

PRÉFET DU BAS-RHIN

Préfecture

Direction des Collectivités Locales

Bureau de l'Environnement et des
Procédures Publiques

ARRETE

du 04 JUIN 2014

portant approbation du PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE RÉVISÉ (PPA) de l'agglomération Strasbourgeoise

LE PREFET DE LA REGION ALSACE PREFET DU BAS-RHIN

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L221-1 à L221-6, L222-1 à L226-9, L511-1 à L517-2, R221-1 à R221-15 et R222-1 à R226-14 ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004, modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu l'arrêté préfectoral du 20 octobre 2008 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Strasbourgeoise ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2012/52 du 29 juin 2012 portant approbation du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Alsace ;

Vu l'avis favorable émis par le Comité Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CoDERST) du département du Bas-Rhin, en sa séance du 15 mai 2013 ;

Vu la procédure de consultation et les délibérations des organes délibérants du Conseil Régional d'Alsace, du Conseil Général du Bas-Rhin, des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et des communes incluses dans le périmètre du PPA de l'agglomération Strasbourgeoise, ayant approuvé le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère ;

Vu la synthèse des avis de cette consultation établie par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Alsace en octobre 2013 ;

Vu la décision n°E13000339/67 du 7 octobre 2013 de M. le président du tribunal administratif de Strasbourg relative à la désignation d'une commission d'enquête ;

Vu l'arrêté préfectoral du 4 novembre 2013 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Strasbourgeoise ;

Vu le dossier d'enquête publique relatif à la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Strasbourgeoise ;

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 22 novembre 2013 au 23 décembre 2013 inclus ;

Vu le mémoire en réponse de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Alsace transmis à la commission d'enquête en date du 31 janvier 2014 ;

Vu le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête remis le 19 mars 2014 par son président au préfet de la région Alsace, préfet du Bas-Rhin, et notamment ses 2 recommandations ;

Considérant qu'il résulte de l'actualisation des données sur la qualité de l'air, des contraintes sanitaires et environnementales détectées et des nouvelles mesures envisagées pour améliorer la qualité d'air, de faire aboutir la révisions du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Strasbourgeoise ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin et du Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement d'Alsace ;

Arrête

Article 1^{er} : APPROBATION

Sont approuvées, telles qu'elles sont annexées au présent arrêté, les dispositions du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Strasbourgeoise joint. Il est applicable aux 28 communes du périmètre de la communauté urbaine de Strasbourg, à savoir :

Bischheim, Blaesheim, Eckbolsheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Hoenheim, Holtzheim, Illkirch-Graffenstaden, Lampertheim, La Wantzenau, Lipsheim, Lingolsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Ostwald, Plobsheim, Reichstett, Schiltigheim, Souffelweyersheim, Strasbourg, Vendenheim et Wolfisheim.

Ce Plan se compose :

- d'un résumé non technique
- d'une partie sur le contexte, les informations générales, l'évaluation de la qualité de l'air et les enjeux associés
- d'un développement sur la stratégie adoptée
- de dispositions visant à l'atteinte des objectifs fixés dans le plan
- d'une évaluation chiffrée des résultats escomptés

Article 2 : VOIE DE RECOURS

Le présent arrêté peut être déféré au Tribunal administratif de Strasbourg, 31 Avenue de la Paix, 67000 Strasbourg, dans le délai de deux mois à compter de l'accomplissement des formalités de publicité, dans les conditions de l'article R421-1 du code de justice administrative. Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours administratif dans le même délai de deux mois, qui suspend le délai de recours contentieux. Le silence gardé par l'administration pendant plus de deux mois sur la demande de recours administratif emporte décision implicite de rejet de cette demande, conformément aux dispositions de l'article R421-2 du code de justice administrative.

Article 3 : SUIVI DU PPA, EVALUATION ET REVISION

Une Commission de suivi du PPA, regroupant les représentants des principaux partenaires concernés, se réunira une fois par an selon les modalités décrites dans la disposition 15 du PPA.

La Commission de suivi du PPA sera le lieu d'agrégation de ces informations. Chaque année, une présentation sera réalisée de :

- l'évolution de la qualité de l'air,
- l'état d'avancement des dispositions prévues par le PPA dont :
 - la mise en place des dispositions transport
 - le développement urbain de l'axe Heyritz – Kehl (urbanisation, trafic)
 - les projets soumis à la disposition relative aux études d'impact
 - l'évolution des contours des zones de vigilance
- la présentation des nouvelles études disponibles
- le suivi des contrôles réalisés dans le cadre des dispositions du PPA
- les autres actions concourant à l'amélioration de la qualité de l'air sur l'agglomération (Plan climat, plan régional santé environnement, etc...)

Dans le cadre de ce suivi, la Commission pourra être amenée à proposer des modifications d'appréciation ou de rédaction de certaines dispositions. Ces modifications, sous réserves qu'elles ne modifient pas l'économie générale du plan, pourront être entérinées par arrêté préfectoral.

Au moins tous les cinq ans, la mise en œuvre du plan fait l'objet d'une évaluation. En fonction de celle-ci, la Commission de suivi pourra proposer la mise en révision du plan en faisant valoir la nécessité de prendre en compte de nouveaux éléments dimensionnant.

Les membres de la commission de suivi, chacun dans son domaine, seront mobilisés pour produire les éléments permettant le suivi et le cas échéant des indicateurs nationaux nécessaires dans le cadre du suivi des procédures contentieuses européennes notamment.

Un bilan annuel de la mise en œuvre du PPA, intégrant les études réalisées ou en cours, sera présenté chaque année en CoDERST.

Article 4 : PUBLICATION

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Bas-Rhin. Un avis de publication sera inséré dans deux journaux nationaux, régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Article 5 : EXECUTION

Le Secrétariat Général de la Préfecture de la Région Alsace, Préfecture du Bas-Rhin, les Services de l'État, les Établissements Publics de l'État, les Collectivités Territoriales et leurs Établissements Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne et selon ses compétences, de l'exécution du présent arrêté.

Strasbourg, le

04 JUN 2014

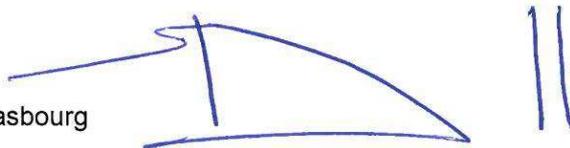
LE PREFET

Annexe :

- Dispositions prévues au PPA de Strasbourg

Pièce jointe :

- Plan de Protection de l'Atmosphère de Strasbourg (version avril 2014)



Stéphane BOUILLON

Annexe : Dispositions du Plan de Protection de l'Atmosphère de Strasbourg

Référence	Volet transport Disposition 1
Intitulé de la disposition	<i>Renforcer la politique de déplacements urbains réduisant le trafic routier, en lien avec le PDU</i>
Secteur d'activité	<i>Transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>La Communauté Urbaine de Strasbourg a révisé son Plan de Déplacements Urbains (PDU).</p> <p>Cette démarche vient s'inscrire dans une politique de déplacements déjà ambitieuse, comme en témoigne par exemple l'ampleur des réseaux de tramway ou de pistes cyclables. Le PDU arrêté en janvier 2012 fixe des objectifs précis, notamment en termes de mobilité à l'horizon 2025 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution de l'usage de la voiture (réduire la part modale de la voiture de 46 % en 2009 à 32 % en 2025) • Réduction de 30% du kilométrage parcouru en voiture en lien avec la CUS • Réduction du trafic sur l'A35 et sur l'avenue du Rhin • Fiabilisation des temps d'accès à la métropole pour tous les modes de déplacement • Développement de l'usage des modes actifs <p>Le PDU rappelle qu'il ne faut pas parier uniquement sur des gains technologiques des motorisations pour réduire la pollution atmosphérique. En effet, l'action de la collectivité vise prioritairement les modifications de choix modal, la réduction des déplacements routiers et le développement de l'usage des modes actifs notamment pour les déplacements domicile – travail.</p> <p>La mise en œuvre du PDU constitue un levier d'action significatif du PPA.</p>
Actions / Moyens	<p>Promouvoir les usages alternatifs à la voiture, conformément au PDU arrêté. Cette action sera mise en œuvre notamment par un soutien financier aux projets de transports collectifs dans le cadre des contractualisations entre l'État et les collectivités.</p> <p>Suivre et évaluer annuellement la réalisation des actions prévues dans le PDU. Ce suivi portera notamment sur les transports collectifs (extension des lignes de tramway, création de lignes de bus à haut niveau de service...), le développement du vélo et de la marche (Réseau Vélo Express, réseau piéton magistral...), le maillage et l'exploitation du réseau viaire (requalification des grandes voiries), la régulation de l'usage du stationnement et la gestion globale des flux de marchandises.</p>

	<p>Dans un premier temps, il portera sur les actions prévues d'ici 2015 qui par ailleurs concourent directement à la mise en œuvre du plan d'urgence pour la qualité de l'air du CIQA (Comité Interministériel de la Qualité de l'Air) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • développer les services liés à l'utilisation du vélo • développer le stationnement pour les vélos • communiquer sur les bienfaits des modes actifs pour la santé (mesure 37 du CIQA) • expérimenter des TC « adaptés » pour les zones peu denses • harmoniser les exigences de stationnement dans les logements et les bureaux • permettre un développement urbain favorable aux modes alternatifs à l'automobile • faciliter les déplacements occasionnels sur l'agglomération combinant TER + transport urbain (mesures 22 et 25 du CIQA) • améliorer l'accessibilité totale du réseau TC • traiter les principales nuisances sonores induites par le réseau de transport • développer les formes de motorisation alternatives <p>Améliorer la coordination entre les Autorités Organisatrices de Transports sur le bassin de déplacements de Strasbourg. Cette action visant à rechercher la cohérence des solutions de mobilités se déclinera notamment dans le cadre de la signature d'une convention d'étude pour la requalification de l'A35.</p>
Fondement juridique	Code de l'Environnement, des Transports et de l'Urbanisme
Indicateur	Émissions de NO _x et PM10 du trafic routier
Acteur de la mise en place	CUS
Pilotes du suivi	CUS, DREAL
Objectif attendu et/ou gain	Spécifiquement lié au PDU en 2015 : mise en place des 1 ^{ères} mesures dont les effets ne seront perceptibles qu'à plus long terme (à l'horizon 2020, sur la zone PPA, la mise en œuvre du PDU permettra une réduction supplémentaire des émissions totales de NO _x de 12% et de 10% pour les PM10).
Éléments de coûts	Tous acteurs confondus, les prévisions de coûts pour la mise en place des principales mesures du PDU d'ici 2025 dépassent le milliard d'€. Les actions visant le développement des transports en commun et du réseau routier sont particulièrement onéreuses.
Délai de réalisation	Suivi annuel des actions entreprises et notamment en 2016 le bilan des actions prévues sur la période 2011-2015. Convention d'étude « requalification A35 » signée avant 2015.

Référence	Volet transport Disposition 2
Intitulé de la disposition	<i>Rationaliser le transport de marchandises sur la zone PPA</i>
Secteur d'activité	<i>Transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Le secteur du transport routier est le principal responsable des dépassements de norme de qualité de l'air pour la zone PPA de l'agglomération de Strasbourg. C'est aussi le seul secteur sur lequel des actions de diminution des émissions ont des impacts directs sur les populations exposées à ces dépassements.</p> <p>Compte tenu de la responsabilité du trafic routier et notamment de la part importante due au transport de marchandises sur les zones en dépassement, des mesures rapides de réduction des émissions doivent être étudiées. Parallèlement, des actions de rationalisation des flux permettront de garantir la bonne irrigation du centre de l'agglomération.</p> <p>Cette disposition s'articule autour de la démarche Ecocité / Ville de demain, et notamment des pistes d'optimisation mises en perspective dans le cadre de l'étude sur le transport de marchandises en ville pilotée par la CUS en partenariat avec les acteurs économiques.</p>
Actions / Moyens	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en cohérence les arrêtés de circulation à l'échelle intercommunale. Cette analyse réglementaire garantira l'optimisation de la performance environnementale du transport de marchandises en ville en agissant notamment sur les types de véhicules et les horaires de livraison autorisés. • Produire une étude de faisabilité pour la mise en place d'un Tram-Fret : la CUS bénéficie à la fois d'un réseau maillé de lignes de tramway performantes et d'un centre d'exploitation du tram en connexité avec un marché d'intérêt national. La mise en place d'une offre de tram-fret pour les livraisons au cœur de l'urbain contribuerait à réduire la dépendance du centre-ville au mode routier. • Proposer des modalités de gestion des flux de marchandises (approvisionnement et expédition) optimisés sur la base du diagnostic de l'étude « Transports de Marchandises en Villes (TMV) ». <p>Ces points doivent faire l'objet d'une attention particulière pour limiter de manière significative les émissions dans les zones les plus polluées de l'agglomération. Cette disposition permet de décliner les mesures 6 à 10 du CIQA.</p>
Fondement juridique	Arrêtés de circulation de la CUS.
Indicateur	Avancement de l'étude et de la prise en compte de ses conclusions.
Acteur de la mise en place	CUS, ORTAL, CCI
Pilotes du suivi	CUS, DREAL, CCI Alsace

Objectif et/ou gain attendu	L'étude « Transports de Marchandises en Villes (TMV) » fournira une évaluation des gains à attendre de ces mesures ainsi que le zonage pertinent à mettre en place. Cette disposition a vocation à reprendre ces objectifs.
Éléments de coûts	Les éléments de coûts restent à déterminer en fonction des résultats de l'étude TMV.
Délai de réalisation	2016 pour la mise en cohérence des arrêtés de circulation 2018 pour les modalités de gestion des flux de marchandises incluant le tram-fret et les actions de la disposition 3.

Référence	Volet transport Disposition 3
Intitulé de la disposition	<i>Restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants dans certaines zones et sur certains axes</i>
Secteur d'activité	<i>Transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Les principales zones de dépassement de valeurs limites pour la qualité de l'air sont situées en bordure des axes autoroutiers, des principales voies de circulation et sur le centre urbain. En 2010, la population de la CUS potentiellement exposée à des dépassements, était :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour la valeur limite en moyenne annuelle en NO₂ de 40 µg/m³: 62 000 habitants • pour la valeur limite de 50 µg/m³ en moyenne journalière en PM10 à ne pas dépasser plus de 35 jours par an : 35 000 habitants <p>Bien que les plus fortes concentrations soient notées à proximité des autoroutes, c'est néanmoins au centre-ville que se situe la majeure partie de la population potentiellement exposée à des dépassements de valeur limite.</p> <p>L'étude dite « multicouches » a montré que la solution la plus efficace pour diminuer la zone de dépassement des valeurs limites consiste à agir sur les émissions du trafic routier. Une division par 2 de ces émissions (par rapport à celles de 2009) permettrait de passer sous les seuils sur la quasi-totalité de la zone PPA. Le renouvellement du parc automobile vers des motorisations plus propres et moins diésélisées est essentiel pour assurer une réduction significative des émissions. Ceci peut être notamment accéléré par la mise en œuvre d'une zone de régulation environnementale d'accès. Les contours réglementaires d'une telle mesure ont été revus dans le cadre du CIQA suite au retour d'expérience sur les Zones d'Action Prioritaire pour l'Air (ZAPA).</p> <p>Cette dernière option est en cours de définition dans le cadre de la mise en place des mesures 14 et 15 du CIQA. A ce jour, environ 180 zones à faibles émissions sont recensées à travers neuf pays européens.</p> <p>A titre d'exemple, l'ASPA a modélisé qu'un renouvellement accéléré d'ici 2015, de 30% de l'ensemble des véhicules ou de 50% des véhicules utilitaires et des poids lourds entraînerait une diminution des émissions de NO_x et de PM10 de 10 à 20% par rapport au rythme normal de renouvellement.</p> <p>L'étude menée dans le cadre d'Ecocité et permettant le renouvellement de la politique de transport de marchandises en ville (cf disposition 2) entraînera la mise en place de mesures bénéfiques pour la qualité de l'air. Des conditions d'accès complémentaires pour le transport de marchandises basées sur la performance des motorisations vis-à-vis de la qualité de l'air apporteront des gains supplémentaires. Afin d'assurer la cohérence avec les démarches existantes outre Rhin, des échanges avec les autorités allemandes seront prévus.</p>

	<p>Par la suite, une éventuelle extension de la réflexion aux véhicules particuliers permettrait d'obtenir des gains encore plus significatifs mais nécessitera une étude fine des conséquences socio-économiques sur la population permettant de juger de la pertinence d'une telle mesure.</p>
Actions / Moyens	<p>Lancer une étude de faisabilité multicritères, opérationnelle, sur la mise en place de restrictions d'accès aux véhicules. Cette étude portera sur les aspects techniques, environnementaux, économiques et sociaux.</p> <p>Sur la base notamment des réflexions en cours sur la rationalisation du transport de marchandises en ville (disposition 2) et des mesures du plan d'urgence du CIQA (mesures 29 et 30) concernant le renouvellement accéléré du parc automobile et les impacts sociaux de la mise en place de restriction d'accès, cette étude devra permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • déterminer le périmètre concerné, • déterminer des flux de véhicules concernés (catégories de véhicules, horaires...) • définir le dispositif à mettre en œuvre • évaluer l'impact sur la qualité de l'air • prévoir les modalités permettant l'évolution du dispositif permettant l'adaptation du périmètre et des véhicules concernés à la situation réglementaire et de qualité de l'air. • identifier les catégories socio-professionnelles affectées et les conséquences socio-économiques, notamment pour les plus modestes, • proposer les modalités d'application prenant en compte les résultats techniques et les éventuelles mesures d'accompagnement socio-économique. <p>De plus, sans préjuger des effets d'une action sur le transport de marchandises seul, la possibilité d'étendre les conditions d'accès aux véhicules particuliers devra être étudiée dans un second temps.</p>
Fondement juridique	<p>Arrêtés de circulation de la CUS.</p> <p>Article L228-3 du code de l'Environnement :</p> <p><i>Le projet de zone d'actions prioritaires pour l'air prévu au deuxième alinéa du 1 du présent article doit, préalablement à sa transmission au représentant de l'Etat dans le département, avoir fait l'objet d'une évaluation environnementale élaborée dans les conditions prévues à la section 2 du chapitre II du titre II du livre premier, ainsi que d'une concertation avec l'ensemble des parties concernées, notamment les communes limitrophes de la zone, les gestionnaires de voirie, les autorités organisatrices de transport compétentes dans la zone et les chambres consulaires concernées. L'opportunité, les objectifs, les caractéristiques principales du projet et son évaluation environnementale sont mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article 233 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010.</i></p> <p>Décret du 20 février 2012 fixant les règles de restriction :</p> <p><i>...Les ministres chargés des transports, de l'environnement, de l'intérieur et des collectivités territoriales établissent par arrêté la nomenclature des véhicules mentionnés au premier alinéa en tenant compte de leur date de première immatriculation, de la norme Euro qui leur est applicable ou de</i></p>

	<i>leur motorisation...</i>
Indicateur	Populations potentiellement exposées à des dépassements de valeurs limites. Concentrations de PM10 et NO ₂ sur les stations permanentes de mesures
Acteur de la mise en place	CUS
Pilotes du suivi	CUS, DREAL
Objectif et/ou gain attendu	L'objectif de cette mesure est d'obtenir une baisse des émissions équivalente à celle modélisée dans le cadre d'un renouvellement accéléré du parc routier : 15% de baisse pour les émissions de NO _x et 10% pour celles de PM10 sur la zone réglementée.
Éléments de coûts	Les coûts liés à cette disposition dépendront de la ou des solutions techniques retenues.
Délai de réalisation	2015 pour le lancement de l'étude de faisabilité multicritères. Cette étude servira en partie à la définition des modalités d'optimisation des flux de marchandises prévue dans la disposition 2. 2018 pour la mise en place des premières actions.

Référence	Volet transport Disposition 4
Intitulé de la disposition	<i>Réduire les émissions liées au transport sur l'avenue du Rhin</i>
Secteur d'activité	<i>Transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>L'avenue du Rhin, ex RN 4 transférée à la CUS en 2010 dans le cadre des lois de décentralisation, fait actuellement l'objet d'une requalification en artère urbaine par la collectivité. Cet axe assure des fonctions de desserte urbaine de l'agglomération d'une part, supporte une partie élevée du trafic à destination de la zone portuaire d'autre part. Le trafic de transit transfrontalier concernant les PL s'est quant à lui considérablement réduit depuis la mise en service du pont Pierre Pflimlin en octobre 2002.</p> <p>Les émissions liées au trafic routier important sur cet axe, impactent une population nombreuse en raison d'une urbanisation et d'une structure d'habitat denses situées à proximité immédiate de l'artère urbaine. Cette situation sera renforcée dans les années à venir avec l'ensemble des projets d'urbanisation actuellement mis en œuvre ou prévus par la collectivité sur l'axe Heyritz-Kehl¹.</p> <p>Le trafic observé sur cet axe en 2011 est de 38 500 véhicules/jour², en légère baisse par rapport à 2010 (41 000 v/j). Le trafic des poids-lourds (PL) est de 3910 v/j³ (soit 10,16% du trafic total), également en baisse par rapport à 2010 (environ – 6%).</p> <p>Le transport de matières dangereuses (TMD) est compris entre 200 et 300 v/j dans la tranche horaire 7 h-19h⁴.</p> <p>Un arrêté a été pris par le maire en vue d'interdire l'axe à la circulation des PL en transit de plus de 6 t. Cette mesure est à mettre en lien avec la finalisation de la liaison inter-ports (LIP) qui permettra une réorganisation des flux de PL issus du port vers la rocade sud de Strasbourg, à l'écart des secteurs fortement urbanisés.</p> <p>De plus, la circulation des TMD a été interdite fin 2012 dans le tunnel de l'Étoile⁵ et par voie de conséquence, le trafic TMD en provenance ou à destination du port devrait décroître sur l'avenue du Rhin.</p> <p>Cette avenue est un des principaux axes de desserte de la zone portuaire, première zone d'emplois et d'activités du département et qui génère donc un trafic PL⁶ important. Sur cet axe, le trafic PL participe à près de la moitié des émissions de NO_x et près de 30% des émissions de PM10.</p>

1 Les différents projets visent à accueillir environ 20 000 nouveaux résidents au contact de cet axe

2 Trafic mesuré les mardis et jeudis – sources CUS – station de comptage « UGC »

3 Trafic mesuré les mardis et jeudis – sources CUS – station de comptage « UGC »

4 Estimation CUS-SIRAC

5 Cet ouvrage de plus de 300 m de long fait actuellement l'objet d'un dossier de sécurité qui a été soumis à la CNESOR. L'expert a émis un avis défavorable au trafic des TMD. L'arrêté définissant les conditions d'exploitation relève de la compétence du préfet de département.

6 Le port autonome de Strasbourg conduit actuellement une réflexion sur un accès nord dédié au port aux pétroles

Actions / Moyens	<p>Mettre en place un dispositif de régulation du trafic PL. Ce dispositif a été initié durant la période de révision du PPA par la mise en place de deux mesures réglementaires⁷ :</p> <p><u>1 - Interdire le trafic PL sauf desserte portuaire et urbaine.</u> Cette mesure fera l'objet d'un suivi. Elle devrait avoir un impact modéré de l'ordre de 5%.</p> <p><u>2 - Interdire le trafic TMD .</u> Cette mesure fera l'objet d'un suivi. Elle devrait entraîner une baisse de trafic PL de l'ordre de 200 à 300 v/j soit entre 5 et 7,5% du trafic actuel.</p> <p>De plus, il s'agira de :</p> <p><u>3 – Interdire le trafic PL sauf desserte urbaine ou mettre en place une autre action équivalente en termes de résultats</u> L'interdiction du trafic PL sauf desserte urbaine devra être mise en place, à défaut de propositions d'actions permettant des réductions d'émissions équivalentes (-25% de NOx et -15% de PM10). Parmi les alternatives, l'amélioration de l'accès par le Nord sera étudiée. Le dispositif de régulation envisagé sera défini d'ici 2016 et les actions en découlant mises en œuvre d'ici la prochaine révision du PPA.</p> <p><u>4 – Garantir le respect du dispositif pour en assurer l'efficacité</u> par la mise en place d'une communication adaptée et d'un plan de contrôles routiers.</p> <p><u>5- Programmer l'étude de faisabilité pour permettre un accès nord du port</u> et améliorer plus globalement son accessibilité.</p>
Fondement juridique	Compatibilité avec les orientations « Transports » du SRCAE
Indicateur	Trafic total – Evolution de la part de Poids Lourds
Acteur de la mise en place	<p>1 – CUS</p> <p>2 – CUS</p> <p>3 – CUS</p> <p>4 – CUS, État</p> <p>5 – CUS, État</p>
Pilotes du suivi	CUS, État
Objectif attendu et/ou gain	<p>Sur la zone de vigilance de l'avenue du Rhin, les réductions d'émissions prévues sont :</p> <p>1 – Aux alentours de -2,5 % de NO_x et -1,5 % de PM10</p> <p>2 – Entre -2,5 et -4% de NO_x et entre -1,5 et -2,5 % de PM10</p> <p>3 – Au minimum -25% de NO_x et -15% de PM10</p> <p>4 – Non concernée</p>

⁷ La mise en place de ces mesures réglementaires conduira à privilégier la desserte du port par le sud de l'agglomération. Si cela conduit à une augmentation des émissions liée au rallongement du parcours, à l'échelle de l'agglomération, cela permettra de réduire l'exposition des populations exposées le long de l'avenue du Rhin déjà fortement contraintes.

Eléments de coûts	Les coûts liés à l'information et la surveillance du respect de cette disposition restent à évaluer.
Délai de réalisation	<ul style="list-style-type: none"> 1 – Réalisé 2 – Réalisé 3 – 2016 et avant la prochaine révision du PPA 4 – Conjointement à l'application des autres actions 5 – Avant la prochaine révision

Référence	Volet transport Disposition 5
Intitulé de la disposition	<i>Réduire les émissions dues au trafic sur les voies rapides urbaines (autoroutes A4, A35, A350, A351 et RN83)</i>
Secteur d'activité	<i>Transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Les autoroutes urbaines de l'agglomération de Strasbourg connaissent un trafic très important et constituent de ce fait la principale source d'émission de polluants sur le territoire de la CUS. Peu de population se concentre à proximité directe de ces axes. Néanmoins, l'importance de ces émissions contribue aux fortes concentrations de pollution des zones avoisinantes.</p> <p>Le trafic est en moyenne de 100 000 véhicules/jour sur A4, 160 000 v/j sur A35 dans sa partie centrale, 60 000 v/j sur A350 au droit de Strasbourg, 90 000 v/j sur A351 et 60 000 v/j sur RN83.</p>
Actions / Moyens	<p>Mettre en place des aménagements et des modalités d'usages des voies rapides urbaines favorables à la qualité de l'air, en application des mesures 27 et 28 du CIQA notamment.</p> <p><i>Aménagements multimodaux des grandes pénétrantes autoroutières :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • A35-A4 : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre en place des mesures d'exploitation et analyser la faisabilité d'un réaménagement multimodal ambitieux en cohérence avec les orientations du « PDU arrêté », concernant l'optimisation du réseau autoroutier. Mettre en place la convention d'étude en 2014. ➤ Favoriser les itinéraires de délestage de l'A35 requalifiée : un projet de contournement ouest a été déclaré d'utilité publique. Celle-ci est toujours en vigueur. • A351-RN4 : Solliciter en 2014 la Déclaration d'Utilité Publique de la branche terminale du TSPO permettant l'insertion d'un couloir réservé pour la circulation des transports en commun en dehors de la congestion aux heures de pointe⁸ (Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois). Engager les premiers travaux avant la révision du PPA. <p><i>Apaisement des axes structurants :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • A350 : Envisager le reclassement et l'aménagement en boulevard urbain multimodal. En effet, la vitesse réglementaire sur l'A350 a été abaissée à 70 km/h en 2010. • RN83 : Engager les premiers travaux de la rocade sud en 2015. Après la mise en service de la Rocade Sud de Strasbourg – seconde phase,

	<p>la RN83 a vocation à devenir un axe essentiellement au service des fonctions urbaines de l'agglomération.</p> <ul style="list-style-type: none"> Étendre la mise en place de radars poids-lourds sur les axes où des dépassements des normes de qualité de l'air sont constatés. <p><i>Accompagnement des actions précédentes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en place et développer une régulation dynamique des trafics sur le réseau de voies rapides urbaines et en particulier en cas de risque de dépassement des valeurs limites de pollution : Itinéraires variables, information multimodale, régulation dynamique des vitesses, voire des contrôles d'accès jusqu'en amont de l'agglomération, <p>Ces mesures peuvent dépasser le cadre de l'agglomération et seront coordonnées à l'échelle régionale en lien avec les différents acteurs.</p>
Fondement juridique	Compatibilité avec les orientations « Transports » du SRCAE
Indicateur	Trafic VL sur A4, A35, A350, A351, RN83 Durée moyenne journalière de la congestion
Acteur de la mise en place	Aménagement multimodal des autoroutes : État (partie aménagement d'infrastructure), Conseil Général et Communauté Urbaine de Strasbourg (partie offre de TC) Régulation dynamique des vitesses : État / DIR Est
Pilotes du suivi	DREAL
Objectif attendu et/ou gain	Sur A35, l'objectif retenu est celui identifié dans le cadre du PDU de la CUS : baisse du trafic de 15% à l'horizon 2017 et de 30% d'ici 2025. L'objectif sur les autres axes est de même nature bien que n'étant pas quantifiable à ce jour.
Éléments de coûts	Les coûts dépendent des solutions techniques qui seront mises en œuvre et restent donc à évaluer. Les opérations lourdes de réaménagement multimodal ou de mise en place de transport en commun en site propre se chiffrent en dizaines voire centaines de millions d'€.
Délai de réalisation	2014 - 2025

Référence	Volet transport Disposition 6
Intitulé de la disposition	<i>Promouvoir les démarches d'engagements volontaires et d'écomobilité dans les administrations et entreprises</i>
Secteur d'activité	<i>Transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Un potentiel important de réduction des émissions dues au transport réside dans l'évolution des habitudes de mobilité et des véhicules utilisés. L'atteinte des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air doit passer par un ensemble de mesures incitatives en faveur d'une meilleure utilisation des solutions de transport mises à disposition des usagers tant professionnels que particuliers de l'agglomération.</p> <p>Un renouvellement du parc automobile et poids-lourds contribue également et pour une part importante à l'augmentation de la performance environnementale des déplacements.</p> <p>Cette fiche cible les démarches d'engagements volontaires pouvant conduire à une amélioration des déplacements.</p>
Actions / Moyens	<p><i>Pour les administrations : Collectivités, État, Hôpitaux</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Inciter à introduire un critère « performance en termes de qualité de l'air » dans les commandes publiques, en ciblant celles qui sont susceptibles de provoquer le plus de déplacements. Par exemple, des niveaux d'émissions maximum pour le renouvellement d'une flotte de véhicule ou la prise en compte de la qualité de la flotte de véhicules utilisés lors d'une délégation de service public. • Élaborer un plan de renouvellement des flottes de véhicules des parcs des principales collectivités, établissements publics et administrations vers une norme EURO supérieure. Dresser un bilan annuellement. • Installer progressivement une clause incitative pour les véhicules à motorisation alternative au pétrole dans les flottes de véhicules (mesures 12 et 13 du CIQA). • Généraliser la formation à l'éco-conduite pour le personnel des administrations parcourant un niveau élevé de kilomètres mensuels. La pratique de l'éco-conduite entraîne environ 10% d'économie de carburant. • Réaliser les Plans de Déplacement de l'Administration • Inciter à la pratique du covoiturage et des modes actifs (mesures 2 et 3 du CIQA) <p><i>Pour les établissements et les entreprises :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Chercher à généraliser la démarche « Chartes CO₂ : les transporteurs s'engagent ». Actuellement, une vingtaine d'entreprises alsaciennes se sont engagées à réduire leurs émissions de 3 à 10% en 3 ans. La généralisation de cette charte aux entreprises de plus de 50 véhicules permettrait de réduire à court terme les émissions du transport routier de marchandises et de voyageurs d'environ 3,5%. A long terme, l'élargissement à toutes les entreprises de transport permettrait une réduction des émissions d'environ 10%. Cette démarche, ayant fait ses preuves pour le transport de marchandises, a été élargie aux transporteurs de voyageurs notamment urbain. Un potentiel

	<p>de plus de 15 000 véhicules en Alsace peut être touché par la démarche.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encourager activement la réalisation de PDE⁹, de PDIE¹⁰ et de PDES¹¹ au sein des établissements et entreprises sur le territoire de la CUS et avoir validé le PDE sur le secteur portuaire en 2015. La mise en place de PD(I)E conduit à une meilleure utilisation des moyens de transports à disposition des établissements et entraîne un report modal pouvant aller jusqu'à 15 points de part modale. • Inciter à la pratique du covoiturage et des modes actifs.
Fondement juridique	Compatibilité avec les orientations «Transports » du SRCAE
Indicateur	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de renouvellement du parc de véhicules des administrations et collectivités • Nombre d'entreprises chartées CO₂ • Nombre de PDE/PD(I)E/PDES réalisés • Personnel formé à l'écoconduite
Acteur de la mise en place	CUS, État, CCI Alsace, ADEME, collectivités, organismes professionnels, établissements
Pilotes du suivi	CUS, État, ADEME, CCI Alsace
Objectif attendu et/ou gain	<p>L'objectif est de conduire l'ensemble des principaux établissements, entreprises et administrations sur le territoire de la CUS à s'engager dans l'une des démarches listées ci-dessus.</p> <p>Le gain prévisible est de 3 à 10 % des émissions de chaque établissement, entreprise ou administration s'engageant dans l'une des démarches d'engagement volontaire</p>
Éléments de coûts	<p>Dans le cadre de l'engagement volontaire, les coûts assumés par le porteur peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des coûts d'ingénierie ; - des coûts liés à la communication : plaquettes à réaliser. <p>L'ADEME peut aider financièrement et techniquement les entreprises par le biais d'associations d'entreprises qui souhaitent mettre en place un PDE. L'accompagnement financier de référence prévu par l'ADEME comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un soutien aux études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage (taux d'aide maximum de 50 % sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 euros), • un soutien aux opérations exemplaires, comprenant le management de projet (taux d'aide de 20 à 30 % sur une assiette plafonnée à 300 000 euros).
Délai de réalisation	Immédiat

9 PDE : Plan de Déplacements Entreprise

10 PDIE : Plan de Déplacements Inter-entreprises

11 PDES : Plan de déplacements Établissement Scolaire (Misant sur la promotion de pédibus ou carapatte et de vélobus ou caracycle...)

Référence	Volet urbanisme Disposition 7
Intitulé de la disposition	<i>Intégrer dans l'aménagement urbain la nécessité de limiter l'exposition de la population aux dépassements de valeurs limites</i>
Secteur d'activité	<i>Urbanisme</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Les travaux du Schéma Régional Climat Air Énergie ont identifié le territoire de la CUS comme étant une zone sensible au titre de l'article R.222-2 du code de l'environnement. Ces zones sont définies comme les lieux où les valeurs limites de la qualité de l'air sont ou risquent d'être dépassées avec la présence de population.</p> <p>A l'échelle de l'agglomération, la modération de la croissance urbaine en périphérie, la densification urbaine et la reconstruction de la ville sur elle-même constituent des enjeux primordiaux. Parallèlement, la poursuite de la mutation d'axes routiers importants de l'agglomération telle l'avenue du Rhin et le développement des modes alternatifs de transports présents dans le PDU doivent accompagner cette évolution urbaine. Cette approche doit réduire à moyen terme la pollution de l'air à l'échelle de l'agglomération par un apaisement des trafics présents sur ces voies et une baisse du trafic motorisé individuel. A cet égard l'axe Heyritz – Kehl, dont la mutation doit être accélérée dans le cadre d'Ecocité constitue une des priorités de l'agglomération.</p> <p>Les territoires clés pour mener cette intensification urbaine sont souvent fortement contraints et affectés par des dépassements des valeurs limites, car situés principalement autour des grands axes routiers. On peut distinguer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'axe Heyritz-Kehl / Ecocité aujourd'hui fortement impacté par la pollution automobile de proximité avec des projets d'intensification de la ville, • la zone du centre-ville ne concentrant pas de grands projets d'urbanisation mais avec des projets de rénovation ou de réhabilitation de certaines parties de ces quartiers, • les zones autour des autoroutes et des voies rapides avec la pollution automobile la plus marquée, qui avec le recul imposé au droit de ces installations routières possèdent la plus faible densité de population exposée. <p>L'urbanisation future de ces secteurs, nécessaire au développement de l'agglomération, pourrait conduire à augmenter le nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs limites dans l'attente des effets escomptés sur la pollution atmosphérique des diverses dispositions envisagées et prises progressivement sur la zone PPA.</p> <p>Dans ce contexte et en accord avec la mesure 36 du CIQA, ces secteurs formeront des « zones de vigilance » particulières pour la planification urbaine et les projets d'urbanisme. Leur <u>périmètre indicatif moyen</u> au moment de l'élaboration du PPA, est représenté sur la cartographie jointe.</p>

Actions / Moyens

- **Mener une réflexion pour la prise en compte de ces « zones de vigilance » lors de l'élaboration du futur plan local d'urbanisme communautaire.**
- **Suivre l'évolution des périmètres des « zones de vigilance »** chaque année pour apprécier le retour sous les valeurs limites.
- **Justifier dans le cadre de projets d'aménagements au sein de ces « zones de vigilance » les choix techniques** au regard de la pollution atmosphérique en montrant notamment les éléments permettant de minimiser l'exposition des populations de la zone, en particulier les plus sensibles.
- **Chercher à concilier les objectifs du PPA et de développement de l'ensemble de l'agglomération.** Cela pourrait se traduire par exemple par une urbanisation prioritaire des secteurs les plus éloignés de la source de pollution ou par l'adaptation des formes urbaines envisagées.
- **Intégrer l'enjeu de la qualité de l'air à l'évaluation des incidences sur l'environnement des documents d'urbanisme et à l'étude d'impact des projets d'aménagement.** Ainsi, selon son champ d'application, les différents points suivants devront être abordés :

- connaissance de la qualité de l'air du lieu à urbaniser :

recensement des points soumis à des dépassements de valeurs limites, recensement des études existantes et principales conclusions, source de la pollution atmosphérique, populations existantes et exposées en s'appuyant sur les analyses faites lors de l'élaboration du PPA et du suivi annuel ;

- choix d'urbanisation, prescriptions et éventuelles restrictions de localisation d'équipements dans les zones affectées par des dépassements de valeurs limites :

localisation des zones urbanisées, programmation des aménagements, emplacement des équipements recevant des personnes sensibles (enfants, personnes âgées, personnes hospitalisées) et des équipements recevant des personnes pratiquant une activité sportive ;

- mesures prises pour limiter/éviter l'impact du projet sur la pollution atmosphérique (contributions du projet aux objectifs de qualité de l'air) :

réduction du trafic (transports en commun, mobilité active, modes d'approvisionnement pour les marchandises, stationnement,...), et des émissions liées au bâtiment (performance énergétique du bâtiment, recours à des modes de chauffage peu émetteurs de polluants, à des réseaux de chaleur,...) au sens du principe des « meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable ».

Cette phase de choix des meilleures techniques disponibles doit permettre dans la majorité des cas de limiter très fortement les émissions résiduelles du projet.

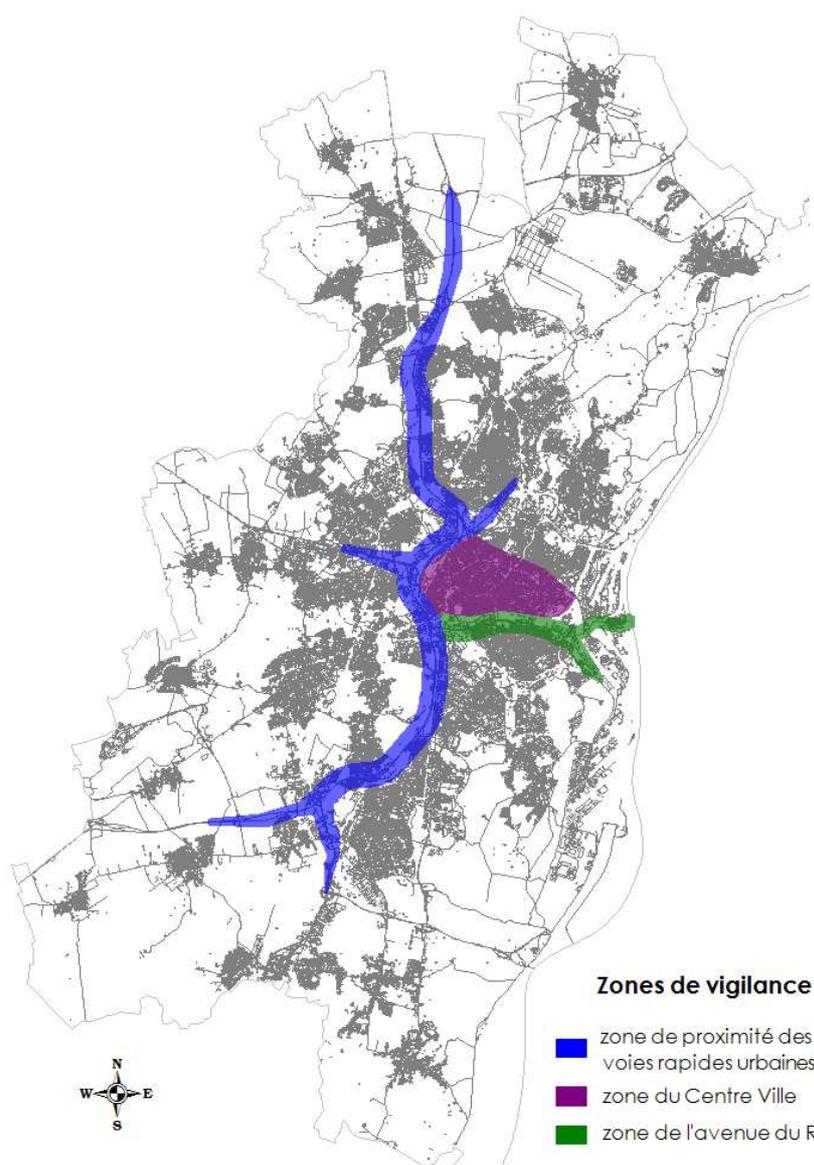
- dispositions prises pour réduire l'exposition des populations à la pollution atmosphérique :

parti d'aménagement, disposition constructive, emplacements des établissements recevant des personnes sensibles (enfants, personnes âgées,...)

- mesures visant les usages et les comportements :

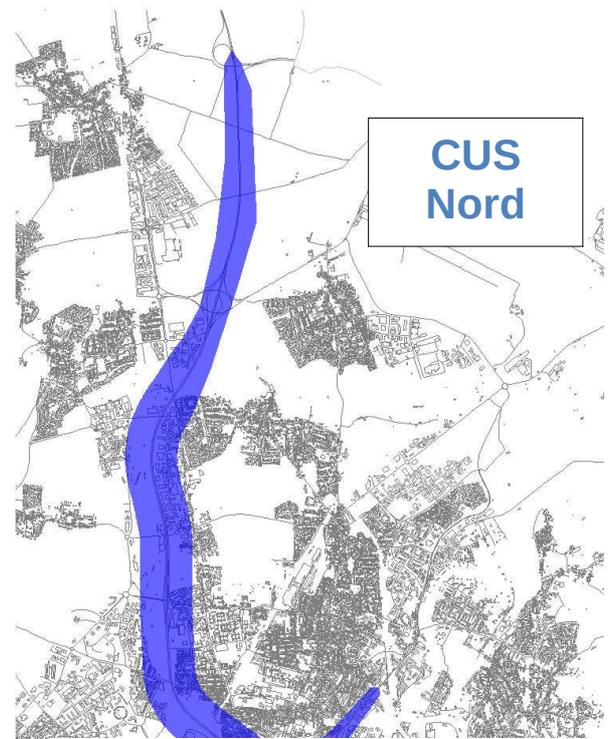
sensibilisation et information des usagers (occupants, habitants...), suivi et entretien des dispositions constructives mises en place.

	L'enjeu relatif à la qualité de l'air sera par ailleurs un élément clé de l'évaluation environnementale.
Fondement juridique	<p>Le code de l'urbanisme prévoit dans ses articles L121-1 et L121-2 que les documents d'urbanisme doivent déterminer en particulier les conditions permettant d'assurer la préservation de la qualité de l'air et la prévention des nuisances de toute nature. De plus, conformément à l'article R123-2 du code de l'urbanisme, le PLU doit « évaluer les incidences des orientations du plan sur l'environnement et exposer la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur ». Enfin, le PLU peut être soumis à évaluation environnementale en vertu de l'article L121-10 du même code.</p> <p>L'article R122-3 du code de l'environnement indique que l'étude d'impact présente notamment une analyse de l'état initial du site et de son environnement, une analyse des effets directs et indirects du projet sur l'environnement ou sur la santé et la salubrité publique ainsi que les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.</p> <p>L'article R111-2 du code de l'urbanisme indique que le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations.</p> <p>L'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement, définit les projets soumis à étude d'impact. Elles sont obligatoires pour les projets de travaux ou constructions, lorsque l'opération crée une SHON¹² supérieure ou égale à 40 000 m². Elles peuvent être rendues obligatoires au cas par cas pour les projets mettant en jeu une SHON comprise entre 10 000 et 40 000 m².</p>
Indicateur	Population exposée aux dépassements de normes (particules et oxydes d'azote)
Acteur de la mise en place	CUS, communes, porteurs de projets
Pilotes du suivi	DREAL (autorité environnementale et accompagnement), DDT (avis de l'État), ARS (consultée obligatoirement au titre de l'autorité environnementale)
Objectif et/ou gain attendu	Si la limitation de la population exposée aux dépassements est l'objectif majeur, un second objectif est de sensibiliser et de responsabiliser les porteurs de projets à la prise en compte de la pollution atmosphérique.
Éléments de coûts	Les coûts relatifs aux éléments complémentaires demandés pour l'amélioration de la prise en compte de la qualité de l'air sont supportés par les porteurs de projet. Les surcoûts engendrés pour la réalisation des études d'impacts s'élève à plusieurs milliers d'€.
Délai de réalisation	Immédiat

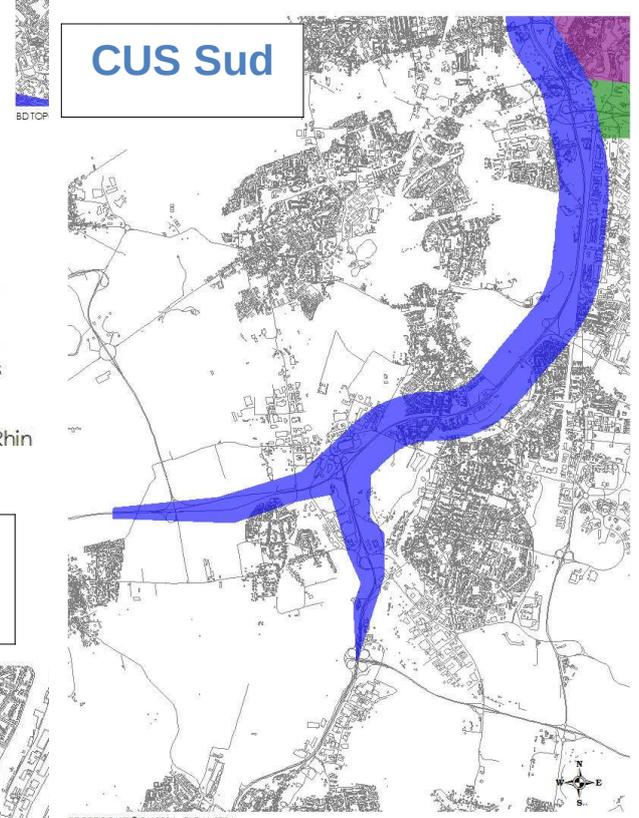


Zones de vigilance

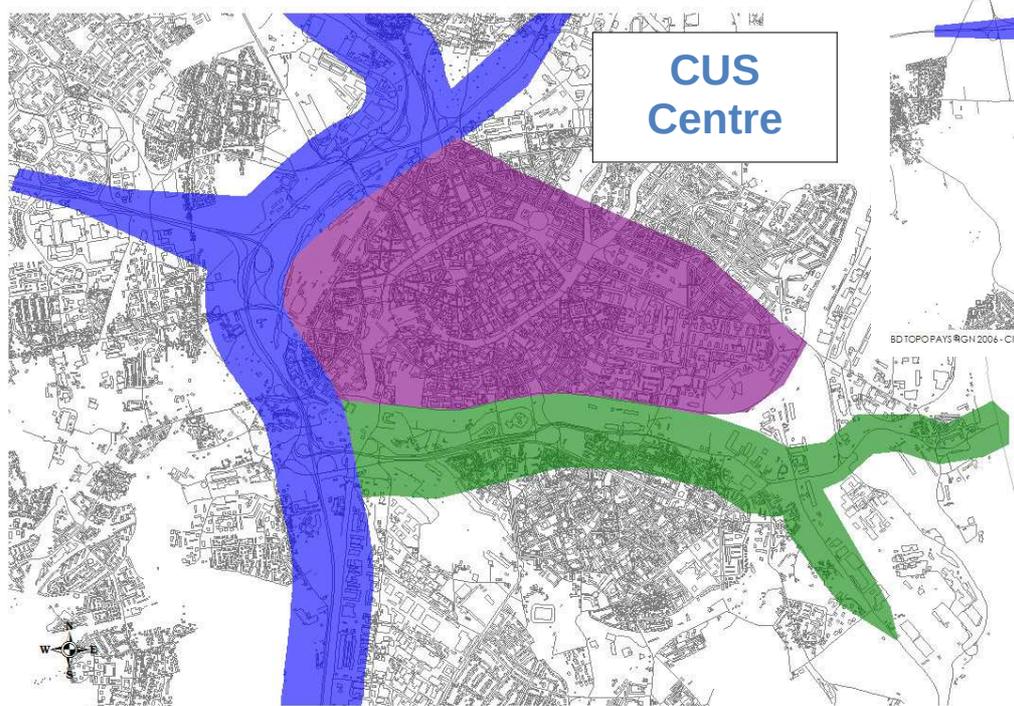
- zone de proximité des voies rapides urbaines
- zone du Centre Ville
- zone de l'avenue du Rhin



CUS Nord



CUS Sud



CUS Centre

Cartes des Zones de vigilance

BD TOPO PAYS IGN 2006 - CIGAL 2006

Référence	Volet industrie Disposition 8
Intitulé de la disposition	<i>Renforcer les contrôles des émissions industrielles lors des pics de pollution</i>
Secteur d'activité	<i>Industries, chaufferies urbaines</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	Les pics de pollution régionaux sont souvent dus à des phénomènes climatiques tels que des périodes de froid ou des inversions de température. Lors de ces épisodes, toutes les émissions locales s'accumulent dans les basses couches de l'atmosphère et participent à l'augmentation des niveaux de pollution mesurés au sol. Il est donc nécessaire pendant ces périodes, de s'assurer que les émissions émises par les grandes installations industrielles dont font partie les chaufferies urbaines respectent bien les valeurs prescrites par leurs arrêtés préfectoraux respectifs d'autorisation.
Actions / Moyens	Contrôler les émissions des installations industrielles les plus émettrices des polluants visés en cas de dépassement du seuil d'information, lors des pics de pollution. Ces contrôles seront diligentés par le service des installations classées pour la protection de l'environnement et pourront être inopinés ou être réalisés a posteriori par prise de connaissance des enregistrements disponibles. Dresser un bilan annuel des contrôles réalisés.
Fondement juridique	Article L514-5 du code de l'environnement qui définit les contrôles des installations classées pour la protection de l'environnement.
Indicateur	Nombre de contrôles réalisés lors des épisodes de pics de pollution. Nombre d'irrégularités observées.
Acteur de la mise en place	DREAL
Pilotes du suivi	DREAL
Objectif et/ou gain attendu	Le respect des prescriptions dans les moments les plus problématiques en matière de pollution atmosphérique permet d'éviter une aggravation des valeurs dans l'environnement.
Éléments de coûts	Les contrôles des installations seront réalisés par l'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement. Les contrôles complémentaires et les mesures des émissions aux exutoires resteront à la charge des industriels.
Délai de réalisation	Immédiat

Référence	Volet bâtiment, résidentiel – tertiaire Disposition 9
Intitulé de la disposition	<i>Améliorer le parc existant de petites chaudières de la zone PPA</i>
Secteur d'activité	<i>Résidentiel/tertiaire</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Sur la zone PPA, les émissions de NO_x et de PM10 du secteur résidentiel/tertiaire représentent respectivement 12 et 21% des émissions totales de la zone. Ces émissions sont issues de chaudières individuelles ou collectives dont le nombre est évalué à plusieurs dizaines de milliers.</p> <p>Si pour les NO_x, ce sont essentiellement les appareils fonctionnant au gaz naturel et au fioul qui sont à l'origine des émissions (93%), pour les particules, c'est le chauffage au bois qui est responsable de 60% des émissions.</p> <p>Une meilleure connaissance de ce parc est donc indispensable pour envisager de réduire les émissions au travers des contrôles réglementaires obligatoires ou d'actions de sensibilisation sur l'entretien des appareils.</p>
Actions / Moyens	<p>Améliorer les connaissances sur le parc des petites chaudières. Les arrêtés ministériels applicables au-dessus d'une puissance de 4 kW serviront de base de recensement en s'appuyant sur la réalisation des contrôles prévus par ces textes pour le bon fonctionnement de ces appareils en partenariat avec les professionnels, avec pour objectif de définir en particulier sur les zones de vigilance :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre d'appareils, leur puissance, leur âge moyen, • Des taux d'émissions, • Des ratios d'utilisation des différents combustibles et de modes de chauffage. <p>Rationaliser les actions à mener, sur la base la connaissance du parc, afin de réduire les émissions aux endroits les plus opportuns et notamment sur les « zone de vigilance » par une politique de renouvellement progressif des appareils, cohérente avec les performances en termes de qualité de l'air, en particulier pour les appareils fonctionnant au bois.</p> <p>Sensibiliser les utilisateurs en lien avec les professionnels, sur la problématique de la qualité de l'air et du bon entretien des appareils</p> <p>Améliorer la qualité du parc d'appareils en orientant les aides financières apportées au renouvellement d'appareils vers le remplacement des appareils les plus émetteurs. Dès 2013, des aides sont disponibles au niveau régional pour.</p> <p>Pour mémoire et conformément à la mesure 34 du CIQA, des actions sont déjà en place pour favoriser le remplacement des appareils les plus émetteurs.</p>

Fondement juridique	Arrêté du 15 septembre 2009 relatif à l'entretien annuel des chaudières dont la puissance nominale est comprise entre 4 et 400 kilowatts Arrêté du 2 octobre 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kilowatts et inférieure à 20 mégawatts
Indicateur	Nombre de chaudières de la zone PPA avec leurs caractéristiques
Acteur de la mise en place	DREAL, porteurs de dispositifs d'aide, professionnels
Pilotes du suivi	DREAL
Objectif et/ou gain attendu	Diminution des émissions atmosphériques suite à un meilleur entretien des petites chaudières et/ou un renouvellement progressif du parc d'appareils de chauffage.
Éléments de coûts	Le coût de l'étude préliminaire s'élève à 50 k€ environ. En 2012, la région Alsace a subventionné à hauteur de plus de 120 k€ la mise en place d'appareils de chauffage au bois performants. La prévision pour l'aide au renouvellement des appareils anciens se situe dans le même ordre de grandeur.
Délai de réalisation	2014-2015 pour la connaissance du parc.

Référence	Volet bâtiment, résidentiel – tertiaire Disposition 10
Intitulé de la disposition	<i>Contribuer à l'amélioration des performances environnementales des réseaux de chaleur</i>
Secteur d'activité	<i>Résidentiel – tertiaire</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Sur la zone PPA, les émissions de NO_x et de PM10 du secteur résidentiel/tertiaire représentent respectivement 12 et 21% des émissions totales de la zone. Ces émissions sont issues de chaudières individuelles ou collectives dont le nombre est évalué à plusieurs dizaines de milliers.</p> <p>Si pour les NO_x, ce sont essentiellement les appareils fonctionnant au gaz naturel et au fioul qui sont à l'origine des émissions (93%), pour les particules, c'est le chauffage au bois qui est responsable de 60% des émissions.</p> <p>Des réseaux de chaleur publics et privés existent sur le territoire de la CUS et des projets de création de réseaux sont à l'étude dans plusieurs secteurs. Ces réseaux contribuent à la qualité de l'air compte-tenu du nombre important d'équivalents-logements desservis et du remplacement d'appareils de chauffage individuels souvent vétustes. Par ailleurs ils permettent de mieux maîtriser les rejets polluants car la taille des chaufferies justifie l'investissement dans des technologies performantes inaccessibles à des particuliers ou des petits ensembles.</p> <p>La CUS vise le développement de nouveaux réseaux, le passage aux EnR des dits réseaux à partir d'un mix énergétique varié (énergie de récupération, biomasse, biométhane, géothermie...) ainsi que la recherche du potentiel lié à la géothermie profonde.</p> <p>Une stratégie de développement et d'évolution des réseaux est donc indispensable pour mettre à la disposition des habitants des modes de chauffage plus performants pouvant de plus, participer à l'augmentation de la production d'énergies renouvelables et de récupération.</p>
Actions / Moyens	<p>Réseaux de chaleur existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier les solutions de meilleures technologies disponibles (MTD) à des coûts économiquement acceptables pour le remplacement des équipements de production de chaleur. • Étudier les extensions de réseaux possibles en comparant les impacts des systèmes de chauffage existants individuels et un raccordement au réseau de chaleur existant. <p>Création de réseaux de chaleur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégrer l'étude de l'usage des MTD à des coûts économiquement acceptables lors des créations de réseaux de chaleur. • Lancer sur le territoire des études visant la production et l'usage d'énergies moins polluantes et ce en particulier dans le domaine des énergies renouvelables et de récupération.

	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer un objectif « énergies renouvelables » dans le cahier des charges des marchés ou délégation de service publics relatifs aux réseaux de chaleur. <p>Un schéma directeur des réseaux de chaleur sera validé à l'échelon territorial intégrant les orientations du PPA.</p>
Fondement juridique	L'article L128-4 du code de l'urbanisme prévoit qu'une opération d'aménagement soumise à étude d'impact, doit s'interroger sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération.
Indicateur	Équivalents-logements desservis par les réseaux de chaleur sur la CUS. Type combustible utilisé et détail des consommations
Acteur de la mise en place	CUS, bailleurs sociaux, promoteurs / aménageurs
Pilotes du suivi	DREAL
Objectif attendu et/ou gain	Une diminution des émissions atmosphériques est attendue par renouvellement progressif du parc d'appareils de chauffage peu performants.
Éléments de coûts	Les coûts relatifs à cette disposition n'ont pas été évalués et dépendent de choix à venir sur la création de ces réseaux de chaleur.
Délai de réalisation	Immédiat et en fonction des chantiers à entreprendre.

Référence	Volet transversal Disposition 11
Intitulé de la disposition	<i>Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les études d'impact des projets de la zone PPA</i>
Secteur d'activité	<i>Industries, résidentiel-tertiaire, transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>La réalisation de projets nouveaux sur la zone PPA ou en proximité, est amenée à engendrer des émissions nouvelles de polluants atmosphériques qui peuvent provoquer une augmentation générale ou localisée de la pollution de l'air sur l'agglomération et au final un accroissement du nombre de personnes exposées annuellement à ces dépassements.</p> <p>Une connaissance précise des effets sur la qualité de l'air d'un projet est donc nécessaire avant d'accorder son autorisation.</p>
Actions / Moyens	<p>Renforcer dans 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 identifiés.</p> <p>Ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'analyse de l'état initial s'attachera à bien identifier les éléments relatifs à la qualité de l'air du site et de son voisinage (les éléments techniques tels que l'état des lieux, les bilans des dépassements, etc. permettant de répondre aux exigences relatives à la qualité de l'air sont disponibles auprès de l'ASPA). • Un bilan global des émissions directes ou indirectes de polluants liées au projet sera effectué, accompagné d'une quantification annuelle et/ou journalière des émissions et des effets envisagés sur l'environnement, en particulier sur la population présente. • Un chiffrage précis à partir d'une modélisation sera réalisé pour les installations industrielles dont les émissions annuelles dépassent 20 tonnes de NO₂ et/ou 200 kg de PM₁₀, ainsi que pour les autres projets dont un impact notable sur la qualité de l'air notamment dans les zones de vigilance de la zone PPA est susceptible de survenir. Cette modélisation devra permettre, pour chaque polluant considéré, de mettre en avant sa part dans l'augmentation de la moyenne annuelle dans l'environnement de l'agglomération ou sur une partie localisée ainsi que sa contribution dans les pics de pollution. <i>Cette modélisation intégrera les résultats du projet INTERREG IV ("Prévention atmosphérique transrhénane dans l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau et le Rhin Supérieur") au fur et à mesure de son avancement pour notamment permettre d'étendre les modélisations réalisées à la zone Strasbourg-Kehl.</i> • Les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet en matière d'air sur l'environnement et la santé, seront proposées par le porteur de projet. Elles seront proportionnées aux enjeux identifiés et mises en œuvre à un coût économiquement acceptable. Pour l'industrie, ces mesures correspondent aux meilleures techniques disponibles prévues à l'article R512-8 du code de l'environnement. Pour les autres secteurs d'activité, les mesures prises seront encadrées par un principe équivalent de « meilleures techniques disponibles ». Cette phase est essentielle et doit permettre dans la majorité des cas

	<p>d'atteindre une réduction très significative des émissions du projet pour permettre son autorisation.</p> <p>Pour un projet pour lequel une réduction significative des émissions n'a pu être obtenue ou si des effets notables sur la qualité de l'air subsistent en particulier dans les zones de vigilance, et afin d'éviter de remettre en cause le projet, la mise en place de mesures compensatoires sera étudiée. S'il n'est pas possible de compenser, le pétitionnaire en justifiera les raisons (économiques, techniques,...).</p> <p>La finalité de cette disposition est d'abord d'éviter une surexposition de la population mais également d'obtenir une stabilisation, voire une baisse, des émissions globales du secteur résidentiel/tertiaire et du secteur industriel sans nuire à leur développement. Un bilan annuel (basé sur des données disponibles auprès de l'ASPA dans son inventaire des émissions) sera établi pour démontrer que pour les projets qui n'auront pas pu compenser individuellement leurs émissions, les autres actions menées à l'échelle de l'agglomération concourent à garantir la tenue de cet objectif. L'évaluation du bilan annuel sera réalisée sur la base des moyennes des émissions de polluants sur la période 2007-2009 prises comme références :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour le secteur industriel (chaufferies urbaines comprises et hors raffinerie) : 700 t/an de NO_x et 300 t/an de PM10, • pour le secteur résidentiel/tertiaire : 950 t/an de NO_x et 600 t/an de PM10. <p>Cette référence permettra de juger de l'impact et de l'acceptabilité d'un nouveau projet.</p> <p>Engager une réflexion pour préciser les modalités de mise en œuvre de l'action et le contenu « qualité de l'air » permettant de répondre aux attendus. Cette réflexion aboutira à un document partagé.</p>
Fondement juridique	<p>Article L122-1 I du code de l'environnement : « <i>Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.</i> »</p> <p>Article L122-1 IV du code de l'environnement : « <i>La décision de l'autorité compétente qui autorise ... à réaliser le projet prend en considération l'étude d'impact... Sous réserve des dispositions particulières..., cette décision fixe les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi.</i> »</p> <p>Article R122-2 du code de l'environnement et son annexe qui dresse la liste des projets soumis à étude d'impact systématiquement et au cas par cas.</p> <p>Article R122-5 du code de l'environnement fixant le contenu de l'étude d'impact et notamment le fait qu'il doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.</p> <p>Le contenu doit reprendre en particulier les points suivants :</p> <p>« - Une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;</p>

	<p>- Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement ;</p> <p>- Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu ;</p> <p>- <i>Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes.</i></p> <p>- <i>Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. »</i></p> <p>Article R512-33 du code de l'environnement relatif aux modifications d'autorisations....<i>Toute modification apportée par le demandeur à l'installation, à son mode d'utilisation ou à son voisinage, entraînant un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation doit être portée, avant sa réalisation, à la connaissance du préfet avec tous les éléments d'appréciation.</i></p> <p><i>S'il estime, après avis de l'inspection des installations classées, que la modification est substantielle, le préfet invite l'exploitant à déposer une nouvelle demande d'autorisation.</i></p> <p><i>Une modification est considérée comme substantielle, outre les cas où sont atteints des seuils quantitatifs et des critères fixés par arrêté du ministre chargé des installations classées, dès lors qu'elle est de nature à entraîner des dangers ou inconvénients significatifs pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1...</i></p>
Indicateur	<p>Nombre de dossiers ayant fait l'objet d'une modélisation ou d'un suivi particulier en raison de l'impact sur la qualité de l'air.</p> <p>Évolution des émissions annuelles par secteurs d'activité (industrie, résidentiel/tertiaire...).</p> <p>Suivi de la compensation globale.</p>
Acteur de la mise en place	Porteurs de projets, CUS
Pilotes du suivi	DREAL, DDT, CUS, ASPA, ARS
Objectif et/ou gain attendu	La meilleure connaissance des effets sur l'air des projets autorisés, la stabilisation des émissions issues de l'industrie et du résidentiel/tertiaire sur la zone PPA et en conséquence une non-aggravation de la qualité de l'air sans nuire au développement de l'agglomération, sont les objectifs poursuivis.
Éléments de coûts	Les coûts relatifs aux éléments complémentaires demandés pour l'amélioration de la prise en compte de la qualité de l'air sont supportés par les porteurs de projet. Les surcoûts engendrés pour la réalisation des études d'impacts s'élève à plusieurs milliers d'€.
Délai de réalisation	<p>Immédiat</p> <p>Le document partagé sera finalisé avant 2015</p>

Référence	Volet transversal Disposition 12
Intitulé de la disposition	<i>Améliorer l'information des usagers et des citoyens en cas de pics de pollution</i>
Secteur d'activité	<i>Industries, établissements de santé</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10), oxydes d'azote (NO _x) et ozone (O ₃)
Contexte / Enjeux	Les périodes de pics de pollution présentent un impact important sur la santé en particulier pour les populations sensibles de l'agglomération. Il convient dès lors d'assurer une information spécifique touchant ces populations soit directement, soit indirectement au travers des émetteurs de pollution (industries, chaufferies, travaux...) et également des lieux d'accueil des personnes sensibles (crèches, hôpitaux, hospices...).
Actions / Moyens	<ul style="list-style-type: none"> • Réactualiser et renforcer les messages d'information destinés à l'ensemble de la population, lors des épisodes de pollution et dès le franchissement du seuil d'information et de recommandations, conformément à la mesure 38 du CIQA. • Informers dès la prévision d'un déclenchement suite au dépassement du seuil d'information et de recommandation : <ul style="list-style-type: none"> • les principaux émetteurs industriels de pollution (voir liste ci -dessous) afin de s'assurer du respect des normes autorisées d'émission et de mettre en place éventuellement des réductions d'émission volontaires, • les établissements accueillant des populations sensibles : établissements hospitaliers, crèches, maisons de retraite... afin de protéger ces populations. <p>Les messages contenant les premières recommandations à mettre en place seront gradués en fonction des cibles visées et des dépassements atteints en fonction du polluant.</p>
Fondement juridique	Décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air
Indicateur	Nombre de structures informées
Acteur de la mise en place	Préfecture, ARS, industriels, établissements recevant des personnes sensibles
Pilotes du suivi	DREAL, ARS
Objectif et/ou gain attendu	La protection renforcée des populations sensibles pendant les pics de pollution est le gain attendu.
Éléments de coûts	Coûts des actions de communication associées.
Délai de réalisation	Immédiat

Liste des émetteurs de pollution à informer :

Émetteurs de NO_x dépassant 20 tonnes par an

- STRACEL
- SENERVAL
- HAUTEPIERRE ENERGIE (ex Centrale Thermiq)
- SORRAL (ex SOLLAC)
- SETE / DALKIA
- STRASBOURG ENERGIE / DALKIA
- LANXESS EMULSION RUBBER
- STANDART
- TREDI Strasbourg

Émetteurs de particules (PM10) dépassant 200kg par an

- COMPTOIR AGRICOLE STG-Silorins Silostr
- SETE / DALKIA
- STRASBOURG ENERGIE / DALKIA
- HAUTEPIERRE ENERGIE (ex Centrale Thermiq)
- SENERVAL
- SIL FALA
- SENSIENT FLAVORS (UNIVERSAL FLAVORS STG)
- LANXESS EMULSION RUBBER
- SORRAL (ex SOLLAC)
- STANDART
- TREDI Strasbourg
- VALORHIN

Liste des structures accueillant des personnes sensibles à informer :

La population dite sensible correspond aux personnes présentant une vulnérabilité avérée face à la pollution atmosphérique, ce sont principalement les enfants et les jeunes de moins de 18 ans, les personnes âgées, et les personnes souffrant de pathologies chroniques (de type respiratoire ou cardiovasculaires). Les structures accueillant ces populations sensibles et devant être informées sont les suivantes :

- les crèches, les écoles maternelles et élémentaires, les collèges, les lycées ainsi que les établissements accueillant des enfants handicapés,
- les maisons de retraite,
- les établissements de soins.

Référence	Volet transversal Disposition 13
Intitulé de la disposition	<i>Faire respecter l'Interdiction du brûlage à l'air libre des déchets</i>
Secteur d'activité	<i>Industrie, résidentiel/tertiaire, agriculture</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Le brûlage à l'air libre de déchets dans le périmètre de l'agglomération peut être une source importante d'émissions de polluants atmosphériques principalement des particules et des oxydes d'azote avec des impacts plus importants lors des pics de pollution.</p> <p>Le brûlage à l'air libre de "déchets verts" est à distinguer du brûlage de végétaux pouvant être organisé dans le cadre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'opérations d'écobuages (destruction de la végétation par le feu pour fertiliser le sol, aménager des terres de culture ou de parcours) ou de brûlage dirigé (feu préventif déclenché par les pompiers ou les forestiers visant à détruire la litière de broussaille sous les arbres) ; • d'opérations forestières (travaux de prévention des incendies, traitement après tempêtes, végétaux infectés) ; • de cas particuliers prévus par certains arrêtés préfectoraux. Par exemple, dans les deux départements alsaciens, les feux de joie traditionnels comme ceux de la Saint-Jean sont autorisés de façon encadrée et sous conditions, notamment par rapport à l'utilisation de bois non traité. <p>Les déchets verts agricoles ne sont pas en tant que tels concernés par le règlement sanitaire départemental (RSD). Le préfet peut autoriser le brûlage de ces déchets pour des raisons agronomiques ou sanitaires (Articles D615-47 et D681-5 du code rural et de la pêche maritime). Malgré cela, aucune dérogation ne sera accordée en cas de pic de pollution.</p> <p>Le brûlage à l'air libre des déchets ménagers est interdit par la réglementation au travers du RSD ainsi que du code de l'environnement. Les déchets verts issus des jardins et des parcs rentrent dans la catégorie des déchets ménagers et assimilés dont le brûlage est interdit.</p> <p>Le brûlage sauvage des déchets y compris ceux des entreprises constitue donc une infraction.</p>
Actions / Moyens	<p>S'assurer du respect des dispositions réglementaires applicables en particulier en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les faisant mieux connaître des particuliers, des industriels, des entreprises de travaux publics, de paysagisme... • veillant à leur respect notamment en cas de prévision ou de constat d'épisode de pollution. <p>Suspendre les dérogations pour le brûlage des déchets verts et les feux festifs en cas de prévision ou de constat d'épisode de pollution.</p>

Fondement juridique	<p>L'article 84 du règlement sanitaire départemental du Bas Rhin interdit le brûlage à l'air libre des déchets ménagers. La réglementation prévoit une possibilité de dérogation accordée par le Préfet, sur proposition de l'autorité sanitaire et après avis du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST). Ces dérogations ne peuvent toutefois être accordées que dans le cas où il n'est pas possible d'utiliser d'autre moyen autorisé pour éliminer les déchets produits, et sous réserves du respect de conditions particulières.</p> <p>La circulaire du 18/11/2011 relative à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts rappelle les bases juridiques relatives à cette interdiction, et précise les modalités et conditions d'attribution de dérogation..</p> <p>Le code de l'environnement précise que les installations d'élimination des déchets sont soumises à la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.</p>
Indicateur	<p>Nombre de dérogations accordées</p> <p>Nombre d'opérations de sensibilisation</p>
Acteur de la mise en place	DREAL, CUS, Maires de la zone PPA, ARS, gardes champêtres de la zone PPA
Pilotes du suivi	DREAL, CUS
Objectif attendu et/ou gain	Les émissions dues au brûlage à l'air libre sont estimées à 6 tonnes par an pour les particules sur la zone PPA.
Éléments de coûts	Coûts des actions de communication associées.
Délai de réalisation	Immédiat

Référence	Volet transversal Disposition 14
Intitulé de la disposition	<i>Introduire un critère décisionnel dans les commandes publiques pouvant affecter la qualité de l'air de la zone PPA</i>
Secteur d'activité	<i>Industrie, résidentiel/tertiaire, transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>La commande publique peut jouer un rôle important dans les conséquences de ses choix sur la qualité de l'air. Le renouvellement d'une flotte de véhicules, les types d'achats, les choix de prestataires, les exigences environnementales des appels d'offre sont autant de leviers permettant de diminuer les émissions de polluants atmosphériques sur l'agglomération.</p> <p>L'objectif est de s'assurer que les prestataires choisis mettent tout en œuvre pour éviter d'apporter de la pollution atmosphérique supplémentaire. Par exemple, les choix des commandes devront intégrer des éléments comme l'utilisation de véhicules propres s'ils sont amenés à circuler fréquemment dans la zone ou sur la mise en œuvre de matériel ou d'engins les moins polluants possibles.</p>
Actions / Moyens	<ul style="list-style-type: none"> • Introduire dans les cahiers des charges des commandes publiques pouvant affecter la qualité de l'air, un critère décisionnel sur les performances en termes de qualité de l'air. • Sensibiliser les prestataires aux problématiques de pollution atmosphérique par la mise en place de critères.
Fondement juridique	<p>Article 75-1 du code des marchés publics :</p> <p><i>I - Le pouvoir adjudicateur, lorsqu'il achète un véhicule à moteur relevant des catégories M et N définies à l'article R. 311-1 du code de la route et que la valeur estimée du marché ou de l'accord-cadre est égale ou supérieure au seuil à partir duquel il doit recourir aux procédures formalisées pour la passation de ses marchés de fournitures, tient compte des incidences énergétiques et environnementales de ce véhicule sur toute sa durée de vie. ...</i></p>
Indicateur	Nombre de marchés intégrant ces critères
Acteur de la mise en place	Administrations et collectivités
Pilotes du suivi	DREAL, club des acheteurs publics éco-responsables
Objectif et/ou gain attendu	L'évitement de pollution supplémentaire dans les zones de vigilance en particulier pendant les pics de pollution est l'objectif attendu. La sensibilisation de tous les acteurs est également un but à atteindre.
Éléments de coûts	Pas de coûts directs pour l'application de cette disposition.
Délai de réalisation	Immédiat

Référence	Volet transversal Disposition 15
Intitulé de la disposition	<i>Suivre les effets des dispositions améliorant la qualité de l'air sur la zone PPA</i>
Secteur d'activité	<i>Industrie, résidentiel/tertiaire, transport</i>
Polluant(s) visé(s)	Particules (PM10) et oxydes d'azote (NO _x)
Contexte / Enjeux	<p>Pour répondre au contentieux européen sur les particules et de celui à venir sur les oxydes d'azote, les demandes européennes pour démontrer que toutes les actions sont prises pour améliorer la qualité de l'air de l'agglomération, sont nombreuses.</p> <p>Parallèlement, de nombreux plans ou politiques locales sont mis en place sur des sujets connexes à la qualité de l'air notamment sur le sujet des économies d'énergie, qui peuvent au final avoir des répercussions bénéfiques sur l'air.</p> <p>Il est donc important en plus d'assurer un suivi des dispositions prévues par le PPA, de faire connaître toutes les actions entreprises sur le territoire de la CUS qui ont un effet bénéfique sur la qualité de l'air. Les documents de planification et d'urbanisme à la disposition des collectivités locales (plans de déplacements urbains, plans locaux d'urbanisme et d'habitat, schémas de cohérence territoriale, etc.) constituent des outils qui peuvent permettre de lutter efficacement en faveur de la qualité de l'air et contre l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.</p> <p>Un porter à connaissance comprenant un volet sur la qualité de l'air sur la base des éléments mis à disposition dans le cadre du suivi du PPA sera réalisé par l'État. Ce porter à connaissance aura pour objectif principal d'informer les élus et les citoyens sur l'état des lieux et les enjeux relatifs à la qualité de l'air sur leur territoire ainsi que les éventuelles prescriptions et orientations en la matière.</p>
Actions / Moyens	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place et réunir annuellement la commission de suivi du PPA . <p>Cette commission suivra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'évolution de la qualité de l'air, • l'état d'avancement de l'ensemble des dispositions prévues dont : <ul style="list-style-type: none"> ○ la mise en place des dispositions transport ○ le développement urbain de l'axe Heyritz – Kehl (urbanisation, trafic) ○ les projets soumis à la disposition relative aux études d'impact ○ l'évolution des contours des zones de vigilance • la présentation des nouvelles études disponibles • les autres actions concourant à l'amélioration de la qualité de l'air sur l'agglomération (Plan climat, plan régional santé environnement, etc...)

	<ul style="list-style-type: none"> • le suivi des contrôles réalisés dans le cadre des dispositions du PPA • Proposer, dans le cadre de la commission et de ce suivi, des modifications d'appréciation ou de rédaction de certaines dispositions. Ces modifications, sous réserves qu'elles ne modifient pas l'économie générale du plan, pourront être entérinées par arrêté préfectoral. • Proposer dans le cadre de la commission, à tout moment et avant l'échéance de 5 ans, la mise en révision du plan en faisant valoir la nécessité de prendre en compte de nouveaux éléments dimensionnant. • Contribuer à l'élaboration des indicateurs. Ainsi, les membres de la commission de suivi, chacun dans son domaine, seront mobilisés pour produire les éléments permettant le suivi et le cas échéant des indicateurs nationaux prochainement définis et nécessaires dans le cadre du suivi des procédures contentieuses européennes notamment.
Fondement juridique	<p>Article R. 222-14 du code de l'environnement :« <i>Les plans de protection de l'atmosphère 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 existant.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.</i> »</p> <p>Article R. 222-30 du code de l'environnement :« <i>Lorsqu'il n'est pas porté atteinte à son économie générale, le plan de protection de l'atmosphère peut être modifié par arrêté du préfet.</i> »</p>
Indicateur	<p>Population exposée aux dépassements de valeurs limites</p> <p>Émissions des différents secteurs d'activités (en fonction de la mise à jour de l'inventaire tenu par l'ASPA)</p>
Acteur de la mise en place	Préfecture, Administrations et collectivités
Pilotes du suivi	DREAL
Objectif et/ou gain attendu	Le suivi annuel des dispositions du PPA permettra une réactivité face aux évolutions du contexte et une réorientation des actions si nécessaire.
Éléments de coûts	-
Délai de réalisation	Immédiat et annuellement