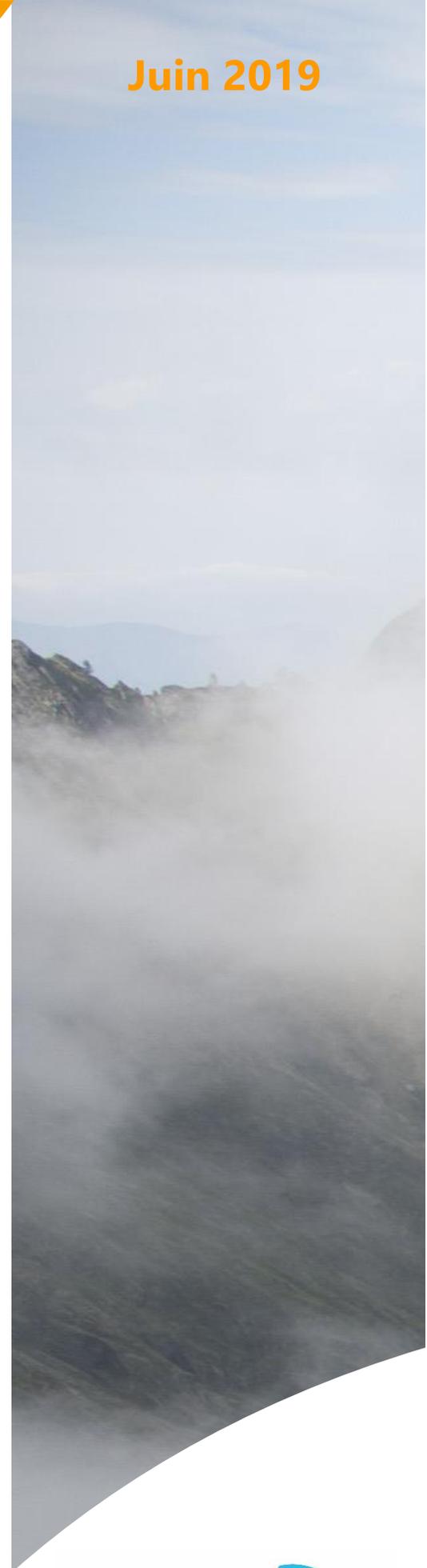


Votre observatoire régional de la

QUALITÉ de l'AIR

Juin 2019

**Evaluation du Plan
de Protection de
l'Atmosphère de
l'aire urbaine de
Montpellier**



EVALUATION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE L'AIRE URBAINE DE MONTPELLIER



SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS	3
1.1 CONTEXTE DE L'EVALUATION.....	3
1.2 ACTIONS ENVISAGEES ET GAINS ATTENDUS	3
II –EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES ET EVOLUTION DEPUIS LA MISE EN ŒUVRE DU PPA.....	4
2.1 EVOLUTION DES EMISSIONS ENTRE 2010 ET 2016.....	4
2.2 EMISSIONS DE NOX.....	4
2.2.1 EVOLUTION DES EMISSIONS.....	4
2.2.2 COMPARAISON AUX OBJECTIFS INITIAUX.....	5
2.3 EMISSIONS DE PARTICULES PM10	6
2.3.1 EVOLUTION DES EMISSIONS.....	6
2.3.2 COMPARAISON AUX OBJECTIFS INITIAUX.....	6
2.4 EMISSIONS DE PARTICULES PM 2,5.....	8
2.4.1 EVOLUTION DES EMISSIONS.....	8
2.4.2 COMPARAISON AUX OBJECTIFS INITIAUX.....	8
III – CONCENTRATIONS ET EVOLUTION DEPUIS LA MISE EN ŒUVRE DU PPA	9
3.1 CONCENTRATIONS EN DIOXYDE D'AZOTE (NO ₂).....	9
3.1.1 CONCENTRATIONS EN NO ₂ EN 2018.....	9
3.1.2 HISTORIQUE PAR STATION ET COMPARAISON AUX OBJECTIFS INITIAUX DU PPA	10
3.2 CONCENTRATIONS EN PARTICULES PM10	12
3.2.1 CONCENTRATIONS EN PM10 EN 2018	12
3.2.2 HISTORIQUE PAR STATION ET COMPARAISON AUX OBJECTIFS INITIAUX DU PPA	13
3.3 CONCENTRATIONS EN PARTICULES PM2,5	14
3.3.1 CONCENTRATIONS EN PM2,5 EN 2018	14
3.3.2 HISTORIQUE PAR STATION ET COMPARAISON AUX OBJECTIFS INITIAUX DU PPA	15
IV – EXPOSITION DES POPULATIONS ET EVOLUTION DEPUIS LA MISE EN ŒUVRE DU PPA	16
4.1 EXPOSITION DES POPULATIONS A UN DEPASSEMENT DE LA VALEUR LIMITE EN NO ₂	16
4.2 EXPOSITION DES POPULATIONS A UN DEPASSEMENT DE LA VALEUR LIMITE EN PM10	17
4.2 EXPOSITION DES POPULATIONS A UN DEPASSEMENT DE LA VALEUR LIMITE EN PM2,5	17
IV – BILAN	18
ANNEXES	19

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

1.1 Contexte de l'évaluation

Les Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) sont établis sous l'autorité du Préfet qui s'appuie sur les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), en concertation étroite avec l'ensemble des acteurs concernés : collectivités territoriales, association agréée de surveillance de la qualité de l'air, industriels, artisans (chauffage domestique), professions agricoles, autorités organisatrices des transports et associations de protection de l'environnement, de consommateurs et d'usagers des transports. Les projets de plans sont ensuite soumis à enquête publique avant leur approbation par arrêté préfectoral.

L'agglomération de Montpellier, qui regroupe plus de 250 000 habitants, dispose actuellement d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) révisé et approuvé par arrêté préfectoral le 20 octobre 2014. Le périmètre du PPA intègre 115 communes (aire urbaine de Montpellier moins la commune de Corconne située dans le département du Gard). La carte est présentée en annexe 1.

Depuis plusieurs années, l'agglomération de Montpellier connaît des dépassements de la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine concernant les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂).

L'année 2015 constituait l'échéance à partir de laquelle la valeur limite annuelle fixée par la directive 2008/50/CE pour la protection de la santé humaine concernant le dioxyde d'azote (NO₂) devait être respectée. Depuis 2015, la valeur limite en NO₂ n'est pas respectée sur une partie de l'agglomération de Montpellier.

Conformément au code de l'environnement (article L222-4.IV), les PPA doivent faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans à l'issue de laquelle une mise en révision peut s'avérer nécessaire. Le PPA de l'aire urbaine de Montpellier doit ainsi faire l'objet d'une évaluation en 2019.

Dans le cadre de ses missions, ATMO Occitanie participe à cette évaluation. Ce bilan vise à vérifier si les objectifs de réduction des émissions totales, des concentrations et des expositions des populations sont respectés.

Dans un second temps, l'analyse par la DREAL des éléments présentés déterminera s'il est nécessaire d'élaborer un nouveau PPA afin de respecter les normes européennes de qualité de l'air.

1.2 Actions envisagées et gains attendus

Sur la base de l'état des lieux et des scénarii réalisés par ATMO Occitanie, le plan d'actions du PPA de Montpellier qui a été retenu comptait 16 actions afin de réduire les concentrations en NO₂, PM10 et PM2,5 et ainsi améliorer la qualité de l'air. Les 16 actions détaillées sont présentées en annexe 2.

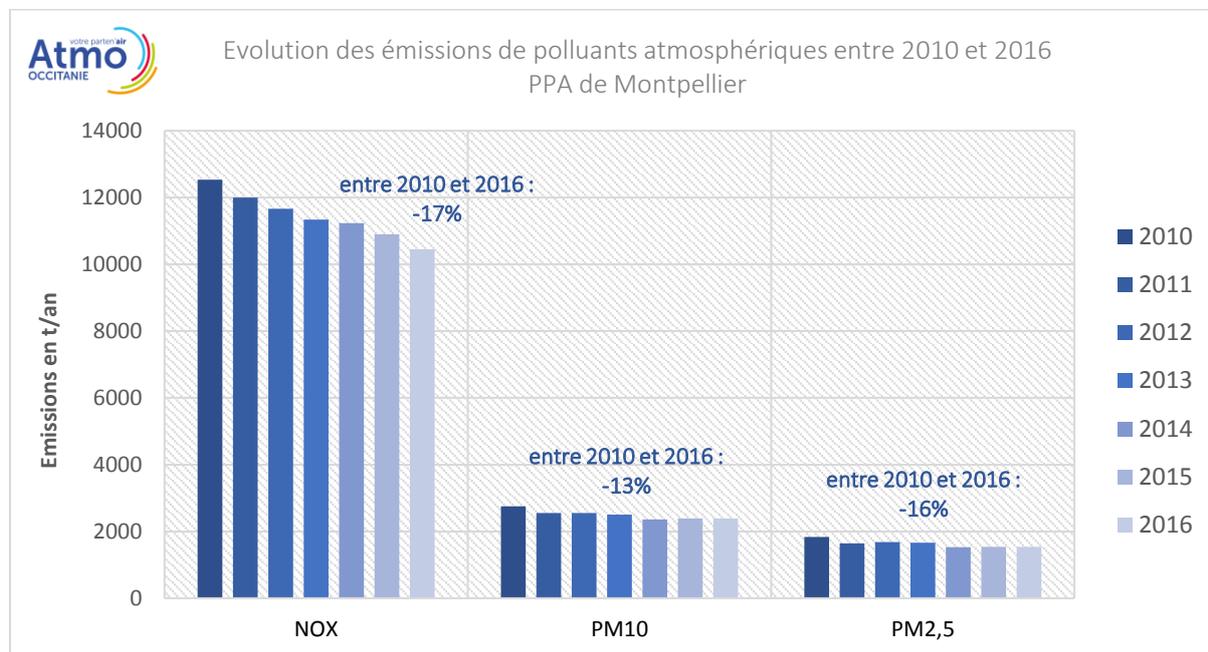
Pour 9 d'entre elles, une évaluation de leur impact sur les émissions (NO_x, PM10, PM2,5 et COV), la qualité de l'air (NO₂, PM10 et PM2,5) et l'exposition des populations a été réalisée par ATMO Occitanie pour les horizons 2015 et 2020.

Les gains attendus sont présentés dans le rapport¹ établi par ATMO Occitanie en 2015.

¹ PPA de l'aire urbaine de Montpellier - Scénarii d'évolution des émissions et de la qualité de l'air : "Tendanciel 2020 "et Scénario 2020 "avec actions PPA" – ATMO Occitanie - version P8 - version 1 – Juin 2015

II – Emissions de polluants atmosphériques et évolution depuis la mise en œuvre du PPA

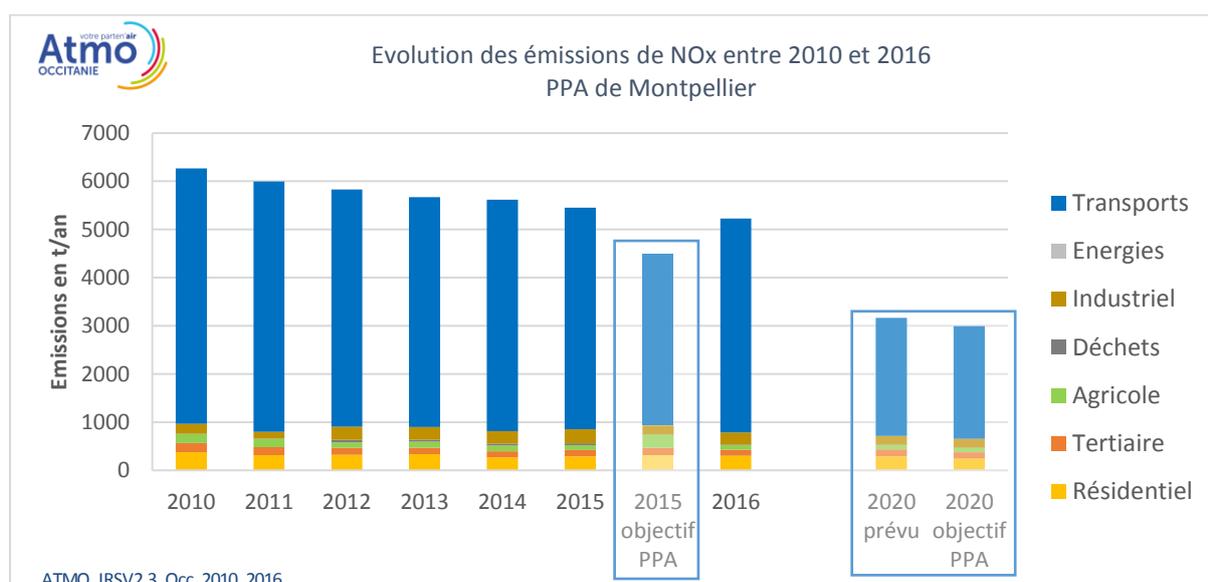
2.1 Evolution des émissions entre 2010 et 2016



Les émissions des oxydes d'azote et des particules PM10 et PM2,5 sur le territoire du PPA de Montpellier sont en diminution régulière depuis 2010 comprise entre 13 et 17%.

2.2 Emissions de NOx

2.2.1 Evolution des émissions



Sur le territoire du PPA de Montpellier, **les émissions de NOx**, principalement émises par le secteur du transport routier, **diminuent globalement de 17%** entre 2010 et 2016. Cette baisse significative est majoritairement liée au renouvellement progressif du parc automobile entraînant l'amélioration des motorisations des véhicules avec la mise en application des normes euro. Sur la même période, sur le territoire du PPA le trafic a augmenté de 1% par an.

2.2.2 Comparaison aux objectifs initiaux

Réduction des émissions de NOx et comparaison aux objectifs initiaux 2015 et 2020 sur les émissions totales du territoire du PPA			
Secteurs	Evolution 2010 - 2016	Objectif 2015 avec PPA 2007-2015	Objectif 2020 avec PPA 2007-2020
Transport	-16%	-33%	-58%
Résidentiel	-20%	-17%	-36%
Tertiaire	-31%	-17%	-36%
Industrie	25%	0%	-13%
Tous secteurs	- 17%	- 35%	- 55%

Les émissions de **NOx** du secteur du **transport routier diminuent de 16%** entre 2010 et 2016. Cette baisse, semble insuffisante pour atteindre les objectifs fixés pour ce secteur en 2015 (-33 % par rapport à 2007) et 2020 (-58 % par rapport à 2007). Les causes identifiées sont l'augmentation du trafic routier et les gains technologiques constatés inférieurs aux gains attendus.

L'objectif global de réduction des émissions de NOx n'est pas atteint pour 2015 en raison de la faible diminution des émissions du secteur du transport routier. L'objectif 2020 semble donc difficilement atteignable.

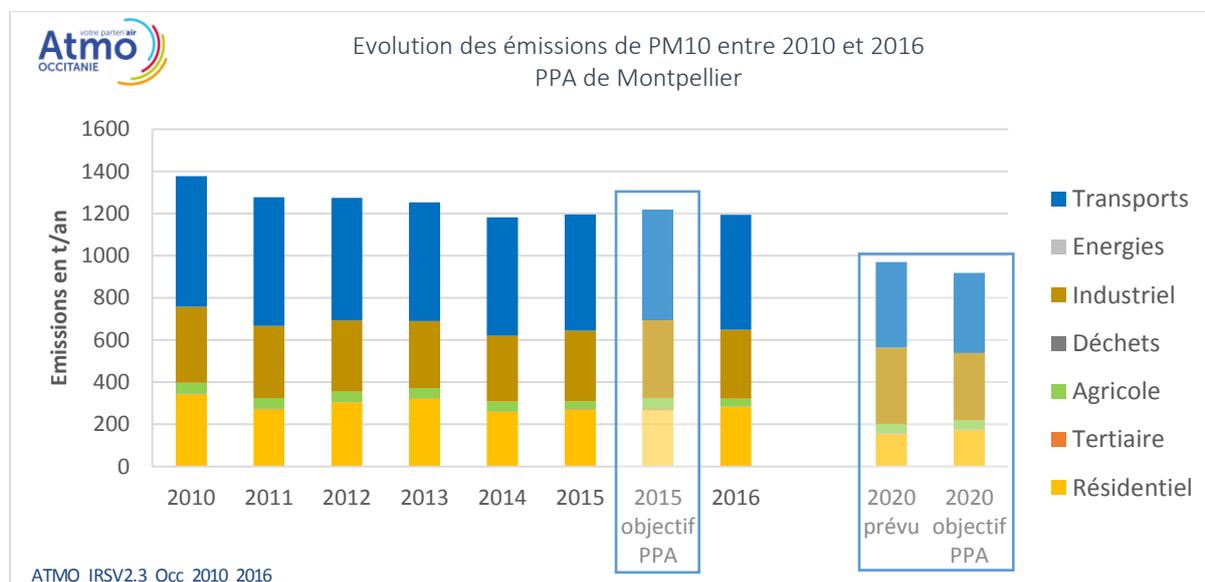
Les **secteurs résidentiel-tertiaire** qui représentaient 9% des émissions de NOx en 2010 ont vu leurs émissions diminuer de 20% (résidentiel) à 31% (tertiaire).

Pour les secteurs résidentiel-tertiaire, les objectifs de réduction des émissions fixés pour 2015 sont atteints.

Les émissions du **secteur industriel** ont progressé de 25% entre 2010 et 2016. Cette augmentation est en mettre en perspective avec le poids de ce secteur sur les émissions totales (< 5%). Cette hausse est due à l'évolution de la consommation de carburant du secteur du BTP en lien principalement avec le nombre croissant de constructions sur la zone du PPA. Pour ce secteur et pour ce polluant, il n'était pas prévu d'évolution en 2015 que ce soit avec ou sans actions du PPA.

2.3 Emissions de particules PM10

2.3.1 Evolution des émissions



Sur le territoire du PPA de Montpellier, **les émissions de PM10**, principalement émises par le secteur du transport routier, **diminuent globalement de 13%** entre 2010 et 2016. Comme pour les NOx, cette baisse est liée à la mise en application des normes euro et au renouvellement progressif du parc de véhicules, mais de manière moins importante. En effet, les émissions de particules dans le secteur Transports sont également issues de l'usure des équipements (freins, pneumatiques...) qui n'est pas impactée par les normes euro mais qui augmentent avec le trafic routier.

2.3.2 Comparaison aux objectifs initiaux

Réduction des émissions de PM10 et comparaison aux objectifs initiaux 2015 et 2020 sur les émissions totales du territoire du PPA			
Secteurs	Evolution 2010 - 2016	Objectif 2015 avec PPA 2007-2015	Objectif 2020 avec PPA 2007-2020
Transport	-12%	-13%	-41%
Résidentiel	-18%	-17%	-64%
Tertiaire	-32%	-17%	-64%
Industrie	-9%	8%	-7%
Tous secteurs	- 13%	- 8%	- 30%

Les émissions de **PM10** du secteur du **transport routier ont diminué de 12%** entre 2010 et 2016. Si les objectifs sont respectés pour 2015, les efforts de réduction des émissions du trafic routier doivent être maintenus pour atteindre l'objectif 2020 de -41% par rapport à 2007.

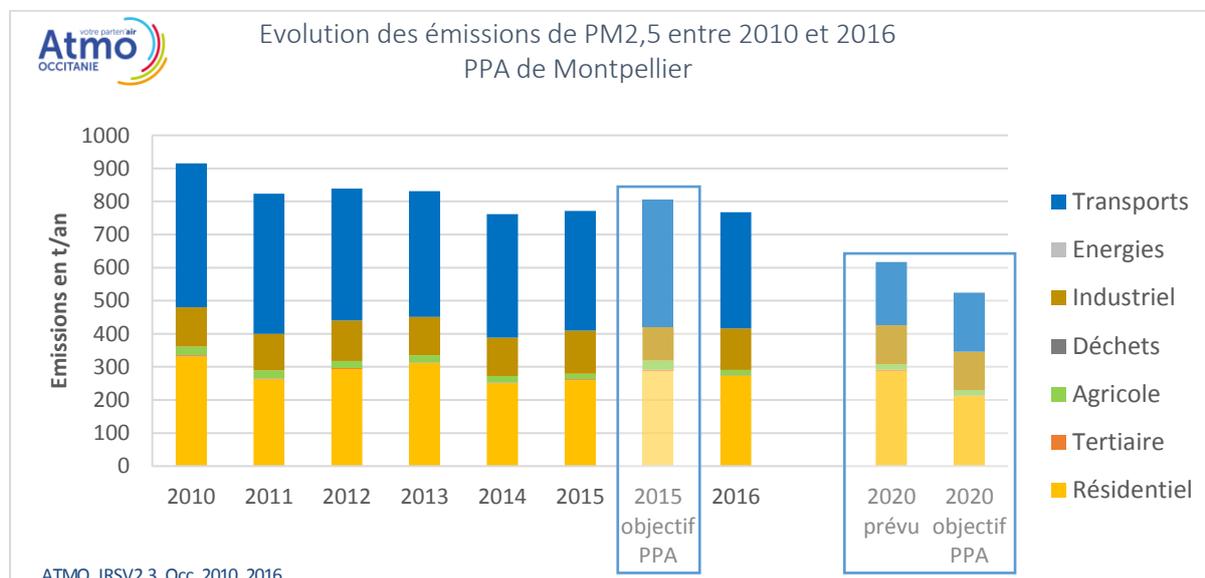
Comme pour les NOx, l'augmentation du trafic routier pourrait être un frein à l'atteinte de l'objectif 2020 pour ce secteur.

Les émissions de PM10 des **secteurs résidentiel et tertiaire** qui contribuent significativement aux émissions totales (24% en 2016) ont **diminué respectivement de 18% et 32%** entre 2010 et 2016. Cette réduction est conforme aux objectifs fixés pour 2015. Par contre, les objectifs 2020, construits sur des hypothèses de forte diminution des consommations énergétiques des bâtiments (renouvellement des parcs de chauffage anciens notamment) semblent difficiles atteignables (-64% par rapport à 2007).

L'objectif global de réduction des émissions de PM10 inscrit dans le PPA est atteint depuis 2014. Cependant, selon l'évolution en cours, il semble que l'objectif global pour 2020 (-30% par rapport à 2007) soit difficilement atteint et notamment pour les secteurs du transport routier et résidentiel-tertiaire.

2.4 Emissions de particules PM 2,5

2.4.1 Evolution des émissions



Sur le territoire du PPA de Montpellier, **les émissions de PM_{2,5}**, principalement émises par le secteur du transport routier, **diminuent globalement de 16%** entre 2010 et 2016. Comme pour les PM₁₀, cette baisse est liée en partie à la mise en application des normes euro et au renouvellement progressif du parc automobile. Les émissions ont également baissé grâce à l'amélioration des dispositifs de chauffage dans le secteur résidentiel.

2.4.2 Comparaison aux objectifs initiaux

Réduction des émissions de PM _{2,5} et comparaison aux objectifs initiaux 2015 et 2020 sur les émissions totales du territoire du PPA			
Secteurs	Evolution 2010 – 2016	Objectif 2015 avec PPA 2007-2015	Objectif 2020 avec PPA 2007-2020
Transport	-19%	-12 %	-56%
Résidentiel	-18%	-13 %	-36%
Tertiaire	-32%	0%	0%
Industrie	-6%	-13 %	-1%
Tous secteurs	- 16%	- 16%	- 38%

Comme pour les PM₁₀, l'objectif global de réduction des émissions de PM_{2,5} inscrit dans le PPA a été atteint en 2016. Pour l'atteinte de l'objectif 2020 (-38% par rapport à 2007), les efforts de réduction des émissions doivent être maintenus notamment pour les secteurs du transport routier et du résidentiel.

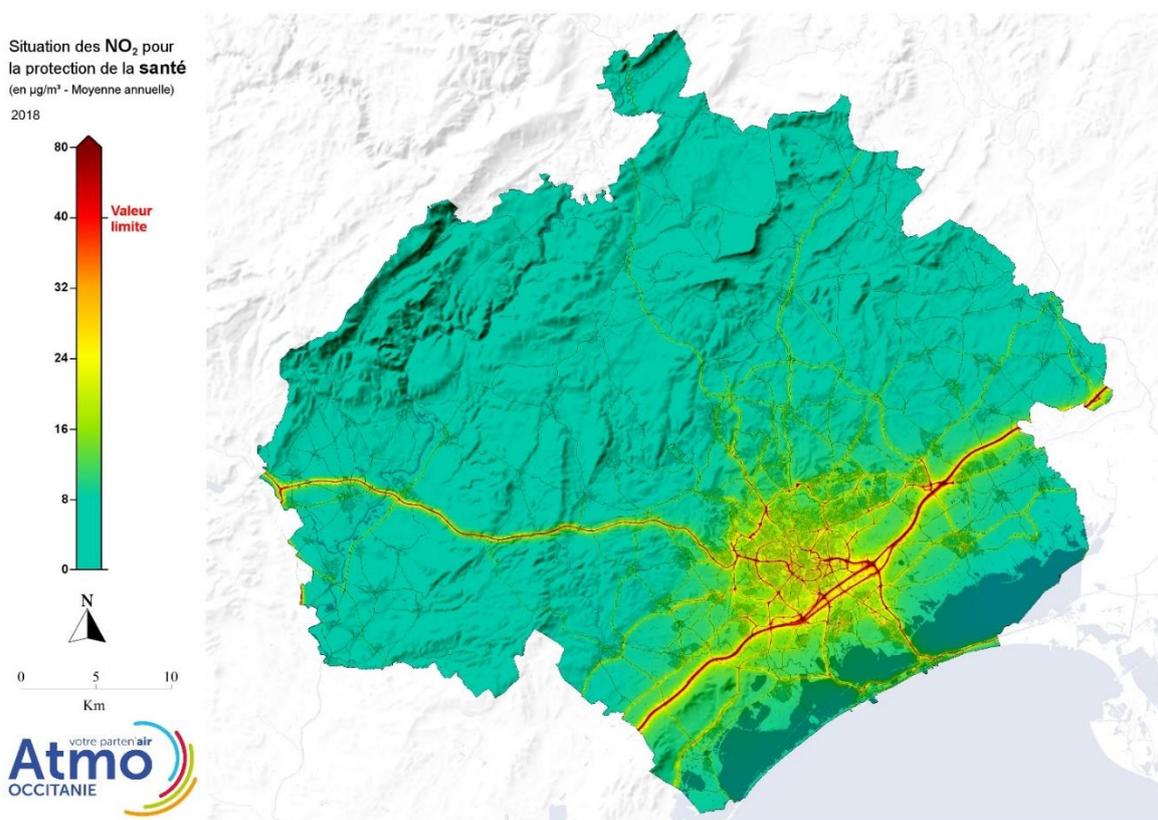
III – Concentrations et évolution depuis la mise en œuvre du PPA

3.1 Concentrations en dioxyde d'azote (NO₂)

3.1.1 Concentrations en NO₂ en 2018

NO ₂	NO ₂ – PPA DE MONTPELLIER – RESULTATS 2018								REGLEMENTATION	
	MILIEU URBAIN			PROXIMITE TRAFIC ROUTIER					Type de norme	Valeur Réglementaire
	Près d'Arènes	Chaptal	Boutonnet	Saint Denis	Pompignane	Anatole France	Quai du Verdanson	Justice de Castelnaud		
Moyenn e annuelle en µg/m ³	18	26	14	42	29	47*	39*	37*	Valeur limite	40 µg/m ³

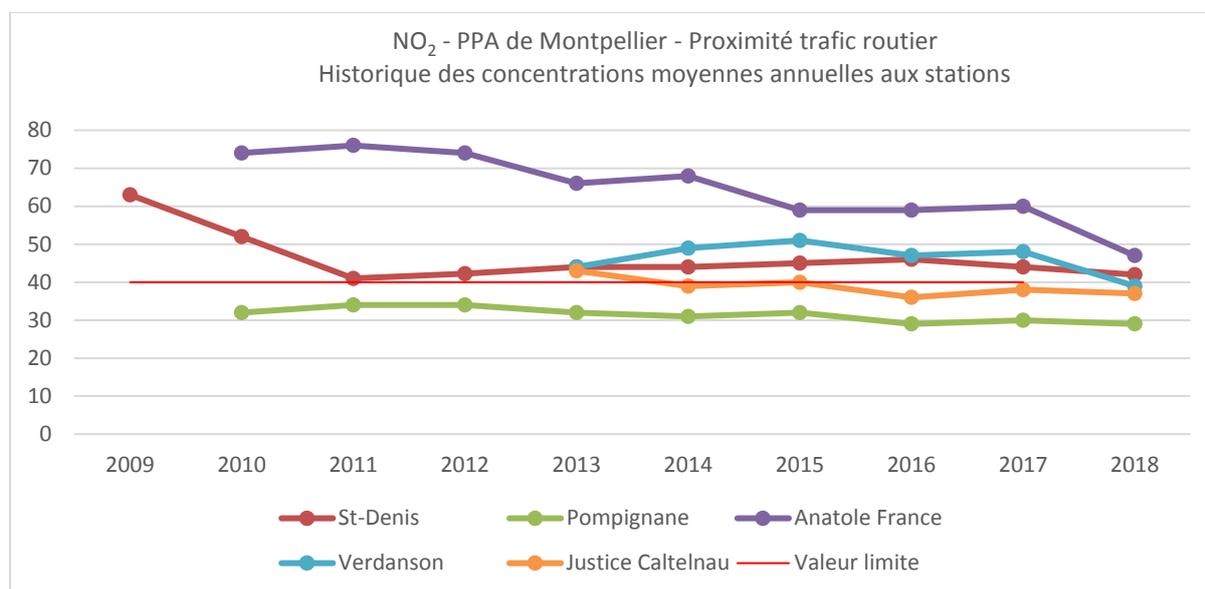
* Mesure indicative par échantillonneur passif



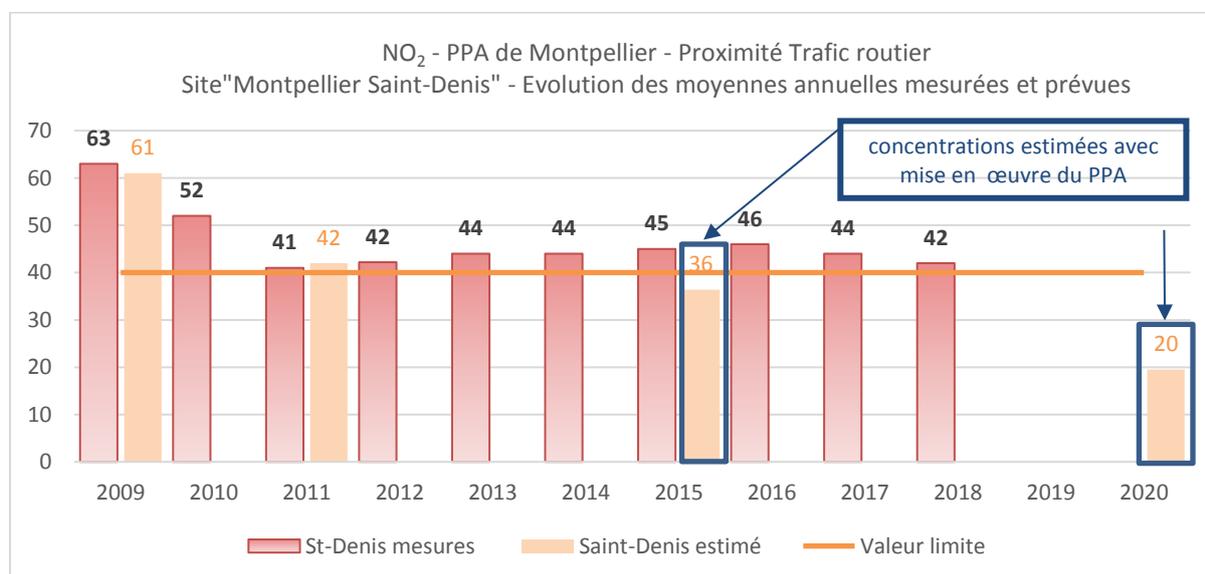
Les concentrations les plus élevées du territoire sont retrouvées majoritairement dans le voisinage d'axes supportant un trafic routier important, notamment le long des autoroutes A9 et A709, sur l'Avenue Pierre Mendès-France et l'Avenue de la liberté, où la **valeur limite annuelle pour la protection de la santé (40 µg/m³) n'est pas respectée**. Cette valeur limite annuelle est également dépassée sur Anatole France et Saint-Denis. Les niveaux de NO₂ peuvent être également sensiblement plus élevés le long de certains axes moins empruntés, mais dont la configuration étroite gêne la dispersion de la pollution ("rue canyon"), notamment au centre-ville de Montpellier (rue Anatole France).

3.1.2 Historique par station et comparaison aux objectifs initiaux du PPA

3.1.2.1 Proximité trafic

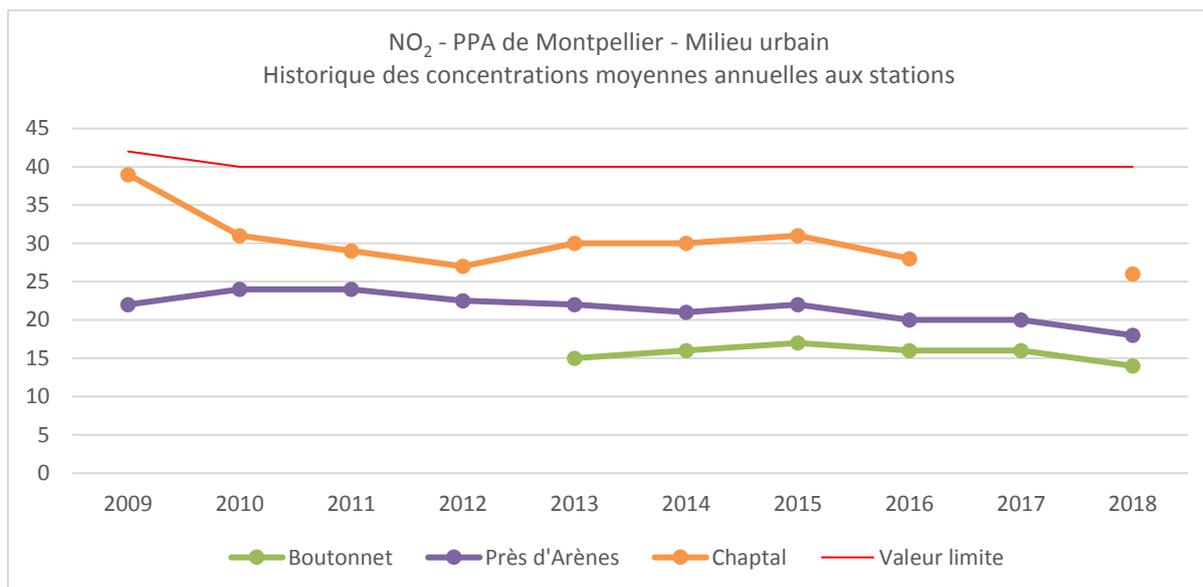


Depuis 2010, au niveau des sites de **Saint-Denis, Pompignane et Anatole France**, les **concentrations** moyennes annuelles en NO₂ ont **diminué** significativement **entre 9 et 36%** selon les sites. **Depuis le début des mesures (2013)** sur les sites **Verdanson et Justice de Castelnaud**, les concentrations au niveau des sites de mesures ont également **diminué de 11%**. Toutefois, en 2018, la **valeur limite n'est toujours pas respectée** au niveau des stations **Anatole France (47 µg/m³) et à Saint-Denis (42 µg/m³)**.



Sur le site de « **Montpellier Saint-Denis** », en **2018**, et comme depuis le début des mesures, la **valeur limite annuelle pour la protection de la santé n'est pas respectée** pour la 16^{ème} année consécutive. On observe cependant, sur ce site entre 2016 et 2018, une diminution de 9% des concentrations moyennes annuelles.

3.1.2.2 Milieu urbain



Sur les **sites urbains** du territoire du PPA, comme en proximité trafic, les **concentrations moyennes annuelles** en NO₂, ont également **diminué de 7% à 16%** selon les sites entre 2009 et 2018.

3.1.2.3 Comparaison aux objectifs initiaux du PPA

Station (Type)	2011	2015	Objectif 2015	2018	Objectif 2020	Evolution 2011-2015	Objectif 2011-2015
Saint Denis (Trafic)	41	45	36	42	20	10 %	-13 %
Pompignane (Trafic)	34	32	29	29	27	-13 %	-18 %
Chaptal (Urbaine)	29	31	26	26	19	-6 %	-20 %
Près d'Arènes (Urbaine)	24	22	17	18	15	-8 %	-14 %

En rouge, les concentrations moyennes annuelles qui ne respectent pas la valeur limite pour le NO₂ de 40 µg/m³.

En 2015, l'objectif de réduction des concentrations en NO₂ inscrit dans le PPA n'était pas atteint et notamment pour le site de Saint-Denis où le respect de la valeur limite était prévu.

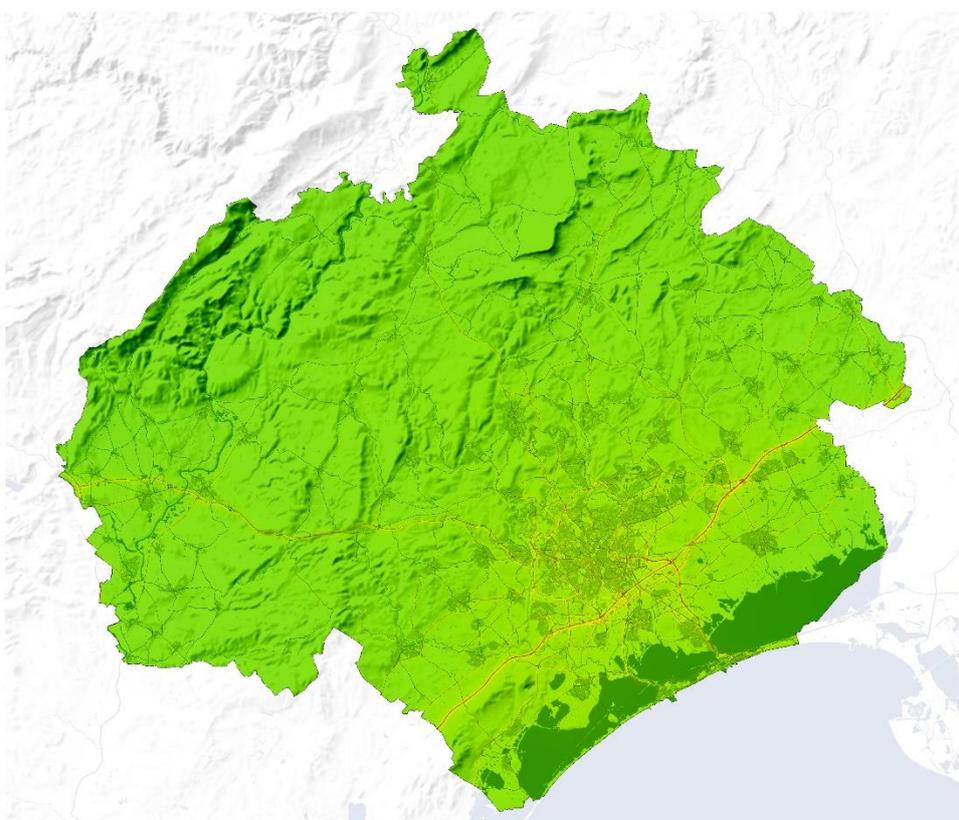
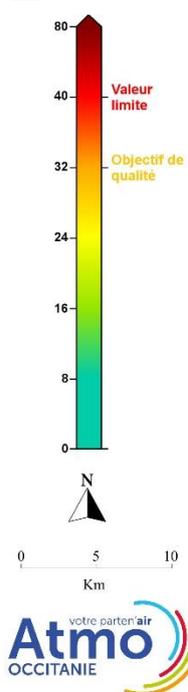
Au regard de cette évolution, l'objectif 2020 semble difficilement atteignable pour les sites de Saint-Denis et Chaptal. Ce résultat est en lien avec les émissions de NO_x qui n'ont pas diminué selon les objectifs fixés.

3.2 Concentrations en particules PM10

3.2.1 Concentrations en PM10 en 2018

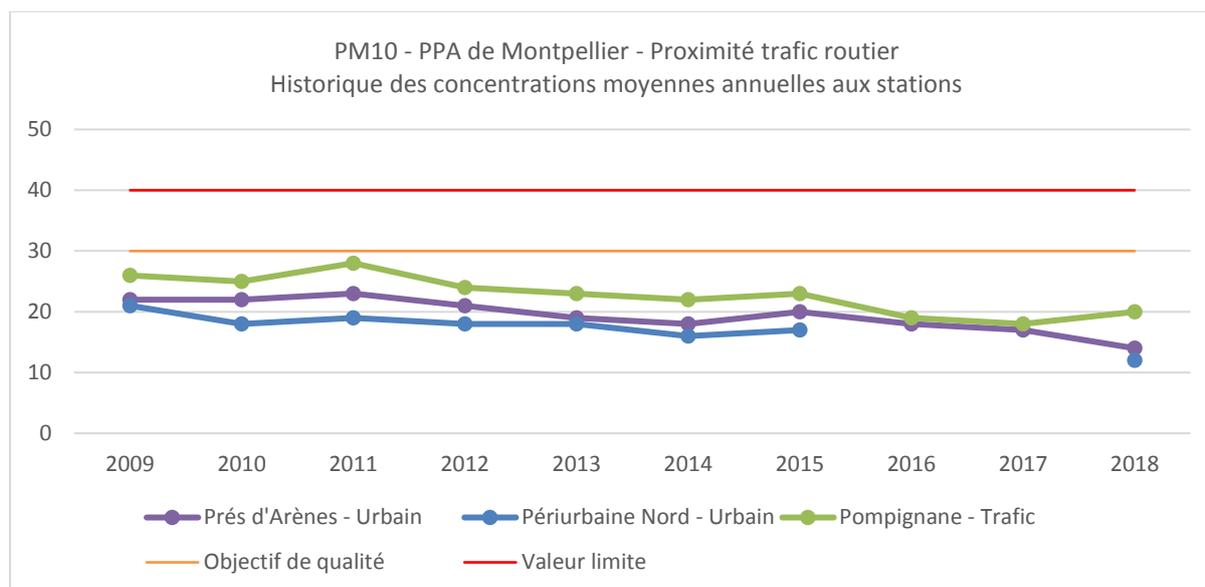
PM10	Particules PM10 – PPA DE MONTPELLIER – RESULTATS 2018			REGLEMENTATION	
	MILIEU PERIURBAIN	MILIEU URBAIN	PROXIMITE TRAFIC ROUTIER	Type de norme	Valeur Réglementaire
	Montpellier Periurbaine Nord	Montpellier Prés d'Arènes	Pompignane		
Moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	12	14	20	Valeur limite	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
				Objectif de qualité	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Situation des PM₁₀ pour la protection de la santé
(en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - Moyenne annuelle)
2018



Les concentrations de **PM10** les plus élevées du territoire sont retrouvées aux intersections des axes supportant un trafic routier important, notamment à la rencontre des autoroutes A9 et A709 au Nord-Est de Montpellier, où la **valeur limite annuelle (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) n'est pas respectée**.

3.2.2 Historique par station et comparaison aux objectifs initiaux du PPA



Sur les sites du territoire du PPA, que ce soit en proximité trafic comme en milieu urbain, les **concentrations moyennes annuelles en PM10**, ont **diminué de 23% à 43%** selon les sites entre 2009 et 2018.

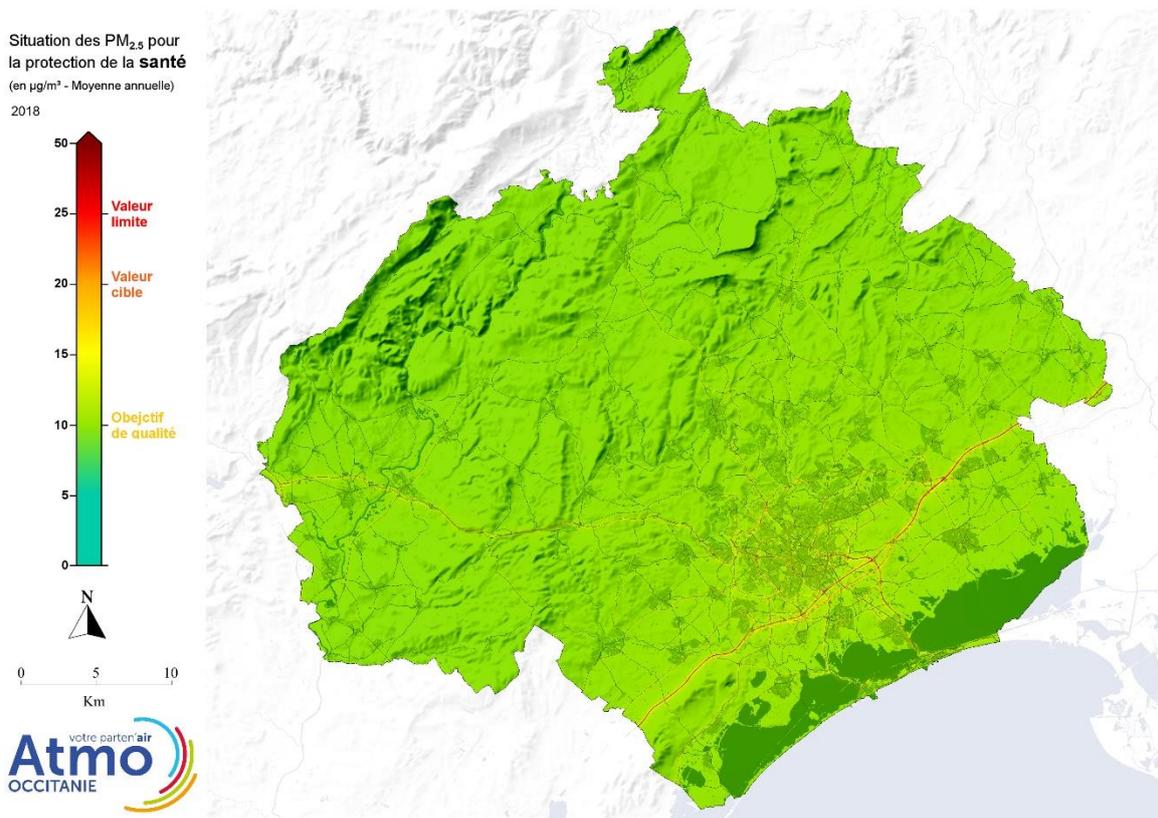
Station (Type)	2011	2015	Objectif 2015	2018	Objectif 2020	Evolution 2011-2015	Objectif 2011-2015
Pompignane (Trafic)	28	23	21	20	22	-18%	-25%
Saint-Gély (Urbaine)	19	17	Non estimé	12	17	-11%	
Près d'Arènes (Urbaine)	23	20	19	14	19	-13%	-17%

En 2015, l'objectif de réduction des concentrations en PM10 inscrit dans le PPA n'était pas atteint sur les sites de mesures du territoire du PPA. Par contre, l'objectif 2020 est atteint depuis 2018.

3.3 Concentrations en particules PM2,5

3.3.1 Concentrations en PM2,5 en 2018

PM2,5	Particules PM2,5–PPA DE MONTPELLIER RESULTATS 2018		REGLEMENTATION	
	MILIEU URBAIN	PROXIMITE TRAFIC ROUTIER	Type de norme	Valeur Réglementaire
	<i>Montpellier Près d'Arènes</i>	<i>Pompignane</i>		
Moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10	11	Valeur limite	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
			Valeur cible	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
			Objectif de qualité	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

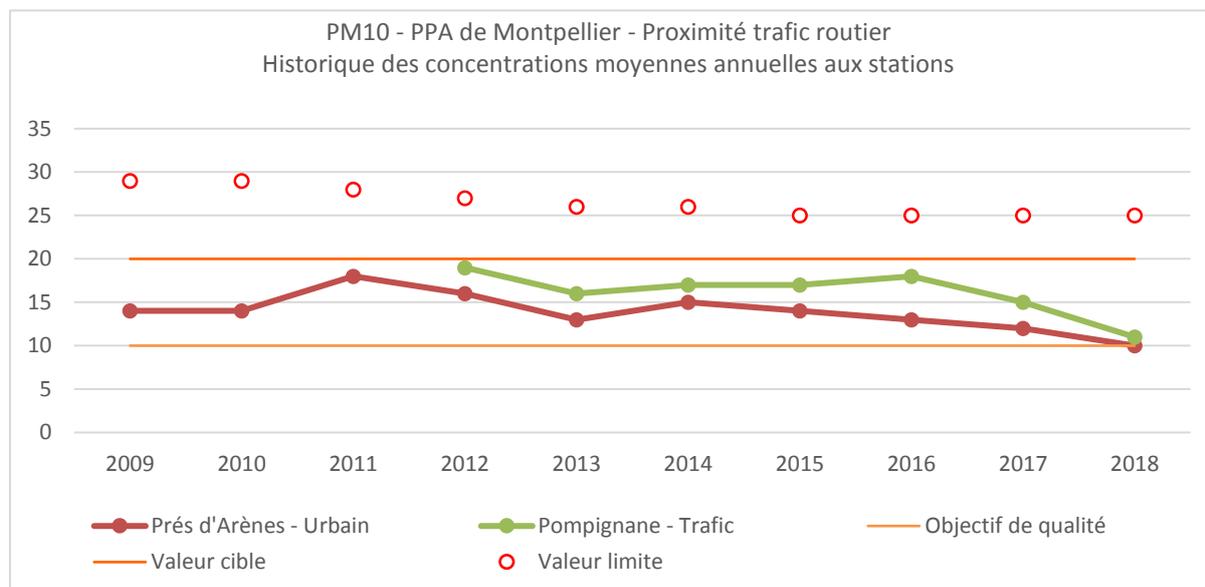


Comme pour les PM₁₀, les concentrations de PM_{2,5} les plus élevées du territoire sont retrouvées au niveau de l'intersection Nord des autoroutes A9 et A709, où la valeur limite annuelle (25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) n'est pas respectée.

La valeur cible (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) n'est également pas respectée au niveau des grands axes de l'agglomération.

Comme sur la majorité des territoires français, l'objectif de qualité des PM_{2,5} (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle) n'est pas respecté sur la zone PPA de Montpellier.

3.3.2 Historique par station et comparaison aux objectifs initiaux du PPA



Sur les sites du territoire du PPA, les **concentrations moyennes annuelles en PM10**, ont **diminué de 29%** à la station de Près d'Arènes entre 2009 et 2018 et de **42%** à la station de trafic de la Pompignane entre 2012 et 2018.

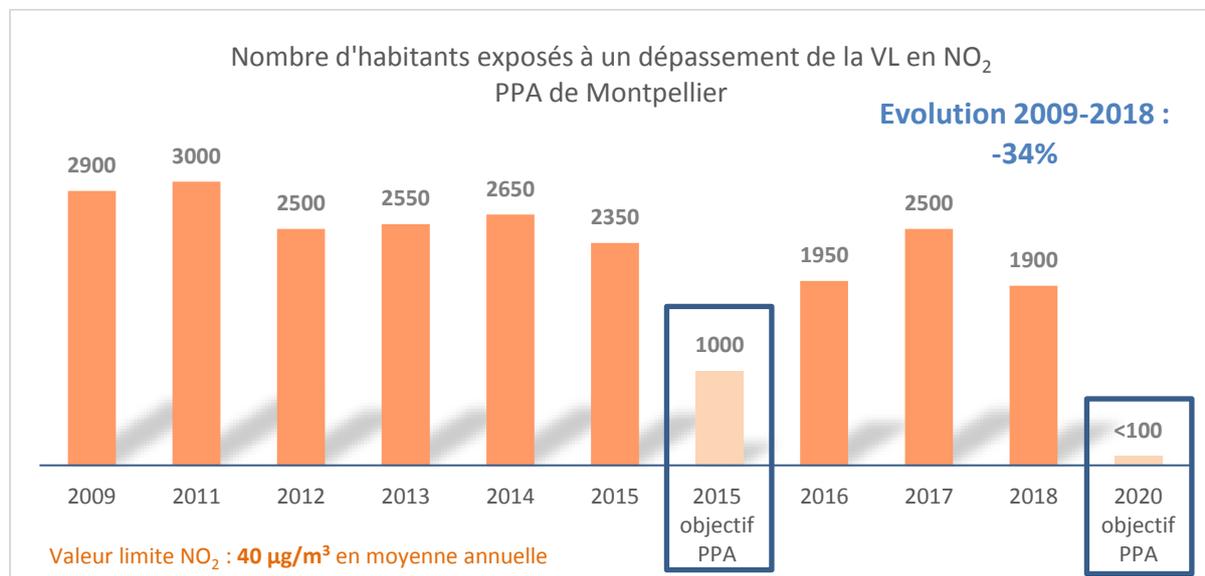
Station (Type)	2011	2015	Objectif 2015	2018	Objectif 2020	Evolution 2011-2015	Objectif 2011-2015
Pompignane (Trafic)	22*	17	21	11	16	-50%	-5%
Près d'Arènes (Urbaine)	18	14	18	10	13	-44%	0%

*Concentrations estimées par modélisation, mesures ayant démarrées en 2012

Les objectifs 2015 et 2020 du PPA concernant les réductions de concentrations en PM2,5 sont largement atteints depuis 2015. Les faibles objectifs du PPA étaient en lien avec les actions qui ne concernaient peu les émissions de particules PM2,5.

IV – Exposition des populations et évolution depuis la mise en œuvre du PPA

4.1 Exposition des populations à un dépassement de la valeur limite en NO₂

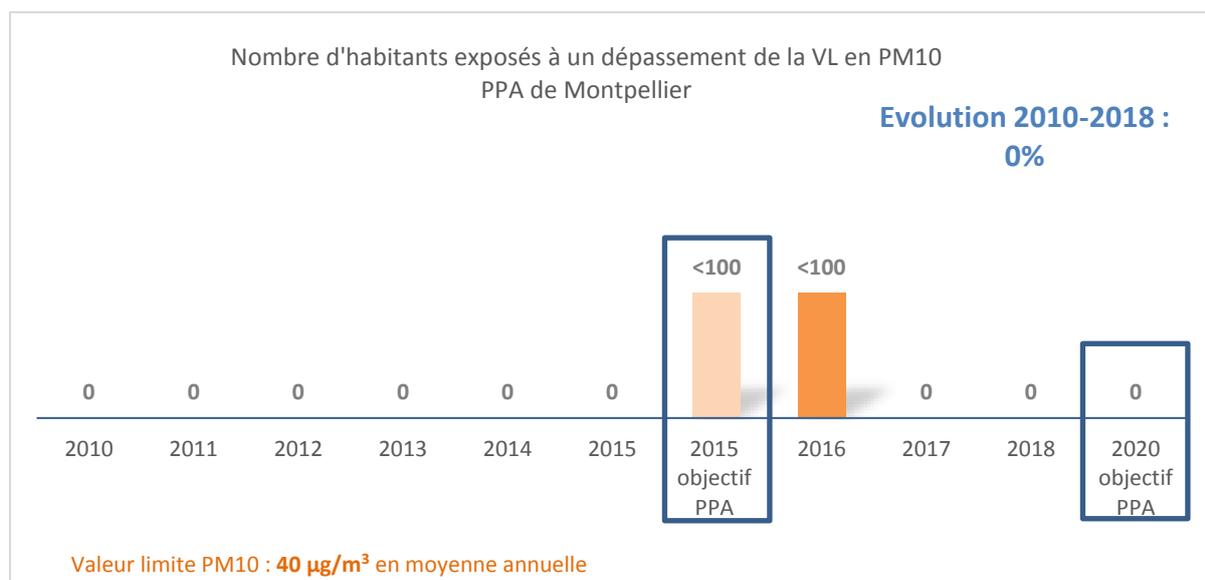


L'évolution du nombre d'habitants exposés à un dépassement de la valeur limite est en baisse de 34% entre 2009 et 2018. Les superficies concernées par des concentrations supérieures à la valeur limite n'ont pas diminué pas en raison de dépassements le long de l'autoroute dans des zones non habitées.

En 2018, 1900 habitants sont encore potentiellement exposés à un dépassement de la valeur limite pour le NO₂ ainsi que 9 km² du territoire du PPA.

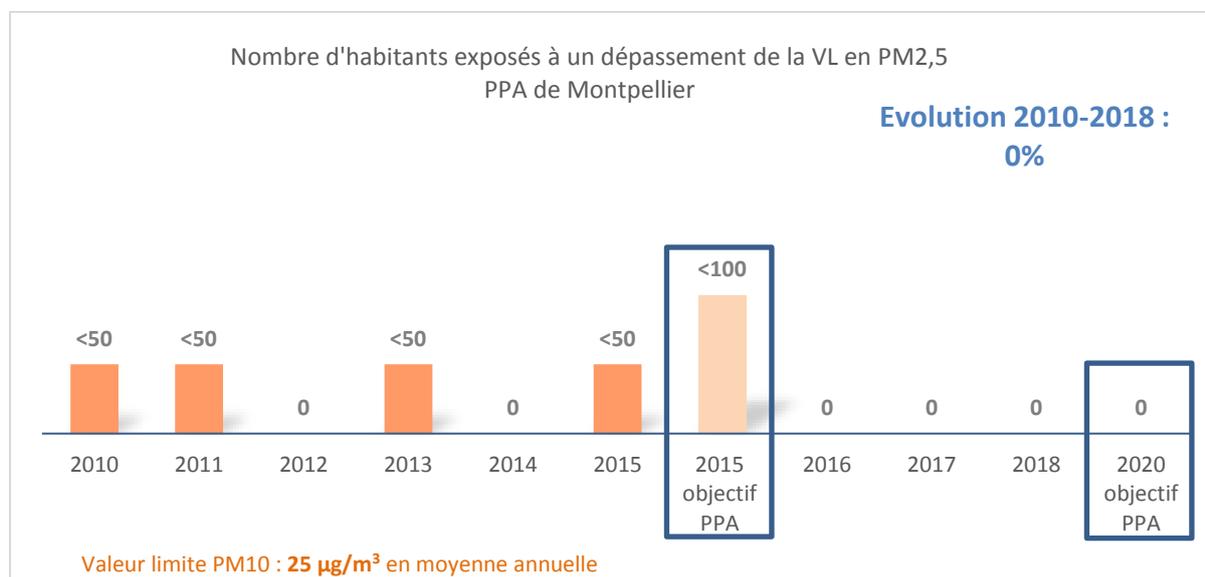
L'objectif de 2015 n'est pas atteint (1000 habitants exposés à un dépassement de la valeur limite en NO₂) en lien avec l'objectif de réduction des émissions de NOx qui n'est respecté. L'objectif de 2020 (<100 habitants) semble donc difficilement atteignable.

4.2 Exposition des populations à un dépassement de la valeur limite en PM10



Depuis 2009, le nombre d'habitants exposé à un dépassement de la valeur limite est quasi-nul. Les objectifs du PPA de 2015 et 2020 sont respectés.

4.2 Exposition des populations à un dépassement de la valeur limite en PM2,5



Comme pour les PM10, l'exposition des populations à un dépassement de la valeur limite pour les PM2,5 est très faible voire nulle depuis 2016.

Les objectifs du PPA de 2015 et 2020, concernant l'exposition des populations aux PM2,5 sont respectés.

IV – Bilan

	Objectifs 2015 du PPA			Objectifs 2020 du PPA			Bilan
	Emissions	Concentrations	Exposition population	Emissions	Concentrations	Exposition population	
NOx, NO ₂							
PM10							
PM2,5							

Entre 2007 et 2018, sur la zone du PPA de Montpellier, on observe une **nette amélioration de la qualité de l'air** que ce soit pour le **NO₂** et les **particules PM10 et PM2,5**.

Cependant, les objectifs de réduction des émissions 2015 et 2020 ne sont pas atteints pour les NOx, pour les secteurs du transport routier et du résidentiel-tertiaire.

Les efforts de réductions des émissions de NOx doivent donc être maintenus pour le respect de la valeur limite en NO₂ sur le territoire.

Les objectifs 2015 et 2020 de réduction des émissions des particules PM10 et PM2,5 ne sont pas atteints. Cependant les objectifs sont respectés pour les concentrations et l'exposition des populations.

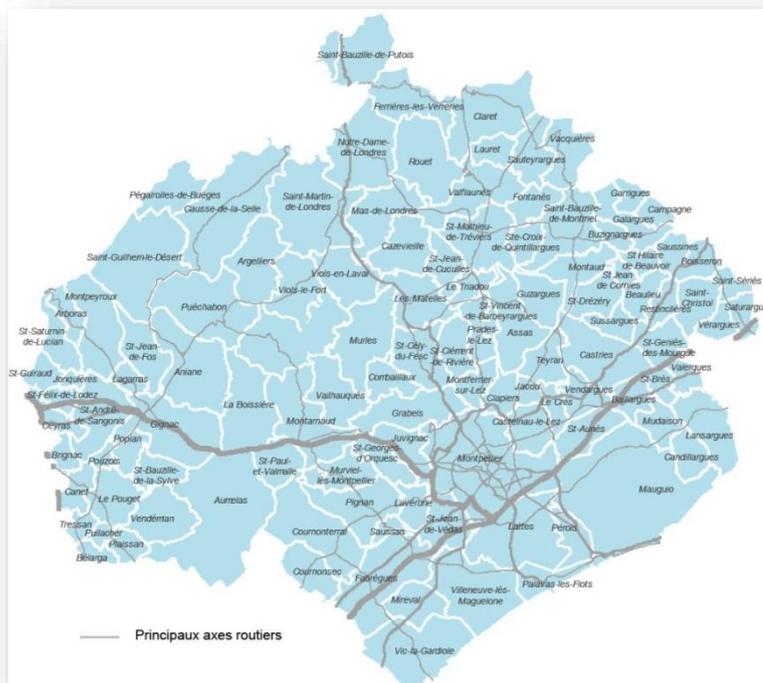
Annexes

Annexe 1 : Périmètre du PPA

Le périmètre retenu pour le PPA révisé intégrait l'aire urbaine² de Montpellier (INSEE, zonage 2010) sans la commune de Corconne située dans le Gard.

Il comprend 115 communes pour une superficie de 1 660 km², soit 28% du département de l'Hérault et une population 606 785 en 2016 (INSEE) soit 53% de la population du département de l'Hérault.

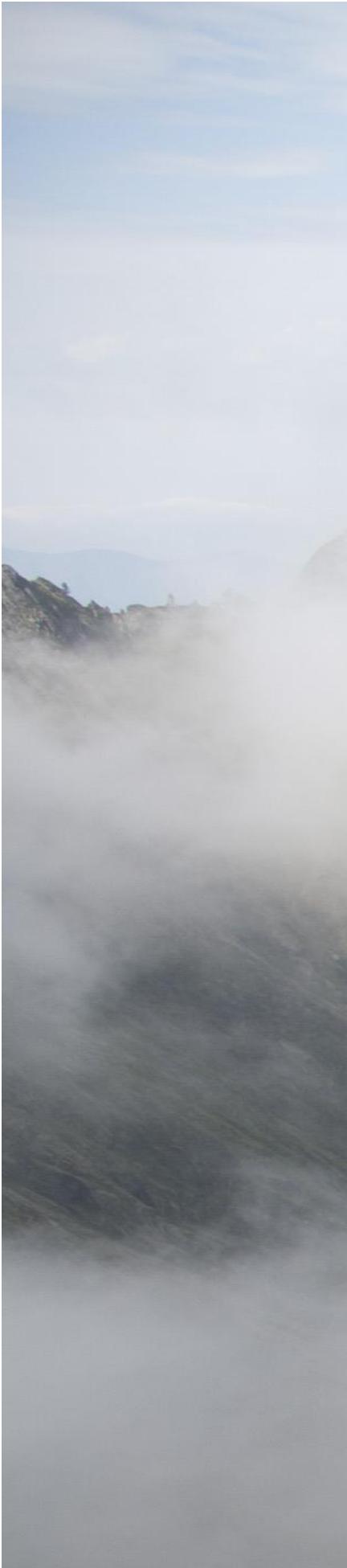
En 2016, l'aire urbaine de Montpellier était la même qu'en 2010.



² Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Annexe 2 : Actions du PPA de l'aire urbaine de Montpellier

Secteur	Libellé action	Description	Polluant(s) ciblé(s)
TRANSPORT ROUTIER	1. Obligation PDE, PDA, PDES	Rendre obligatoire l'élaboration des plans de déplacements d'entreprises (PDE) et Administration (PDA) et promouvoir l'élaboration des plans de déplacements Etablissements Scolaires (PDES) : entreprises, administrations et collectivités, établissements scolaires de plus de 250 salariés ou élèves	NO _x PM10 PM2,5
	2. Abaissement permanent des vitesses	Abaissement de 20 km/h sur les axes où la limitation de vitesse est supérieure à 110 km/h - Sur les nationales et voies rapides: VL passant de 110 à 90 km/h et PL passant de 90 à 80 km/h <i>Note : En 2020, l'autoroute A9 n'est plus concernée par cette mesure contrairement aux précédents scénarii 2015.</i>	NO _x PM10 PM2,5
	3. Charte CO₂	Inciter les entreprises de transport de marchandises et de voyageurs à adopter la charte CO ₂	NO _x PM10 PM2,5
	4. Parc automobile des administrations	Inciter les administrations à améliorer la connaissance de leur parc de véhicules et à y intégrer des véhicules "propres"	NO _x PM10 PM2,5
	5. Interdiction circulation VUL les plus polluants	Interdire, sur la commune de Montpellier, la circulation aux véhicules utilitaires légers (VUL) ne respectant pas la norme EURO3	NO _x PM10 PM2,5
	6. Améliorer les modalités de livraison de marchandises	Mener un programme volontaire d'évolution des modes de livraison en ville et de développement des modes de livraison	NO _x PM10 PM2,5
	7. Mobilité durable	- Faciliter l'usage du vélo - Promouvoir le covoiturage	NO _x PM10 PM2,5
INDUSTRIE	8. Réduction des émissions de poussières de l'industrie et du BTP	- Inciter les industriels (carriers, industries du BTP,...) à prendre des mesures supplémentaires visant à réduire les émissions de poussières - Bâchage des camions transportant des pulvérulents	PM10 PM2,5
	9. Contrôle PM2,5 ICPE	Renforcer la surveillance des émissions de particules fines (PM) des ICPE Rendre obligatoire la réalisation d'une caractérisation de la granulométrie des poussières lors des contrôles inopinés	PM2,5
	10. Réduire les émissions de COV	Renforcer les actions de contrôle des émetteurs de COV (stations-services)	COV
URBANISME	11. Documents d'urbanisme	Obliger les collectivités à systématiquement se positionner dans leurs documents d'urbanisme sur la pertinence des dispositions permettant indirectement d'améliorer la qualité de l'air	Tous
	12. Objectifs "air" dans les études d'impact	Imposer des attendus relatifs à la qualité de l'air pour les études d'impact et les évaluations des documents d'urbanisme	Tous
RESIDENTIEL	13. Entretien annuel des chaudières	- Appliquer la réglementation relative à l'entretien des chaudières de puissances comprises entre 400kW et 20 MW - Prescription de valeurs limites d'émission réglementaires	NO _x PM10 PM2,5
	14. Interdire le brûlage de déchets verts	- Faire appliquer la loi d'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts - Suspension des dérogations en cas de pic de pollution	PM10 PM2,5
SENSIBILISATION	15. Education, information	Encourager les actions d'accompagnement relatives à l'éducation, d'information, à la sensibilisation de la population	Tous
Alerte	16. Pic de pollution	Diminuer les émissions en cas de pics de pollution et réduire le nombre de jours de dépassement des seuils	NO _x PM10 PM2,5 COV ...



L'information sur la **qualité de l'air** en **Occitanie**

www.atmo-occitanie.org