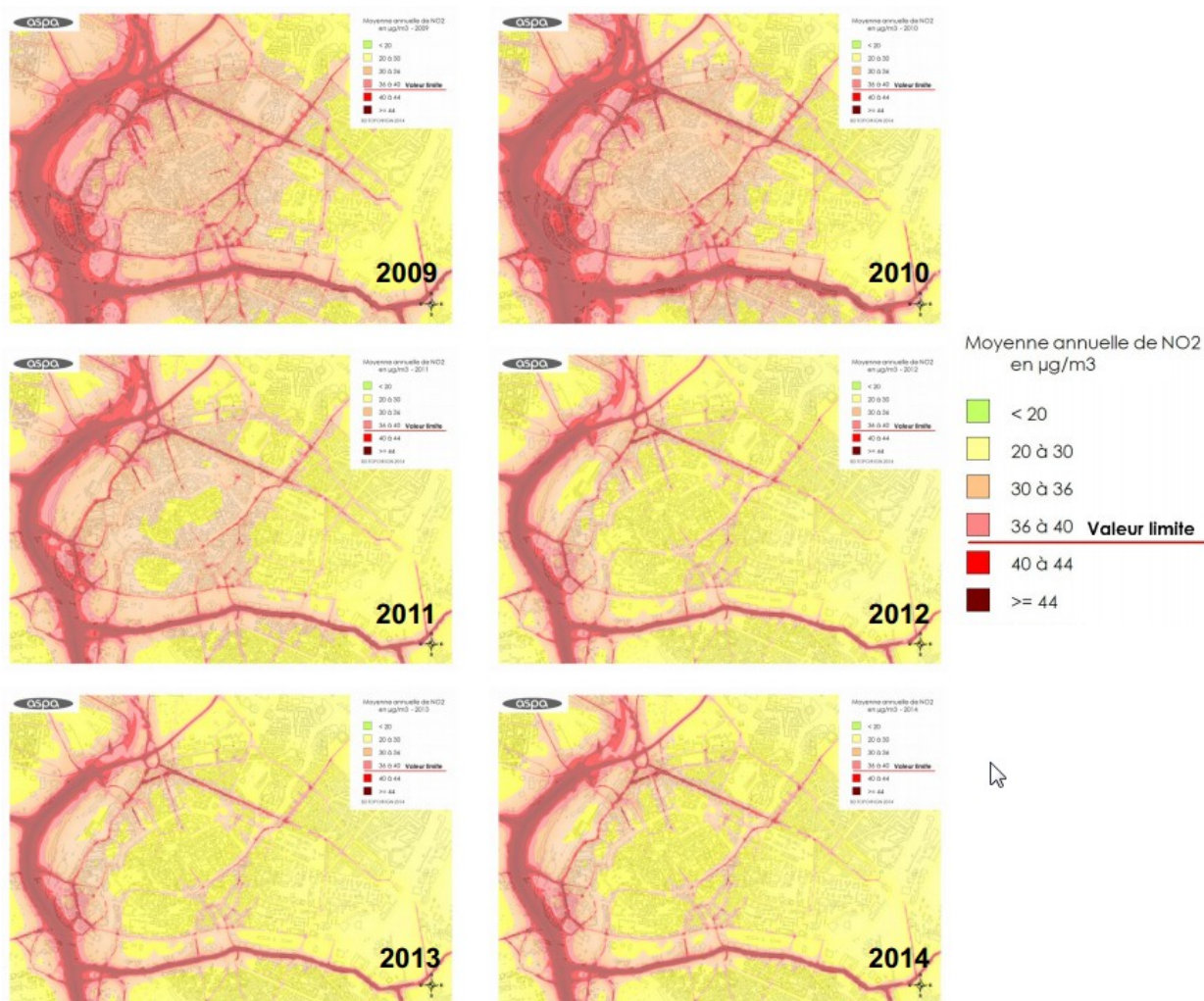
## Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> :

Le graphique ci-dessous illustre une baisse d'environ 20 à 25 % sur les différentes stations de mesure de l'agglomération strasbourgeoise sur la période 1996 – 2015. Les stations « A35 » et « Clémenceau » sont des stations de type « trafic » alors que les autres sont de type « fond urbain ».



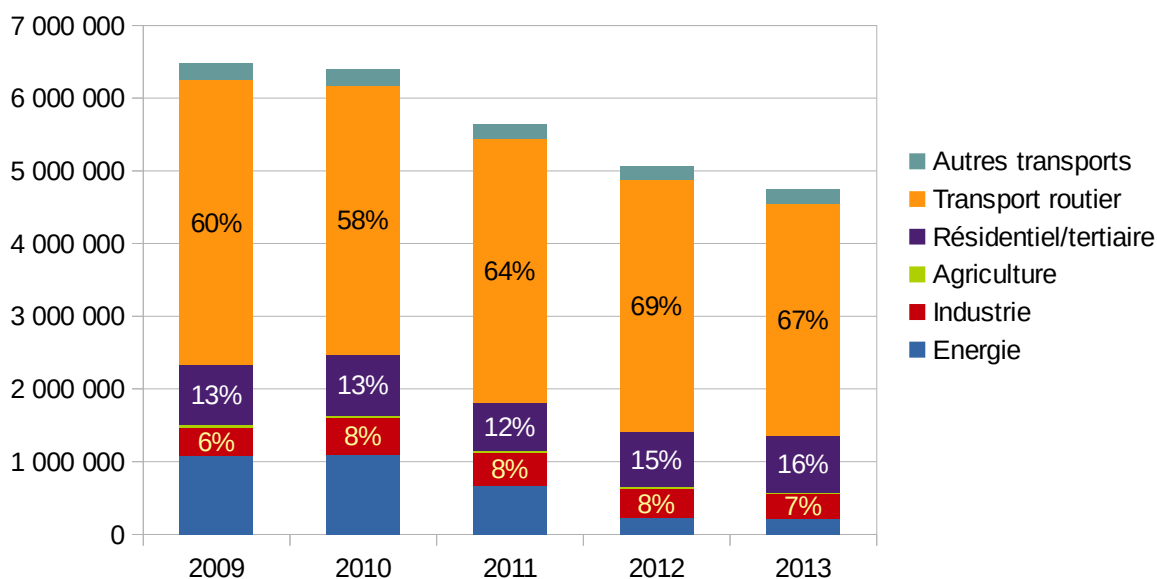
Si les concentrations sont orientées à la baisse, les stations « trafic » sont encore bien au-dessus de la valeur limite.

Les modélisations présentées ci-dessous permettent d'évaluer, sur la période 2009-2014 les progrès réalisés.



Cette amélioration continue des concentrations en NO<sub>2</sub> peut s'expliquer en grande partie par la baisse des émissions de ce polluant par les différents secteurs d'activité sous l'impulsion de politiques nationales et locales. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des émissions de NO<sub>2</sub> sur l'agglomération de Strasbourg sur la période 2009 – 2013.

## Emissions de NOx (kg)



On voit clairement que le secteur des transports routiers porte la majeure partie de la baisse, attribuable à la fois à l'amélioration des motorisations mais aussi à la politique forte de l'agglomération de contraindre l'usage de la voiture.

Le second secteur en baisse importante est celui de l'énergie. Cette baisse notamment par l'arrêt progressif d'activité de la raffinerie de Reichstett entre 2010 et 2012.

Il est à noter également que dans le même temps, les émissions de NO<sub>2</sub> de l'Alsace ont baissé de plus de 50 % entre 1990 et 2013 et les concentrations de fond régional de près de 40 % entre 1996 et 2014.

## Appel à projet « Ville respirable en 5 ans »

Durant l'été 2015, l'appel à projet « Villes respirables » a été lancé par le ministère. L'Eurométropole de Strasbourg a choisi d'y répondre et a présenté un dossier, co-construit avec la DREAL, qui permettra dans les mois qui viennent de donner corps à des dispositions du Plan de Protection de l'Atmosphère.

Le plan « Strasbourg Ville Respirable en 5 ans » propose une série de 13 actions recouvrant l'ensemble des 6 thématiques de l'appel à projet : transports et mobilité, industrie, agriculture, logement, innovation, vecteur de croissance verte et planification urbaine. Une action transversale est proposée en matière de communication et d'éducation à l'environnement « Air ».



1. Communication Ville respirable et éducation à l'environnement AIR : Accompagner le projet « ville respirable » dans son ensemble par un plan de communication global et des actions de sensibilisation pour donner les moyens aux citoyens et aux acteurs du territoire de comprendre les enjeux liés à la pollution de l'air ambiant. Évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre.
2. Préfiguration d'une Zone de circulation restreinte (ZCR) : Un diagnostic précis doit permettre de mesurer les variables de définition du périmètre, des véhicules concernés ainsi que l'acceptabilité sociale.
3. Projet CRISTAL – Mode alternatif de déplacement motorisé : Le projet CRISTAL est un système de transport électrique. Il s'agit d'un module de 3 m de long, d'une capacité de 8 personnes, pouvant se joindre à d'autres modules identiques pour faire un moyen de transport en commun complémentaire à l'offre de transport classique.



4. Développement de l'usage des Vélos à Assistance Électrique (VAE) : Permettre au plus grand nombre d'acquérir facilement un vélo à assistance électrique a pour objectif d'inciter au report modal de la voiture individuelle privative vers le vélo, même sur des distances domicile-travail supérieures à 5 kms.
5. Aménagement du réseau cyclable à haut niveau de service Vélostras : il se compose de neuf itinéraires radiaux reliant la seconde couronne au centre de Strasbourg et de trois itinéraires de rocades. Le réseau totalise 130 km et se compose de nombreux tronçons déjà existants et satisfaisants, d'autres à aménager car manquants et certains à réaménager.
6. Implantation de Centres de Distribution Urbains (CDU) : Dans la perspective de la ZCR, il vise une régulation de l'accès des PL au centre-ville. La collectivité et ses partenaires souhaitent voir évoluer la distribution des marchandises vers plus d'optimisation et moins de pollution. Cette action vise à déployer un service de logistique urbaine (centre de distribution urbain).
7. Gestion dynamique des flux de véhicules en fonction de la qualité de l'air : Intégrer au système de trafic existant piloté par le Service de l'Information et de la Régulation Automatique de la Circulation (SIRAC) des outils de prédiction de pollution en fonction de prévisions de trafic et d'évolution de la qualité de l'air pour influencer sur la mobilité en fonction des prévisions de trafic et de qualité de l'air.
8. Réduction des émissions du parc des véhicules de la ville, de l'Eurométropole et de leurs satellites (sociétés d'économie mixte) : La collectivité mène une réflexion pour l'optimisation des systèmes de transport et de déplacement afin de s'inscrire dans une démarche d'économie. Plusieurs actions sont d'ores et déjà menées et d'autres envisagées :
  - Proscrire autant que possible les motorisations diesel.
  - Participer au groupement de commande qui se constitue avec les grandes villes européennes pour l'achat de véhicules propres.
  - Favoriser et inciter aux déplacements « doux » des agents.
  - Poursuivre les formations d'éco-conduite pour les agents.
  - Sensibilisation du personnel à la nécessité de couper le moteur à l'arrêt, à veiller régulièrement au bon gonflage des pneumatiques.
9. Soutien à la démarche « agro-écologie » : animation territoriale :L'Eurométropole (EMS) et la Chambre d'Agriculture de Région Alsace (CARA) ont signé un partenariat en 2010, renouvelé en 2015, qui s'articule autour d'un plan d'actions (2015-2016) pour développer une agriculture de proximité durable et de proximité. Dans ce cadre et en concertation avec la CARA, l'EMS propose de développer une série d'actions à mettre en œuvre d'ici 2020 en faveur de la qualité de l'air en agriculture.
10. Accélérer le renouvellement de vieux appareils de chauffage : L'action consiste en une étude de faisabilité pour mettre en place un fonds de soutien aux particuliers qui veulent remplacer leurs vieilles installations de chauffage bois par des installations récentes. Cette action est couplée à l'appel à manifestation d'intérêt de l'ADEME sur le fonds Air dans la catégorie « étude préalable ».
11. Promotion des pré-diagnostics énergie petites entreprises : L'Eurométropole de Strasbourg souhaite accompagner les entreprises, les commerçants et artisans au renouvellement et la modernisation de leurs installations de chauffage afin d'améliorer leur efficacité et permettre la diminution des pollutions atmosphériques. La Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg assure d'ores et déjà une prestation d'audit Énergie en lien avec l'ADEME et la Région Alsace sur l'ensemble du territoire alsacien. Il s'agirait pour la collectivité de favoriser, de faire la promotion voire de renforcer le dispositif sur son territoire en ciblant plus particulièrement les zones d'activité, et les zones commerciales.
12. Carte stratégique de la qualité de l'air : L'action consistera à mettre en place une carte stratégique air sur le territoire de l'Eurométropole selon la méthode mise en place par ATMO France, fédération nationale des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air.
13. Réaliser une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Air Climat Énergie » du Plan Local d'Urbanisme (PLU) intercommunal : L'Eurométropole de Strasbourg s'est engagée à la réalisation d'une OAP « Air, Climat, Énergie » dans le PLUi. La volonté affirmée est de renforcer les orientations et les préconisations notamment réglementaires, en matière d'énergie pour mieux répondre aux objectifs fixés par le Projet d'Aménagement et de Développement durables (PADD) ainsi que pour consolider la prise en compte du Plan de Protection Atmosphère (PPA), notamment de ces zones de vigilances.

Il s'agit d'une série de mesures radicales qui accordent une place prépondérante aux questions des transports et déplacements en raison de leur importance en termes d'émission de polluants, mais aussi à la mise en place d'une cohérence environnementale de services publics vertueux.

L'Eurométropole de Strasbourg fait partie des lauréats au même titre que 19 autres collectivités. Les travaux sont actuellement en cours à l'EMS et à la DREAL pour finaliser la convention financière qui définira plus précisément les actions.

## Evolution des zones de vigilance

Le Plan de Protection de l'Atmosphère de Strasbourg a défini le concept de zones de vigilance. Ces zones ont été définies sur le croisement des zones de dépassement de norme de pollution, de la densité de population et des zones de développement urbain.

Lors des travaux d'élaboration du PPA, l'EMS avait souhaité, que ce zonage soit régulièrement interrogé. Ces zones ont été construites dans le but de prioriser les actions de l'État et de la collectivité là où les enjeux étaient les plus importants : concentrations importantes et grande densité de population.

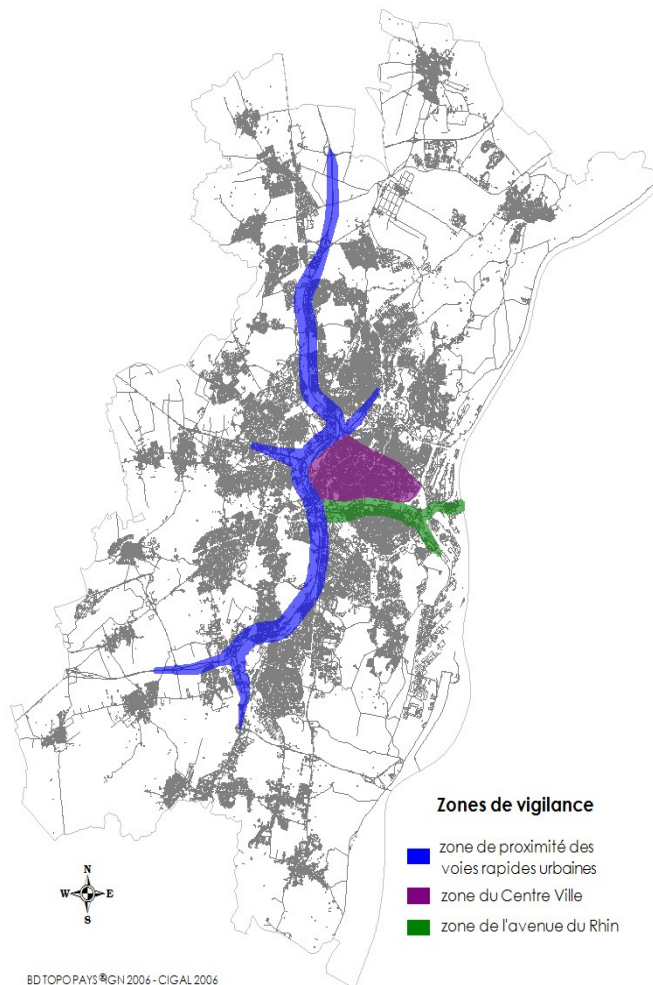
Ce zonage permet aujourd'hui de s'interroger sur la pertinence de la prise en compte de la qualité de l'air de certains projets.

Les modélisations de qualité de l'air faites par l'ASPA, montrent que les zones en dépassement se sont réduites mais que par ailleurs la densité de population a augmenté dans des endroits critiques comme l'avenue du Rhin.

L'EMS a par ailleurs précisé que ce zonage fait aujourd'hui partie du zonage des risques de son projet de PLUi.

L'évolution de ce zonage et de son usage pourrait certainement être optimisé sur la base du retour d'expérience aujourd'hui acquis sur son utilisation.

Il a été proposé en séance que la DREAL se rapprochera de l'EMS pour poursuivre cet échange courant 2016 dans le cadre de leur projet « villes respirables » qui reprend à son compte une partie de ces éléments.



## Mise à jour de l'arrêté interpréfectoral relatif à la gestion des pics de pollution

L'arrêté interpréfectoral approuvé par les deux préfets en Alsace le 16 juillet 2015 met à jour la procédure de déclenchement qui sera maintenant la même dans tous les départements du territoire. Les nouvelles mesures concernent essentiellement une extension de la limitation de vitesse et une restriction d'usage de certains produits agricoles lors des pics dits « printaniers ».

Au niveau national, une prochaine mise à jour de l'arrêté ministériel est attendue pour début 2016. Il sera alors nécessaire de réviser notre arrêté et ce sera l'occasion d'une harmonisation au sein de la grande région ainsi que d'un renforcement des mesures d'urgence par les éléments aujourd'hui débattus dans le cadre des groupes de travail Transport (circulation alternée) et Agriculture (amélioration des pratiques en vue de limiter l'impact sur la qualité de l'air).

## Avancement des dispositions du PPA de Strasbourg

Concernant les autoroutes, les projets suivent leur cours. Le TSPO vient de voir son enquête publique terminée et la requalification de l'A35 fait l'objet d'une convention d'étude entre les différents acteurs concernés. Des études ont été programmées et des modélisations pourront être réalisées courant 2016. Une homogénéisation de la vitesse sur l'ensemble de l'A35 à 90km/h pour les véhicules légers et 80km/h pour les poids lourds est notamment prévue en 2016.

Depuis l'adoption du Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025, l'augmentation de l'attractivité du mode Bus figure parmi les objectifs prioritaires de l'Eurométropole de Strasbourg. De 2016 à 2020 des investissements permettront d'améliorer le temps de trajet, la régularité, l'amplitude horaire et le confort aux arrêts et à bord seront grandement améliorés.

Les autres dispositions présentées par le service transport et mobilité de l'EMS présentent des liens forts avec la réponse à l'appel à projet « villes respirables » : zone de circulation restreinte selon le niveau de pollution des véhicules, accélération de certaines mesures du Plan de Déplacement Urbain, mise en œuvre de services de logistiques urbaines, ...La préfiguration de la ZCR sera réfléchi en lien avec le transport de marchandise en ville. Concernant la mise en place de ces centres de distribution urbains, la concertation avec les acteurs économiques est en cours. L'objectif est de faire évoluer à court terme la réglementation relative au transport de marchandises (périmètre, tonnages, horaires,...) et de faciliter l'accès des véhicules les moins polluants.

L'ASPA a réalisé à la demande de la DREAL un guide sur la méthodologie adaptée pour la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification urbaine. Ce guide, financé par la DREAL, était souhaité par la collectivité lors des échanges autour de la rédaction du PPA. Il constitue une première réponse à la mise en œuvre des dispositions 7 et 11.

L'EMS par le biais des actions portées dans le dossier « villes respirables » officialise son recours dans les différentes démarches de planification urbaine.

D'autres dispositions doivent encore faire l'objet d'un bilan chiffré comme celle concernant la mise en place d'un critère décisionnel sur la qualité de l'air ou bien les démarches volontaires mise en œuvre dans les entreprises. On peut toutefois signaler la bonne mise en route des mesures de contrôle des installations classées pour la protection de l'environnement lors des pics de pollution ainsi que la poursuite de travaux sur le diagnostic du parc d'appareils de chauffage au bois dans le cadre du fond Air Bois mis en place par l'ADEME. L'EMS a décidé de répondre à cet appel à manifestation d'intérêt pour dans un premier temps essayé d'identifier l'enjeu sur leur territoire avant de constituer, le cas échéant, dans un second temps un fond permettant d'aider les particuliers à renouveler leurs appareils. Cette politique de renouvellement des anciens appareils de chauffage au bois va aussi dans le sens de la lutte contre la précarité énergétique ainsi que dans celui de la préservation de la ressource en bois particulièrement tendue en Alsace.

Le tableau ci-dessous résume l'avancement des dispositions du PPA au 11/12/2015 :

<b>Dispositions prévues dans le PPA</b> Avancement au 11/12/2015		Avancement	Commentaires
<b>Disposition 1</b>	<b>Renforcer la politique de déplacements urbains réduisant le trafic routier, en lien avec le PDU</b>		
	Suivre et évaluer annuellement la réalisation des actions prévues dans le PDU arrêté.	En cours	
	Améliorer la coordination des Autorités Organisatrices de Transports sur le bassin de déplacements de Strasbourg (convention d'étude pour la requalification de l'A35)	Fait en 2015	Convention approuvée par les acteurs concernés
<b>Disposition 2</b>	<b>Rationaliser le transport de marchandises sur la zone PPA</b>		
	Mettre en cohérence les arrêtés de circulation à l'échelle intercommunale	2016	Réflexion reprise dans le cadre de « ville respirable » : action 3 « mise en œuvre de centres de distribution urbains »
	Produire une étude de faisabilité pour la mise en place d'un Tram-Fret		
	Proposer des modalités de gestion des flux de marchandises optimisés		

<b>Disposition 3</b>	<b>Restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants dans certaines zones et sur certains axes</b>		
	Lancer une étude de faisabilité multicritères, opérationnelle, sur la mise en place de restrictions d'accès aux véhicules	2016	Réflexion reprise dans le cadre de « Villes respirables en 5 ans »
	Mise en place		
<b>Disposition 4</b>	<b>Réduire les émissions liées au transport sur l'avenue du Rhin</b>		
	Interdire le trafic PL ou mesure équivalente pour la déserte urbaine	2016	
	Suivre l'évolution des trafics et respects des restrictions	En continu	
	Programmer une étude pour l'accès au nord du port ou globalement améliorer l'accessibilité	2017	
<b>Disposition 5</b>	<b>Réduire les émissions dues au trafics sur les voies rapides urbaines (VRU)</b>		
	Mettre en place des mesures d'exploitation A35 / A4 (requalification A35 – convention d'étude)	Débutée en 2015	Des modélisations de différents scénarios sont déjà prévus
	TSPO	Mise en service prévue 2020	Enquête publique réalisée en 2015
	A350 : reclassement et aménagement en boulevard urbain multimodal	Déclassement dans le RRN	
	Rocade sud : premiers travaux en 2015	Fait en 2015	
	Mettre en place et développer une régulation dynamique des trafics		
<b>Disposition 6</b>	<b>Promouvoir les démarches d'engagements volontaires et d'écomobilité dans les administrations et entreprises</b>		Le bilan d'avancement de cette disposition doit être réalisé
	Inciter à introduire un critère "performance en termes de qualité de l'air" dans les commandes publiques		
	Élaborer un plan de renouvellement des flottes de véhicules		Prévu dans le cadre de « Villes respirables en 5 ans »
	Installer progressivement une clause incitative pour les véhicules à motorisation alternative		
	Généraliser la formation à l'éco-conduite		
	Réaliser les Plans de Déplacement de l'Administration		
	Inciter à la pratique du co-voiturage et des modes actifs		Développement de l'outil optimix
	Chercher à généraliser la démarche "Chartes CO2"		
<b>Disposition 7</b>	<b>Intégrer dans l'aménagement urbain la nécessité de limiter l'exposition de la population aux dépassements de valeurs limites</b>		
	Mener une réflexion pour la prise en compte de ces "zones de vigilance" dans le PLU communautaire	Réalisée en 2015	
	Suivre l'évolution des périmètres des "zones de vigilance" annuellement	En cours début 2016	
	Concilier les objectifs du PPA et de développements de l'ensemble de l'agglomération		Sollicitations et préconisations au gré des projets
	Intégrer l'enjeu de la qualité de l'air dans l'évaluation des incidences sur l'environnement et les études d'impact (intégré de plus en plus dans les plans)	Guide ASPA sur la prise en compte de la QA dans les projets urbains publié en 2015	L'OAP prévu dans le cadre de « Villes respirables en 5 ans » viendra renforcer la prise en compte de la QA
<b>Disposition 8</b>	<b>Renforcer les contrôles des émissions industrielles lors des pics de pollution</b>		

	Contrôler les émissions des installations industrielles les plus émettrices	Fait en 2015	
	Dresser un bilan annuel des contrôles réalisés	Fait en 2015	
<b>Disposition 9</b>	<b>Améliorer le parc existant de petites chaudières de la zone PPA</b>		
	Améliorer la connaissance du parc des petites chaudières (2014/2015)	Étude ASPA réalisée en 2014	L'identification des appareils anciens pose des problèmes
	Rationaliser les actions à mener		Réflexion reprise dans le cadre de « ville respirable » et de la mise en place du Fond Air de l'ADEME
	Sensibiliser les utilisateurs		
	Améliorer la qualité du parc d'appareils		
<b>Disposition 10</b>	<b>Contribuer à l'amélioration des performances environnementales des réseaux de chaleur</b>		
	Réseaux de chaleur existants <ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilégier les solutions de meilleures technologies disponibles (MTD)</li> <li>• Étudier les extensions de réseaux possibles</li> </ul>		
	Création de réseaux de chaleur <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer l'étude de l'usage des MTD</li> <li>• Lancer sur le territoire des études visant la production et l'usage d'énergies moins polluantes</li> <li>• Intégrer les ENR au cahier des charges (immédiat)</li> </ul>		
<b>Disposition 11</b>	<b>Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les études d'impact des projets de la zone PPA</b>		
	Renforcer les études d'impact des projets d'implantation d'industries, de bâtiments ou d'infrastructures la prise en compte de la qualité de l'air en la proportionnant aux enjeux du territoire, de la qualité de l'air et du projet identifié	Fait en 2015	Achèvement du projet Atmo-Idee
	Engager une réflexion pour préciser les modalités de mise en œuvre de l'action		
	Élaborer un document partagé (2015)		
<b>Disposition 12</b>	<b>Améliorer l'information des usagers et des citoyens en cas de pics de pollution</b>		
	Réactualiser et renforcer les messages d'information	Fait en 2015	Fait en lien avec l'ARS
	Informers dès la prévision d'un déclenchement suite au dépassement du seuil d'information et de recommandation	Fait en 2015	Nouvel arrêté interpréfectoral Pic de pollution
<b>Disposition 13</b>	<b>Faire respecter l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets</b>		
	S'assurer du respect des dispositions réglementaires applicables		
	Suspendre les dérogations pour le brûlage des déchets verts et les feux festifs en cas de prévision ou de constat d'épisode de pollution	Fait en 2015	Nouvel arrêté interpréfectoral Pic de pollution
<b>Disposition 14</b>	<b>Introduire un critère décisionnel dans les commandes publiques pouvant affecter la qualité de l'air de la zone PPA</b>		Le bilan d'avancement de cette disposition doit être réalisé
	Introduire une clause "Qualité de l'air" dans la commande publique		
<b>Disposition 15</b>	<b>Suivre les effets des dispositions améliorant la qualité de l'air sur la zone PPA</b>		
	Mettre en place et réunir annuellement la commission de suivi du PPA	11/12/2015	