




MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR

Journée technique

LE CONTRÔLE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS ET DES VOIES RÉSERVÉES

28
NOV
2019

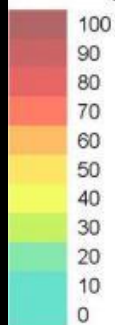
 AIX-EN-PROVENCE

Identification des secteurs à enjeux sur Nice Côte d'Azur

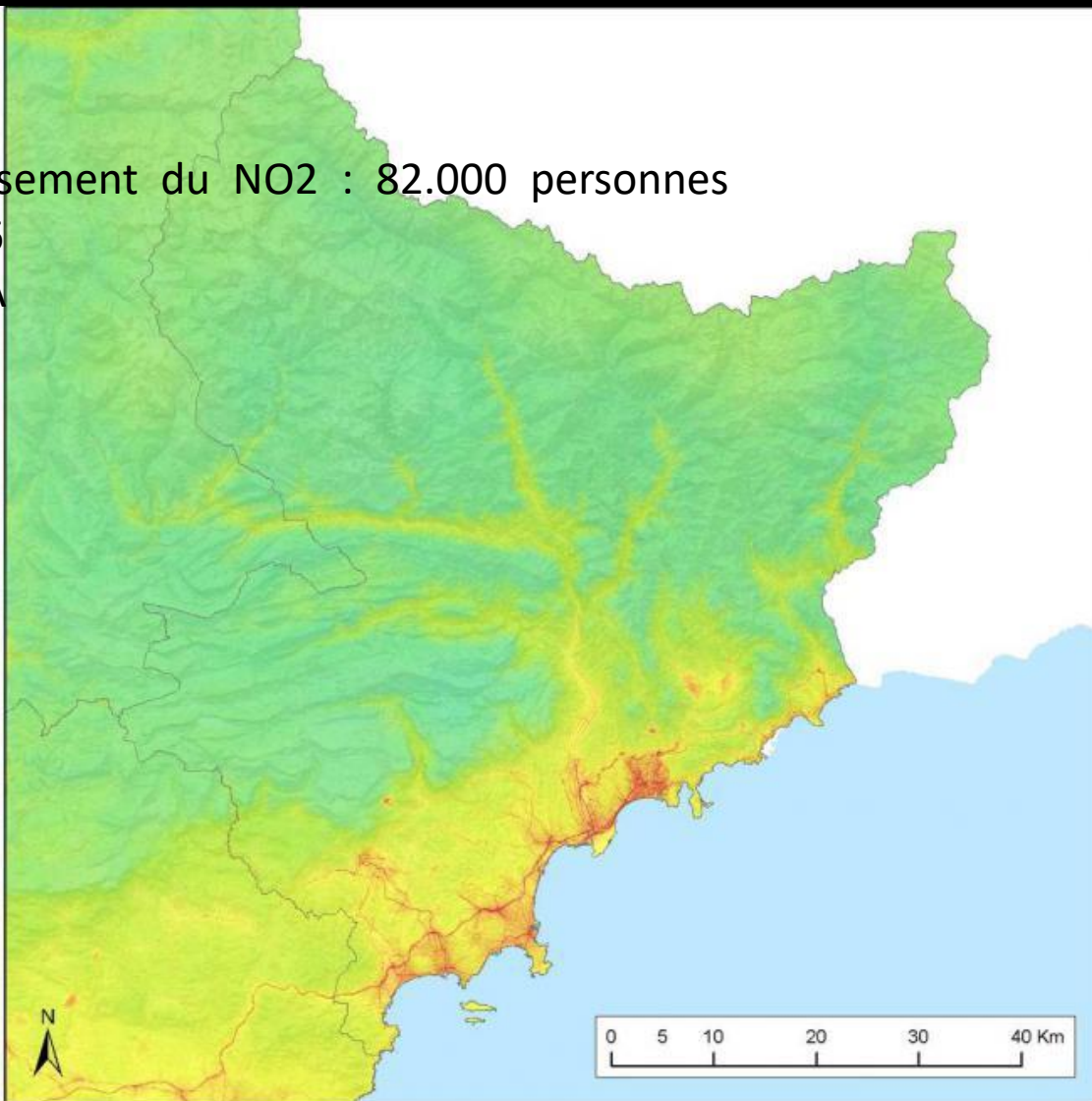
AirPACA
QUALITÉ DE L'AIR

Concernant le dépassement du NO₂ : 82.000 personnes
concernées pour le 06
dont 76.000 pour NCA
dont **73.000** à Nice

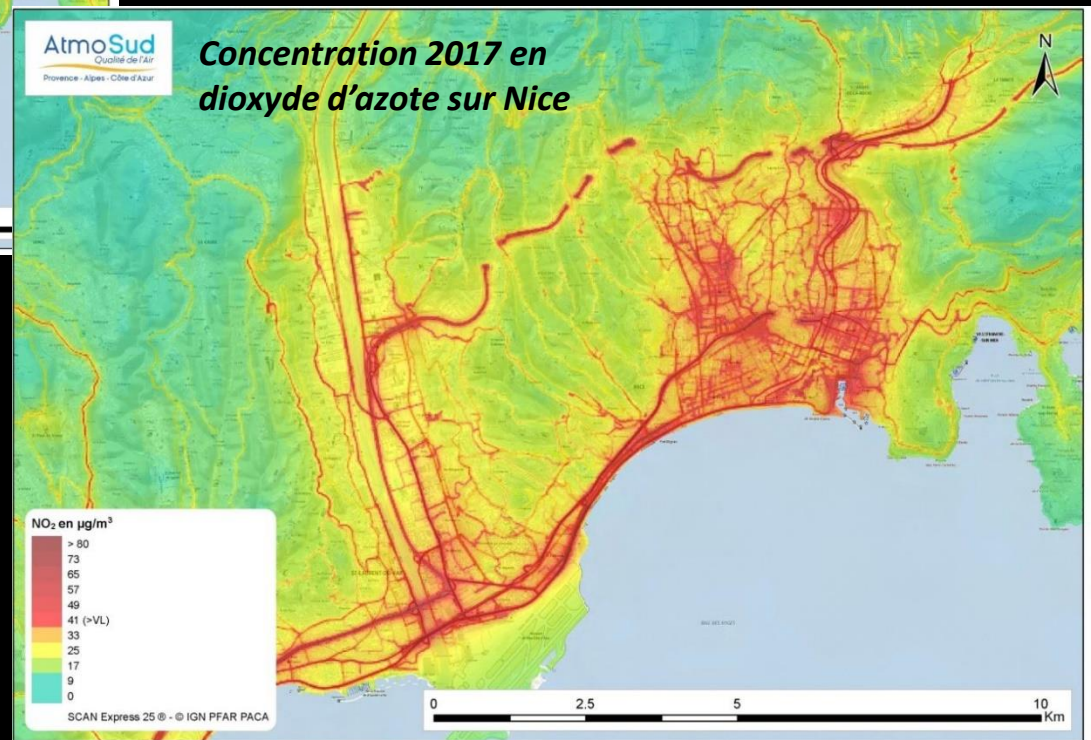
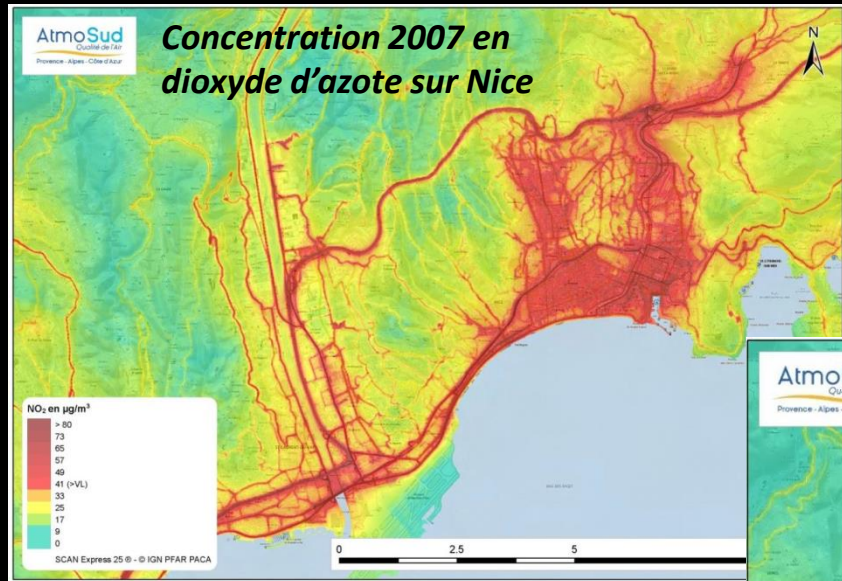
Indice Synthétique Air (ISA)



SCAN 25 © - © IGN PFAR PACA
BD CARTO © - © IGN PFAR PACA
Source : Air PACA 2017



Identification des secteurs à enjeux sur Nice Côte d'Azur



Qualité de l'air de la Métropole Nice Côte d'Azur : les actions

Choix délibéré de **se consacrer aux actions de « fond »** sans laisser de côté l'urgence éventuelle

Le **Plan d'Actions Métropolitain Pour l'Amélioration de la Qualité de l'Air (PAMAQA)**

2 niveaux d'actions : mesures d'urgence et actions pérennes

12 mesures d'urgence à mettre en œuvre uniquement lors des prévisions de pics de pollution renforcés, comme : fluidification du trafic, tolérance zéro pour les doubles files, accompagnement des mesures de circulation différenciées ou alternées si activation par la préfecture, la baisse de la vitesse, accès aux services auto bleue et vélos bleus à frais réduits, report des activités internes polluantes,...

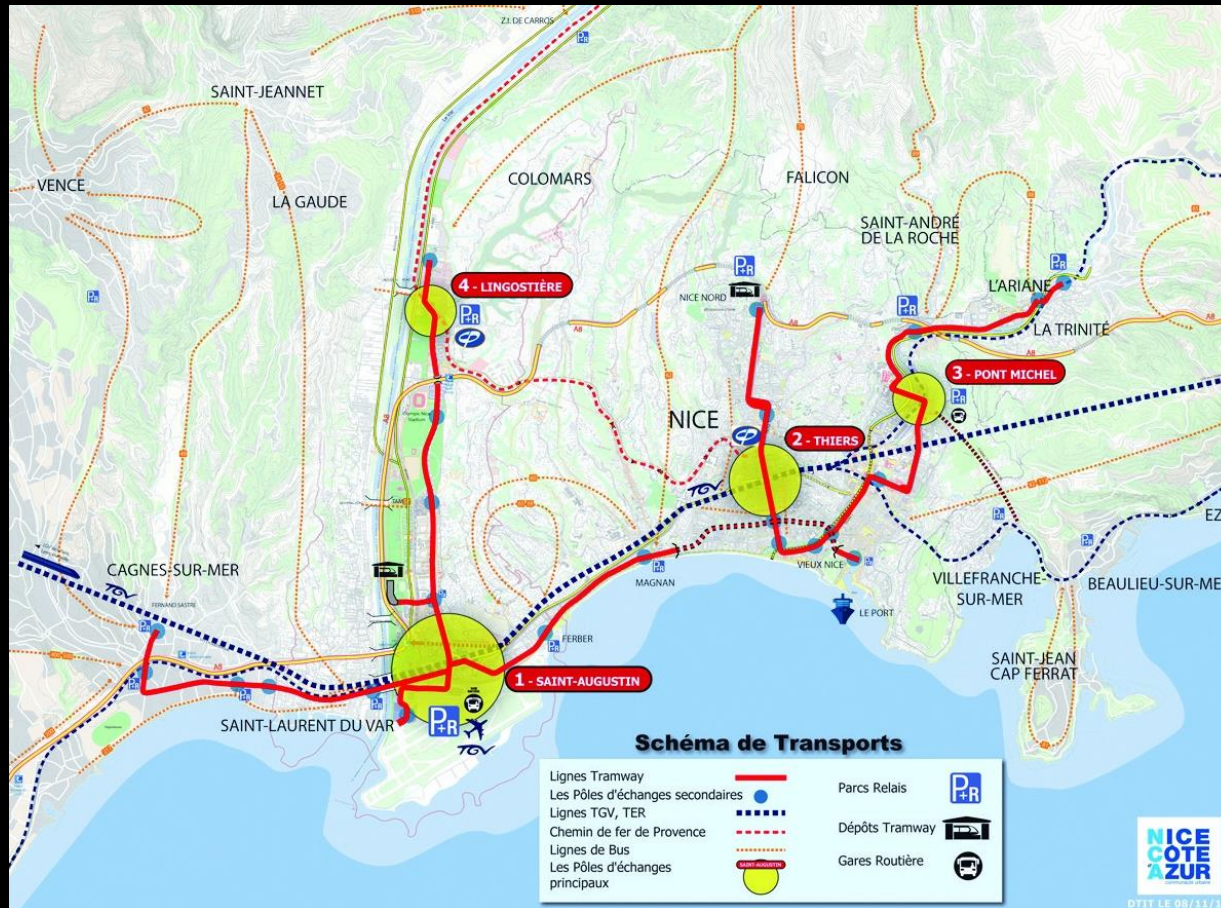
11 thèmes qui regroupent toutes les actions de lutte contre la pollution de l'air réalisées au quotidien comme : poursuivre les études et la surveillance du territoire, sensibiliser et communiquer auprès du grand public, fluidifier le trafic, développer les projets d'électromobilité, développer les projets cyclables, développer les projets de livraison propre en centre ville, développer le parc interne de véhicules propres, développer le projet de plan de déplacement administration,...

Qualité de l'air de la Métropole Nice Côte d'Azur : l'action majeure T2 et T3

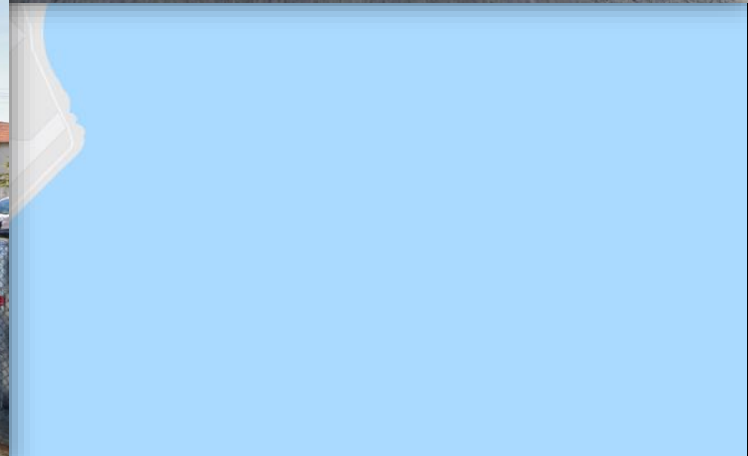


Qualité de l'air de la Métropole Nice Côte d'Azur : l'action majeure TC

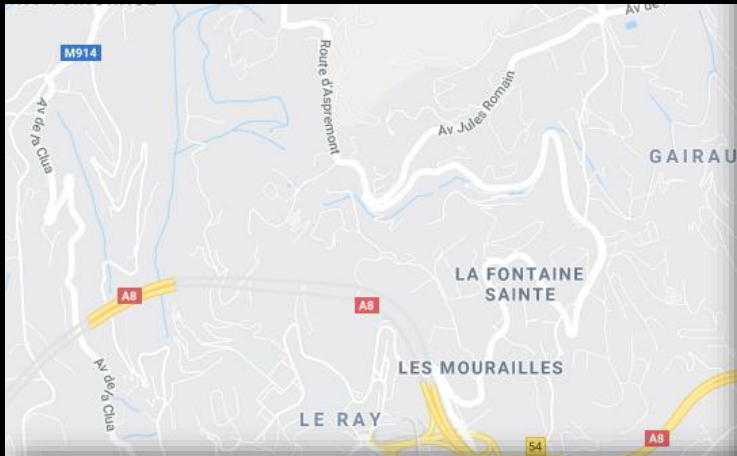
À terme, l'usage de la voiture pour se rendre dans la zone urbaine littorale dense ne devrait plus être concurrentiel par rapport aux transports en commun.



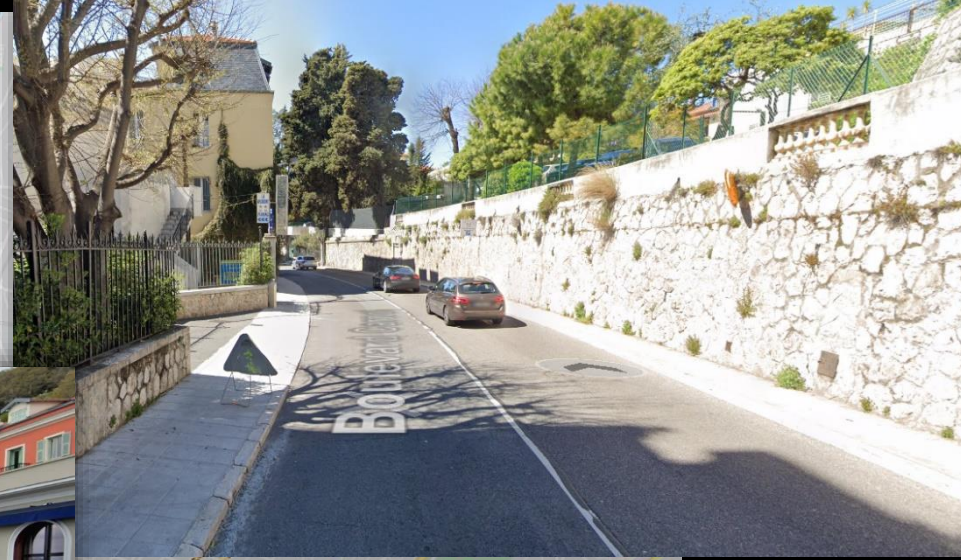
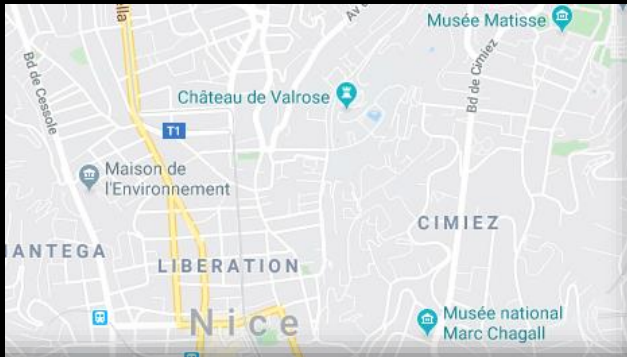
Un territoire à la circulation contrainte à l'ouest



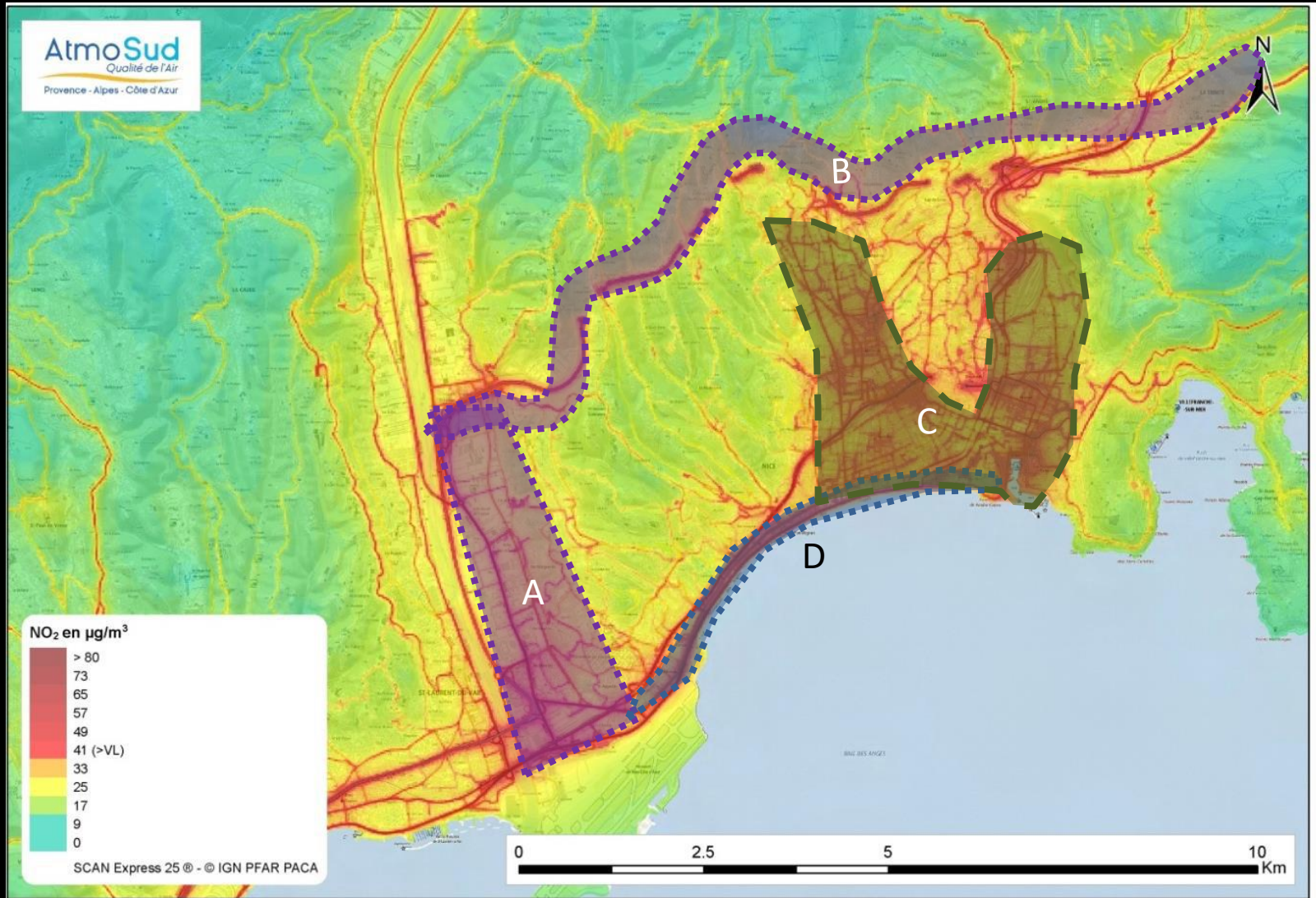
Un territoire à la circulation contrainte au nord



Un territoire à la circulation contrainte à l'est



La ZFEM un outil « pédagogique » parmi d'autres



Projet de loi LOM

Contenu marquant de l'article 28, aspects techniques du contrôle automatisé

- « L'autorisation ne peut être délivrée que si :
- 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;
- 2° Le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle mis en œuvre au sein de la zone à faibles émissions et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'excède pas 0,025 ;
- 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions ou dans un espace continu au sein de cette zone.
- Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs de contrôle mobiles sont ajoutés. »

Contexte technique

- Quelques voies constituent les accès quasi uniques aux zones envisagées (4 ou 5 voies)
- Caractère effectif de la ZFEM sans contrainte ?
- Présence de zones piétonnes à accès limité aux livraisons sur autorisation ou tranche horaire (plot à déclenchement sur appel)

Orientations

- Pilote technique pour évaluer les impacts et la faisabilité : PL, autorisation de la desserte local
- Collecte de métadonnées à des fins statistiques (comptage de 4 classes de véhicules)
- ZFEM et vignette CRIT'Air avant tout pédagogiques
- Contrôle humain et aléatoire privilégié
- ZFEM incitative ?