PRÉFECTURE DU VAR	PRÉFECTURE DES BOUCHES-DU-RHÔNE

ARRETE INTER-PREFECTORAL

de mise en œuvre des mesures de police générale du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var révisé

LE PREFET DU VAR	LE PREFET DE LA REGION PROVENCE–ALPES–COTE D'AZUR,
Officier de la Légion d'Honneur	Préfet des Bouches-du-Rhône,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite	Officier de la Légion d'Honneur,
Officier des Palmes Académiques	Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L122-1 à L122-12, L220-1 et L220-2, L222-1 à L226-11, L511-1 à L517-2, R122-1 à R122-5, R123-1 à R123-23, R221-1 à R221-15, R222-13 à R222-36 ; R226-8 et R226-9 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L111-1-4, L121-1, 123-1 ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2122-21 et suivants, L2213-1, L3221-4, L5211-9-2, R2213-1 ;

Vu le code pénal et notamment ses articles L131-13 ;

Vu le code forestier et notamment ses articles L131-1 à L132-3, L133-1 à L133-6 et L133-8 à L133-11, L134-1 à L134-18, R321-33 à R321-38 ;

Vu le décret n° 2009-648 du 9 juin 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kilowatts et inférieure à 20 mégawatts ;

Vu le décret n° 2010-1269 du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions ;

Vu le décret n° 2011-493 du 5 mai 2011 relatif à la prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans les procédures de commande publique ;

Vu le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagements ;

Vu l'arrêté ministériel du 26 août 2013 modifiant l'arrêté ministériel du 25 juillet 1997 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910-A (combustion) ;

Vu l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux installations de combustion d'une puissance supérieure ou égale à 20 MW soumises à autorisation au titre de la rubrique n°2910 et de la rubrique n°2931 ;

Vu l'arrêté ministériel du 11 août 1999 modifié relatif à la réduction des émissions polluantes des moteurs et turbines à combustion ainsi que des chaudières utilisées en postcombustion soumis à autorisation sous la rubrique 2910 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement ;

Vu l'arrêté ministériel du 20 juin 2002 modifié relatif aux chaudières présentes dans une installation nouvelle ou modifiée d'une puissance supérieure à 20 MWth ;

Vu l'arrêté ministériel du 30 juillet 2003 modifié relatif aux chaudières présentes dans les installations existantes de combustion d'une puissance supérieure à 20 MWth ;

Vu l'arrêté inter-ministériel du 12 septembre 2006 modifié relatif à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits visés à l'article L253-1 du code rural et de la pêche maritime ;

Vu l'arrêté ministériel du 31 janvier 2008 modifié relatif au registre et à la déclaration annuelle des émissions polluantes et des déchets ;

Vu l'arrêté ministériel du 2 octobre 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kilowatts et inférieure à 20 mégawatts ;

Vu l'arrêté ministériel du 3 mai 2012 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques ;

Vu la circulaire du 18 novembre 2011 relative à l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts ;

Vu le règlement sanitaire départemental et notamment son article 84 ;

Vu l'arrêté préfectoral du Var n° 2013-05-16 du 16 mai 2013 portant règlement permanent de l'emploi du feu et du brûlage des déchets verts ;

Vu l'arrêté préfectoral des Bouches-du-Rhône n° 2013354-0004 du 20 décembre 2013 relatif à l'emploi du feu et au brûlage des déchets verts et autres produits végétaux ;

Vu l'arrêté préfectoral complémentaire du 19 septembre 2013 modifiant les conditions d'exploitation de la carrière exploitée par la SAS LAFARGE GRANULATS SUD ;

Vu l'arrêté préfectoral complémentaire du 15 octobre 2013 relatif aux émissions de poussières des carrières exploitées par la société SOMECA ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n° 2013287-0006 du 14 octobre 2013 portant approbation du plan de protection de l'atmosphère du Var révisé ;

Vu l'arrêté préfectoral du 17 juillet 2013 portant approbation du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ;

Vu l'avis favorable émis par le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) du Var lors de sa séance du 12 février 2014 ;

Vu l'avis favorable émis par le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) des Bouches-du-Rhône lors de sa séance du 5 mars 2014 ;

Considérant les objectifs de préservation de la qualité de l'air et de protection de la santé publique poursuivis par les articles L220-1 et suivants du code de l'environnement ;

Considérant que les articles L221-1 et suivants du code de l'environnement prévoient la mise en œuvre d'un certain nombre de dispositifs dont l'objet est de surveiller, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets, parmi lesquels le plan de protection de l'atmosphère ;

Considérant que le plan de protection de l'atmosphère doit permettre de réduire la pollution en cas de dépassements constatés des valeurs limites imposées par la réglementation ou permettre d'éviter des dépassements des dites valeurs limites ;

Considérant que les valeurs limites imposées pour les concentrations dans l'air ambiant des particules fines en suspension inférieures à 10 µm (PM10) sont dépassées dans certaines zones du périmètre du plan de protection de l'atmosphère du Var révisé et que de ce fait, la France a été assignée devant la Cour de Justice de l'Union Européenne le 15 mai 2011 pour non respect des valeurs limites des particules fines en suspension inférieures à 10 µm (PM10) ;

Considérant que l'obligation d'élaborer des plans relatifs à la qualité de l'air n'est pas respectée, la commission européenne a ouvert une procédure contentieuse de mise en demeure contre la France le 21 février 2013 ;

Considérant que le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) définit sept orientations relatives à l'amélioration de la qualité de l'air ;

Considérant que les résultats observés sur le réseau de surveillance de la qualité de l'air déployé par l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air Air PACA, rendent nécessaire la mise en place d'un plan de protection de l'atmosphère sur le périmètre du plan de protection de l'atmosphère du Var révisé afin de réduire la pollution atmosphérique observée ;

Considérant qu'en vertu de l'article L220-1 du code de l'environnement, il appartient à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics ainsi qu'aux personnes privées, de concourir à une action d'intérêt général consistant à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques et à préserver la qualité de l'air ;

Considérant qu'il appartient aux collectivités de prendre les arrêtés réglementaires pour prescrire les mesures du plan de protection de l'atmosphère rentrant dans leur champ de compétence ;

Considérant que le plan de protection de l'atmosphère propose des mesures visant à réduire les émissions de l'ensemble des secteurs contributeurs et que leur complémentarité permettra une action efficace contre la pollution atmosphérique ;

Considérant que l'amélioration des performances des installations de chauffage au bois individuelles permet une amélioration notable de la qualité de l'air en particulier des particules et des oxydes d'azote ;

Considérant que le brûlage des déchets verts est source d'importantes émissions de particules ;

Sur proposition de Messieurs les Secrétaires Généraux de la Préfecture du Var et de la préfecture des Bouches-du-Rhône ;

ARRETENT

TITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Champ d'application
Le présent arrêté fixe les mesures mises en œuvre en application du plan de protection de l'atmosphère du Var révisé approuvé par l'arrêté inter-préfectoral du 14 octobre 2013.
Le présent arrêté s'applique sur les communes des départements du Var et des Bouches-du-Rhône citées ci-dessous :

- département du Var : Bandol, Le Beausset, Belgentier, La Cadière d'Azur, Carqueiranne, Le Castellet, La Crau, Evenos, La Farlède, La Garde, Hyères, Ollioules, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, La Seyne-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Toulon, La Valette-du-Var, Saint-Mandrier-sur-Mer,
- département des Bouches-du-Rhône : Ceyreste, La Ciotat.

TITRE 2 : MESURES PERENNES CONCERNANT LES TRANSPORTS, L'AMENAGEMENT ET LES DEPLACEMENTS

Article 2 :
Les personnes et organismes locaux concernés par une des mesures du plan de protection de l'atmosphère, selon l'article R222-14 du code de l'environnement, doivent fournir chaque année aux Préfets des informations sur les actions engagées et si possible sur leur effet sur la qualité de l'air.

Partie I : Documents d'urbanisme et études d'impact

Section 1 : définition des attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme

Article 3 :

Dans le cadre de l'état initial de l'environnement, un état de la qualité de l'air sur le territoire considéré, en particulier en matière de dépassements des valeurs limites en dioxyde d'azote (NO2) et en particules (PM10 et PM2,5), doit être réalisé.

Pour ce faire, les données nécessaires sont disponibles auprès de l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air PACA. Les Documents d'Orientations et d'Objectifs (DOO), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et les règlements, les PLU et les SCOT doivent étudier, notamment, la pertinence des dispositions suivantes :

- détermination des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et détermination d'une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain,

- subordination de l'implantation d'équipements commerciaux à une desserte adaptée par les transports collectifs, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire,
- introduction des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés,
- restriction de l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone dense déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air,
- imposition d'actions de maîtrise de l'urbanisation pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des valeurs limites en NO2 et particules, notamment pour l'implantation à proximité des grands axes routiers d'établissements sensibles et de locaux à usage d'habitation en zone non urbanisée.

Les documents concernés sont les documents d'urbanisme dont l'élaboration ou la révision est lancée postérieurement à la publication du présent arrêté.

Section 2 : Définition des attendus relatifs à la qualité de l'air dans les études d'impact

Article 4 :
Les projets de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) et d'infrastructures routières soumises à la réalisation d'une étude d'impact de manière systématique, ou au titre de la procédure dite du « cas par cas », doivent respecter les dispositions prévues ci-après à compter de la publication du présent arrêté.

Article 5 :
Les études d'impact réalisent, dans l'analyse de l'état initial du site et de son environnement, un état de la qualité de l'air sur la zone du projet, en particulier sur les éventuels dépassements des valeurs limites en dioxyde d'azote et en particules PM10 et PM2,5. Une estimation du nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs réglementaires de polluants atmosphériques (avant et après le projet) est donnée dès lors que les données de l'état initial sont disponibles auprès de l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (Air PACA).

Article 6 :
Les études d'impact intègrent dans l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement :
- les émissions directes de polluants atmosphériques par le projet,
- une analyse des flux de transports, différenciés par mode, générés par le projet et émissions polluantes associées,
- les moyens de chauffage prévus par le projet et les émissions polluantes associées,
- les émissions de polluants atmosphériques générées par la réalisation du projet.

Partie II : Plans de déplacements d'entreprise, d'administration, d'établissement scolaire

Section 1 : Plans de déplacements d'entreprise (PDE), Plans de déplacements d'administration (PDA)

Article 7 :
Les personnes morales de droit public ou privé disposant au 1er janvier 2014 de plus de 250 salariés mettent en place un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou un Plan de Déplacement d'Administration (PDA) selon les modalités fixées en annexe 1 du présent arrêté.
Au sens de cet article, le nombre de salariés à prendre en compte comprend l'ensemble du personnel, soit les contrats à durée indéterminée, les contrats à durée déterminée et les stagiaires d'un ou plusieurs sites d'une même entreprise ou administration situés sur un périmètre de moins de 500 mètres.

Article 8 :
Les personnes morales mentionnées à l'article 7 ayant initié la réalisation d'un ou plusieurs PDE avant le 1er janvier 2014 mettent en conformité la réalisation de ce ou ces PDE avec les dispositions de l'annexe 1 du présent arrêté.

Article 9 :
L'obligation prévue à l'article 7 s'applique jusqu'au 1er janvier 2019.

Article 10 :
Sont exclues de l'obligation mentionnée à l'article 7, les personnes de droit privé de plus de 250 salariés engagées dans une démarche de Plan de Déplacement Inter Entreprises (PDIE) avant le 1er janvier 2014 ou appartenant aux secteurs d'activités, listés de manière exhaustive, suivants :
- enquête et sécurité (code NAF 80),
- activités liées à l'emploi (code NAF 78),
- transports par eau (code NAF 50),
- construction de bâtiments (code NAF 41),
- génie civil (code NAF 42).

Section 2 : Plans de déplacements d'établissement scolaire

Article 11 :
Les communes accueillant au 3 septembre 2013 des groupes scolaires primaires de plus de 250 élèves mettent en place un Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire (PDES) selon les modalités fixées en annexe 2 du présent arrêté.
Si plusieurs groupes scolaires concernés par la mesure sont situés dans un même quartier, ils peuvent mettre en œuvre un PDES commun.

Section 3 : Mise en œuvre

Article 12 :
A compter de la date à partir de laquelle elles sont visées par l'obligation mentionnée aux sections 1 et 2, les personnes morales visées aux sections 1 et 2 transmettent, suivant leur domiciliation, aux Préfets du département du Var ou des Bouches-du-Rhône :
- dans un délai de 6 mois, l'identité et les coordonnées de la personne chargée de piloter et de suivre la réalisation de cette obligation,
- dans un délai de 18 mois, un PDE/PDA/PDES conforme aux dispositions des annexes 1 et 2.

Un bilan de la mise en œuvre du PDE/PDA/PDES réalisé selon les modalités prévues aux articles 2.4 des annexes 1 et 2 est transmis, suivant la domiciliation, aux Préfets du département du Var ou des Bouches-du-Rhône, avant le 31 décembre de chaque année suivant la date de transmission du PDIE/PDE/PDA/PDES.

Les personnes morales de droit privé mentionnées à l'article 7 et engagées dans une démarche de PDIE avant la publication du présent arrêté transmettent, suivant leur domiciliation, aux Préfets du département du Var ou des Bouches-du-Rhône avant le 31 décembre de chaque année suivant l'élaboration du PDIE un bilan de mise en œuvre des actions prévues.

Partie III : Plans de déplacements urbains

Article 13 :
Les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) du Var et des Bouches-du-Rhône en charge d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé postérieurement à la date de publication du présent arrêté doivent s'assurer qu'à échéance de la mise en œuvre de celui-ci, les actions décrites permettront d'atteindre des objectifs de réduction portant sur les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de particules PM10 et de particules PM2,5.

Article 14 :
La réduction des émissions attribuables au secteur routier sur les périmètres de chaque PDU doit être estimée par les AOTU pour chacun des trois polluants, oxydes d'azote (NOx), particules PM10 et particules PM2,5, par la formule :

$$(\text{Emissions projet PDU})^{\text{échéances du PDU}} < (\text{Emissions})^{\text{Tendanciel 2015}} - 0{,}1 \times (\text{Emissions})^{2007}$$

Article 15 :
La phase de diagnostic d'un PDU présente un état de la qualité de l'air sur le périmètre du PDU, en particulier sur les éventuels dépassements des valeurs limites en dioxyde d'azote et en particules PM10 et PM2,5. Cet état peut intégrer une estimation du nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs réglementaires de polluants atmosphériques dès lors que les données de l'état initial sont disponibles auprès de l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (Air PACA).
La phase d'élaboration des scénarios du projet de PDU s'accompagne d'une évaluation ex-ante eu égard aux objectifs de réduction explicités à l'article 14. Le détail de cette évaluation est intégré au projet de PDU soumis aux avis des Personnes Publiques Associées avant enquête publique.

Article 16 :
Les AOTU visées à l'article 13 doivent, lors de l'évaluation quinquennale de leur PDU, présenter à la DREAL une évaluation du projet mis en œuvre eu égard aux objectifs de réduction explicités à l'article 14.

Partie IV : Parcs de véhicules

Article 17 : Définitions
Au sens de cet article :
- le « parc de véhicules » est constitué de véhicules légers et véhicules utilitaires légers utilisés par le personnel à des fins de service,

- un véhicule « basses émissions » est un véhicule répondant à la catégorie 5 étoiles définie dans l'arrêté du 3 mai 2012 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Article 18 :
Les personnes morales de droit public ou privé d'un établissement situé sur le périmètre du PPA et disposant à la publication de l'arrêté d'un parc de véhicules supérieur ou égal à 50 unités doivent, à échéance du 1er janvier 2019, disposer d'un parc de 30% de véhicules « basses émissions » dans leur flotte, dont au minimum 5 véhicules électriques (2, 3 ou 4 roues) en remplacement de véhicules thermiques.

Article 19 :
Les personnes morales visées à l'article 18 doivent transmettre à l'ADEME la composition de leur parc de véhicules avant le 31 décembre de chaque année.

TITRE 3 : MESURES PERENNES CONCERNANT LE SECTEUR RESIDENTIEL

Partie I : Définitions

Article 20 : Biomasse
Au sens du présent arrêté, on entend par « biomasse » les produits composés d'une matière végétale agricole ou forestière susceptible d'être employée comme combustible en vue d'utiliser son contenu énergétique, ainsi que les déchets suivants :
- déchets végétaux agricoles et forestiers,
- déchets végétaux provenant du secteur industriel de la transformation alimentaire, si la chaleur produite est valorisée,
- déchets végétaux fibreux issus de la production de pâte vierge et de la production de papier à partir de pâte, s'ils sont co-incinérés sur le lieu de production et si la chaleur produite est valorisée,
- déchets de liège,
- déchets de bois, à l'exception des déchets de bois qui sont susceptibles de contenir des composés organiques halogénés ou des métaux lourds à la suite d'un traitement avec des conservateurs du bois ou du placement d'un revêtement, y compris notamment les déchets de bois de ce type provenant de déchets de construction ou de démolition.

Article 21 : Foyer ouvert
Au sens du présent arrêté, on entend par « foyer ouvert » une cheminée dont le foyer brûle librement le bois sans enceinte destinée à confiner la combustion pour en améliorer le rendement.

Article 22 : Effluents gazeux
Le volume des effluents gazeux est exprimé en mètres cubes normaux (Nm^3), rapportés à des conditions normalisées de température (273,15 K) et de pression (101,325 kPa) après déduction de la vapeur d'eau (gaz secs).
Les concentrations en polluants sont exprimées en milligrammes par mètre cube (mg/Nm^3) sur gaz sec.
Le débit des effluents gazeux ainsi que les concentrations en polluants sont rapportés à une teneur en oxygène dans les effluents en volume de 11% dans le cas de la biomasse, de 6% dans le cas des combustibles solides, et de 3% dans le cas des combustibles liquides et gazeux utilisés dans des installations de combustion.

Article 23 : Déchets verts
Les déchets dits « verts » sont des éléments issus de la tonte de pelouses, de la taille de haies et d'arbustes, d'élagages, de débroussaillement et autres pratiques similaires.

Partie II : Installations de combustion

Section 1 : Installations de combustion de puissance comprise entre 400 kW et 2 MW

Article 24 :
Les installations de combustion de puissance thermique nominale comprise entre 400 kW et 2 MW, mises en service antérieurement à la date de publication du présent arrêté respectent, en tant que valeur limite de rejet en oxyde d'azote (exprimée en équivalent NO2) et en poussières les valeurs indicatives d'émissions fixées par l'arrêté du 2 octobre 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kW et inférieure à 20 MW, à savoir :

Combustible	NOx en équivalent NO2 (mg/Nm3)	Poussières (mg/Nm3)
Gaz naturel (3% O2)	150	-
Gaz de pétrole liquéfié (3% d'O2)	200	-
Fioul domestique (3% d'O2)	200	-
Autre combustible liquide (3% d'O2)	550	-
Combustible solide hors biomasse (6% d'O2)	550	150
Biomasse (11% d'O2)	500	150

Article 25 :
Les installations de combustion de puissance thermique nominale comprise entre 400 kW et 2 MW, mises en service postérieurement à la date de publication du présent arrêté, respectent les valeurs limites de rejet en oxydes d'azote (exprimées en équivalent NO2) et en poussières suivantes :

Combustible	NOx en équivalent NO2 (mg/Nm3)	Poussières (mg/Nm3)	
	400 kW < P < 2 MW	400 kW < P < 800 kW	800 kW < P < 2 MW
Gaz naturel (3% O2)	75	-	-
Gaz de pétrole liquéfié (3% d'O2)	-	-	-
Fioul domestique (3% d'O2)	120	-	-
Autre combustible liquide (3% d'O2)	330	-	-
Combustible solide hors biomasse (6% d'O2)	330	50	30
Biomasse (11% d'O2)	200	50	30

Article 26 :
Lorsque, à l'issue d'un contrôle des émissions de poussières réalisé selon les dispositions de l'arrêté ministériel du 2 octobre 2009, la valeur de la teneur en poussières d'une installation de combustion utilisant de la biomasse est supérieure à la valeur définie aux articles 24 ou 25, l'exploitant transmet au Préfet du département dans lequel se situe l'installation, dans un délai de deux mois après

réception du rapport prévu par l'article R224-33 du code de l'environnement, un courrier indiquant les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour rétablir la conformité avec la valeur limite de rejets, ainsi qu'un échéancier de mise en œuvre.
La conformité visée à l'alinéa précédent devra être rétablie au plus tard deux ans après réception du rapport suscité.
L'exploitant transmet au Préfet du département dans lequel se situe l'installation, dans un délai de deux mois après réception, les résultats de mesure des émissions de poussières issus du premier contrôle réalisé après la mise en place des mesures correctives mentionnées au précédent alinéa.

Section 2 : Installations de combustion bois de puissance inférieure à 400 kW

Article 27 :
L'usage des foyers ouverts est interdit à compter de la publication du présent arrêté, sauf à des fins d'agrément.

Article 28 :
Toute installation individuelle de combustion du bois (insert, foyer fermé, poêle, cuisinière ou chaudière utilisant de la biomasse comme combustion) mise en service postérieurement à la publication du présent arrêté, doit respecter au moins une des conditions suivantes :

- Taux de CO inférieur ou égal à 0,12% (à 13% d'O2) et rendement supérieur ou égal à 70%,
- Label Flamme Verte 5 étoiles.

Partie 3 : Dérogations relatives à l'interdiction du brûlage des déchets verts

Article 29 :
Le brûlage des déchets verts issus des ménages et des collectivités est interdit sur l'ensemble du périmètre PPA.

Article 30 :
Les éventuelles dérogations accordées pour le brûlage des déchets verts lié aux obligations légales de débroussaillement, à la gestion forestière ou à la mise en œuvre de destruction des déchets verts agricoles pour raisons agronomiques ou sanitaires sont précisées dans les arrêtés préfectoraux relatifs à l'emploi du feu et au brûlage des déchets verts de chaque département.
Sur le périmètre du PPA, ces dérogations sont limitées à la plage horaire comprise entre 10h00 et 15h30.

TITRE 4 : MESURES PERENNES SPECIFIQUES AUX INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article 31 :
Les mesures permanentes destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, concernant les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont prises par les autorités de police compétentes, conformément aux articles L222-6 et L511-1 et suivants du code de l'environnement.

TITRE 5 : MODALITES D'APPLICATION

Article 32 : Publicité

Le présent arrêté est publié aux recueils des actes administratifs des préfectures du Var et des Bouches-du-Rhône et fait l'objet d'une insertion dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements du Var et des Bouches-du-Rhône selon l'article R222-28, II et R222-36 du code de l'environnement.

Article 33 : Délais et voies de recours

Le présent arrêté peut être déféré devant les tribunaux administratifs de Toulon et de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication, conformément aux dispositions de l'article R421-1 du code de justice administrative.

Article 34 : Exécution

Les Secrétaires Généraux des préfectures du Var et des Bouches-du-Rhône,
Le Président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Les Présidents des Conseils Généraux du Var et des Bouches-du-Rhône,
Les Maires des communes concernées des départements du Var et des Bouches-du-Rhône,
La Directrice Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement,
Le Directeur Régional de l'ADEME,
Le Directeur Régional de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt,
Les Directeurs Départementaux des Territoires et de la Mer du Var et des Bouches-du-Rhône,
Les Directeurs Départementaux des Services d'Incendie et de Secours du Var et des Bouches-du-Rhône,
Le Commandant du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille,
Les Recteurs des Académies de Nice et d'Aix-Marseille
et toutes autorités de police et de gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

18 MARS 2014

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

Louis LAUGIER

18 MARS 2014

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Pierre GAUDIN

Annexe 1

Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administration (PDE/PDA)
Modalités d'élaboration

1 - Démarche

Une démarche PDE/PDA est une démarche projet composée de 4 phases :
1 - constitution et mise en place du groupe de travail et du partenariat, avec notamment l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) compétente (EPCI sur lequel est implanté le site ou syndicat intercommunal des transports),
2 - diagnostic-état des lieux,
3 - élaboration du plan d'actions (avec organisation d'ateliers de concertation pour examiner la faisabilité et finaliser les actions si nécessaire avec les salariés ou leurs représentants),
4 - mise en œuvre opérationnelle des actions et suivi.

Un lien logique doit exister entre l'état des lieux et le plan d'actions. Les actions projetées doivent être en rapport avec les particularités du site comme avec les préoccupations des salariés.

L'intérêt d'un plan de déplacements est de mettre en œuvre des actions pertinentes, multiples et cohérentes visant un même objectif, celui d'une maîtrise des déplacements motorisés et d'un rééquilibrage entre l'utilisation des différents modes de déplacement.
Une évaluation doit être menée tout au long de ces phases, afin de mesurer les avancées du projet et d'en adapter sa mise en œuvre.

2 - Réalisation du PDE/PDA

La réalisation du PDE/PDA doit suivre les quatre étapes données ci-après.

2.1 - Désignation d'un « Correspondant PDE/PDA »

Le rôle du correspondant PDE/PDA est d'assurer le pilotage de l'élaboration et du suivi du PDE/PDA.

2.2 - Réalisation d'un « diagnostic »

Le diagnostic comprend :
- une analyse quantitative et qualitative de l'accessibilité du site, de l'offre de transports publics, des réseaux de covoiturage, des infrastructures de stationnement tous véhicules,
- une analyse des pratiques et des besoins de déplacement des salariés de l'établissement et notamment la géolocalisation des foyers des salariés (analyse du fichier RH),
- un croisement des deux analyses ci-dessus, devant notamment aboutir à l'identification de l'écart entre les pratiques de transport alternatives potentielles et celles observées.

Les données essentielles à collecter dans ce cadre sont les suivantes :
- le nombre de salariés,
- la répartition modale des salariés pour leur trajet domicile-travail habituel (mode de déplacement principal) : voiture individuelle, covoiturage familial, covoiturage professionnel, deux-roues motorisées, transport public, vélo, marche à pied. Il s'agit d'avoir le pourcentage d'utilisation par les salariés de l'établissement de chacun des modes de déplacements, la distance aller-retour domicile-travail moyenne par mode de transport (en km). Cette donnée permet d'évaluer les reports modaux possibles et de calculer l'impact environnemental, notamment de l'utilisation de la voiture individuelle solo (une seule personne dans la voiture),

- le nombre de places de stationnement : voiture, vélos et deux-roues motorisées. Certaines précisions peuvent être données : nombre de places réservées au covoiturage, localisation privilégiée des deux roues...
- le volume des déplacements professionnels (véhicules-km annuels) et l'état du parc des véhicules de service (âge et type de motorisations).

Une fiche synthétique descriptive sur les conditions d'accessibilité du site (voie piétonne, piste cyclable, desserte par les transports en commun) est rédigée. Cette note décrit les différentes voies d'accès à l'établissement avec des informations sur d'éventuelles difficultés (arrêt de la piste cyclable à 1 km de l'entrée de l'établissement, fermeture de certaines portes d'accès en dehors de plage horaire, etc...) ou sur les facilités (arrêt de bus face à l'entrée principale, porte d'entrée secondaire donnant sur une piste cyclable, etc...).

Le diagnostic doit donc permettre d'appréhender à la fois la réalité factuelle (pratiques en matière de mobilité, offre de stationnement, offres de mobilité existantes, etc...), le contexte physique (géolocalisation des lieux de résidence, distances domicile-travail, itinéraires principaux empruntés, accessibilité et potentialités du site pour chacun des modes, etc...), en lien avec les représentations des salariés (leurs souhaits en matière de mobilité, les raisons expliquant leurs pratiques actuelles, pourquoi ne pratiquent-il pas actuellement le ou les modes de leur choix, etc...).

2.3 - Elaboration du « plan d'actions »

Le plan d'actions doit concourir à la maîtrise des déplacements motorisés et à un rééquilibrage entre l'utilisation des différents modes et/ou pratiques. Pour favoriser l'usage d'un mode en particulier, il est nécessaire d'agir diversement et de mettre en place plusieurs actions cohérentes qui se renforcent et se confortent les unes et les autres. Si une des actions est réalisée seule, sa mise en œuvre isolée risque d'être peu efficace, voire même sans effets. La mise en œuvre simultanée de toutes ces actions doit donc permettre de fixer un objectif global de report modal du PDE/PDA à cinq ans, avec un résultat graduel d'année en année.

Le plan d'actions doit comporter :
- une liste des mesures déjà prises ou envisagées pour parvenir au rééquilibrage entre les différents modes de déplacements,
- les mesures doivent porter au minimum sur trois modes, pratiques ou modalités d'organisation de déplacements différents,
- des mesures spécifiques, ou renforcées, à mettre en œuvre en cas d'épisodes de pollution.

Le plan d'actions est élaboré selon le modèle suivant :
- intitulé de la mesure,
- description de l'action (5 à 10 lignes),
- indicateur de suivi et d'évaluation de l'action. Il s'agit de l'indicateur propre à chaque action permettant de la suivre, avec l'impact éventuel sur le report modal,
- budget et éléments de chiffrage de l'action,
- planning prévisionnel de mise en œuvre.

Les objectifs du plan d'actions sont les suivants :
- objectif global de report modal annuel. Il s'agit du pourcentage de réduction de l'utilisation de la voiture solo, compte tenu de la mise en place de toutes les mesures du plan,
- objectif d'étalement horaire afin d'éviter les périodes de congestion tant pour les déplacements résiduels en voiture particulière que pour les utilisateurs du transport public.

2.4 - Suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan d'actions

Un bilan annuel est établi. Il comporte notamment les éléments suivants :

- nom et coordonnées du correspondant PDE/PDA, ainsi qu'une adresse électronique permettant à l'établissement d'être prévenu des alertes en cas d'épisode de pollution,
- montant annuel du budget PDE/PDA,
- moyens humains dédiés à la mise en œuvre et au suivi du PDE/PDA en interne (ressources en ETP) et en externe le cas échéant,
- propositions éventuelles de modifications du plan d'actions.

3 - Etapes réglementaires à respecter

L'élaboration du PDE/PDA se déroule selon les étapes et le calendrier suivant, à compter de la date d'obligation :

- dans un délai de 6 mois : désignation du correspondant PDE/PDA avec information auprès de la Direction Régionale PACA de l'ADEME,
- dans un délai de 12 mois : réalisation du diagnostic et fixation des objectifs,
- dans un délai de 15 mois : établissement de la liste des actions,
- dans un délai de 18 mois : finalisation du PDE/PDA et lancement des actions,
- avant le 31 décembre de chaque année, le bilan annuel de l'avancée du PDE/PDA est transmis aux Préfets des départements concernés.

Annexe 2

Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES)
Modalités d'élaboration

1 - Démarche

Un PDES, comme tout « plan de déplacements », se construit et se déroule en suivant les préceptes d'une démarche projet. Cette méthode de travail a pour intérêt de mieux tenir compte des contextes rencontrés (personnes, environnements physiques, pratiques des individus) et de faire émerger des solutions pertinentes répondant aux problèmes identifiés localement, en prenant en compte la situation, les habitudes et les ressources locales.
Un PDES consiste à mettre en œuvre un dispositif de desserte pédestre qui constitue une alternative à l'utilisation du véhicule particulier. Il se traduit a minima par la mise en place :

- de mesures incitatives de sensibilisation à l'usage abusif de la voiture et au report modal (éducation à la mobilité et à la sécurité routière pour les enfants, implication des parents dans la démarche, sensibilisation des parents « inactifs » en leur présentant à chaque étape clé les avancées et engagements pris, en recueillant leurs sujétions pour enrichir le dispositif...),
- d'une réflexion sur la configuration et l'utilisation de l'espace public aux abords de(s) école(s) (positionnement et redimensionnement du stationnement, niveau de sécurisation de la voirie, niveau d'accessibilité pour les modes alternatifs et programmation des travaux nécessaires),
- d'actions visant à rationaliser les déplacements et répondant aux besoins identifiés préalablement (offres mutualisées et cogérées de mobilité : pedibus, vélobus, actions visant à favoriser le covoiturage, si besoin est, mise en place éventuelle et optimisation du ramassage scolaire...).

Pour mener à bien la mise en œuvre des PDES, un guide méthodologique sera mis à la disposition des communes concernées. Ce guide, réalisé par le CETE Méditerranée à la demande de l'ADEME, s'adresse aux porteurs de projets des collectivités. Cet ouvrage a la particularité d'être illustré d'expériences réalisées dans les Bouches-du-Rhône et se veut pragmatique. Après un rapide rappel des enjeux inhérents aux plans de déplacements en général, ce guide présente les différentes étapes d'un PDES. En fin de document, des annexes contiennent des exemples de documents formalisés : délibérations, chartes, questionnaires, ainsi que les références de ressources documentaires et bibliographiques traitant du sujet.

2 - Réalisation du PDES

La réalisation du PDES doit suivre les quatre étapes données ci-après.

Une évaluation doit être menée tout au long de ces phases, afin de mesurer les avancées du projet et d'en adapter sa mise en œuvre.

2.1 - Constitution d'un partenariat

Un partenariat entre la Commune (et l'intercommunalité si la gestion de la voirie lui a été déléguée), les parents d'élèves, l'école et le délégué départemental à l'éducation nationale, si cette ressource existe sur l'établissement concerné, doit être constitué. Un correspondant PDES est désigné : son rôle est d'assurer le pilotage de l'élaboration et du suivi du PDES.

2.2 - Réalisation d'un diagnostic-état des lieux

Le diagnostic-état des lieux comprend :

- la géolocalisation du lieu de résidence des élèves,
- une étude sécurité routière,
- une étude stationnement,
- des enquêtes élèves et parents sur leurs pratiques modales, leurs représentations et leurs souhaits,
- le parcours à pied des itinéraires préalablement identifiés,
- une grille d'analyse de l'accessibilité tous modes du groupe scolaire.

2.3 - Elaboration du plan d'actions et programmation

Le plan d'actions est composé d'un certain nombre d'actions cohérentes mises en place dans le but de supprimer les obstacles au report modal identifiés en phase diagnostic et d'encourager des reports modaux vers les modes alternatifs à la voiture. Ces actions sont programmées de manière à obtenir un planning de réalisation réaliste et sont si possible budgétées.

2.4 - Suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan d'actions

Un lien logique doit exister entre l'état des lieux et le plan d'actions. Les actions projetées doivent être en rapport avec les particularités du site comme avec les préoccupations des partenaires. L'intérêt d'un plan de déplacements est de mettre en œuvre des actions pertinentes, multiples et cohérentes visant un même objectif, celui de supprimer les obstacles au report modal et d'encourager les alternatives à la voiture sur les trajets scolaires.

Un bilan annuel est établi. Il comporte notamment les éléments suivants :

- nom et coordonnées du correspondant PDES au sein de la commune, ainsi qu'une adresse électronique permettant à l'établissement d'être prévenu des alertes en cas d'épisode de pollution,
- montant annuel du budget PDES,
- état de l'avancée du plan d'actions et difficultés éventuelles rencontrées.

3 - Etapes réglementaires à respecter

L'élaboration du PDES se déroule selon les étapes et le calendrier suivant, à compter de la date d'obligation :

- dans un délai de 6 mois : désignation du correspondant PDES avec information auprès de la Direction Régionale PACA de l'ADEME,
- dans un délai de 12 mois : réalisation du diagnostic et fixation des objectifs,
- dans un délai de 15 mois : établissement de la liste des actions,
- dans un délai de 18 mois : finalisation du PDES et lancement des actions,
- avant le 31 décembre de chaque année, le bilan annuel de l'avancée du PDES est transmis aux Préfets des départements concernés.