



## Guide sur la gestion des épisodes de pollution de l'air ambiant

### Préambule

Durant certaines périodes de l'année, des zones du territoire national sont concernées par des épisodes de pollution de l'air ambiant. Au cours de ces épisodes, le niveau de concentration d'un ou de plusieurs polluants atmosphériques (particules « PM10 », ozone ou dioxyde d'azote) est supérieur aux seuils d'information-recommandation ou aux seuils d'alerte, fixés à l'article R. 221-1 du code de l'environnement. La gestion de ces épisodes nécessite de mettre en place des actions rapides, claires et cohérentes.

L'arrêté interministériel du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant, modifié par l'arrêté du 26 août 2016, réforme le dispositif de gestion des pics de pollution atmosphérique afin de mettre en œuvre les principales recommandations de la mission d'inspection diligentée par les ministres en charge de l'environnement, de la santé et de l'intérieur suite à l'épisode de pollution aux particules de grande ampleur qui a touché la France en mars 2015. Cet arrêté abroge l'arrêté du 26 mars 2014.

Ainsi, l'arrêté du 7 avril 2016 modifié complète et renforce le dispositif de gestion des mesures réglementaires de réduction des émissions (mesures d'urgence) afin de permettre aux préfets :

- d'anticiper davantage les épisodes de pollution persistants pour les particules « PM10 » et l'ozone ;
- de maintenir des mesures d'urgence en cas de fluctuation des niveaux de polluants en deçà des seuils réglementaires lorsque les conditions météorologiques sont propices au maintien de l'épisode ;
- de mieux associer les collectivités territoriales.

Enfin, l'instruction du Gouvernement du 5 janvier 2017 relative à la gestion des épisodes de pollution de l'air ambiant a ajusté certains éléments de l'instruction technique du 24 septembre 2014 relative au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant. L'instruction de janvier 2017 a présenté, en particulier, certaines dispositions à prévoir dans les arrêtés préfectoraux et inter-préfectoraux pris en application de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié.

Ce guide sur la gestion des épisodes de pollution de l'air ambiant se substitue aux instructions de 2014 et 2017 qui seront prochainement abrogées. Il comporte des éléments complémentaires sur, notamment, les prévisions, les mesures d'urgence ainsi que les contrôles et sanctions pour non respect des mesures d'urgence (en application du décret n° 2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017).

## SOMMAIRE

I. Les documents-cadres zonaux et les arrêtés préfectoraux ou interpréfectoraux.....	3
I. 1 Les documents-cadres zonaux .....	3
I. 2 Les arrêtés préfectoraux ou interpréfectoraux .....	4
II. La prévision de la qualité de l'air .....	6
III. La persistance des épisodes de pollution.....	7
IV. Les mesures réglementaires de réduction des émissions (mesures d'urgence) .....	7
IV. 1 L'adaptation des mesures d'urgence en fonction de l'épisode de pollution.....	7
a - Adaptation en fonction de la nature de l'épisode de pollution.....	7
b - Adaptation en fonction de la durée de l'épisode de pollution .....	9
IV. 2 Les mesures d'urgence par secteur .....	9
a - Secteur des transports.....	9
b - Secteur industriel .....	12
c - Secteurs résidentiel et tertiaire .....	13
d - Secteur agricole.....	14
IV. 3 La consultation d'un comité d'experts préalablement à la mise en place des mesures d'urgence.....	14
IV. 4 Les contrôles et sanctions pour non-respect des mesures d'urgence .....	15
V. La communication en cas de pic de pollution et l'outil « vigilance atmosphérique » .....	16
VI. Le bilan de la gestion des épisodes de pollution.....	18
ANNEXE I : exemple de campagne de communication en cas de circulation différenciée ....	19
ANNEXE II : fiches à remplir par les DREAL/DEAL/DRIEE sur la circulation différenciée ou sur la réduction des vitesses maximales autorisées.....	20
ANNEXE III : modèle de fiche à remplir par les exploitants d'installations classées pour la protection de l'environnement sur les mesures d'urgence mises en œuvre .....	22

## **I. Les documents-cadres zonaux et les arrêtés préfectoraux ou interpréfectoraux**

### **I. 1 Les documents-cadres zonaux**

Conformément à l'article R\*122-8 du code de la sécurité intérieure, le préfet de zone de défense et de sécurité prend les mesures de coordination nécessaires lorsque intervient une situation de crise de nature à porter atteinte à l'environnement, et que cette situation ou ces événements peuvent avoir des effets dépassant ou susceptibles de dépasser le cadre d'un département. Il prend les mesures de police administrative nécessaires à l'exercice de ce pouvoir.

Les épisodes de pollution atmosphérique touchent fréquemment plusieurs départements et il est donc utile de gérer ces épisodes au niveau interdépartemental. A cette fin, conformément à l'article 3 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié, le préfet de zone de défense et de sécurité établit, avec le concours des préfets de département, le document-cadre zonal relatif aux procédures préfectorales et aux mesures de dimension interdépartementale en cas d'épisode de pollution.

Les préfets de zone sont invités à se concerter pour la gestion d'événements interzones ou lorsque des mesures d'urgence sont susceptibles d'impacter une zone voisine (report de trafic routier, par exemple).

Le document-cadre zonal est établi sous la supervision de l'état major interministériel de zone (EMIZ), en lien avec les services interministériels de défense et de protection civiles (SIDPC) de la zone de défense et de sécurité (ZDS), l'agence régionale de santé (ARS) de zone et les directions régionales chargées de l'environnement (DREAL/DEAL/DRIEE) avec l'appui des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA).

Il peut contenir, notamment :

- une présentation des intervenants et du cadre opérationnel : début et fin des procédures préfectorales, gradation des mesures réglementaires de réduction des émissions, transmission d'informations, etc. ;
- les modalités d'harmonisation des arrêtés préfectoraux ou interpréfectoraux de la zone (cf. le point I. 2, ci-dessous) ;
- les messages types (catégories et origines des polluants, mesures d'urgence, messages sanitaires, etc.) à diffuser par les préfets, en cas de dépassement d'un seuil de pollution et la liste des destinataires de ces messages (public, services de l'Etat, collectivités territoriales, organes de presse, etc.) ;
- l'organisation des astreintes en cas d'épisode de pollution, en veillant notamment à mutualiser les moyens humains dans les différents départements ;
- les modalités de renseignement de l'outil national de suivi des épisodes de pollution « vigilance atmosphérique » mentionné à l'article 7 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié (cf. le point V, ci-dessous).

## I. 2 Les arrêtés préfectoraux ou interpréfectoraux

Conformément à l'article 5 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié, le représentant de l'Etat dans le département prend un arrêté déclinant le document-cadre du préfet de zone de défense et de sécurité à l'échelle de son département. Afin de tenir compte de la nécessité de déclencher des mesures de réduction des émissions dans les territoires plus grands que les seuls départements concernés par des dépassements, cet arrêté peut être interpréfectoral.

Conformément à l'article R. 223-2 du code de l'environnement, cet arrêté doit être compatible avec le plan de protection de l'atmosphère, s'il existe.

Pour élaborer les arrêtés préfectoraux (AP) ou interpréfectoraux (AIP), les préfets peuvent s'appuyer sur l'expertise technique des DREAL/DEAL/DRIEE, des directions régionales de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF), des AASQA et des ARS.

Si l'arrêté interpréfectoral couvre toute la zone de défense et de sécurité, et qu'il est cosigné par le préfet de zone, alors cet arrêté peut constituer le document-cadre zonal.

Il convient de veiller à ce que les règles de gestion des épisodes de pollution soient harmonisées à l'échelle de la zone de défense et de sécurité afin de garantir la lisibilité et l'efficacité de l'action de l'Etat.

L'arrêté préfectoral comprend notamment :

- une liste, adaptée aux particularités locales, des recommandations et des mesures réglementaires de réduction des émissions par secteur d'activité pouvant être prises par le préfet. Cette liste reprend a minima les mesures listées à l'annexe de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié et peut distinguer les mesures déclenchées automatiquement des mesures mises en place au cas par cas ;
- pour les épisodes de pollution à l'ozone, les éléments prévus à l'article R. 223-3 du code de l'environnement, en l'occurrence :

I. - En cas de dépassement ou de risque de dépassement des seuils d'alerte fixés au point 5 de l'article R. 221-1, la zone et la durée d'application éventuelles de chacune des mesures suivantes :

1° réduction des vitesses maximales autorisées des véhicules à moteur dans un périmètre pouvant augmenter en cas de passage du premier au deuxième seuil d'alerte, puis du deuxième au troisième ;

2° actions visant à la réduction des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils des installations industrielles.

II. - En cas de dépassement ou de risque de dépassement du deuxième seuil d'alerte, la zone et la durée d'application éventuelles de la mesure de limitation des transports routiers de transit dans l'agglomération.

III. - En cas de dépassement ou de risque de dépassement du troisième seuil d'alerte, la zone et la durée d'application éventuelles de mesures de restriction de la circulation automobile : interdiction de circulation de certaines catégories de véhicules,

notamment en fonction de leur numéro d'immatriculation ou de l'identification prévue à l'article L. 318-1 du code de la route ;

- les règles de mise en œuvre de la circulation différenciée (cf. le point IV.2, ci-dessous), notamment le périmètre retenu et les règles associées, notamment les dérogations ;
- les modalités de consultation durant l'épisode de pollution du comité d'experts mentionné à l'article 13 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié (cf. le point IV.3, ci-dessous) ;
- les conditions dans lesquelles le début et la fin de la mise en application des mesures qu'il prévoit sont notifiés aux exploitants des sources fixes de pollution (cf. l'article R. 223-2 du code de l'environnement) ;
- une liste établie par l'ARS des recommandations sanitaires, conformément à l'arrêté du 20 août 2014 relatif aux recommandations sanitaires en vue de prévenir les effets de la pollution de l'air sur la santé ;
- les modalités d'information des différentes autorités, notamment de l'ARS ;
- les modalités de communication vers le public et des modèles de communiqués de presse (à adapter pour prendre en compte le type d'épisode de pollution, le contexte local et les recommandations ou mesures réglementaires mises en place).

#### Consultation sur les AP et AIP :

**Il est nécessaire de consulter tous les acteurs représentatifs des secteurs concernés par les mesures d'urgence, le comité d'experts (cf. le point IV.3, ci-dessous) ainsi que le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (cf. l'article R. 223-2 du code de l'environnement) avant la publication de l'arrêté préfectoral.**

Enfin, en application de la dérogation prévue à l'article L.120-2 1° du code de l'environnement et sous réserve de l'appréciation du juge administratif, la consultation du public pour les AP ou AIP n'est pas obligatoire dans la mesure où l'arrêté du 7 avril 2016 modifié a fait l'objet d'une consultation du public. Il appartient toutefois aux préfets d'évaluer localement l'opportunité de consulter le public au regard des enjeux et du contexte local.

#### Publication des AP et AIP :

Conformément à l'article R. 223-2 du code de l'environnement, l'arrêté préfectoral est publié au Recueil des actes administratifs de la préfecture ou des préfectures intéressées. Un avis de publication est inséré, par les soins du ou des préfets compétents, dans deux journaux quotidiens, dont un au moins régional ou local, diffusés dans le ou les départements concernés. En outre, il est notifié aux exploitants des sources fixes concernées ainsi qu'aux maires des communes intéressées.

Transmission des AP ou AIP au ministère chargé de l'environnement :

**Lorsque les AP ou AIP sont adoptés, les DREAL/DEAL/DRIEE les mettent à disposition dans l'application informatique du ministère chargé de l'environnement : « Alfresco ».**

## **II. La prévision de la qualité de l'air**

La prévision de la qualité de l'air constitue un véritable enjeu et il est essentiel qu'elle soit la plus fiable possible.

L'article 13 de l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant fixe les obligations des AASQA en matière de prévision locale de la qualité de l'air pour les particules « PM<sub>10</sub> », l'ozone, et le dioxyde d'azote.

En outre, en vertu de l'article 29 de cet arrêté, la plate-forme PREV'AIR présente quotidiennement, sur le site internet [www.prevair.org](http://www.prevair.org), des cartes de prévisions nationales des concentrations de particules (« PM<sub>10</sub> » et « PM<sub>2,5</sub> »), d'ozone et de dioxyde d'azote, pour le jour même, le lendemain et le surlendemain.

**Afin de renforcer la fiabilité des prévisions régionales des AASQA, notamment en cas de pic de pollution, il convient de s'assurer que ces associations respectent les dispositions de cet article 13 :**

- l'AASQA doit intégrer, en conditions aux limites de sa région, les prévisions fournies par la plate-forme PREV'AIR ;
- l'AASQA et la plate-forme PREV'AIR doivent échanger régulièrement et s'informer sur leurs écarts de simulation.

**Si les écarts de prévision entre l'AASQA et la plate-forme PREV'AIR subsistent, la prévision à prendre en compte pour le déclenchement des procédures préfectorales est celle de l'AASQA.**

**La prévision de la qualité de l'air est complexe et l'appréciation d'un dépassement de seuil reste délicate lorsque le niveau de concentration prévu est proche de ce seuil.**

Enfin, en cas de prévision d'un épisode persistant de pollution touchant plusieurs régions, l'INERIS, pour le compte du consortium PREV'AIR, adresse quotidiennement au ministère chargé de l'environnement et aux DREAL/DEAL/DRIEE un bulletin « PREV'AIR ». Ce bulletin comporte des informations nationales sur la situation en cours et son évolution ainsi que des cartes issues de l'outil « vigilance atmosphérique » (cf. le point V, ci-dessous). Ces éléments permettent de compléter les prévisions régionales des AASQA.

### **III. La persistance des épisodes de pollution**

La notion de persistance des épisodes de pollution concerne les particules et l'ozone (cf. l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié) et le dioxyde d'azote (cf. l'article R. 221-1 du code de l'environnement qui introduit une modulation du seuil d'alerte pour ce polluant). Cette notion permet de déclencher des mesures d'urgence dès qu'un dépassement prolongé du seuil d'information-recommandation est prévu.

Ainsi, certaines mesures peuvent être activées dès le premier jour de prévision de dépassement d'un seuil d'alerte mais aussi :

- dès qu'un dépassement du seuil d'information et recommandation pour l'ozone ou les particules est prévu pour le jour même et le lendemain ;
- dès qu'un dépassement du seuil d'information et de recommandation pour le dioxyde d'azote a été constaté la veille et est prévu le jour même et le lendemain.

Il convient de maintenir les mesures d'urgence engagées tant que les conditions météorologiques prévues par Météo France restent propices à la poursuite de l'épisode de pollution, même si les niveaux de pollution diminuent transitoirement en deçà des seuils réglementaires.

En d'autres termes, si les conditions météorologiques défavorables à la dispersion risquent de se poursuivre, alors les mesures contraignantes engagées sont maintenues par le préfet, voire renforcées si la situation risque de se dégrader davantage, sous réserve de l'avis, basé sur les travaux des prévisionnistes de l'AASQA, du comité d'experts mentionné à l'article 13 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié.

### **IV. Les mesures réglementaires de réduction des émissions (mesures d'urgence)**

#### **IV. 1 L'adaptation des mesures d'urgence en fonction de l'épisode de pollution**

Conformément au premier alinéa de l'article R. 223-2 du code de l'environnement et au dernier alinéa de l'article 8 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié, les mesures d'urgence sont adaptées, proportionnées et graduées pour tenir compte de la nature, de la durée, de l'intensité et de l'ampleur géographique de l'épisode de pollution.

##### *a - Adaptation en fonction de la nature de l'épisode de pollution*

La pollution aux oxydes d'azote provient très majoritairement des émissions du secteur des transports. Il est donc essentiel que les mesures d'urgence concernent prioritairement ce secteur durant ce type d'épisode. La « durée de vie » des oxydes d'azote est de l'ordre de la journée, ce qui leur permet de parcourir quelques dizaines à centaines de kilomètres. Ce polluant est ensuite éliminé par oxydation en acide nitrique. Puis cet acide disparaît de la

troposphère, soit par dépôt sec (sous la forme de gaz ou après transformation en aérosols), soit par les précipitations (après dissolution dans des gouttelettes nuageuses).

Les épisodes de pollution aux particules sont généralement dus :

- en hiver, aux émissions du secteur résidentiel (en particulier, l'utilisation du bois pour le chauffage) ;
- autour des mois de février, mars et avril, à la présence dans l'air ambiant de particules de nitrate d'ammonium. Ce polluant secondaire résulte de la combinaison entre les émissions d'ammoniac (notamment liées aux épandages agricoles) et les émissions de NOx (issues principalement du trafic routier).

Ces émissions viennent s'ajouter aux émissions primaires chroniques de particules des activités industrielles et du trafic routier, ainsi qu'à l'influence des émissions naturelles (embruns marins, poussières issues de l'érosion des sols, le cas échéant, brumes de sable du Sahara). Pour cette raison, les mesures d'urgence à enclencher au cours d'un épisode de pollution aux particules pourront couvrir tous les secteurs d'émission.

Les concentrations en particules peuvent augmenter sous l'effet des conditions météorologiques. Ainsi, un temps froid et peu venté empêche la dispersion de ces polluants et favorise leur stagnation près du sol.

La « durée de vie » des particules dépend de leur taille et composition. Les particules dont la taille est inférieure à 0,1 µm s'agglomèrent rapidement avec les particules plus grosses ; celles dont la taille est supérieure à 1 µm se déposent sur le sol. Pour ces deux gammes de particules, la « durée de vie » est en moyenne de quelques minutes à une heure. Pour les tailles de particules situées entre 0,1 µm et 1 µm, la « durée de vie » peut parfois atteindre une dizaine de jours, ce qui leur permet de parcourir de longues distances (plusieurs centaines à plusieurs milliers de kilomètres).

Le programme national « CARA » vise à caractériser la composition chimique des particules (cf. l'article 2 de l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant) et permet donc d'identifier les principales sources d'émissions à l'origine des épisodes de pollution. L'ensemble des sources de pollution ne peut pas être parfaitement connu au moment où le préfet doit décider des mesures d'urgence à mettre en place, car les résultats définitifs des analyses ne sont disponibles que sous un délai de quelques jours à deux mois après la survenue de l'épisode.

Enfin, s'agissant de l'ozone, il s'agit d'un polluant gazeux secondaire, formé dans la basse atmosphère à partir d'un mélange de précurseurs gazeux, comme les oxydes d'azote et les composés organiques volatils. Les oxydes d'azote sont principalement émis par le secteur des transports, les COV par les activités humaines et par la végétation.

Le rayonnement solaire contrôle l'intensité de la production d'ozone. Les fortes concentrations d'ozone apparaissent donc en période estivale, sous influence anticyclonique, lorsque l'ensoleillement est important, les températures élevées et les conditions météorologiques peu dispersives.



Les mesures d'urgence à enclencher pour les épisodes de pollution à l'ozone peuvent concerner tous les secteurs.

L'ozone est un polluant dont la production et la destruction s'équilibrent en situation normale. Les pics de pollution surviennent lorsque cet équilibre est rompu. Les maxima de concentration ne sont généralement pas enregistrés en zone urbaine (c'est-à-dire à proximité des sources d'émission de précurseurs), mais à plusieurs dizaines de kilomètres sous le vent des grandes agglomérations urbaines.

#### *b - Adaptation en fonction de la durée de l'épisode de pollution*

Il peut être opportun de structurer la procédure générale d'alerte (le cas échéant sur persistance) avec la mise en place de mesures de plus en plus contraignantes, définies au cas par cas en fonction de la durée estimée de l'épisode de pollution.

## **IV. 2 Les mesures d'urgence par secteur**

L'annexe de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié présente les recommandations ou mesures d'urgence pour chaque secteur. Le présent point précise notamment les modalités de mise en œuvre de ces mesures.

#### *a - Secteur des transports*

La circulation alternée basée sur le numéro d'immatriculation doit être remplacée par des restrictions de circulation différenciées en fonction de la classification des véhicules au regard de leurs émissions de polluants atmosphériques (certificats Crit'Air).

Ainsi, les deux principales mesures d'urgence pour le secteur des transports sont la circulation différenciée des véhicules et l'abaissement des vitesses maximales autorisées.

Conformément à l'article L. 223-2 du code de l'environnement, en cas d'interdiction de la circulation de certaines catégories de véhicules, l'accès aux réseaux de transport public en commun de voyageurs est assuré par toute mesure tarifaire incitative décidée par les autorités organisatrices de transports ou gratuitement.

#### Les certificats qualité de l'air « Crit'Air » :

Conformément à l'article R. 318-2 du code de la route, les véhicules à moteur des catégories M, N et L définies à l'article R. 311-1 de ce code sont identifiés au moyen d'une vignette sécurisée appelée « certificat qualité de l'air ».

Le certificat qualité de l'air atteste de la conformité des véhicules à différentes classes établies en tenant compte du niveau d'émission de polluants atmosphériques et de leur sobriété énergétique. Le classement des véhicules tient compte notamment de leur catégorie au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, de leur motorisation, des normes techniques applicables à la date de réception des véhicules ou de leur date de première immatriculation ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation des véhicules.

Le dispositif des certificats qualité de l'air « Crit'Air » est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016 sur le site internet dédié : [www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr). Le tableau de classification est consultable à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/certificats-qualite-lair-critair#e3>. Une commande de certificat qualité de l'air par l'internet permet d'obtenir un récépissé justificatif dans un délai maximum de 24 h et le certificat dans un délai de 10 jours.

La mise en place de la circulation différenciée doit être anticipée en communiquant largement à l'attention des usagers de la route pour les informer sur le dispositif et les inviter à s'équiper au plus vite de certificats qualité de l'air. Pour ce faire, il peut être utile de s'appuyer sur le [kit de communication](#) réalisé par le ministère en charge de l'environnement.

La campagne de communication sur les certificats qualité de l'air doit prévoir *a minima* :

- une diffusion d'informations dans la presse écrite ;
- ainsi que de l'affichage dans des lieux en relation avec les usagers de la route (par exemple : centres de contrôle technique, centres de permis de conduire, centres de rattrapage de points, stations-services, points de vente de véhicules, parkings, bornes de paiement de stationnement, etc.).

Cette communication doit idéalement être élaborée en lien avec les collectivités territoriales et les autorités en charge des transports pour assurer l'harmonisation des actions de communication, la facilité d'accès aux transports en commun et le plan de contrôle du respect des restrictions de circulation.

#### Mise en œuvre de la circulation différenciée :

En application de l'article R. 411-19 du code de la route, le préfet définit le périmètre des zones soumises à la circulation différenciée. Les véhicules ne présentant pas de certificat qualité de l'air ou dont le certificat qualité de l'air correspond aux catégories les plus polluantes ont l'interdiction de circuler dans ces zones.

Pour faciliter la mise en place de la circulation différenciée dans les délais les plus courts et dans de bonnes conditions, il convient de définir les règles de sa mise en œuvre dans les AP ou AIP. Une stratégie de contrôle du respect de la circulation différenciée doit également être prévue.

Il convient de définir en particulier les catégories de véhicules ne pouvant pas circuler en veillant à ce que la circulation différenciée permette de réduire, dans les situations les plus sévères de pollution, d'au moins 50 % les émissions liées au trafic routier. Une approche graduée dont les règles seront définies dans les AP ou AIP peut être mise en place en fonction de la durée de l'épisode de pollution.

Dans un souci de simplicité pour les usagers et afin de faciliter les contrôles par la police, le dispositif de circulation différenciée mis en place, notamment les catégories de véhicules qui ne peuvent pas circuler, et les dérogations, doit être aisément compréhensible.

L'arrêté préfectoral précise le périmètre de la circulation différenciée et les dérogations aux restrictions de circulation, en veillant à réduire le nombre de dérogations accordées. Celles-ci peuvent s'appliquer, par exemple, aux :

1° véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

2° véhicules du ministère de la défense ;

3° véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ;

4° véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

Dans un souci de simplicité, il est opportun que les dérogations prévues en matière de circulation différenciée en cas de pic de pollution et celles fixées en cas de création d'une zone à circulation restreinte soient identiques.

Communication locale vers le public préalablement à la mise en place de la circulation différenciée ou à la réduction des vitesses maximales autorisées :

L'article R. 411-19 du code de la route dispose que le préfet définit les modalités de publicité et d'information préalables des usagers en cas de circulation différenciée ou de réduction des vitesses maximales autorisées.

**Ces modalités comportent au minimum l'information des maires intéressés et, sauf en cas de réduction des vitesses maximales autorisées ou de déviation de circulation faisant l'objet d'une signalisation routière conforme à l'article R. 411-25, la transmission d'un communiqué d'information à deux journaux quotidiens et à deux stations de radio ou de télévision, au plus tard à dix-neuf heures la veille de la mise en œuvre de ces mesures, afin de permettre sa diffusion dans les meilleurs délais.**

La vitesse maximale autorisée en situation normale varie parfois selon la portion d'un axe routier. Pour cette raison, en cas de réduction des vitesses il est préconisé que les panneaux à message variable (PMV) indiquent, non pas les vitesses maximales autorisées, mais que la vitesse est réduite de X km/h.

L'annexe I du présent guide présente un exemple de campagne de communication en cas de circulation différenciée.

Communication nationale en cas de circulation différenciée ou de réduction des vitesses maximales autorisées :

**Dès la prise de décision de réduire les vitesses maximales autorisées ou d'instaurer la circulation différenciée, les DREAL/DEAL/DRIEE adressent au ministère chargé de l'environnement une fiche décrivant, pour chacune de ces deux mesures, le périmètre retenu et les règles associées (les dérogations existantes, les réductions de vitesse retenues, etc.). L'annexe II présente les modèles de fiches à remplir.**

Afin que le public ait une connaissance globale des actions mises en place sur le territoire national, ces fiches sont destinées à figurer sur le site internet du ministère et, à terme, sur d'autres systèmes d'information nationaux.

#### *b - Secteur industriel*

##### Typologie des épisodes de pollution :

Les épisodes de pollution aux particules doivent entraîner des mesures ciblées sur les activités fortement émettrices de poussières mais également sur les émetteurs des précurseurs des particules secondaires, c'est à dire les émetteurs de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de composés organiques volatils (COV) et d'ammoniac (NH<sub>3</sub>).

Les épisodes de pollution à l'ozone doivent déclencher des mesures dans les installations fortement émettrices d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils.

##### Etudes technico-économiques et mesures d'urgence :

Les mesures d'urgence à mettre en place dépendent fortement de l'activité industrielle exercée et il est difficile de prendre des mesures identiques pour l'ensemble du secteur industriel. Ainsi, selon l'activité, l'arrêt ou le démarrage d'installation peut être générateur de beaucoup plus d'émissions polluantes que le maintien d'un fonctionnement en marche nominale.

**Pour cette raison, dans le cadre de la police des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), il est préférable que les mesures de réduction des émissions soient fixées, en amont des pics de pollution, par des arrêtés préfectoraux complémentaires (APC) propres à l'établissement plutôt que par des textes plus généraux, comme les AP ou AIP pris en application de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié.**

**Les APC, élaborés sur la base de l'expertise des services en charge de l'inspection de l'environnement (installations classées) et des études technico-économiques (ETE) remises le cas échéant par les industriels, précisent les modalités de mise en œuvre des mesures d'urgence les plus pertinentes en fonction des caractéristiques de l'épisode de pollution.**

Ces ETE doivent indiquer l'ensemble des actions de réduction progressive des émissions polluantes que les industriels peuvent mettre en œuvre en cas de procédure d'alerte. L'intérêt de ces études est de permettre aux exploitants de mettre au point « à froid » les mesures à enclencher lors de pics de pollution et donc d'améliorer l'efficacité de ces mesures, par une meilleure réactivité.

Ainsi, en fonction des enjeux locaux de pollution de l'air et du tissu industriel régional, les DREAL/DEAL/DRIEE fixent la liste des sites qui sont tenus de leur remettre des ETE.

Si malgré cette demande, les études ne sont pas remises par les exploitants concernés, celles-ci sont demandées par arrêtés préfectoraux complémentaires.

Si une approche générale est possible pour le territoire concerné, les AP et AIP pris en application de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié peuvent imposer aux industriels une baisse des valeurs limites d'émissions ou la réduction ou la suspension de certaines activités industrielles, sur le seul fondement de l'article L. 223-1 du code de l'environnement sans passer par des arrêtés préfectoraux complémentaires propres à l'établissement.

Enfin, il est rappelé que les mesures dans le secteur industriel peuvent prévoir notamment :

- l'utilisation des combustibles les moins polluants pour les installations pouvant fonctionner avec plusieurs combustibles ;
- le report des redémarrages, tests ou arrêts techniques quand ces opérations génèrent de fortes émissions ;
- le renforcement par les exploitants de la surveillance du bon fonctionnement des installations de traitement des émissions ;
- voire des réductions d'activité.

Echanges d'informations :

**Afin de renforcer la communication et d'estimer la pollution évitée au cours d'un pic de pollution, les exploitants d'ICPE sont invités à adresser à la DREAL/DEAL/DRIEE :**

- **au début de la procédure d'alerte, les mesures d'urgence qu'ils vont enclencher ;**
- **au maximum deux jours après la fin de la procédure d'alerte, le modèle de fiche complétée par leurs soins qui figure à l'annexe III du présent guide.**

Les mesures d'urgence complètent le dispositif d'actions de fond à amplifier qui permet d'adopter des mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère (PPA). Ces actions de fond doivent être transcrites par arrêté préfectoral complémentaire pour chaque installation classée pour la protection de l'environnement (article L. 222-6 du code de l'environnement).

*c - Secteurs résidentiel et tertiaire*

La combustion du bois produit des polluants atmosphériques tels que des particules, du monoxyde de carbone (CO), des oxydes d'azotes (NO<sub>x</sub>), des composés organiques volatils (COV) ou des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Ainsi, en hiver, une des principales mesures prévue par l'arrêté du 7 avril 2016 modifié consiste à suspendre l'utilisation d'appareils de combustion de biomasse non performants (appareils anciens et foyers ouverts), en appoint ou d'agrément. La combustion de bois humide ou souillé émet davantage de particules et il convient donc de privilégier l'utilisation de bois sec.

Le brûlage des déchets verts à l'air libre est interdit par le règlement sanitaire départemental car ce type de combustion émet des particules véhiculant des composés cancérigènes comme les HAP, les dioxines et les furanes. Des dérogations sont prévues par la circulaire du 18

novembre 2011 relative à l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts. En cas de pic de pollution, la suspension de ces dérogations est souhaitable, les solutions alternatives au brûlage étant les suivantes : transport à la déchetterie, paillage et compostage.

#### *d - Secteur agricole*

En particulier à la fin de l'hiver et durant le printemps, les exploitants agricoles fertilisent les prairies et les cultures en épandant des engrais organiques riches en azote (lisiers ou fumiers issus des élevages) ou des engrais minéraux azotés (ammonitrates, urées ou solutions azotées). Ces épandages libèrent de l'ammoniac ( $\text{NH}_3$ ) qui se combine avec les oxydes d'azote  $\text{NO}_x$  (issus principalement du trafic routier) pour former des particules secondaires.

Les principales mesures pour maîtriser les émissions d'ammoniac concernent les types d'engrais à utiliser et les méthodes d'épandages (les épandages contribuent aux 2/3 des émissions d'ammoniac).

Les engrais azotés possèdent un potentiel de volatilisation de l'ammoniac très différent. Ainsi, la volatilisation d'ammoniac par tonne d'azote épandue est 6 fois plus forte pour l'urée que pour l'ammonitrate, et 3 fois plus forte pour les solutions azotées que pour l'ammonitrate :

Engrais	Facteurs de volatilisation (en kilogrammes d'ammoniac volatilisé par kilogramme d'azote épandue)
Ammonitrate	0,04
Solutions azotées	0,13
Urée	0,24

Il importe de choisir, autant que possible, des engrais moins émissifs, en privilégiant les ammonitrates aux urées et solutions azotées.

Pour les épandages, il est souhaitable d'éviter de réaliser les épandages par temps chaud ou venteux. En outre, conformément à l'annexe de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié, il convient de recourir à des procédés d'épandage faiblement émetteurs d'ammoniac (par exemple, par l'utilisation d'injecteurs ou de pendillards, au lieu des tonnes) et d'enfouir rapidement les effluents (idéalement dans les 4 h suivant l'épandage).

Les modalités d'application de ces mesures doivent être déterminées en concertation avec les organisations professionnelles agricoles lors de l'élaboration des arrêtés préfectoraux.

#### **IV. 3 La consultation d'un comité d'experts préalablement à la mise en place des mesures d'urgence**

Les mesures d'urgence sont adoptées après consultation d'un comité d'experts regroupant les organismes mentionnés à l'article 13 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié, à savoir :

- les services déconcentrés de l'Etat concernés et l'agence régionale de santé ;
- le président du conseil régional ;
- les présidents des conseils départementaux ;
- les présidents des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ;

- les présidents des autorités organisatrices des transports concernés par l'épisode de pollution.

Ce comité s'appuie notamment sur l'expertise de l'AASQA.

Cette consultation peut se faire soit physiquement, soit au travers de moyens de télécommunication adaptés aux contraintes d'échelles géographiques. L'arrêté préfectoral déclinant le document-cadre du préfet de zone de défense et de sécurité précise les modalités de cette consultation.

#### **IV. 4 Les contrôles et sanctions pour non-respect des mesures d'urgence**

##### Contrôles :

En vertu de l'article L. 226-2 du code de l'environnement, les officiers et agents de police judiciaire et les inspecteurs de l'environnement mentionnés à l'article L. 172-1 de ce code sont habilités à rechercher et à constater les infractions pour le non-respect des mesures d'urgence.

En application de l'article R. 130-2 du code de la route, les agents de police municipale peuvent constater et relever les infractions prévues à l'article R. 411-19 du code de la route (non respect de la suspension ou de la restriction de la circulation, circulation dans le périmètre des restrictions de circulation instaurées sans que le véhicule soit identifié par un certificat Crit'air), lorsque ces infractions sont commises à l'intérieur du territoire communal sur les voies autres que les autoroutes.

Enfin, en application de la circulaire du Premier ministre du 31 juillet 2015 relative aux contrôles dans les exploitations agricoles, un plan de coordination régional présente les modalités de contrôle (types de contrôles, nombre, périodes, etc.) des exploitants agricoles par, notamment, les DREAL/DEAL/DRIEE, les directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE), les directions départementales des territoires (DDT) et les directions départementales de la cohésion sociale et de la protection des populations (DDCSPP).

Ces contrôles portent, par exemple, sur le respect de la directive « Nitrates », sur la santé, la sécurité et le droit du travail. Ce plan peut utilement comporter un volet sur la lutte contre la pollution atmosphérique, avec la présentation des bonnes pratiques dans le secteur agricole. Il peut également prévoir des contrôles (pédagogiques dans un premier temps) au moment des épandages, en cas de pic de pollution.

##### Sanctions :

Plusieurs catégories de sanctions sont prévues en cas de violation des mesures d'urgence :

- une sanction générale pour chaque mesure quel que soit le secteur (contravention de 3<sup>ème</sup> classe), en vertu de l'article R. 223-5 du code de l'environnement ;

- une sanction spécifique pour les installations classées pour la protection de l'environnement (contravention de 5<sup>ème</sup> classe), en vertu de l'article R. 514-4 du code de l'environnement ;
- une sanction spécifique en cas de non respect des mesures de suspension ou de restriction de la circulation ou en cas de circulation sans certificat qualité de l'air (contravention de 3<sup>ème</sup> classe pour les véhicules particuliers et contravention de 4<sup>ème</sup> classe pour les poids lourds), en vertu de l'article R. 411-19 du code de la route ;
- une sanction spécifique pour le fait, pour tout propriétaire ou locataire dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure ou égale à deux ans ou dans le cadre d'un crédit-bail, d'apposer sur son véhicule un certificat qualité de l'air ne correspondant pas aux caractéristiques de ce véhicule (contraventions de la 4<sup>ème</sup> classe), en vertu de l'article R. 318-2 du code de la route.

## **V. La communication en cas de pic de pollution et l'outil « vigilance atmosphérique »**

Conformément à l'article L. 223-1 du code de l'environnement, en cas d'épisode de pollution, le préfet en informe immédiatement le public. Cette information porte sur les niveaux de concentration de polluants, les risques sur la santé et l'environnement, les conseils aux populations concernées et les dispositions arrêtées. Le préfet peut déléguer la mise en œuvre de cette information aux AASQA (article L. 221-6 du code de l'environnement).

En outre, l'arrêté ministériel du 20 août 2014 relatif aux recommandations sanitaires en vue de prévenir les effets de la pollution de l'air sur la santé précise aux acteurs locaux, en charge de la communication sur la pollution de l'air et ses effets sanitaires, les principales informations et recommandations sanitaires et comportementales à diffuser aux populations vulnérables et sensibles ainsi qu'à la population générale, en fonction du type d'épisode de pollution de l'air (PM<sub>10</sub>, ozone, etc.).

**Enfin, conformément au deuxième alinéa de l'article 7 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié, il est essentiel de mettre en place une organisation adaptée au sein des préfectures pour que l'outil « vigilance atmosphérique » mis en place par le ministère en charge de l'environnement (consultable publiquement à l'adresse <http://www.lcsqa.org/vigilance-atmospherique>) soit renseigné dès que des mesures d'urgence sont arrêtées.**

Ainsi, les personnes désignées par le représentant de l'Etat dans le département doivent saisir dans cet outil l'ensemble des informations demandées pour chaque département, notamment :

- l'état prévisionnel de la qualité de l'air pour le jour même et le lendemain pour le polluant concerné. Cette information est saisie par les AASQA, avant midi ;
- les recommandations et mesures d'urgence mises en place pour le jour même et le lendemain, selon les secteurs d'activité : industriel, transport, tertiaire et résidentiel, agricole. Sous réserve de l'organisation retenue au niveau local, cette information est saisie par les DREAL/DEAL/DRIEE.



**Durant les week-ends et les jours fériés, les DREAL/DEAL/DRIEE doivent s'organiser pour saisir les procédures préfectorales enclenchées et les mesures d'urgence mises en place. Elles peuvent déléguer aux AASQA la mission de saisir ces informations.**

Les DREAL/DEAL/DRIEE sont également invitées à préciser les éventuelles mesures d'accompagnement enclenchées par les collectivités territoriales, notamment des mesures incitatives pour l'usage des transports en commun.

Les informations saisies sont indispensables au ministère chargé de l'environnement pour suivre les mesures engagées localement, relayer auprès des médias nationaux et du public les mesures en vigueur dans chaque département.

Deux catégories de cartes synthétisent les données saisies : les cartes sur les épisodes de pollution et les cartes sur les procédures préfectorales engagées. Les cartes qui peuvent être consultées le jour J concernent les jours J et J+1.

S'agissant des cartes sur les épisodes de pollution, les codes couleur sont les suivants :

- vert : aucun dépassement (prévu ou constaté)<sup>1</sup> de seuil dans le département concerné ;
- orange : dépassement (prévu ou constaté) du seuil d'information et de recommandation ;
- orange foncé : dépassement persistant prévu<sup>2</sup> du seuil d'information et de recommandation ;
- rouge : dépassement (prévu ou constaté) du seuil d'alerte.

Exemple : cas d'une consultation le lundi des cartes de prévisions pour le lundi et le mardi

- si la carte du lundi présente un département coloré en orange foncé, cela signifie qu'un dépassement du seuil information et de recommandation est prévu pour le lundi et le mardi (dépassement persistant) ;
- si la carte du mardi présente le même département coloré en orange, cela ne signifie pas forcément une amélioration de la situation. En effet, les prévisions pour le mercredi ne sont pas connues dès le lundi et il n'est pas donc possible de savoir si le dépassement sera persistant pour le mardi et le mercredi.

Enfin, concernant les cartes sur les procédures préfectorales engagées, les codes couleur sont les suivants :

- vert : aucune procédure enclenchée dans le département ;
- orange : procédure d'information et recommandation enclenchée ;

---

<sup>1</sup> Le dépassement pour la journée est prévu si la carte est consultée le matin ; le cas échéant, ce dépassement est constaté si la carte est consultée l'après-midi.

<sup>2</sup> Le dépassement persistant ne peut être que prévu car, pour une carte consultée le jour (J), ce dépassement concerne le jour (J) et le jour (J+1).

- rouge : procédure d'alerte enclenchée ;
- gris : en attente d'information par la DREAL/DEAL/DRIEE sur la procédure engagée par le préfet.

## VI. Le bilan de la gestion des épisodes de pollution

L'article 15 de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié dispose que :

*« Le représentant de l'Etat dans le département présente chaque année en conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques un bilan de la gestion des procédures préfectorales établi avec l'appui des services compétents et de l'organisme agréé de surveillance de la qualité de l'air. »*

*« Le bilan mentionne le nombre de dépassements des seuils survenus au cours de l'année écoulée, le nombre d'entre eux qui ont été prévus ainsi que le nombre de dépassements qui ont été prévus et n'ont pas été confirmés a posteriori. »*

*« Ce bilan est rendu public. »*

**Ce bilan annuel permet d'établir un retour d'expérience et d'améliorer la gestion du dispositif, si nécessaire. La DREAL/DEAL/DRIEE s'assure qu'il est présenté au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques, au plus tard le 31 mars de l'année suivante.**

### Remarque :

L'article 13 de l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant prévoit que :

*« L'AASQA évalue, chaque année, les performances de son système de prévision et les résultats obtenus l'année précédente par ses outils de modélisation et son expertise, selon les critères préconisés par le référentiel technique national. Cette évaluation fait l'objet d'un rapport annuel adressé à la direction régionale chargée de l'environnement et au LCSQA au plus tard le 30 juin de l'année suivante. »*

Ce rapport annuel couvre les prévisions pour chaque jour de l'année, en l'occurrence en dehors et durant les épisodes de pollution.

La partie du bilan prévu par l'arrêté du 7 avril 2016 modifié mentionnant *« le nombre de dépassements des seuils survenus au cours de l'année écoulée, le nombre d'entre eux qui ont été prévus ainsi que le nombre de dépassements qui ont été prévus et n'ont pas été confirmés a posteriori »* est intégrée à ce rapport annuel de l'AASQA.

## ANNEXE I : exemple de campagne de communication en cas de circulation différenciée

AGIR . INNOVER . RESPIRER

Communiqué de presse – jeudi 15 décembre

PIC DE POLLUTION  
JOUR 11

RESTRICTIONS DE CIRCULATION ET GRATUITE DES SERVICES DE DEPLACEMENTS

— vendredi 16 décembre 2016, la métropole grenobloise entrera dans un 11<sup>e</sup> jour consécutif de pic de pollution.

Les mesures prises hier sont maintenues.

Ainsi, pour vendredi 16 décembre,

- Les véhicules suivants seront interdits à la circulation sur le périmètre des 49 communes de la Métropole grenobloise et sur les accès par autoroute à la métropole grenobloise à partir des péages A48 Voreppe et A41 Crolles : les voitures essence immatriculées avant le 1er janvier 1997, les voitures diesel immatriculées avant le 1er janvier 2006, les Poids Lourds, bus et autocars essence immatriculés avant le 1er octobre 2001, les Poids Lourds, bus et autocars diesel immatriculés avant le 1er octobre 2009, les deux-roues immatriculés avant le 1er juillet 2004 (véhicules non classés et classés certificat 4 et 5).
- La vitesse est réduite de 20 km/h sur les voies où la vitesse maximale est supérieure ou égale à 90 km/h (sur le territoire des 49 communes de la Métropole grenobloise, de la Communauté de communes du Grésivaudan et de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais).
- La vitesse est réduite à 70 km/h sur les autoroutes A51, A480, A48 entre les péages de Vif et Voreppe, et A41 entre Carronerie et le péage de Crolles.

Afin de faciliter les déplacements sans voiture, les déplacements sont gratuits sur les réseaux TAG, Grésivaudan TouGo, Pays-Voironnais et Trans'Isère Zone A et B ainsi que le service de location Métrovélo. Nous appelons l'ensemble des habitants de la région grenobloise à privilégier les déplacements en transports en commun, le vélo, la marche à pied ou avoir recours au covoiturage. Pour aider les personnes concernées dans leurs déplacements, l'application et le site web Métromobilité ainsi que le site [covoitoura.eu](http://covoitoura.eu) sont à disposition des citoyens.

Avec ce dispositif, les principaux acteurs institutionnels, médiatiques et économiques de notre bassin de vie ont choisi de s'engager fortement pour la qualité de l'air, devenue aujourd'hui un enjeu sanitaire majeur.

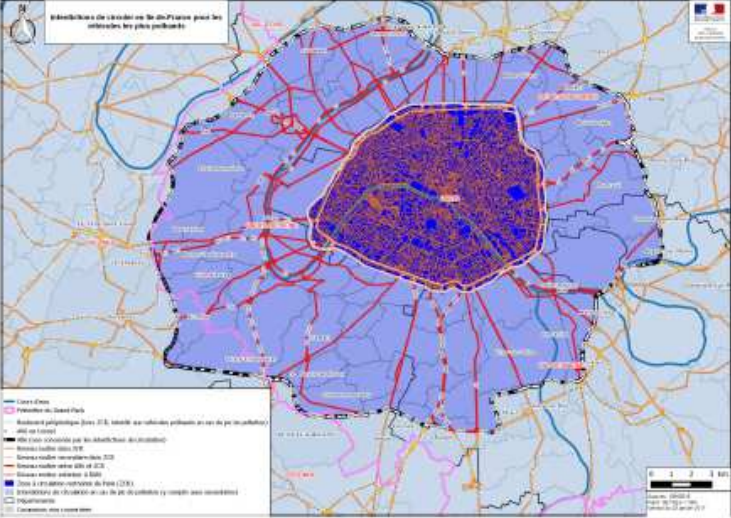
À chaque instant,  
agissons pour la qualité de l'air.

## ANNEXE II : fiches à remplir par les DREAL/DEAL/DRIEE sur la circulation différenciée ou sur la réduction des vitesses maximales autorisées

### 1. Circulation différenciée

La fiche à remplir sur la circulation différenciée peut se baser sur l'exemple suivant :

**Le périmètre : intra A86**



**Villes concernées**

Paris







































Montrouge, Malakoff, Vanves, Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt, Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret et Clichy,

Saint-Ouen, Pantin, Le Pré Saint Gervais, Les Lilas, Bagnolet, Montreuil, Aubervilliers et Saint-Denis,

Vincennes, Saint-Mandé, Charenton-le-Pont, Ivry-sur-Seine, le Kremlin-Bicêtre et Gentilly

**La règle :**

Elle varie en fonction des caractéristiques et de la durée de l'épisode de pollution. Pour l'évènement actuel, la règle est :

				
				
				
				
				
				
				
NON CLASSÉ				

**Dérogations :**

- Véhicules d'intérêt général prioritaires,
- Véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage,
- Cas spécifiques

*Pour plus de détails, voir l'arrêté interpréfectoral*

Liste des dérogations : [à compléter]

Pour en savoir plus : [lien vers l'arrêté relatif à la circulation différenciée en cas de pic de pollution]

## 2. Réduction des vitesses maximales autorisées

La fiche à remplir sur la réduction des vitesses maximales autorisées peut se baser sur le modèle suivant :

<b><u>DEPARTEMENT: [à compléter]</u></b>		
Une baisse de vitesse peut être décidée sur les axes ci-dessous pour réduire l'ampleur d'un épisode de pollution par décision préfectorale.		
Axe concerné	Vitesse normale	Vitesse maximale autorisée durant le pic de pollution
<u>Ex</u> : A7 du km X au km Y	<u>Ex</u> : 130 km/h	<u>Ex</u> : 110 km/h

**METTRE UNE CARTE DES AXES CONCERNES** et transmettre cette carte au format « shape », si elle existe, au ministère chargé de l'environnement.

Pour en savoir plus : [lien vers l'arrêté relatif à la baisse de vitesse en cas de pic de pollution]

**ANNEXE III : modèle de fiche à remplir par les exploitants d'installations classées pour la protection de l'environnement sur les mesures d'urgence mises en œuvre**

Fiche "Mesures d'urgence pour les installations classées pour la protection de l'environnement"							
Pic de pollution à :			<b>[préciser le polluant concerné]</b>				
Date d'envoi de la fiche :			<b>[à compléter par : la date de la fin de la procédure d'alerte + 2 jours au maximum]</b>				
Exploitant :		<b>[à compléter]</b>					
Site :		<b>[à compléter]</b>					
Code postal - Commune :		<b>[à compléter]</b>					
	Pour le polluant concerné, liste des mesures d'urgence figurant dans l'arrêté préfectoral complémentaire (ou, le cas échéant, dans l'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté du 7 avril 2016 modifié ou dans l'arrêté relatif au PPA, s'il existe)	Mesure mise en œuvre au cours de l'épisode : "oui" / "non"	Si "non", justifier la non-mise en œuvre de la mesure	Si "oui", préciser la date de mise en œuvre de la mesure	Si "oui", durée de mise en œuvre (en heures)	Si elle existe, estimation des pollutions évitées figurant dans l'étude technico-économique (en kg/heure)	Quantités estimées des pollutions évitées sur la durée de l'épisode de pollution (en kg)
1							
2							
3							