

PREFECTURE DE L'ISERE

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT

**DREAL**

UNITE TERRITORIALE DE L'ISERE

## **ENQUETE PUBLIQUE**

(DU LUNDI 30 SEPTEMBRE au VENDREDI 15 NOVEMBRE 2013 INCLUS)

### **PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE PPA DE LA REGION URBAINE DE GRENOBLE (REVISION)**

# **RAPPORT D'ENQUETE**

**Commission d'Enquête**

**Président** : Bernard Brun.

**Membres titulaires** : Pierre Bacuvier; Georges Tabouret; Gabriel Rey; Philippe Gamen ; Alain Chemarin ; Jean-Claude Canossini.

« L'**Etat** et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du **droit** reconnu à chacun à **respirer un air qui ne nuise pas à sa santé**.

Cette action d'intérêt général consiste à **prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie**. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Constitue une **pollution atmosphérique** au sens du présent titre l'introduction par l'homme, directement ou indirectement ou la présence, dans l'atmosphère et les espaces clos, d'agents chimiques, biologiques ou physiques ayant des conséquences préjudiciables de nature à **mettre en danger la santé humaine**, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives. »

Code de l'environnement article L 220 – 1 et 2

«**Les particules sont un des polluants les plus nocifs pour l'homme**. Elles seraient à l'origine de **42 000** morts prématurées chaque année en France. Plus inquiétant, leur impact se ferait sentir sans atteindre de fortes concentrations. Les épisodes de pics de pollution restent un problème mais la **réduction pérenne et générale des émissions de particules**, notamment les plus fines, **devient dès lors incontournable**... »

Extrait du Plan Particules du 28 juillet 2010 – Ministère de l'Ecologie.

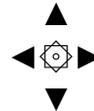
# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PREAMBULE.....</b>	<b>7</b>
1.1	POURQUOI UNE REVISION DU PPA DE GRENOBLE ? .....	7
1.1.1	<i>Le PPA de 2006.....</i>	7
1.1.2	<i>L'évaluation du PPA de 2006, réalisée en 2011.....</i>	7
1.1.3	<i>La décision de révision.....</i>	12
1.1.3.1	Un nouveau périmètre.....	12
1.1.3.2	Un nouveau contenu .....	13
<b>2</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET DE REVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) DE LA REGION GRENOBLOISE (RESUME DU DOSSIER)</b>	<b>15</b>
2.1	LE CONTEXTE .....	15
2.1.1	<i>Contexte réglementaire et objet du PPA.....</i>	15
2.1.2	<i>Déroulement de la révision.....</i>	15
2.2	ETAT DES LIEUX .....	17
2.3	LE PROJET DE REVISION DU PPA.....	24
2.3.1	<i>Les objectifs du PPA.....</i>	24
	Les objectifs en termes de concentrations .....	24
	Les objectifs en termes d'émissions .....	24
	Les objectifs en termes d'exposition de la population .....	24
	Les objectifs en termes d'amélioration de connaissances .....	25
2.3.2	<i>Les actions prévues dans le PPA.....</i>	25
2.3.2.1	Les actions dans le secteur industriel.....	25
2.3.2.2	Les actions dans le secteur résidentiel .....	26
2.3.2.3	Les actions dans le secteur des transports .....	26
2.3.2.4	Les actions dans le secteur de l'urbanisme .....	27
2.3.2.5	Les autres secteurs .....	27
2.3.3	<i>Les effets attendus des actions.....</i>	27
2.4	CONCLUSIONS .....	33
2.5	MODALITES DE SUIVI ANNUEL DE LA MISE EN ŒUVRE DU PPA.....	34
<b>3</b>	<b>CADRE ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE DES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE PPA.....</b>	<b>35</b>
3.1	CADRE GENERAL .....	35
3.2	CONTENU DU PPA.....	37

<b>4</b>	<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....</b>	<b>39</b>
4.1	DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET PUBLICITE .....	39
4.2	COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE .....	39
4.2.1	<i>Eléments du dossier concernant les 44 lieux sièges de l'enquête publique</i> .....	39
4.2.1.1	Dossier de « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise » .....	39
4.2.1.2	Dossier de « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise - Eléments complémentaires» .....	40
4.2.1.3	Arrêté préfectoral n° 2013252-0004 de mise à enquête publique du projet de révision du PPA .....	40
4.2.2	<i>L'ensemble des autres communes n'ayant pas été désignées comme lieu d'enquête</i> .....	40
4.2.3	<i>Information du public</i> .....	41
4.3	DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....	41
4.3.1	<i>Opérations préalables à l'enquête</i> .....	41
4.3.2	<i>Consultations complémentaires</i> .....	41
4.3.3	<i>Réunions de la commission pendant et après l'enquête</i> .....	42
4.3.4	<i>Calendrier et lieux des Permanences</i> .....	42
4.4	EVALUATION QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION DE LA POPULATION .....	46
4.4.1	<i>Nombre et nature des contributions</i> .....	46
4.4.2	<i>Thèmes abordés</i> .....	46
4.5	PRESENTATION DES REQUETES ET REPONSES DE LA COMMISSION D'ENQUETE .....	47
4.5.1	<i>Secteur Métro</i> .....	47
4.5.1.1	Registre du lieu d'enquête : DREAL .....	47
4.5.1.2	Registre du lieu d'enquête Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes Métropole .....	69
4.5.1.3	Registre du lieu d'enquête Mairie de Grenoble .....	79
4.5.1.4	Registre du lieu d'enquête Mairie d'Echirolles .....	87
4.5.1.5	Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Martin-d'Hères .....	88
4.5.1.6	Registre du lieu d'enquête Mairie de Fontaine .....	89
4.5.1.7	Registre du lieu d'enquête Mairie de Meylan .....	89
4.5.1.8	Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Egrève .....	91
4.5.1.9	Registre du lieu d'enquête Mairie de Pont-de-Claix .....	91
4.5.1.10	Registre du lieu d'enquête Mairie de Vif .....	92
4.5.2	<i>Secteur Grésivaudan</i> .....	92
4.5.3	<i>Secteur Voironnais</i> .....	94
4.5.4	<i>Secteur Bièvre-Valloire</i> .....	96
4.5.5	<i>Secteur Sud-Grenoblois</i> .....	99
4.5.6	<i>Secteur Trièves</i> .....	100
4.5.7	<i>Secteur Sud-Grésivaudan</i> .....	101
4.5.8	<i>Commune Isolée</i> .....	104

<b>5</b>	<b>ANALYSE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS PARTIELLES .....</b>	<b>106</b>
5.1	GENERALITES .....	106
5.1.1	PPA 2006 - Evaluation.....	109
5.1.2	PPA 2006 – Révision : périmètre/gouvernance.....	109
5.1.3	- Echéances.....	110
5.1.4	- Objectifs.....	112
5.2	ICPE ET CHANTIERS.....	114
5.2.1	Action 1 .....	116
5.2.2	Action 3 .....	120
5.2.3	Action 4 .....	123
5.2.4	Conclusions partielles.....	126
5.3	CHAUDIERES ET CHAUFFERIES.....	127
5.3.1	Action 2.....	127
5.3.2	Action 5 .....	128
5.3.3	Action 6 .....	130
5.3.4	Conclusions partielles .....	131
5.4	CHAUFFAGE AU BOIS RESIDENTIEL.....	132
5.4.1	Action 7 .....	132
5.4.2	Action 8 .....	135
5.4.3	Action 9 .....	137
5.4.4	Action 10 .....	140
5.4.5	Action 11 .....	145
5.4.6	Action 12 .....	148
5.4.7	Action 13 .....	150
5.5	TRANSPORTS – DEPLACEMENTS.....	153
5.5.1	Action 14 .....	160
5.5.2	Action 15 .....	165
5.5.3	Action 16 .....	170
5.5.4	Action 17 .....	174
5.5.5	Action 18 .....	179
5.5.6	Conclusions partielles .....	184

5.6	URBANISME	187
5.6.1	Action 19 .....	189
5.6.2	Action 20 .....	193
5.6.3	Action 21 .....	197
5.6.4	Conclusions partielles .....	198
5.7	PICS DE POLLUTION :ACTION 22 .....	200



---

La commission d'enquête tient à remercier particulièrement Madame Agnès VUKOVIC de la DREAL et Monsieur Camille RIEUX d'AIR-Rhône-Alpes pour leur disponibilité tout au long de l'enquête.

# 1 PREAMBULE

## 1.1 Pourquoi une révision du PPA de Grenoble ?

### 1.1.1 Le PPA de 2006

Comme d'autres agglomérations de plus de 250 000 habitants, l'agglomération de Grenoble a été soumise, au milieu des années 2000, à une obligation de mettre en place un plan de protection de l'atmosphère tenant compte de la réglementation en vigueur à cette époque.

Ce document, 1<sup>er</sup> PPA de la région Rhône-Alpes a été approuvé par le préfet de l'Isère en décembre 2006 sur un territoire comprenant la communauté d'agglomération grenobloise (la Métro et ses 27 communes) ainsi que les 18 communes les plus proches de celle-ci soit 45 communes.

Le PPA de Grenoble comportait 195 pages dont 17 pages sur le contexte, les enjeux et la démarche d'élaboration, 61 pages pour l'état des lieux, 105 pages pour décrire les mesures du PPA et 11 pages pour le suivi de la mise en œuvre de celui-ci.

Le PPA de 2006 proposait 30 fiches actions réparties sur 1 large palette de thèmes en lien avec la qualité de l'air :

- grandes sources fixes ponctuelles : 3 actions
- sources fixes diffuses : 6 actions
- sources mobiles : 2 actions
- planification urbaine : 5 actions
- mesures d'urgence : 2 actions
- amélioration des connaissances : 6 actions
- information : 2 actions plus 4 sous actions

Pour chacune de ces actions, des précisions étaient apportées sur les objectifs et enjeux, la présentation de l'action (description, acteurs, planification), les impacts attendus, les indicateurs de suivi et le statut juridique.

Comme le prévoit la loi, les PPA font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés : aussi le préfet de l'Isère a demandé à la DREAL de procéder à l'évaluation du PPA de 2006 et de proposer, au vu de l'évaluation, les modifications à apporter au plan, en particulier pour tenir compte des nouvelles dispositions du code de l'environnement, de la directive 2008/50/CE et du décret du 21 octobre 2010.

### 1.1.2 L'évaluation du PPA de 2006, réalisée en 2011.

Au moment de l'évaluation début 2011, sur les 30 actions prévues dans le plan, 14 ont été mises en œuvre et terminées avec objectif atteint, 6 actions sont bien avancées mais les objectifs ne sont que partiellement atteints, 3 actions sont commencées mais l'objectif est peu ou pas encore atteint et 6 actions n'ont pas été initiées.

Les actions sont énoncées de la manière suivante, *le bilan de l'évaluation étant indiqué* :

**A 1 : diminution des émissions de NOX des installations industrielles : DREAL**

Réduction des émissions d'oxydes d'azote des établissements industriels émettant plus de 50 tonnes par an de ce polluant; demande d'une étude technico-économique; fixation réglementaire du niveau de réduction

*Une diminution de 60 % des émissions de NOx (pour les émetteurs de plus de 50 t/an) a été constatée sur la base de données GEREPE entre 2003 et 2010.*

**A2 : diminution des particuliers des installations industrielles : DREAL**

Réduction des émissions de particules des établissements industriels émettant plus de 2 tonnes par an de ce polluant; demande d'une étude technico-économique; fixation réglementaire du niveau de réduction

*Une diminution de 50 % pour les particules PM10 (émetteur de plus de 2 t/an) a été constatée sur la base de données GEREPE entre 2003 et 2010.*

**A3 : s'assurer du respect des exigences réglementaires relatives aux polluants atmosphériques et des délais de mise en conformité : DREAL**

Inspection des installations classées pour la protection de l'environnement sur le thème « air ».

*A l'échelle du département de l'Isère, 349 inspections ont eu lieu en 2005, et 380 en 2010. Pour ce qui concerne l'agglomération grenobloise 20 inspections de pressing ont eu lieu en 2008 et 2010.*

**B1 : réduction des émissions de composés organiques volatils des stations-service : DREAL**

Vérification de l'application de la réglementation sur la récupération des vapeurs d'essence; appel au volontariat pour l'équipement en récupération de vapeurs d'essence pour les stations-service non soumises à ce type d'exigence; recommandation de remplissage dans les stations-service munies de récupérateurs en cas de dépassement du seuil d'alerte.

*3 inspections ont été réalisées en 2009. Étude en cours.*

**B2 : réduire les rejets atmosphériques des installations du secteur résidentiel/tertiaire : métro**

Limitation des émissions de particules, hydrocarbures aromatiques polycycliques, oxydes d'azote et composés organiques volatils du secteur résidentiel tertiaire : promotion du renouvellement des installations de chauffage au bois les plus polluantes; promotion pour l'installation de chaudières avec brûleurs bas NOx; développement de l'utilisation des énergies renouvelables.

*3 groupes de travail installés : chauffage au bois- déchets vert, chantier BTP et transport.*

**B3 : pour les PME-PMI des secteurs de l'imprimerie, du nettoyage à sec, des carrosseries, de l'application de peinture, de la mécanique, plasturgie, électricité, électronique, améliorer la connaissance des réglementations environnementales et de la pollution à de série : chambre des métiers**

Sensibilisation certains secteurs d'activité (application de peinture, dégraissage des métaux, imprimeries, pressing, entreprises de nettoyage) à la nécessité de diminuer leurs émissions de composés organiques volatils; réalisation d'études sur ces émissions.

*La chambre des métiers et de l'artisanat a rédigé des fiches d'information disponible sur leur site : <http://www.cma-isere.fr/r74-Composes-Organiques-Volatils-COV-.html>.*

**B4 : réduction des applications de composés phytosanitaires : mairie de Saint-Egrève et FRAPNA**

Amélioration des connaissances sur les composés phytosanitaires; information et sensibilisation de la population sur ces composés; éventuellement mise en place d'un protocole d'utilisation des phytosanitaires sur le territoire du PPA.

*La mairie de Saint-Egrève n'a pas été en mesure de donner suite à cette action. Néanmoins l'ASCOPARG a réalisé des études sur les activités émettant le plus de produits ainsi que sur les épandages aériens*

**B5 : gestion des déchets végétaux en vue de limiter les impacts sur la qualité de l'air : ARS**

Mise en place d'actions d'information sur l'impact sur la qualité de l'air du brûlage à l'air libre des déchets végétaux et l'intérêt du compostage.

*L'ARS n'a pas suivi l'action mais la DREAL a pris le relais via le groupe particules et la rédaction de l'article sur le brûlage des déchets verts*

**B6: identifier puis réduire les nuisances olfactives chroniques ou accidentelles : ASCOPARG**

Création d'un guichet unique de recueil des plaintes « odeurs »; identification des émetteurs potentiels (élaboration d'une méthodologie de prélèvements et d'analyses); études des actions de réduction des émissions d'odeurs.

*Création d'un guichet sur les odeurs ?*

**C1 : réduction des émissions de composés organiques volatils et des particules des engins mobiles non routiers : DDT**

Utilisation de filtres à particules pour les engins non routiers à moteur diesel; sensibilisation des professionnels concernés mais aussi de la population sur l'utilisation d'engins à mobiles non routiers émetteurs de composés organiques volatils et de particules.

*Aucune suite n'a été donnée à cette action : les engins de chantier ne sont plus de la compétence de la DDT. Cette action concerne aussi d'autres acteurs.*

**C2: réduction du trafic des poids lourds desservant les principaux sites industriels ou commerciaux en privilégiant une approche par le rail : C.C.I. Grenoble.**

Stabiliser, et si possible réduire, le trafic des poids lourds desservant les principaux sites industriels ou commerciaux en privilégiant une approche par le rail

*Cette action s'est révélée très difficile à mettre en place, la politique de fret étend encore peu développée dans la région grenobloise.*

**D1 : orientations générales préconisées pour les révisions à venir des documents de planification spatiale (SCoT/PLU) : ASCOPARG en collaboration avec la préfecture et l'ARS.**

Elaboration d'un guide des bonnes pratiques d'urbanisme qui recommande notamment : une évaluation préalable des effets prévisibles sur la qualité de l'air des grands projets; la prise en compte des cartographies d'exposition à la pollution atmosphérique lors du choix d'implantation de certains établissements destinés à accueillir des individus réputés sensibles.

*Le SCoT en cours d'élaboration est doté d'une évaluation environnementale.*

**D2 : contributions des actions prévues dans le PDU au PPA – indicateurs à prévoir : SMTC**

Présentation des actions du PDU pour la période 2000-2010 dans le but de : diminuer le trafic automobile; développer les transports collectifs, la marche à pied et le vélo; organiser le stationnement suivant l'usage; réduire les nuisances du transport de marchandises en ville; inciter les employeurs à faciliter l'usage, pour leur personnel, des transports en commun et de covoiturage. Propositions de pistes de réduction du trafic routier en vue de la diminution des émissions de rejets de polluants automobiles (limitation de vitesse sur voies rapides, développement de transports publics électriques...). Mise en place d'indicateurs de la qualité de l'air liés au PDU.

*Le P.D.U. et le PPA ont les mêmes objectifs. De nombreuses actions ont été menées et une diminution du trafic en part modale et en volume sur le territoire du PPA est constatée. Le P.D.U. est en cours de révision. Une articulation entre les 2 plans sera à trouver.*

**D3 : contributions des actions prévues dans le plan climat local de l'agglomération grenobloise au PPA : METRO**

Mise en œuvre d'actions concrètes dans le but de: stabiliser les émissions de gaz à effet de serre pour contribuer à la lutte contre le changement climatique; stabiliser les consommations énergétiques non renouvelables; augmenter la part des énergies renouvelables.

*Le PPA amène le plan climat (PCET) en plan air/climat à évoluer avec une nouvelle priorité: la thématique transports.*

**D4 : Exemplarité des services de l'Etat : préfecture**

Prise en compte du facteur « qualité de l'air » dans les projets menés par les services de l'Etat : intégration de critères environnementaux dans les cahiers des charges; mise en place de plans de déplacements d'administration; choix énergétiques limitant les rejets de polluants liés au patrimoine bâti; renforcement du renouvellement du parc automobile avec achat de véhicules propres.

*Des Plans de déplacements d'administrations ont été mis en place (DREAL, DDT...)*

**D5 : Exemplarité des collectivités locales : Conseil Général**

Prise en compte du facteur « qualité de l'air » dans les projets menés par les collectivités locales : développement des plans de déplacements d'administration; choix énergétiques limitant les rejets à l'atmosphère; intégration de critères environnementaux dans les cahiers des charges.

*Le Conseil Général de l'Isère n'a pas été en mesure d'engager les moyens financiers et humains.*

**E1 : Evolution des mesures d'urgence à mettre en œuvre en cas d'épisode de pollution : (DREAL)**

Intégration des sites de proximité au trafic dans le dispositif; mise en place de mesures d'urgence également lorsque le dispositif est déclenché pour les particules; abaissement progressif des seuils d'information et d'alerte pour les particules; prise en compte des deux roues immatriculées dans le dispositif; amélioration de l'information et de la sensibilisation de certaines cibles ayant un lien avec la population particulièrement sensible aux pics de pollution.

*Un nouvel arrêté préfectoral a été signé en janvier 2011 avec de nouvelles valeurs réglementaires (abaissement du seuil d'information et de recommandations de 80 µg/m<sup>3</sup> à 50 µg/m<sup>3</sup>) et l'ajout de mesures d'urgence pour les particules. Les stations de trafic automobile sont également prises en compte.*

**E2 : mesure de déplacements en cas d'épisode de pollution : METRO**

Présentation d'actions mises en œuvre par la Metro et le SMTC en cas d'épisodes de pollution (tarification adaptée, service de location de vélos, informations du public, étude d'un plan de gestion multimodale des déplacements.

*Des tarifs spécifiques ont été mis en place. Le nouvel arrêté préfectoral en cas d'épisode de pollution prend en compte la problématique du stationnement.*

**F1 : amélioration des connaissances sur les polluants émergents : ASCOPARG**

Amélioration des connaissances de la localisation des sources et des qualités émises d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, de métaux lourds, de composés organiques volatils, de composés phytosanitaires et de particules fines; réalisation d'un cadastre des émissions a minima pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques, les métaux lourds, les composés organiques volatils spécifiques; mise en place de mesures dans l'environnement pour les composés phytosanitaires et les particules fines.

*De nombreuses études ont été réalisées sur les polluants émergents et le lien santé/environnement a été mis en avant, notamment dans les programmes de recherche PAISAGE + ELFE*

**F2 : cartographie de la pollution de proximité au trafic routier : ASCOPARG**

Réalisation de cartographies régulières, réalisées par modélisation et validées par des campagnes de mesures, de la pollution automobile près des voies de circulation.

*La cartographie a été réalisée et le rapport est disponible sur le site [www.atmo-rhonealpes.org](http://www.atmo-rhonealpes.org)*

**F3 : Modélisation et prévision des concentrations de particules en suspension : ASCOPARG**

Mise au point, pour les particules, d'un modèle de prévision court et moyen terme pour l'agglomération grenobloise.

*Les particules en suspension sont modélisées à l'échelle régionale et à l'échelle locale. Une évaluation de la précision du modèle pour le reporting européen est*

*réalisée.*

**F4 : impact de la pollution de l'air sur les écosystèmes les matériaux : ASCOPARG**

Lancement d'études permettant de qualifier les impacts de la pollution atmosphérique sur les zones et bâtiments sensibles ainsi que le patrimoine bâti.

*L'étude n'a pas été réalisée en raison d'un manque de financement car cette action n'était pas prioritaire.*

**F5 : mise en place d'outils permettant de connaître la stratification thermique verticale et les mouvements de l'atmosphère grenobloise : ASCOPARG**

Installation et gestion d'outils de mesures de la dynamique de l'atmosphère en particulier la stratification thermique (structure thermique des masses d'air à différents niveaux d'altitude)

*Des crédits ont été débloqués en 2011 pour faire une étude sur l'ensemble du sillon alpin. ?*

**F6: amélioration des connaissances scientifiques et de l'information du public en vue d'une meilleure prévention des pollinoses : ARS**

Mise en place d'actions d'information et d'études sur les pollens en vue notamment d'une meilleure prévention des pollinoses et de l'infestation par l'ambrosie.

*Information et sensibilisations ont été réalisées. De plus, une action d'amélioration des connaissances a été menée sur les interactions pollution/pollens, sur les impacts sanitaires et sur la prévision.*

**G1 : amélioration de la formation et de sensibilisation de la population**

Mise en place d'outils pérennes d'information et de sensibilisation sur la pollution atmosphérique (utilisation de relais d'information, mise en place de supports et de cycles de formation pour différents publics, organisation des points presse, création d'un point « info Atmosphère » et d'un guichet unique de recensement des plaintes,...).

**G1a : création d'un point Info-Air par l'ASCOPARG :**

Mise en place d'un guichet unique d'information de la population sur la pollution de l'air et ses conséquences.

*En projet ?*

**G1b : sensibilisation des enfants et actions autour de l'école : académie de Grenoble :**

Mise en place de cycles de formation sur la qualité de l'air auprès des enseignants et des élèves; formation des enseignants sur les conduites à tenir en cas d'épisodes de pollution atmosphérique auprès des populations sensibles l'élèves; mise en place d'actions favorisant les comportements éco-citoyens (opérations de ramassage scolaires Pedibus ou vélo-bus par exemple).

*Cette action n'a pas été réalisée*

**G1c : sensibilisation du public aux effets de la conduite, de l'usage de la climatisation et de la maintenance du véhicule surconsommation les émissions de polluants :** Renforcement de l'information de la population sur les conséquences sur la qualité de l'air des conditions d'usage et d'entretien des automobiles.

*Cette action n'a pas été réalisée.*

**G1d : sensibilisation de la population aux impacts sur la qualité de l'air l'habitat : ALE et ASCOPARG :**

Renforcement de l'information de la population et des professionnels sur les conséquences sur la qualité de l'air de l'utilisation des installations de chauffage et des peintures, colles..., sources de pollution.

*Etude dans les crèches et étude nationale sur la petite enfance ont été menées. Des études d'air intérieur ont été conduites auprès des établissements scolaires de Grenoble et de Rhône-Alpes.*

**G2 : amélioration de l'information sur les légionnelles et la légionellose : ARS:** Mise en place d'actions d'information sur la légionellose

*Une plaquette d'information a été réalisée.*

**BILAN :**

**Points forts :** *l'évaluation montre que de nombreux thèmes sont abordés : phytosanitaires, urbanisme, légionnelles, pollens ... Le bilan global montre que de nombreuses actions ont été réalisées ou sont actuellement (2011) encore en cours.*

*De nombreuses actions d'amélioration des connaissances ont été effectuées. Elles constituent un bon support pour identifier les leviers d'actions efficaces pour la qualité de l'air, en particulier sur des points critiques.*

**Axes d'amélioration :** *parmi les 20 actions les plus avancées, de nombreuses actions ont un impact sur la qualité de l'air difficilement chiffrable ou concernent l'amélioration des connaissances.*

*Le PPA révisé devra proposer des actions efficaces et quantifiables pour la qualité de l'air.*

*Certains points ne sont pas assez détaillés pour tenir compte du décret de 2010 : qui est en charge du portage de l'action ? Qui met en avant l'action ? Qui suit les informations nécessaires aux indicateurs de suivi ? Quels sont les impacts attendus ? Aucune information sur le plan financier n'a été apportée.*

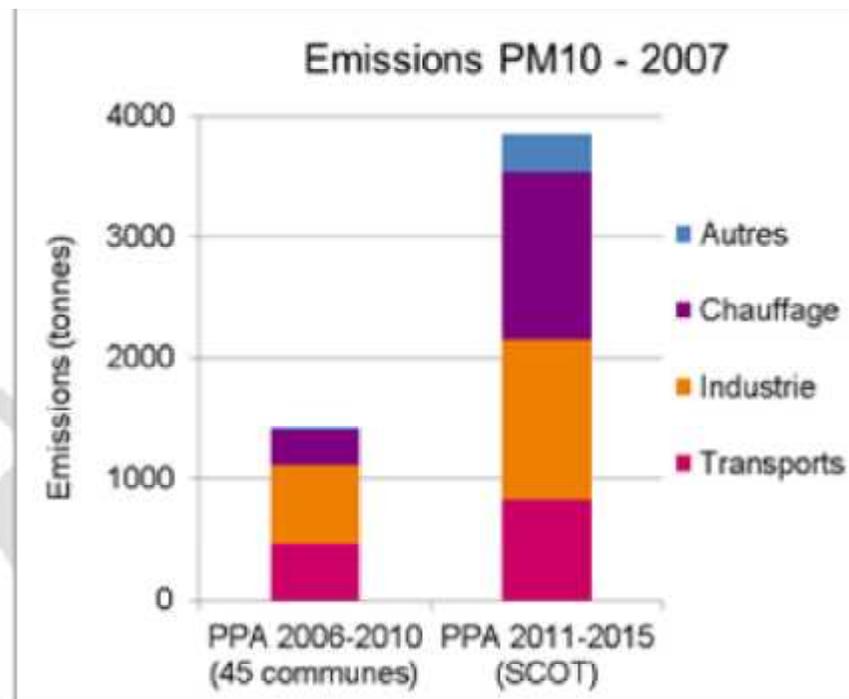
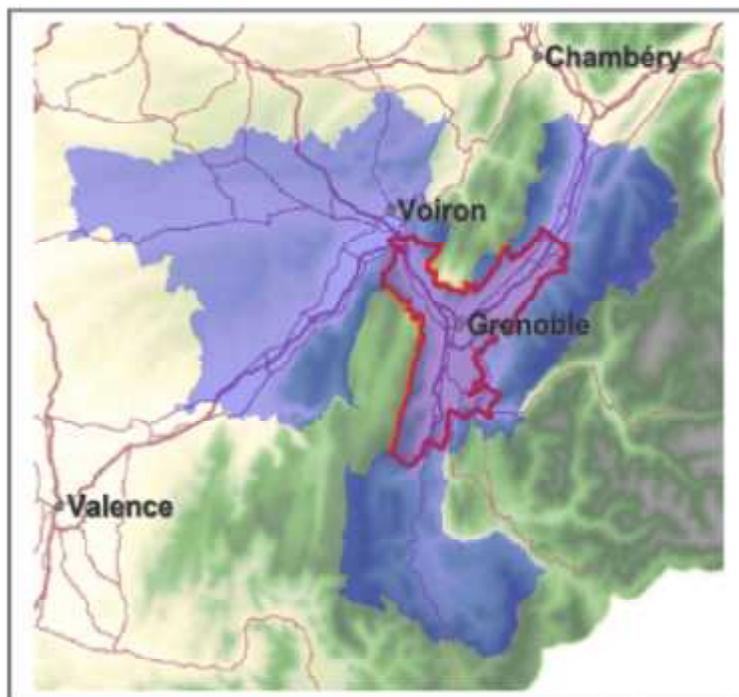
### **1.1.3 La décision de révision**

#### **1.1.3.1 Un nouveau périmètre**

Le périmètre du PPA est un point clé du plan puisqu'il définit les contours sur lequel les actions en faveur de la qualité de l'air pourront porter.

A la suite d'une étude des émissions menée par ASCOPARG (cf. figures ci-après), il a été proposé par les évaluateurs d'étendre le périmètre à une zone plus grande. En effet, plus le territoire est étendu, plus les leviers d'actions sont renforcés (tonnage plus élevé) et plus ils sont diversifiés (notamment chauffage). Pour une meilleure cohérence avec un territoire d'actions, la proposition a été faite d'étendre le périmètre du PPA à celui du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région urbaine grenobloise.

De plus, ce périmètre correspond à celui utilisé pour le reporting européen pour la zone de Grenoble (zone sur laquelle un contentieux européen est en cours pour les particules). Enfin, le périmètre du SCoT est également cohérent avec le territoire du secrétariat permanent de la prévention des pollutions industrielles (SPPPY)



### 1.1.3.2 Un nouveau contenu

Un des enjeux clé lors de la révision du PPA est de répondre aux attentes réglementaires en impliquant les acteurs locaux et leurs propres attentes.

La France, au même titre que d'autres pays européens, est en contentieux avec l'Europe vis-à-vis de la qualité de l'air, en particulier pour les particules PM 10 et les oxydes d'azote. Quand le PPA 2006 a été élaboré, l'état de la qualité de l'air basé sur l'année 2003 ne montrait des dépassements réglementaires de valeurs limites que pour le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>.

Les particules PM<sub>10</sub> ne dépassaient alors pas la réglementation en vigueur à cette époque. Les niveaux enregistrés étaient cependant supérieurs aux objectifs de qualité pour le benzène, le dioxyde d'azote, les HAP, l'ozone et les particules PME 10 : les priorités de ce premier PPA étaient donc portées sur dioxyde d'azote et le benzène.

La principale priorité pour la révision du PPA Grenoble a donc été de mettre en place des mesures sur les particules et les autres polluants qui dépassent les valeurs limites, en prenant en compte les orientations de la directive 2008/50/CE

*Extraits de l'annexe XV de la Directive 2008/50/CE :*

- Réduction des émissions provenant de sources fixes, en veillant à ce que les petites et moyennes installations de combustion constituant des sources fixes de pollution (y compris pour la biomasse) soient équipées d'un dispositif de lutte contre les émissions ou soient remplacées ;*
- Réduction des émissions provenant des véhicules en les équipant d'un dispositif de lutte contre les émissions. Il faudrait envisager l'utilisation d'incitations économiques pour accélérer cette adaptation des véhicules ;*
- Passation de marchés par les autorités publiques, conformément au manuel sur les marchés publics environnementaux, concernant des véhicules routiers, carburants et combustibles et équipements de combustion en vue de réduire les émissions,*
- Mesures destinées à limiter les émissions dues au transport grâce à la planification et la gestion du trafic (y compris taxation en fonction de la congestion de la circulation, adoption de tarifs de stationnement différenciés et autres incitations économiques, établissement de « zones à faibles émissions »)*
- Mesures destinées à encourager le passage à des modes de transports moins polluants ;*
- Mesures destinées à garantir l'utilisation de carburant et combustibles produisant une faible quantité d'émissions dans les petites, moyennes et grandes sources fixes et dans les sources mobiles ;*
- Mesures destinées, le cas échéant, à protéger la santé des enfants ou d'autres catégories de population sensible.*

## 2 DESCRIPTION DU PROJET DE REVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) DE LA REGION GRENOBLOISE (RESUME DU DOSSIER)

### 2.1 Le contexte

#### 2.1.1 Contexte réglementaire et objet du PPA

La directive européenne 2008/50/CE concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant prévoit, dans les zones et agglomérations où les normes de qualité de l'air sont dépassées, que les États membres élaborent des plans ou programmes permettant d'atteindre ces normes. En droit français, outre les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être, des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants. L'application de ces dispositions relève des articles L.222-4 à L.222-7 et R. 222-13 à R.222-36 du code de l'environnement.

Un premier PPA de Grenoble a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 décembre 2006. Le présent document intervient dans le cadre de la révision des PPA " première génération " demandée par la circulaire du ministère en charge de l'écologie du 7 septembre 2010. Les travaux de révision du présent PPA ont été lancés en janvier 2011. L'élaboration du projet a impliqué des acteurs concernés par la qualité de l'air : collectivités territoriales, services de l'Etat, organisations professionnelles, entreprises, associations...

Pour rappel, le PPA est un plan d'actions, arrêté par le Préfet, ayant pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs limites fixées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement. Il doit fixer des objectifs de réduction, réaliser un inventaire des sources d'émission de polluants, prévoir en conséquence des mesures qui peuvent être contraignantes et pérennes pour les sources fixes et mobiles, et définir des procédures d'information et de recommandations ainsi que des mesures d'urgence à mettre en œuvre lors des pics de pollution. Chaque mesure doit être encadrée de manière fonctionnelle et temporelle en vue de sa mise en œuvre, et être accompagnée d'estimations de l'amélioration de la qualité de l'air escomptée et si possible du coût prévisionnel de la mesure. La mise en application de l'ensemble de ces dispositions doit être assurée par les autorités administratives et les autorités de police en fonction de leurs compétences respectives, le PPA n'ayant pas de portée juridique coercitive.

#### 2.1.2 Déroulement de la révision

La révision du plan de protection de l'atmosphère de la région grenobloise, mise en œuvre dans le souci d'une concertation avec les acteurs locaux, s'est basée sur trois principales instances :

- **le comité de pilotage** (65 membres issus des collèges suivants : élus et collectivités locales, acteurs économiques, associations/experts/personnalités qualifiées, associations de salariés, Etat/administrations/organismes experts), présidé par Monsieur le Préfet de l'Isère. Il s'est réuni lors du lancement de la révision le 21 avril 2011 et à l'issue du processus de choix des actions à mettre en œuvre le 30 novembre 2011 ;

- **le comité technique**, piloté par l'Unité Territoriale de l'Isère de la DREAL. Cette instance a regroupé le Conseil Général de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de Grenoble, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), l'Inspection Académique, la Délégation départementale de l'Agence Régionale de Santé, la Direction Départementale des Territoires (DDT), AIR Rhône-Alpes, la Mairie de Saint Egrève, la FRAPNA, l'association SERA et UFC Que Choisir. Il s'est réuni en amont des groupes de travail (le 11 février et le 22 avril 2011). Il a permis de définir la liste des membres des groupes de travail, cadrer et lancer le travail de ces derniers ainsi que valider le déroulement de la révision ;
- **les groupes de travail**, animés par l'Unité Territoriale de l'Isère de la DREAL, sur les thématiques suivantes :
  - sources fixes : 26 membres – s'est réuni les 22 avril et 13 mai 2011 ;
  - sources mobiles : 26 membres – s'est réuni les 2 mai et 30 mai 2011 ;  
Principalement constitués des membres du comité technique, de représentants de collectivités territoriales, établissements publics, chambres consulaires, syndicats et organisations professionnelles, d'experts et d'associations, ces deux groupes ont assuré la rédaction des fiches actions proposées dans le plan;
  - biomasse : 11 membres (AGEDEN, METRO, AIR Rhône-Alpes, Conseil Général de l'Isère, ALEC, ADEME, DREAL) - s'est réuni le 1er mars 2012 et a repris les activités du groupe « Particules » mis en place le 24 juin 2009 et qui s'était réuni 8 fois entre mi-2009 et mi-2011. Ce groupe a été réuni de nouveau les 1er mars 2012, 19 avril 2013 et 28 juin 2013. Il a fait l'objet de la mise en place de deux sous-groupes sur les thématiques relatives à la diffusion de supports pédagogiques et sur la définition d'actions de sensibilisation/communication vers les professionnels de la biomasse (qui se sont réunis respectivement les 29 mai et 5 juin 2013) ;
  - PDE-PDA : 10 membres (DDT, Préfecture de l'Isère, Conseil Général de l'Isère, MEDEF, ADEME, AIR Rhône-Alpes, SMTC, CCI, DREAL, SNCF) - s'est réuni le 8 mars 2012 ;
  - PDU et transports : 9 membres (Pays Voironnais, Grésivaudan, Conseil Général, APRR, DDT, SMTC, DIR-CE, AIR Rhône-Alpes et DREAL) - s'est réuni les 25 janvier, 26 avril 2012 et 9 avril 2013 ;
  - carrières : 9 membres (7 adhérent à l'UNICEM, AIR Rhône-Alpes et DREAL) - s'est réuni les 29 février, 12 avril 2012 et 29 mars 2013.

A noter que l'unité Air-Énergie de la DREAL a piloté des réunions de coordination régionale des trois PPA en cours de révision sur la région : Grenoble - Lyon – Saint-Étienne.

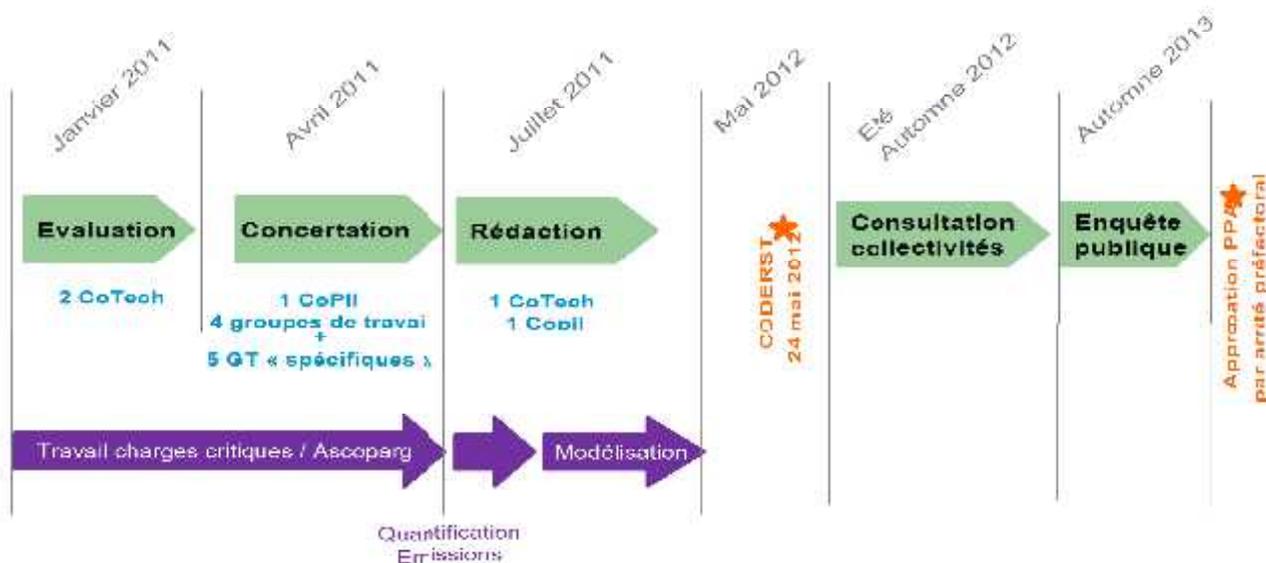
En application des articles R.222-21 et R.222-22 du code de l'environnement, la procédure administrative suivante a été engagée afin de valider le projet de PPA :

- le projet a été soumis pour avis au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) du 24 mai 2012 ;
- le projet a, ensuite, été soumis pour avis aux organes délibérants des communes, des établissements publics de coopération intercommunale du département de l'Isère et de la région Rhône Alpes ; le projet de PPA a été modifié pour tenir compte des avis exprimés, et doit désormais être soumis à enquête publique.

Conformément à la législation, le Préfet du département de l'Isère est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et de centraliser les avis.

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan sera arrêté par le Préfet de l'Isère.

## La procédure de révision du PPA de la région grenobloise



## 2.2 Etat des lieux

### 2.2.1 Périmètre du PPA

Par souci de cohérence avec le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) mais aussi parce que les enjeux liés à la qualité de l'air touchent un large territoire de l'Isère, il a été décidé, lors du COPIL du 21 avril 2011, d'étendre le périmètre du PPA (45 communes initialement) à celui du SCoT (273 communes). Par ailleurs, les outils de modélisation montrent qu'aucune mesure n'est réellement efficace à l'échelle de l'ancien périmètre du PPA. Dans l'ensemble du document relatif au PPA, le périmètre visé est nommé « région grenobloise ».

### 2.2.2 Qualité de l'air au sein de la région grenobloise/sources d'émissions

La région grenobloise connaît de nombreux dépassements des valeurs limites de qualité de l'air, notamment sur les paramètres particules fines et oxydes d'azote. Ces dépassements ont entraîné une première procédure contentieuse. En ce qui concerne les particules fines, la FRANCE a été assignée, en mai 2011, par la

Commission européenne devant la Cour de justice de l'Union Européenne (15 zones et agglomérations sont concernées par ce contentieux). Une procédure contentieuse est également annoncée pour les oxydes d'azote.

Une grande partie de la population de la zone PPA révisé est ainsi exposée à un air qui peut nuire à sa santé. Les chiffres montrent qu'en 2007, 14% de la population résidant dans l'agglomération, en bordure de rocade ou d'axes routiers principaux, étaient soumis à des niveaux supérieurs à la valeur limite pour le dioxyde d'azote et que 100% de la population grenobloise en situation de proximité routière et fond urbain étaient soumis à des niveaux supérieurs à la valeur limite pour les particules fines PM<sub>10</sub>.

**Il convient de noter que les niveaux de particules sont largement modulés par les conditions de dispersion et les imports des régions voisines et que ces paramètres sont variables d'une année à l'autre. En 2011, comme en 2007, 100% des habitants du cœur de l'agglomération ont été exposés au dépassement de la valeur limite. En revanche, en 2008, 2009 et 2010, les conditions météorologiques ont été moins défavorables et seules les populations résidant à proximité des axes routiers ont été exposées au dépassement de la valeur limite. Ainsi, en 2010, seuls 3 400 habitants ont été exposés à un dépassement de la valeur limite pour les PM<sub>10</sub>.**

### Polluants réglementés, origines, pollutions générées et effets sur la santé, l'environnement et le bâti

Polluants	Sources principales	Effets sur la santé		Effets sur l'environnement et le bâti
		A court terme	A long terme	
<b>LES POLLUANTS ATMOSPHERIQUES</b>				
<b>Dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>)</b>	Combustion de matières fossiles contenant du soufre (charbon, fuel, gazole, ...) et procédés industriels.	Le dioxyde de soufre est un gaz irritant qui agit en synergie avec d'autres substances comme les particules. Il est associé à une altération de la fonction pulmonaire chez l'enfant et à une exacerbation des symptômes respiratoires aigus chez l'adulte (toux, gêne respiratoire).	Insuffisance pulmonaire permanente due à des crises répétées de broncho constriction.	Dégradation des sols (due aux pluies acides) et dégradation des bâtiments (réactions chimiques avec la pierre)
<b>Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)</b>	Installations de combustion, trafic routier.	Gaz irritant pour les bronches. Il entraîne une altération respiratoire et une hyperactivité bronchique chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires chez l'enfant.	-	Pluies acides. Précurseur de la formation de l'ozone troposphérique. Il déséquilibre également les sols sur le plan nutritif.
<b>Particules en suspension (PM)</b>	Installations de combustion, trafic routier, industries	Selon leur taille, les particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'arbre pulmonaire et peuvent irriter les voies respiratoires inférieures.	Bronchites chroniques. Présomption d'effets cancérigènes (dans le cas d'association avec d'autres polluants comme les HAP)	Salissures des bâtiments et des monuments, altération de la photosynthèse.
<b>Ozone (O<sub>3</sub>)</b>	Polluant secondaire formé à partir des NO <sub>x</sub> et des COV.	Gaz agressif qui peut provoquer la toux, diminuer la fonction respiratoire, entraîner des maux de tête et irriter les yeux. Il peut également entraîner une hypersensibilité bronchique	Diminution des fonctions respiratoires.	Effet néfaste sur la photosynthèse et la respiration des végétaux.

<b>Monoxyde de carbone (CO)</b>	Combustion incomplète des combustibles et carburants fossiles due aux mauvais réglages des systèmes	Très toxique. Il entraîne un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur et des vaisseaux sanguins pouvant entraîner des nausées, vertiges et malaises, voire le coma et le décès (première cause de décès par intoxication en France). -----	Séquelles neurologiques et cardiaques	Participation à la formation des pics d'ozone. Les intoxications au monoxyde de carbone peuvent aussi toucher les animaux.
<b>Composés Organiques Volatils (COV) dont Benzène (C6H6)</b>	Trafic routier et les industries chimiques et de raffinage.	Effets très variables selon les composés, allant de la simple gêne olfactive à des irritations ou des diminutions de la capacité respiratoire.	Certains COV comme le benzène sont mutagènes et cancérigènes.	Un grand nombre de ces composés est impliqué dans la formation de l'ozone troposphérique.

Polluants	Sources principales	Effets sur la santé		Effets sur l'environnement et le bâti
		A court terme	A long terme	
<b>LES POLLUANTS ORGANIQUES PERSISTANTS (POP's)</b>				
<b>Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) Dont Benzol(a)Pyrène B(a)P</b>	Combustions incomplètes. Procédés industriels mettant en œuvre une étape de combustion (incinération de déchets, métallurgie, ...). Sources diffuses, difficiles à évaluer, sont de plus en plus considérées comme sources majeures : feux déchets verts, combustion résidentielle, feux de décharge, feux de forêts,...	-	Certains HAP (le benzo(a)pyrène notamment) sont des substances cancérigènes et mutagènes.	-

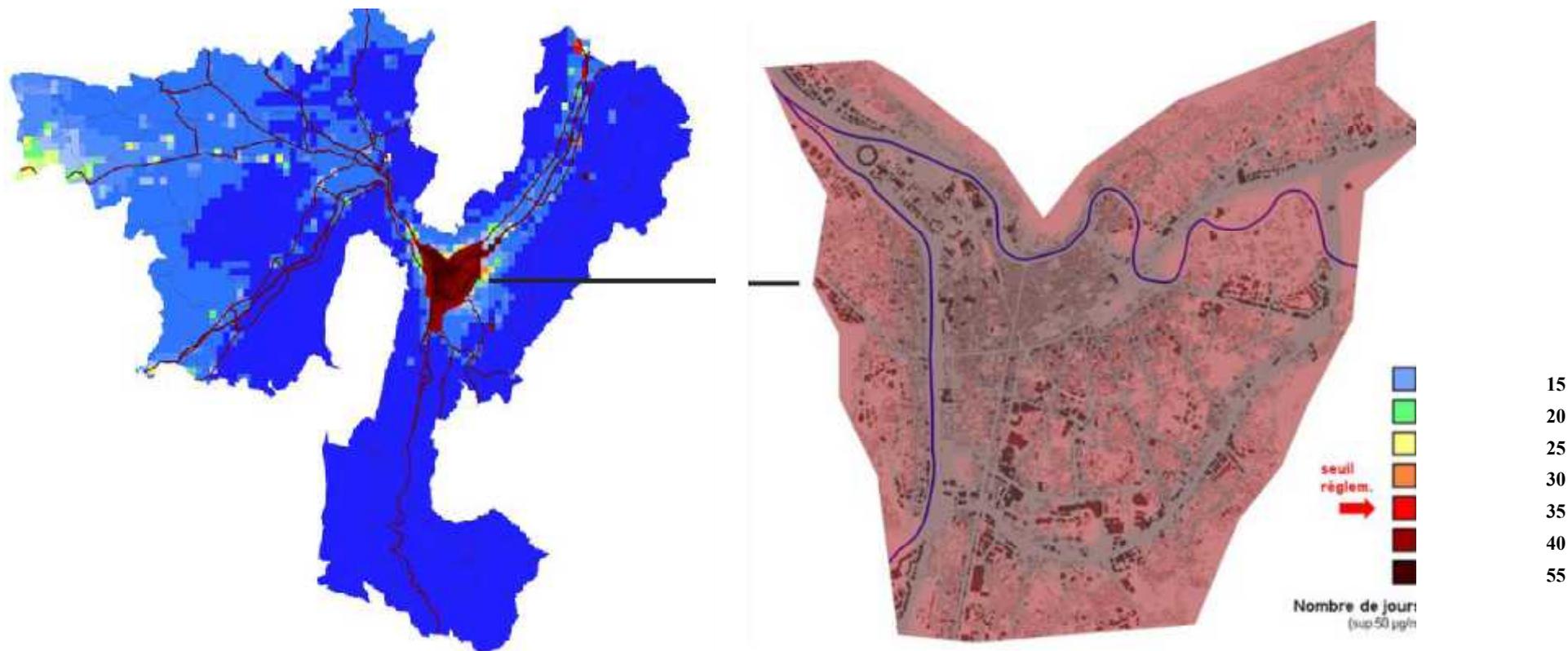
#### LES METAUX LOURDS (ML)

<b>Arsenic</b>	Industrie manufacturière (minéraux non métalliques et matériaux de construction)	Polluants particulièrement toxiques pour la santé humaine. Cette toxicité est renforcée par un phénomène d'assimilation et de concentration dans l'organisme qu'on appelle la bioaccumulation. En bout de chaîne, certains métaux, notamment le plomb et surtout le mercure sous forme méthylée, se retrouvent en quantité concentrée dans l'organisme du consommateur final. Les effets toxiques ne se manifestent qu'au-delà de certaines doses mais «il n'y a pas d'accord général sur les doses à risques... La seule certitude est qu'on ne connaît, à ce jour, aucun rôle biologique utile à	Cancérigène pour l'homme.	
<b>Cadmium</b>	Industrie manufacturière (minéraux non métalliques et matériaux de construction)		Cancérigène pour l'homme. Peut provoquer des œdèmes pulmonaires et une atteinte des reins.	
<b>Chrome</b>	Industrie manufacturière (métaux ferreux, production de verre)		Le chrome VI est reconnu comme cancérigène pour l'homme.	
<b>Mercure</b>	Production d'électricité, chimie, incinération de déchets		Atteinte du système nerveux central, effets sur les reins, sensibilité cutanée...	

<b>Nickel</b> 1	Raffinage du pétrole, Production d'électricité, Chimie	l'homme ...et que, par conséquent, moins l'homme ingère ou absorbe de métaux lourds, mieux c'est.» <i>[Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques – Rapport sur les effets des métaux lourds sur l'environnement et la santé présenté par le sénateur Gérard MIQUEL le 5 avril 2001.]</i>	Cancérogène pour l'homme.	Les Métaux Lourds sont le plus souvent naturellement présents dans l'environnement sous forme de traces.
<b>Plomb</b>	Industrie manufacturière (Métallurgie des métaux ferreux, Minéraux non métalliques, matériaux de construction)		Effet appelé « saturnisme » qui caractérise les graves incidences sur le système nerveux, les reins et le sang.	Mais ils sont dangereux pour l'environnement car ils ne sont pas dégradables, de plus ils sont enrichis au cours de processus minéraux et biologiques, et finissent par s'accumuler dans la nature.
<b>Zinc</b>	Industrie manufacturière (métaux ferreux), Résidentiel			Les métaux lourds peuvent également être absorbés directement par le biais de la chaîne alimentaire entraînant alors des effets chroniques ou aigus

Région urbaine grenobloise

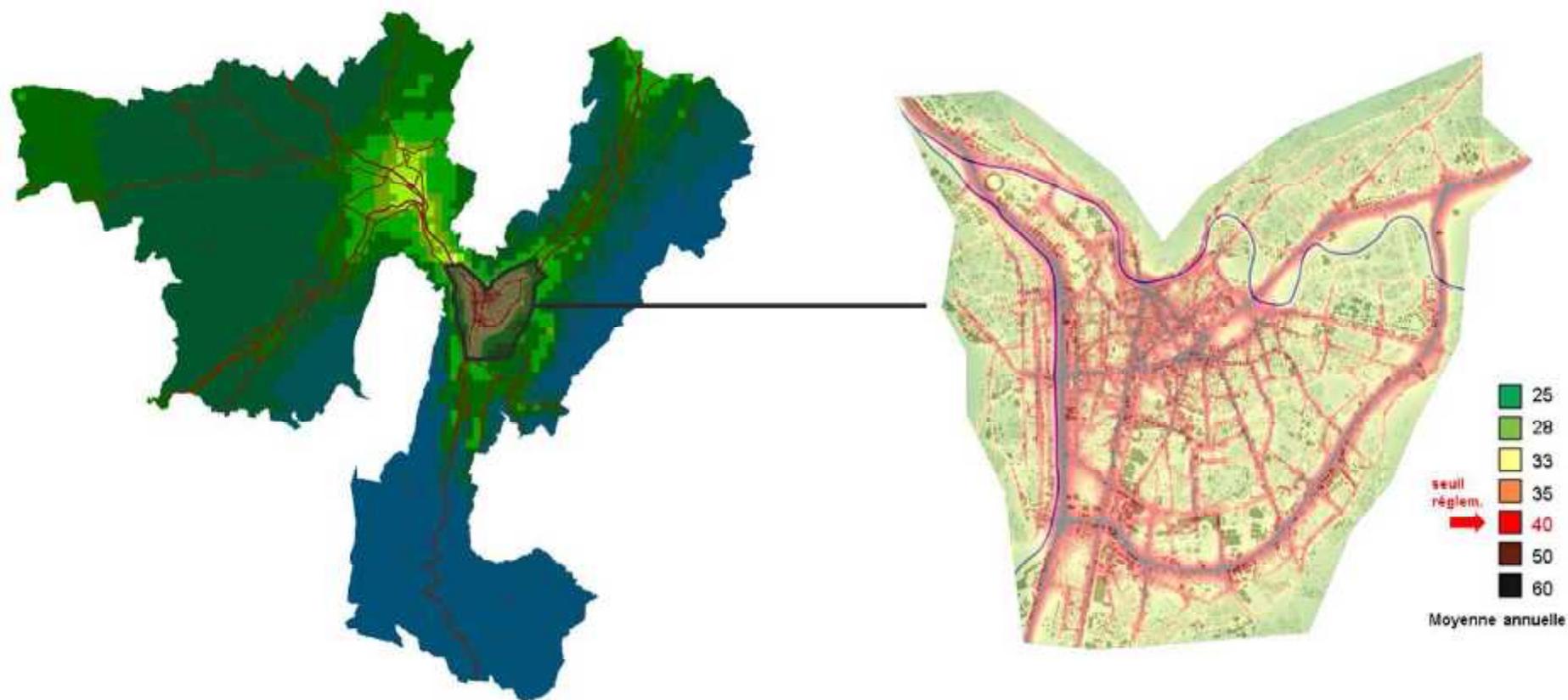
Agglomération grenobloise



**Cartographie du nombre de jours de dépassement de la concentration 50 µg/m<sup>3</sup> en particules PM<sub>10</sub> en 2007**  
(valeur limite = 35 jours) - Source AIR Rhône-Alpes

Région urbaine grenobloise

Agglomération grenobloise

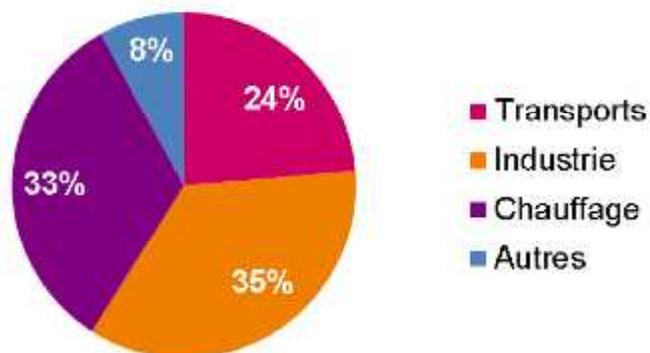


Cartographie des concentrations en NO<sub>2</sub> (moyenne annuelle) en 2007

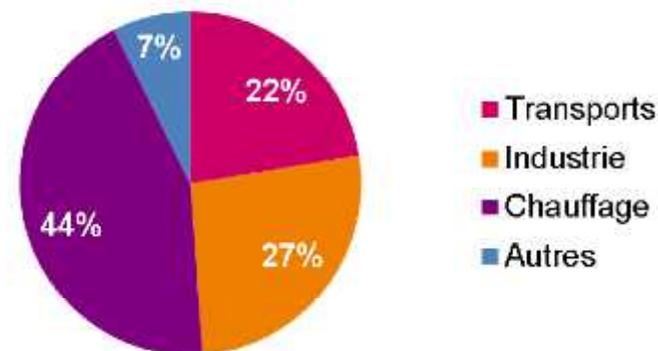
Source AIR Rhône-Alpes

Sur le territoire du PPA révisé de la région grenobloise, quatre polluants présentent des dépassements de valeur réglementaire ou cible entre 2007 et 2010 : le dioxyde d'azote, les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> et l'ozone.

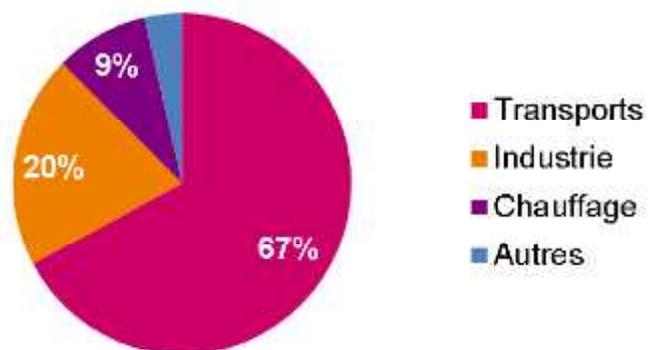
Les sources d'émissions des polluants sont les suivantes :



Les émissions des particules PM<sub>10</sub> sur le PPA - Année 2007.



Les émissions des particules PM<sub>2,5</sub> sur le PPA - Année 2007.



Les émissions d'oxydes d'azote sur le PPA - Année 2007

L'analyse de ces éléments fait apparaître que :

- **les émissions de particules** proviennent des 3 principaux secteurs d'activité à parts approximativement équivalentes, le chauffage au bois (individuel notamment) étant responsable de plus de 70% des émissions de PM<sub>10</sub> du secteur du chauffage et les émissions du secteur industriel correspondant très majoritairement aux émissions diffuses telles que celles liées à l'exploitation des carrières ou celles du secteur du chantier/BTP ;
- **les émissions d'oxydes d'azote** sont très majoritairement issues du secteur des transports.

## 2.3 Le projet de révision du PPA

### 2.3.1 Les objectifs du PPA

Le PPA a pour objectif final et principal de ramener les concentrations en polluant dans l'air ambiant à des niveaux inférieurs aux valeurs limites d'ici à 2015. Cet objectif peut néanmoins être décliné et hiérarchisé en fonction des problématiques locales et du contexte de la révision du PPA.

#### Les objectifs en termes de concentrations

La priorité est donnée aux polluants dépassant les valeurs limites, à savoir les particules  $PM_{10}$  et  $PM_{2,5}$  et les oxydes d'azote. Pour ceux-ci les actions envisagées dans le PPA doivent **permettre de diminuer les niveaux dans l'atmosphère afin qu'ils ne dépassent plus les seuils réglementaires en 2015**. Les substances pour lesquelles les concentrations sont supérieures aux valeurs cibles doivent être également traitées via ce plan d'actions, à savoir l'ozone. Les autres polluants ayant un impact sur la santé ne sont pas prioritaires dans ce PPA mais pourront faire l'objet de mesures afin de diminuer leur concentration dans l'air.

#### Les objectifs en termes d'émissions

La directive NEC 2001/81/CE définit des plafonds nationaux d'émissions à l'horizon 2010. Pour les oxydes d'azote, la France devait respecter un plafond national d'émission de 810 kT. Or en 2009, le CITEPA estimait ces émissions à 1 117 kT. Afin de rattraper le plafond envisagé pour 2010 d'ici à 2015, **une baisse de 40% des émissions de NOx** entre l'année de référence (2007) et l'année d'échéance du PPA (2015) doit être envisagée. Le PPA reprend cet objectif localement.

Concernant **les particules  $PM_{10}$  et  $PM_{2,5}$**  le plan national particules vise une **baisse de 30% des émissions**. Cet objectif est repris dans le PPA au niveau local pour la période 2007 - 2015.

#### Les objectifs en termes d'exposition de la population

L'état des lieux du PPA montre qu'en 2007, **14% de la population** résidant dans l'agglomération (45 200 habitants) **étaient soumis à des niveaux supérieurs à la valeur limite** pour le **dioxyde d'azote** fixée à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle. Il s'agit essentiellement des riverains de la rocade et des principaux axes grenoblois. Pour cette même année et pour les particules, **100% de la population** étaient soumis à des niveaux supérieurs à la valeur limite pour **les particules  $PM_{10}$**  plus de 35 jours par an.

L'objectif est de diminuer cette exposition des populations résidentes dans la zone du PPA grenoblois au niveau minimal.

Pour les zones qui resteraient problématiques à l'horizon 2015 malgré la mise en œuvre de mesures ambitieuses, des actions spécifiques de traitement de "points noirs de la qualité de l'air" devront être prévues (par exemple, mesures d'urbanisme).

## Les objectifs en termes d'amélioration de connaissances

L'état des lieux du PPA montre que des études complémentaires sont encore nécessaires pour une meilleure compréhension des niveaux de qualité de l'air et de leurs impacts.

Les fiches d'actions d'amélioration des connaissances annexées au document permettent d'étendre l'observatoire à des polluants méconnus et de mieux évaluer leurs impacts.

### 2.3.2 Les actions prévues dans le PPA

L'analyse des sources de pollution (émissions) permet d'identifier les leviers d'action, c'est-à-dire de cibler les secteurs pour lesquels des mesures efficaces peuvent être proposées. Les résultats montrent en première approche que tous les secteurs émetteurs de polluants doivent faire l'objet de mesures. En effet, des actions sur un seul secteur ne permettraient pas d'atteindre les objectifs fixés.

Un panel d'actions combinées doit donc être proposé. Le détail montre qu'en fonction des polluants visés, les leviers sont différents : dans le cas des particules, les mesures proposées devront porter sur les secteurs du résidentiel (et en particulier le chauffage au bois individuel), des transports et de l'industrie. Les oxydes d'azote étant quant à eux émis très majoritairement par le transport, des actions fortes devront être prises dans ce secteur pour diminuer son impact sur la qualité de l'air.

**Le PPA propose un panel de 22 actions dont 21 pérennes et 1 en cas de pic de pollution, dans les secteurs de l'industrie, des chantiers/BTP, des transports, du résidentiel, du bâtiment et de l'urbanisme.**

#### 2.3.2.1 Les actions dans le secteur industriel

**Action 1-** Caractériser les installations classées pour la Protection de l'Environnement, non concernées par le champ d'application de la directive IPPC (2008/1/CE), les plus émettrices en NO<sub>x</sub>, PM, HAP afin de cibler le besoin de renforcement de la surveillance et la mise en œuvre d'actions de réduction des émissions.

Sur la base de cette caractérisation :

- Rechercher, sur la base d'études technico-économiques, la mise en œuvre de meilleures techniques disponibles pour ces installations et mettre en place une surveillance en continu des émissions de NO<sub>x</sub> et de PM.

- Fixer des objectifs de qualité pour les combustibles. Pour les chaudières ICPE biomasse, la mesure concernera dans un premier temps les chaudières de forte puissance ( $P > 20$  MW) puis sera étendue progressivement, après retour d'expérience de la mesure sur les unités de forte puissance, aux chaudières de puissance inférieure.

**Action 2** - Abaisser les Valeurs Limites d'Emission (VLE) pour les chaudières à combustibles liquides et solides (dont la biomasse) de puissance comprise entre 2 et 20 MW.

- Fixer des objectifs de qualité pour les combustibles.

- Augmenter la fréquence de surveillance des émissions.

**Action 3** - Caractériser les émissions diffuses sur la zone PPA des principaux émetteurs de poussières notamment dans le secteur des carrières, centrales de traitement des déchets du BTP, de recyclage, d'enrobage et d'asphalte et de la transformation du bois. Généraliser les bonnes pratiques par la réglementation et par des accords volontaires.

**Action 4** - Élaborer une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air et l'annexer aux appels d'offres incluant un financement public.

Imposer dans le cadre des marchés publics des spécifications qualité de l'air et encourager son développement dans les marchés privés.

**Action 5**- Conditionner les aides pour les nouvelles chaufferies biomasse en zone PPA aux mesures suivantes :

-Jusqu'au 31 décembre 2014 : avoir une valeur limite à l'émission en poussières inférieure ou égale à 30 mg/Nm<sup>3</sup> à 11% d'O<sub>2</sub> (ou 45 mg/Nm<sup>3</sup> à 6% d'O<sub>2</sub>).

-A partir du 1er janvier 2015 : avoir une valeur limite à l'émission en poussières inférieure ou égale à 20 mg/Nm<sup>3</sup> à 11% O<sub>2</sub> (ou 30 mg/Nm<sup>3</sup> à 6% d'O<sub>2</sub>).

Encourager la mise en œuvre de mesures compensatoires des émissions des chaudières biomasse.

**Action 6** - Limiter le développement des chaufferies collectives au bois dans les communes des territoires PPA qui sont situées en zone sensible à la qualité de l'air :

- aux chaudières dont les niveaux de performance à l'émission sont alignés sur les niveaux les plus faibles pouvant être techniquement atteints ou :
- aux projets présentant un bilan positif en termes de réduction d'émissions de particules.

### 2.3.2.2 Les actions dans le secteur résidentiel

**Action 7**- Réaliser une enquête afin de mieux connaître le parc de chauffage des maisons individuelles ainsi que son usage.

**Action 8**- Promouvoir un combustible bois de qualité et les labels associés et fixer un objectif de qualité du combustible biomasse dans la zone PPA.

**Action 9**- Encourager la substitution progressive des foyers ouverts utilisés en chauffage d'appoint, sur le territoire du PPA, par des appareils performants en termes d'émissions atmosphériques.

**Action 10** - Accélérer le renouvellement ou l'amélioration de la performance du parc de chauffage au bois le moins performant par la mise en place d'un fond d'aide au financement d'appareils performants.

**Action 11** - Interdire l'installation d'appareil de chauffage au bois non performant (dont la performance n'atteint pas l'équivalence flamme verte) dont les foyers ouverts au bois sur la zone PPA.

**Action 12** - Interdire le brûlage des déchets verts en zone PPA.

**Action 13** - Sensibiliser à la nécessité des mesures PPA associées à la combustion de biomasse.

### 2.3.2.3 Les actions dans le secteur des transports

**Action 14**- Diminuer les émissions polluantes induites par le trafic routier sur le périmètre du PPA par la mise en œuvre de politiques de transport de personnes et de marchandises cohérentes et intégrées à l'échelle du SCoT.

**Action 15**- Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, notamment à l'intérieur du « centre étendu » et sur les « VRU » (voies rapides urbaines) de l'agglomération grenobloise, afin de réduire les émissions polluantes dues à la circulation automobile.

**Action 16**- Exploiter et aménager les VRU et autoroutes de l'agglomération grenobloise afin de fluidifier le trafic routier.

**Action 17**- Encourager l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub> et l'étendre aux polluants atmosphériques PM<sub>10</sub> et NOX.

**Action 18-** Inciter fortement la mise en place des plans de déplacement d'Entreprises (PDE), interentreprises (PDIE) ou d'administration (PDA).

#### 2.3.2.4 Les actions dans le secteur de l'urbanisme

**Action 19-** Prendre en compte les enjeux de la qualité de l'air dans les projets d'urbanisation (SCoT, PLU).

**Action 20-** Inclure un volet air dans les porter à connaissance

#### 2.3.2.5 Les autres secteurs

**Action 21-** Traiter les "points noirs" de la qualité de l'air par des actions spécifiques.

**Action 22-** Étendre et renforcer les actions prises dans l'arrêté inter préfectoral relatif à la procédure d'information et d'alerte de la population en cas de pointe de pollution en Rhône-Alpes.

### 2.3.3 Les effets attendus des actions

La modélisation de l'ensemble de ces actions à échéance 2015 montre que la situation générale pour les particules et pour le dioxyde d'azote serait très largement améliorée notamment du point de vue de l'exposition des populations. Une faible partie de la population (3 à 4% des habitants pour les PM<sub>10</sub> et moins de 1% pour le dioxyde d'azote) située au centre-ville resterait cependant encore exposée à des dépassements de valeur limite.

Des mesures sont néanmoins prévues pour traiter ces points noirs au cas par cas. Quant aux diminutions d'émissions attendues, elles seraient atteintes pour les PM<sub>10</sub> et contribueraient significativement aux objectifs nationaux dans le cas des NOx.

En terme d'émissions, sachant que le scénario « 2015 tendanciel » représente la situation en 2015 si aucune action de gestion, autre que celles déjà en cours ou prévues, n'est mise en œuvre et que le scénario « 2015 tendanciel+PPA » représente la situation où, de plus, toutes les actions du PPA sont mises en œuvre :

**Pour les PM<sub>10</sub>** (moyenne journalière de 1 50 µg/m<sup>3</sup> à ne pas dépasser plus de 35 jours/an) :

- **Le scénario « 2015 tendanciel »** montre une diminution globale des émissions de PM<sub>10</sub> de 15% par rapport à 2007. Les trois principaux secteurs émetteurs de particules PM10 (industrie, chauffage et transports) contribuent à cette évolution.

Les émissions du secteur des transports diminuent de 30%, essentiellement en raison du renouvellement du parc de véhicules dont les performances s'améliorent progressivement grâce à l'application des normes Euro portant sur les émissions des véhicules neufs.

Le secteur du chauffage montre une baisse de 20% qui trouve son origine dans le renouvellement technologique du parc d'appareils de chauffage au bois individuel. Le secteur industriel montre peu d'évolution.

Il convient de noter que les sources industrielles résiduelles de PM<sub>10</sub> sont très majoritairement des sources diffuses (les secteurs exploitation de carrières, chantiers et BTP représentent 64% des émissions du secteur industriel en 2007).

**Ce scénario présente une amélioration sensible mais insuffisante.** L'évolution tendancielle des émissions de  $PM_{10}$  entraîne une amélioration sensible de la qualité de l'air par rapport à 2007. En effet, en 2007, les dépassements de la valeur limite concernant les  $PM_{10}$ <sup>1</sup> impactaient plus de 319000 habitants de la zone PPA soit 100% de la population du cœur de l'agglomération grenobloise. En effet, les dépassements de valeur limite touchaient les bandes de proximité des principales voiries mais également l'ensemble de la zone urbanisée, y compris en situation de fond (i.e. à distance des voiries routières). Quatre stations de mesure de la zone PPA enregistraient des dépassements de la valeur limite. Les deux stations de mesure soumises à l'influence de proximité du trafic routier (typologie "trafic") présentaient un nombre de jours de dépassement de près de 3 fois la valeur limite annuelle.

Dans le cas du scénario "2015 tendanciel", si la population impactée par des dépassements de valeur limite diminue notablement, les bordures de chaussée et la zone centre restent encore très fortement exposées. (11 200 personnes sont encore exposées à des dépassements de la valeur limite et les deux stations de typologie "trafic" de la zone PPA demeurent au-dessus, ou très légèrement en dessous, de la valeur limite.

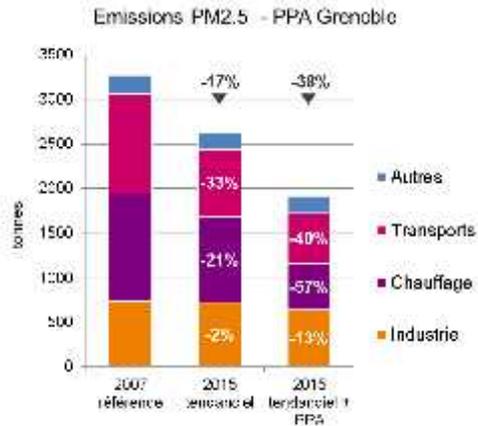
- **Le scénario "2015 tendanciel + PPA"** permet de réduire les émissions de  $PM_{10}$  de 31% par rapport à 2007. Ce gain global permet de contribuer significativement à l'objectif national de réduction de  $PM_{10}$  fixé à 30% par la loi Grenelle.

Le PPA produit un gain d'émissions sur les trois principaux secteurs, cependant c'est le secteur du chauffage qui contribue de manière majoritaire au gain total (74%).

**Le PPA permet donc une amélioration majeure de la qualité de l'air, et l'exposition résiduelle est faible.** La mise en œuvre de toutes les actions PPA dans leur intégralité permet de diminuer considérablement l'exposition de la population grenobloise aux dépassements de valeur limite pour les  $PM_{10}$ . En effet, le nombre de personnes exposées est inférieur à 500 (estimation délicate à affiner compte-tenu des incertitudes liées à la méthodologie).

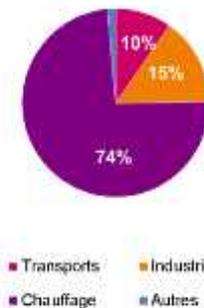
Les actions prévues par le PPA permettent de résoudre les dépassements de valeur limite en situation de fond, ainsi que le long de la majorité des voiries routières. Seuls quelques "points noirs" résiduels demeurent et aucune station du réseau de mesure de la zone PPA ne dépasse la valeur limite.

<sup>1</sup> 1 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours/an.



Gain global des émissions de PM<sub>10</sub> du PPA et répartition entre secteurs du scénario tendanciel  
Source Air Rhône-Alpes

PM10 - Contribution des différents secteurs au gain d'émission global du PPA



**PM<sub>10</sub> - Situation vis-à-vis de la valeur limite**



Le nombre d'habitants exposés indiqué dans ce schéma correspond au nombre de personnes exposées à un dépassement de la valeur limite à leur domicile



2015 tendanciel  
(11 200 habitants exposés)



2015 tendanciel + PPA  
< 500 habitants exposés

**Situation vis-à-vis de la valeur limite pour les PM<sub>10</sub>** (nombre de jours de dépassements de 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par an) pour le scénario « 2015 tendanciel » (à gauche) et « 2015 tendanciel + PPA » (à droite)

Source : Air Rhône-Alpes

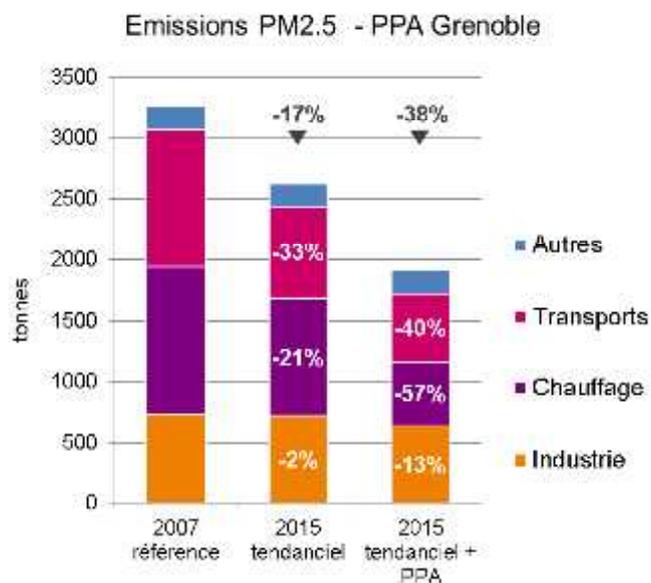
**Pour les PM<sub>2,5</sub>** (moyenne annuelle, valeur limite : 40 µg/m<sup>3</sup>) :

- le scénario “ 2015 tendanciel ” prévoit une diminution des émissions globale de 17% essentiellement liées aux secteurs des transports et du chauffage. Les émissions de ces secteurs connaissent une baisse de 33% et 21% respectivement. Comme dans le cas des PM<sub>10</sub>, ces réductions sont essentiellement liées au renouvellement du parc de véhicules et d’appareils de chauffage au bois.

- Le scénario “ 2015 tendanciel + PPA ” génère un gain supplémentaire d’émissions de PM<sub>2,5</sub> important.

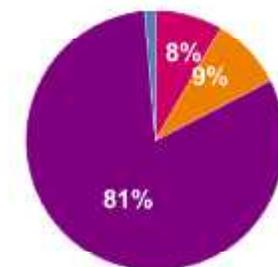
Globalement la mise en œuvre du PPA conduirait à une réduction des émissions de PM<sub>2,5</sub> de 38% par rapport à 2007 et permettrait ainsi de contribuer significativement à l’objectif national de réduction de PM<sub>2,5</sub> fixé à 30% par la loi Grenelle.

Le PPA produit un gain sur les émissions des trois principaux secteurs mais principalement sur celui du chauffage qui supporte 81% des gains.



Gain global d’émissions de PM<sub>2,5</sub> du PPA par rapport aux différents scénarios et répartition entre secteurs du scénario tendanciel  
(Source AIR Rhône- Alpes)

PM<sub>2,5</sub> - Contribution des différents secteurs au gain d’émission global du PPA



■ Transports ■ Industrie  
■ Chauffage ■ Autres

### Pour les NOx :

- **Le scénario “2015 tendanciel”** envisage une réduction des émissions de NOx de 32% par rapport à 2007. Les trois principaux secteurs (industrie, chauffage et transports) contribuent à cette évolution. Cependant c’est le secteur des transports, contributeur très majoritaire aux émissions de NOx, qui réalise le plus fort gain d’émissions en tonnage. Les émissions du secteur des transports diminuent de 36%. Comme dans le cas des PM<sub>10</sub>, c’est l’amélioration technologique progressive du parc de véhicules qui est responsable de l’essentiel de ce gain.

Il convient cependant de noter, que le polluant atmosphérique nocif est le dioxyde d’azote et que la part de dioxyde d’azote dans les émissions de NOx totaux n’évolue pas de manière aussi favorable que les émissions globales de NOx.

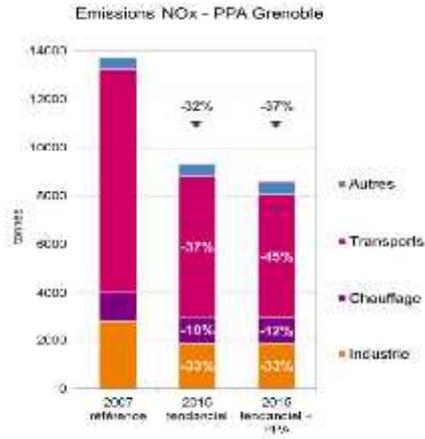
**Le scénario “2015 tendanciel” : malgré une amélioration notable, la valeur limite n’est pas respectée.** La diminution tendancielle des émissions de NOx permet une amélioration sensible de la qualité de l’air par rapport à 2007. En effet, en 2007 les dépassements de la valeur limite concernant le NO<sub>2</sub> impactaient plus de 45 000 habitants de la zone PPA. Les dépassements de valeur limite touchaient les bandes de proximité des principales voiries et l’ensemble du centre-ville (Cf. section état de la qualité de l’air). Les deux stations de mesure soumises à l’influence de proximité du trafic routier (typologie “ trafic ”) enregistraient des dépassements de la valeur limite pour le NO<sub>2</sub> de plus de 10 µg/m<sup>3</sup>. Les stations de mesure d’autres typologies respectaient la valeur limite pour le NO<sub>2</sub>.

Dans ce scénario, la population impactée par des dépassements de valeur limite diminue notablement, cependant les bordures des principales voiries routières et la zone centre demeurent encore fortement exposées. 7 400 personnes restent exposées à des dépassements de la valeur limite et les deux stations de typologie “ trafic ” de la zone PPA continuent à dépasser la valeur limite.

- **Le scénario “2015 tendanciel + PPA”** génère un gain supplémentaire d’émissions de NOx. Les gains supplémentaires produits par le PPA sont presque exclusivement supportés par le secteur des transports. Globalement le scénario “ 2015 tendanciel + PPA ” permet de réduire les émissions de NOx de 37% par rapport à 2007. Ce gain global permet de contribuer de manière significative à l’objectif national de réduction des NOx fixé à 40% par la directive NEC (plafonds d’émissions nationaux).

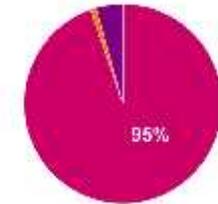
Dans ce scénario, le PPA assure une forte amélioration de la qualité de l’air mais une exposition résiduelle subsiste. La mise en œuvre de toutes les actions PPA dans leur intégralité permet de diminuer notablement les niveaux de NO<sub>2</sub>. En effet, toutes les stations de mesure (dont les deux stations “trafic ”) respectent la valeur limite. Cependant, 1 100 personnes restent exposées à un dépassement de la valeur limite. Les populations impactées se trouvent essentiellement le long des voiries routières importantes (rocade, grands boulevards).

L’action 21 (“ Traitement des points noirs de la qualité de l’air par des actions spécifiques) constitue un outil pour traiter, au moins partiellement, cette exposition résiduelle qui persiste malgré la mise en œuvre d’actions ambitieuses de réduction des émissions de NOx.



Gain global d'émissions de NOx du PPA par rapport aux différents scénarios et répartition entre secteurs du scénario tendanciel  
(Source AIR Rhône- Alpes)

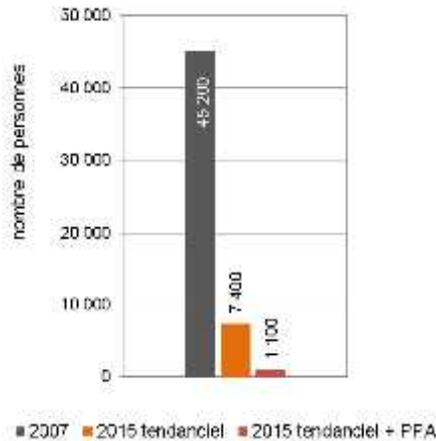
NOx - Contribution des différents secteurs au gain d'émission global du PPA



■ Transports ■ Industrie  
■ Chauffage ■ Autres

Situation vis-à-vis de la valeur limite pour le NO<sub>2</sub> (moyenne annuelle max 40 µg/m<sup>3</sup>) pour le scénario « 2015 tendanciel » et « 2015tendanciel +PPA »

NO<sub>2</sub> - Exposition des populations aux dépassements de la valeur limite



2015 tendanciel  
(7 400 habitants exposés)



2015 tendanciel  
(1 100 habitants exposés)

## 2.4 Conclusions

En synthèse des éléments du PPA Révisé de la région grenobloise, les conclusions principales sont les suivantes :

- **Le PPA de la région grenobloise est fondée sur l'hypothèse que toutes les actions sont effectivement mises en œuvre à horizon 2015 et qu'elles le sont dans leur intégralité.**
- Les actions du PPA de la région grenobloise associées à la baisse tendancielle des émissions contribuent fortement à l'atteinte des **objectifs nationaux de réduction des émissions** de PM<sub>10</sub>, de PM<sub>2,5</sub> (loi grenelle) et de NOx (directive NEC sur les plafonds d'émissions nationaux) entre 2007 et 2015.
- **Particules PM<sub>10</sub>** : les actions du PPA de la région grenobloise conduisent à une amélioration majeure de la qualité de l'air. A horizon 2015, aucune station de mesure ne présente de dépassement de la valeur limite et la population exposée est résiduelle et se limite à quelques « points noirs ».
- **Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)** : les actions du PPA de la région grenobloise permettent une amélioration importante de la qualité de l'air. A horizon 2015, aucune station de mesure ne présente de dépassement de la valeur limite. Environ 1 100 personnes resteraient exposées à des dépassements de la valeur limite le long des principales voiries routières.
- L'action 21 « **Traitement des points noirs** de la qualité de l'air par des actions spécifiques » constitue un outil pour traiter l'exposition résiduelle qui persiste malgré la mise en œuvre d'actions ambitieuses de réduction des émissions.
- **Ozone (O<sub>3</sub>)** : l'analyse prospective indique une diminution de la surface exposée entre 2007 et 2015. Cependant, les niveaux d'ozone pourraient augmenter dans le cœur de l'agglomération et induire une augmentation de l'exposition des populations à des dépassements de la valeur cible et atteindre 85% de la population de la zone PPA de la région grenobloise. Des mesures de gestion des émissions des précurseurs de l'ozone devront être élaborées de manière concertées à une échelle plus large que celle de la zone PPA.

Ainsi, la mise en œuvre de toutes les actions PPA permettrait de :

- Contribuer significativement aux objectifs nationaux de réduction des émissions de PM<sub>10</sub> (loi Grenelle) et de NOx (directive NEC – plafonds nationaux d'émissions).

Les trois principaux secteurs d'émissions (transports, résidentiel et industriel) portent des actions ambitieuses et permettent des gains d'émissions. Globalement, les actions du PPA, cumulées aux évolutions tendancielles des émissions, produisent une réduction importante des émissions entre 2007 et 2015. Le PPA de Grenoble contribuerait donc significativement à l'atteinte des objectifs nationaux de réduction d'émissions de PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> et NOx.

Evolution des émissions entre 2007 et 2015 :

- PM<sub>10</sub> : -31% (objectif national : -30%)
- PM<sub>2,5</sub> : -38% (objectif national : -30%)
- NOx : -37% (objectif national : -40%)

- Diminuer le nombre de stations de mesure en dépassement. Cependant, certaines stations de typologie « trafic » resteraient exposées à une concentration supérieure aux valeurs réglementaires ou valeurs cibles en matière de qualité de l'air ;
- Réduire très fortement l'exposition de la population à des dépassements de valeur limite pour les PM<sub>10</sub> et le NO<sub>2</sub>. Cependant, une partie de la population habitant essentiellement à proximité des axes routiers du centre-ville, resterait exposée à des dépassements de valeur limite. Des mesures ambitieuses de traitement des « points noirs », prévues dans le PPA, devraient être mises en œuvre pour réduire cette exposition résiduelle.

## **2.5 Modalités de suivi annuel de la mise en œuvre du PPA**

Le suivi des actions arrêtées dans le PPA permet de mesurer leur avancement et d'évaluer leurs impacts, dans le but d'atteindre les objectifs fixés. Cet avancement doit être présenté en CODERST tous les ans.

Les indicateurs précis de suivi des actions devront être complétés par des indicateurs globaux de suivi du PPA, à savoir un état précis de la qualité de l'air et de son évolution (comparaison aux valeurs réglementaires, exposition de la population) ainsi qu'un point sur les émissions.

### 3 CADRE ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE DES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE PPA

Extraits du Code de l'Environnement, partie législative articles L222-4, L222-5, L222-6, L222-7 et *partie Réglementaire R222-13 et suivants jusqu'à l'article R222-36.*

#### 3.1 Cadre général

Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, *ainsi que dans les zones dans lesquelles le niveau dans l'air ambiant de l'un au moins des polluants, dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible mentionnée à l'article R. 221-1., zones délimitées en tenant compte notamment de l'importance et de la localisation de la population, des niveaux de polluants, des niveaux d'émissions des polluants et des natures des sources émettrices, y compris s'ils sont d'origine extérieure à la zone concernée, de leur évolution prévisible, ainsi que des conditions météorologiques qui prévalent dans chacune de ces zones,* le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère PPA, compatible avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air PRQA s'il existe et, à compter de son adoption, avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie SRCAE. *Le préfet délimite le périmètre pertinent, en tenant compte, notamment, de l'inventaire des sources d'émission des substances polluantes et de leur localisation, des phénomènes de diffusion et de déplacement des substances polluantes et des conditions topographiques.*

La Commission d'Enquête considère que le périmètre retenu pour le PPA de la région grenobloise, identique à celui du SCoT de la région urbaine de Grenoble, peut permettre une bonne prise en compte des natures d'émissions de polluants et des populations directement concernées par celles-ci. Au vu de la figure 13 : cartographie des zones sensibles, il apparaîtrait toutefois que **la partie Ouest du territoire couvert par le PPA serait sans aucun doute à intégrer dans la réflexion sur la protection de l'atmosphère dans la vallée du Rhône, au niveau de Salaise, Roussillon et des autres communes industrielles à vocation chimique qui y existent.**

*Le projet de plan est soumis pour avis au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques CODERST de chacun des départements dont le territoire est inclus, en tout ou partie, dans le périmètre du plan.*

Le CODERST de l'Isère, dans sa séance du 24 mai 2012 a donné un avis favorable au PPA de la région grenobloise. Il serait souhaitable, vu les modifications importantes apportées suite à la consultation des collectivités locales et à l'avis de **la commission d'enquête que le CODERST soit à nouveau saisi avant l'approbation définitive par Monsieur le préfet de l'Isère.**

*Il est ensuite soumis pour avis aux organes délibérants des communes, des établissements publics de coopération intercommunale lorsqu'ils existent, des départements et des régions dont le territoire est inclus en tout ou partie dans ce périmètre.*

Cette consultation a eu lieu du 10 juillet au 10 octobre 2012 mais afin de prendre compte la période estivale, la réception des avis s'est poursuivie jusqu'à la mi-novembre. Les 273 communes incluses dans le périmètre du PPA (identique à celui du SCoT) ainsi que les 12 EPCI à fiscalité propre, le conseil régional de Rhône-Alpes, le conseil général de l'Isère, l'établissement public du SCoT de la région grenobloise ont été consultés. 79 collectivités ont émis un avis sur le projet de PPA soient un peu plus du quart : 34 ont émis un avis favorable, 12 défavorables, 2 se sont abstenues et 31 ont émis des avis « balancés »

*Ces avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas donnés dans un délai de trois mois suivant la transmission du projet de plan.*

En ne donnant aucun avis pendant la période de 3 mois, et même plus pour tenir compte de la période estivale, 208 communes ont donc de facto donné un avis favorable au projet de PPA la région grenobloise : **la commission d'enquête regrette que les collectivités locales, en particulier les communes, n'aient pas saisi l'opportunité qui leur était donnée de faire part de leur point de vue sur une question qui concerne tous les habitants de la région grenobloise.**

Si spontanément le parc naturel régional du Vercors, l'ADEME et l'association des communes forestières de l'Isère ont fait part de leur point de vue, la commission d'enquête regrette que les chambres consulaires n'aient point été consultées, et a demandé à Monsieur le préfet de l'Isère que les 3 chambres consulaires soient informées de l'enquête en cours et qu'elles soient destinataires d'un dossier d'enquête en leur indiquant que la commission d'enquête est à leur disposition pour toute rencontre.

*Le projet de plan, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre Ier.*

L'ensemble des observations émises par les collectivités a été examiné par la DREAL au regard à la fois de la réglementation, de la qualité de l'air mesurée, des mesures retenues dans les trois autres zones de la région Rhône-Alpes faisant l'objet d'un PPA (Lyon, Saint-Etienne et Vallée de l'Arve) et des recommandations récentes du Comité Interministériel pour la Qualité de l'Air. A l'issue de cet examen, le projet de PPA de la région grenobloise a été modifié en plusieurs points, les modifications concernent principalement les mesures relatives au chauffage individuel au bois et aux transports.

Le projet ainsi modifié répond a priori à la fois aux préoccupations d'une majorité d'habitants de la région grenobloise sensibles à la qualité de l'air qu'ils respirent et à celle d'une partie de la population économiquement et socialement défavorisée qui, en l'absence des mesures d'adaptation retenues, aurait pu être pénalisée par certaines mesures contraignantes.

*Le dossier soumis à enquête comprend au moins les pièces suivantes :*

- 1° Une notice explicative indiquant l'objet de l'enquête ;*
- 2° La mention des textes qui régissent l'enquête publique et le plan de protection de l'atmosphère ;*
- 3° Un résumé non technique de présentation du projet ;*
- 4° Le projet de plan, tel que défini aux articles R. 222-14 à R. 222-19, ainsi qu'un résumé non technique du plan régional pour la qualité de l'air, s'il existe, et du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu à l'article L. 222-1 et suivants.*

Le dossier du projet de révision du PPA de la région grenobloise comprend, dans le document « éléments complémentaires », l'ensemble des éléments ci-dessus demandés, la synthèse de l'évaluation du PRQA Rhône-Alpes ainsi qu'une synthèse des avis émis par les collectivités territoriales consultées et pris en compte dans le projet de PPA Révisé accompagnée du rapport établi à l'issue de cette consultation.

Le SRCAE de Rhône-Alpes, élaboré conjointement par l'État et la Région Rhône-Alpes n'a pu être approuvé par le conseil régional. Toutefois la DREAL a vérifié que, par rapport à la version du SRCAE mis en consultation en décembre 2011, le PPA était compatible avec le schéma, en particulier les orientations sur la qualité de l'air.

*Le préfet saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête, le président du tribunal administratif.*

Le président du tribunal administratif de Grenoble, dans sa décision numéro E13000335/38 du 9 août 2013, a désigné une commission d'enquête de 7 membres titulaires et de 2 suppléants. Monsieur Jean-Claude Glevarec ayant informé le Président de la Commission d'Enquête, par courrier en date du 10/09/2013, qu'il était amené, pour des raisons personnelles, à renoncer à sa participation à la commission d'enquête, Monsieur Jean-Claude Canossini, 1<sup>er</sup> commissaire suppléant, est donc devenu commissaire enquêteur titulaire.

*Un avis portant à la connaissance du public les indications figurant, dans l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête est publié, par les soins du préfet, en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département concerné.*

Monsieur le préfet de l'Isère a prescrit, par arrêté préfectoral numéro 20 13 252 – 0004 du 9 septembre 2013, l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région grenobloise.

Un avis portant à la connaissance du public les principaux éléments d'information sur l'objet de l'enquête et les permanences assurées par les commissaires enquêteurs a été publié dans 2 journaux diffusés dans le département (Les affiches de Grenoble et du Dauphiné, Dauphiné Libéré édition de l'Isère) les X septembre 2013 et X octobre 2013. Une affiche reprenant cet avis a été envoyée à toutes les collectivités de la région urbaine de Grenoble ainsi que l'arrêté de Monsieur le préfet.

*Un exemplaire du projet de plan est consultable par le public dans chaque préfecture concernée et dans les autres lieux mentionnés, dans l'arrêté organisant l'enquête*

Le dossier d'enquête a été mis à disposition du public à la préfecture de l'Isère, service bureau droit des sols et de l'animation juridique, pendant toute la durée de l'enquête, ainsi que dans les locaux de la DREAL et dans 44 autres lieux d'enquête, les sièges des communautés d'agglomération et de communes et un certain nombre de communes de ces EPCI.

En dehors de ces lieux désignés comme lieux d'enquête, les autres communes comprises à l'intérieur du périmètre du PPA/SCoT sont considérées comme lieux d'information où a été mis à disposition du public 1 CD-ROM comprenant l'ensemble des documents du dossier de PPA.

Les plans font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés *selon la procédure prévue aux articles R. 222-20 à R. 222-28.*

Le plan de protection atmosphère de l'agglomération grenobloise, qui ne portait que sur les 45 communes de l'agglomération dont 27 appartenant à la Métro a été approuvé le 18 décembre 2006 par Monsieur le préfet de l'Isère. À partir de janvier 2011 une évaluation du PPA a été engagée à l'intérieur de groupes de travail auxquels participaient des représentants des administrations, des collectivités, des chambres consulaires et des associations. Cette évaluation a conduit à la nécessité d'une révision complète du PPA, tant dans sa configuration périmétrale que dans le contenu des objectifs et des actions. Voir chapitre 1

La procédure engagée conduisant à l'enquête publique sur la révision du plan protection atmosphère de la région grenobloise est bien conforme aux textes en vigueur.

### 3.2 Contenu du PPA

*Les plans de protection de l'atmosphère:*

- rassemblent les informations nécessaires à leur établissement,
- fixent les objectifs à atteindre

Ceux-ci sont développés dans le document du Plan page 58.

En termes de concentration, la priorité est donnée aux polluants dépassant les valeurs limites, à savoir les particules PM10 et PME 2,5 et les oxydes d'azote. Pour ceux-ci les actions du PPA doivent permettre de diminuer le niveau dans l'atmosphère afin qu'ils ne dépassent plus les seuils réglementaires en 2015.

En termes d'émissions les objectifs visent à une baisse de 40 % des émissions de NOx, et à une baisse de 30 % les émissions de PM2.5 et PM 10.

En termes d'exposition de la population l'objectif de diminuer l'exposition des populations résidentes dans la zone centrale du PPA au niveau minimal alors que 14 % de cette population (45 000hab) sont soumis à des niveaux supérieurs à la valeur limite pour le dioxyde d'azote et que 100 % de la population du cœur agglomération (320 000hab) sont soumis à des niveaux supérieurs à la valeur limite pour les particules PM10.

- énumèrent les mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés dans le respect des normes de qualité de l'air.

*Ils recensent et définissent les actions prévues localement pour se conformer aux normes de la qualité de l'air dans le périmètre du plan ou pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante.*

Le PPA, dans son chapitre trois, de la page 59 à 105 distingue vingt et une actions dans les secteurs de l'industrie, du résidentiel, des transports et de l'urbanisme devant permettre un gain important dans la diminution des pollutions et donc une amélioration de la qualité de l'air.

*Ils organisent le suivi de l'ensemble des actions mises en œuvre dans leur périmètre par les personnes et organismes locaux pour améliorer ou maintenir la qualité de l'air, grâce notamment aux informations que ces personnes ou organismes fournissent chaque année au préfet en charge du plan sur les actions engagées et, si possible, sur leur effet sur la qualité de l'air.*

Les indicateurs de suivi et les structures en charge de la récolte des données sont indiqués dans chacune des fiches actions mais il serait sans doute nécessaire de rechercher à la fois des indicateurs de moyens et des indicateurs de résultats pour chacune des actions envisagées ainsi que des indicateurs sanitaires.

**Au vu des textes législatifs et réglementaires en vigueur à ce jour , la commission d'enquête constate que le projet de révision du PPA de la région grenobloise est bien conforme aux textes , que le contenu des dossiers s'inscrit bien dans les éléments décrits dans le code de l'environnement même si, ultérieurement, nous pourrions faire des remarques sur tel ou tel point particulier comme par exemple celui de l'absence de données récentes sur la santé, les financements, les échéanciers et les indicateurs de suivi.**

## 4 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 4.1 Dispositions administratives et publicité

Décision n° E13000335/38 du 9 août 2013 du tribunal administratif de Grenoble, désignant la commission d'enquête publique. Ont été désignés membres de la commission d'enquête :

- Monsieur Bernard BRUN, urbaniste territorial retraité, en qualité de président

En qualité de commissaires enquêteurs titulaires :

- Monsieur Jean-Claude GLEVAREC, ancien officier de l'armée
- Monsieur Pierre BACUVIER, ingénieur retraité
- Monsieur Georges TABOURET, urbaniste directeur d'études retraité
- Monsieur Gabriel REY, ingénieur TPE retraité
- Monsieur Philippe GAMEN, gérant d'un cabinet d'études
- Monsieur Alain CHEMARIN, cadre France Telecom retraité

Et en qualité de commissaires suppléants de :

- Monsieur Jean-Claude CANOSSINI, urbaniste retraité
- Monsieur Alain MONTEIL, ingénieur retraité

En raison de l'empêchement, à compter du 10/09/2013, de Monsieur Jean-Claude GLEVAREC, Monsieur Jean-Claude CANOSSINI est devenu membre titulaire de la commission d'enquête.

Arrêté préfectoral n° 2013252-0004 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise. La durée de l'enquête publique est fixée à 47 jours, du 30 septembre 2013 au 15 novembre 2013 inclus.

L'enquête publique a fait l'objet de 2 insertions dans les journaux d'annonces légales : le vendredi 13 septembre 2013 dans le Dauphiné Libéré et dans les affiches de Grenoble et du Dauphiné, et le vendredi 4 octobre 2013. dans le Dauphiné Libéré et dans les affiches de Grenoble et du Dauphiné.

### 4.2 Composition du dossier soumis à l'enquête publique

#### 4.2.1 Eléments du dossier concernant les 44 lieux sièges de l'enquête publique

##### 4.2.1.1 Dossier de « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise »

Ce dossier comporte 3 parties :

- Contexte et état des lieux
- Qualité de l'air : contexte territorial, diagnostic et leviers
- Actions prises pour la qualité de l'air

Il inclue, page 138, un « résumé non technique du document PPA », ainsi que 11 annexes :

- Annexe 1 : Contacts
- Annexe 2 : Tableau des normes pour la pollution de l'air
- Annexe 3 : Le SRCAE – Les orientations
- Annexe 4 : Communes incluses dans le PPA
- Annexe 5 : Le dispositif de surveillance de la qualité de l'Air
- Annexe 6 : Evolution de la qualité de l'air suivant les polluants et méthodes de mesures
- Annexe 7 : Inventaire des principales sources de polluants – détails
- Annexe 8 : Etudes Air Rhône-Alpes sur la composition chimique des particules
- Annexe 9 : mesure d'amélioration des connaissances
- Annexe 10 : Tendanciel SRCAE / Hypothèses par secteur d'activités
- Annexe 11 : Description synthétique des actions PPA : hypothèses et gains d'émission

#### **4.2.1.2 Dossier de « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise - Eléments complémentaires»**

Ce dossier comprend :

- 1 - Notice explicative indiquant l'objet du projet de plan mis à l'enquête
- 2 - Textes régissant l'enquête publique et le plan de protection de l'atmosphère (PPA)
- 3 - Résumé non technique du projet de PPA révisé (voir page 138 du projet de plan objet de l'enquête)
- 4 - Résumé non technique du plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) Rhône-Alpes, adopté le 1<sup>er</sup> février 2001, et synthèse de son évaluation
- 5 - Synthèse des avis émis par les collectivités territoriales consultées en 2012 et pris en compte dans le projet de PPA accompagnée du rapport établi à l'issue de cette consultation

#### **4.2.1.3 Arrêté préfectoral n° 2013252-0004 de mise à enquête publique du projet de révision du PPA.**

#### **4.2.2 L'ensemble des autres communes n'ayant pas été désignées comme lieu d'enquête**

Ces communes ont été dotées des éléments suivants :

- Un avis d'enquête publique avec certificat d'affichage
- Un CD ROM comprenant :
  - Le dossier de « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise »
  - Le dossier de « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise - Eléments complémentaires»
- L'arrêté préfectoral n° 2013252-0004 de mise à enquête publique du projet de révision du PPA.

### 4.2.3 Information du public

L'enquête publique s'est voulu la plus large possible. Cependant, les 273 communes constituant la région urbaine grenobloise ne pouvaient pas toutes bénéficier d'un registre et de permanences de la commission : ce sont donc 45 lieux d'enquête qui ont été privilégiés, à savoir les 2 communautés d'agglomération, 10 communautés de communes, 32 communes, et le siège de la DREAL, Unité Territoriale de l'Isère. Les autres communes ont reçu le dossier de projet de révision du PPA sous forme d'un DVD et d'une information sur les lieux d'enquête.

Cette enquête s'est déroulée pendant 47 jours, avec une faible fréquentation du public.

Les 7 commissaires enquêteurs ont assuré 103 permanences sur les 45 lieux d'enquête.

D'autres moyens de diffusion de l'information ont été utilisés : internet, panneaux lumineux, journal locaux.

La commission, en plus des nombreuses réunions avec les élus et techniciens, a rencontré divers acteurs du monde rural et du monde économique.

**Par certificat administratif en date du 22/01/2014, le maître d'ouvrage certifie que l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture d'enquête a bien été publié dans la presse, que les dossiers sont bien parvenus dans les communes et EPCI concernés avant l'ouverture de l'enquête, que l'affichage de l'avis a bien eu lieu dans les 285 collectivités territoriales et que les certificats d'affichage signés ont été collectés et sont disponibles à la DREAL.**

## 4.3 Déroulement de l'enquête

### 4.3.1 Opérations préalables à l'enquête

Lundi 26 aout : première prise de contact entre le président de la commission d'enquête publique et les responsables de la DREAL de l'Isère.

Mardi 3 septembre : première réunion de la commission d'enquête :

- présentation des commissaires enquêteurs ; déclaration de non conflit d'intérêt de la part de chaque commissaire enquêteur concernant l'enquête publique ; organisation des permanences ; réunion de travail de la commission d'enquête.
- rencontre des responsables de la DREAL.

Mercredi 25 septembre :

- signature des dossiers et des registres d'enquête ; réunion de travail de la commission d'enquête.
- rencontre Air Rhône Alpes

### 4.3.2 Consultations complémentaires

Au cours de l'enquête publique ont été en particulier rencontré par des membres de la commission d'enquête :

Mardi 15 octobre : Communauté d'agglomération grenobloise (la Métro) : Mme POIMBŒUF, responsable du service environnement et climat, et Mr GUSMEROLI responsable du service études et développement à la direction de la mobilité et des transports.

Lundi 21 octobre : Communauté d'agglomération du pays de Voiron : Mrs BRET, FAIVRE PIERRET et FINET accompagnés de Mme SERVAGE et Mr CHERPAZ.

Mercredi 23 octobre : Communauté d'agglomération grenobloise (la Métro) : Mr VERRI vice-président.

Mercredi 23 octobre : ADEME pole Air : Mr Jacques WIART,

Mercredi 23 octobre : Communauté de communes du Grésivaudan Mr GIMBERT, président et Mr GIRAUD, vice-président.

Mardi 5 novembre Communauté de communes de Saint-Marcellin : Mr PINET, président ; Mr GUILLY, directeur du syndicat mixte pays du sud Grésivaudan.

Mercredi 6 novembre : Air Rhône Alpes, Mr UHRY, président.

Mercredi 6 novembre : Chambre de commerce et d'industrie de Grenoble : Mr GILLET accompagné de Mme PIERRE.

Mercredi 6 novembre : Chambre d'agriculture de l'Isère : Mr DARLET, président ; puis ultérieurement Mme CHARLES animatrice de la charte forestière de territoire des Chambaran.

Vendredi 22 novembre : réunion sur les infrastructures routières de l'agglomération, avec des techniciens du CG 38, de la DIR Centre Est, de Grenoble Alpes Métropole

Mercredi 27 novembre : Air Rhône Alpes, Mr RIEUX, Mr CHANUT

### 4.3.3 Réunions de la commission pendant et après l'enquête

Vendredi 11 octobre : réunion de travail de la commission d'enquête.

Mercredi 23 octobre : réunion de travail de la commission d'enquête.

Mercredi 6 novembre : réunion de travail de la commission d'enquête.

Vendredi 22 novembre : réunion de travail de la commission d'enquête.

Mercredi 27 novembre : réunion de travail de la commission d'enquête.

Vendredi 29 novembre : réunion de travail de la commission d'enquête : procès-verbal de synthèse.

Mardi 10 décembre : réunion de travail de la commission d'enquête : procès-verbal de synthèse.

Jeudi 19 décembre : réunion de travail de la commission d'enquête : procès-verbal de synthèse.

Lundi 6 janvier 2014 : réunion de travail de la commission d'enquête.

Vendredi 10 janvier 2014: réunion de travail de la commission d'enquête

Lundi 13 janvier 2014: réunion de travail de la commission d'enquête

Vendredi 17 janvier 2014: réunion de travail de la commission d'enquête

Mercredi 22 janvier 2014: réunion de travail de la commission d'enquête

Vendredi 24 janvier 2014: réunion de travail de la commission d'enquête

### 4.3.4 Calendrier et lieux des Permanences

L'enquête publique s'est déroulée du **lundi 30 septembre 2013 au vendredi 15 novembre 2013 inclus.**

- CA = Communauté d'agglomération
- CC = Communauté de communes

Secteurs	Lieux	Permanences
	DREAL Unité Territoriale de l'Isère	Vendredi 4 Octobre de 13h30 à 16h30 Jeudi 24 octobre de 9h à 12h Vendredi 15 Novembre de 14h à 17h
<b>Agglomération grenobloise</b>		
Grenoble	CA LA METRO	Mardi 15 Octobre de 9h à 12h Mardi 22 octobre de 14h à 17h Jeudi 7 Novembre de 9h à 12h
	Mairie	Mercredi 9 octobre de 9h à 12h Jeudi 7 novembre de 14h à 17h
Echirolles	Mairie	Lundi 7 octobre de 14h à 17h Jeudi 17 octobre de 9h à 12h
Saint-Martin-d'Hères	Mairie	Mardi 22 octobre de 9h à 12h Jeudi 14 novembre de 14h à 17h
Fontaine	Mairie	Mardi 1er octobre de 9h à 12h Mardi 12 novembre de 9h à 12h
Meylan	Mairie	Mardi 15 octobre de 14h à 17h Vendredi 15 Novembre de 9h à 12h
Saint-Egrève	Mairie	Mercredi 9 octobre de 14h à 17h Vendredi 8 novembre de 9h à 12h
Le Pont-de-Claix	Mairie	Vendredi 4 octobre de 13h30 à 16h30 Mardi 29 octobre de 9h à 12h
Vif	Mairie	Vendredi 4 Octobre de 9h à 12h Mercredi 13 Novembre de 9h à 12h
<b>Grésivaudan</b>		
Crolles	CC Le Grésivaudan	Mardi 15 octobre de 14h30 à 17h30 Mardi 22 octobre de 14h à 17h Vendredi 8 novembre de 14h30 à 17h30
	Mairie	Jeudi 10 octobre de 15h à 18h Jeudi 24 octobre de 15h à 18h
Villard-Bonnot	Mairie	Mardi 8 octobre de 9h à 12h Jeudi 14 novembre de 9h à 12h
Pontcharra	Mairie	Mardi 8 octobre de 14h à 17h Mercredi 13 novembre de 9h à 12h
<b>Voironnais</b>		
Voiron	CA du Pays Voironnais	Mardi 1 <sup>er</sup> octobre de 9h à 12h Lundi 21 octobre de 9h à 12h

		Mardi 5 novembre de 15h à 18h
	Mairie	Mardi 8 octobre de 9h à 12h Mercredi 13 Novembre de 14h à 17h
Voreppe	Mairie	Mardi 15 octobre de 9h à 12h Vendredi 8 novembre de 14h à 17h
Tullins	Mairie	Mardi 15 Octobre de 9h à 12h Jeudi 31 octobre de 14h à 17h
Moirans	Mairie	Mardi 15 Octobre de 13h30 à 16h30 Vendredi 15 Novembre de 13h30 à 16h30
Rives	Mairie	Jeudi 3 octobre de 9 h à 12 h Lundi 21 octobre de 9 h à 12 h
Saint-Geoire en Valdaine	Mairie	Vendredi 18 octobre de 14h à 17h Mardi 12 Novembre 14h à 17h
<b>Bièvre-Valloire</b>		
Beaurepaire	CC du territoire de Beaurepaire	Vendredi 18 Octobre de 9h à 12h Vendredi 8 Novembre de 9h à 12h Mardi 12 Novembre 9h à 12h
	Mairie	Vendredi 18 octobre de 9h à 12h Jeudi 14 novembre de 14h à 17h
La Côte Saint-André	CC Pays de Bièvre Liers	Jeudi 17 octobre de 9 h 30 à 12 h Jeudi 31 octobre de 14 h à 17 h Lundi 28 Octobre de 14h à 17h
	Mairie	Lundi 7 octobre de 9 h à 12 h Mardi 5 novembre de 9 h à 12 h
Saint-Etienne de Saint-Geoirs	CC Bièvre-Chambaran	Vendredi 8 Novembre de 14h à 17h Jeudi 31 octobre de 9h à 12h Jeudi 14 novembre de 9h à 12h
	Mairie	Mardi 1 <sup>er</sup> octobre de 13h30 à 16h30 Lundi 14 octobre de 9h à 12h
Le Grand Lemps	Mairie	Mardi 8 Octobre de 13h30 à 16h30 Mardi 29 octobre de 14h à 17h
Colombe	CC de Bièvre Est	Mercredi 2 Octobre de 14h à 17h Jeudi 24 octobre de 14h à 17h Vendredi 8 Novembre de 9h à 12h
Saint-Siméon de Bressieux	Mairie	Mercredi 2 Octobre de 9h à 12h Jeudi 24 Octobre de 9h à 12h
Roybon	Mairie	Vendredi 4 Octobre de 9h à 12h Jeudi 7 Novembre de 9h à 12h

<b>Sud-Grenoblois</b>		
Vizille	Mairie	Lundi 7 octobre de 14h à 17h Mardi 29 Octobre de 14h à 17h
Jarrie	CC Sud Grenoblois	Lundi 7 octobre de 9h à 12h Mardi 29 Octobre de 9h à 12h Vendredi 8 novembre de 14h à 17h
<b>Trièves</b>		
Mens	Mairie	Mercredi 9 octobre de 14h à 17h Vendredi 8 Novembre de 9h à 12h
Monestier-de-Clermont	CC du Trièves	Mercredi 16 Octobre de 9h à 12h Mercredi 13 Novembre de 9h à 12h Jeudi 7 Novembre de 14h à 17h
	Mairie	Vendredi 4 Octobre de 14h à 17h Mercredi 9 octobre de 9h à 12h
<b>Sud Grésivaudan</b>		
Saint-Marcellin	CC du Pays de Saint-Marcellin	Mercredi 16 octobre de 9h à 12h Mardi 22 octobre de 9h à 12h Lundi 28 octobre de 9h à 12h
	Mairie	Mardi 1 octobre de 9h à 12h Lundi 4 novembre de 14h à 17h
Chatte	Mairie	Jeudi 10 octobre de 9 h à 11h30 Lundi 4 novembre de 9 h à 11h30
Vinay	CC de Chambaran Vinay Vercors	Vendredi 18 Octobre de 9h à 12h Jeudi 7 novembre 9h à 12h Jeudi 14 Novembre de 9h à 12h
	Mairie	Mercredi 16 octobre de 14h à 17h Lundi 28 octobre de 9h à 12h
Pont en Royans	CC de la Bourne à l'Isère	Mardi 1 octobre de 14h à 17h Mardi 22 octobre de 14h à 17h Lundi 4 novembre de 9h à 12h
	Mairie	Mercredi 9 Octobre de 9h à 12h Jeudi 17 octobre de 14h à 17h
Saint Quentin sur Isère	Mairie	Mercredi 9 Octobre de 9h à 12h Vendredi 15 Novembre de 9h à 12h
<b>Commune isolée</b>		
Le Sappey	Mairie	Mardi 8 octobre de 9h à 12h Jeudi 7 novembre de 16h à 19h

## 4.4 Evaluation quantitative de la participation de la population.

### 4.4.1 Nombre et nature des contributions

Peu de personnes se sont présentées aux permanences des commissaires enquêteurs, à part des élus soucieux de parfaire leur connaissance du dossier ou d'exprimer de vive voix un avis.

Cependant, au final, ce sont 92 contributions qui ont été recueillies sur les 45 lieux d'enquête, dont 1/3 reçues au seul siège d'enquête de la DREAL, réparties sous la forme suivante :

- 51 lettres, émanant de particuliers, d'élus ou de collectivités territoriales(31), et d'associations (16),
- 15 délibérations de conseils municipaux ou de conseils communautaires,
- 26 observations consignées dans les registres.
- 17 collectivités territoriales ou élus (10), associations (4), ou particuliers, ont émis un avis négatif ou défavorable au projet de révision de PPA en l'état.

### 4.4.2 Thèmes abordés

Les contributions recueillies abordent différentes préoccupations, une même contribution abordant souvent plusieurs préoccupations. Ainsi, on peut quantifier les différents thèmes abordés, en regroupant certaines préoccupations au sein d'un même thème général :

- Transport, déplacements : a été abordé 52 fois
- Chauffage résidentiel : a été abordé 38 fois
- Chaufferies bois: a été abordé 35 fois
- Urbanisme : a été abordé 25 fois
- Brulage des déchets verts : a été abordé 18 fois
- Industrie : a été abordé 17 fois
- Moyens financiers : a été abordé 16 fois
- Bruits, poussières : a été abordé 13 fois
- Pic de pollution, alerte, information, santé : a été abordé 13 fois
- PPA à l'échelle du SCoT : a été abordé 9 fois
- Manque de consultation en amont : a été abordé 6 fois
- Agriculture : a été abordé 5 fois
- Efficacité énergétique des bâtiments : a été abordé 5 fois
- Mesures de la qualité de l'air : a été abordé 2 fois



R5	Marc BAÏTTO Président de la METRO	<p>A la suite de l'examen de ce projet de PPA, nos observations sont les suivantes :</p> <p><b>Actions sur l'industrie :</b> Concernant la modification apportée à l'<b>action 5</b>, l'assouplissement apporté dans le calendrier de mise en œuvre de la mesure va dans le sens des remarques émises lors du précédent avis. Cependant, le maintien de l'<b>action 6</b> qui consiste à limiter le développement des chaufferies collectives au bois dans les communes situées en zone sensible à la qualité de l'air va constituer un frein important au développement de la filière bois-énergie sur le territoire de l'agglomération. L'<b>action 5</b> apparaît suffisante, compte tenu des valeurs limites à l'émission en poussières qu'elle fixe, pour garantir la qualité des projets de chaufferies collectives au bois qui pourront voir le jour sur le territoire de l'agglomération.</p> <p><b>Actions sur le résidentiel :</b> Concernant l'<b>action 7</b> la Métro, dans le cadre du Plan Air Climat de l'agglomération, participe déjà à sa mise en œuvre : dans le cadre de l'appel à projet AACT AIR (Aide à l'action des collectivités territoriales et locales en faveur de l'air) et en partenariat avec l'Institut des Études Politiques de Grenoble va démarrer, dès l'automne 2013, un diagnostic des pratiques en matière de brûlage des déchets verts et de chauffage au bois dans l'habitat individuel mais aussi collectif.</p> <p>Concernant la nouvelle proposition pour l'<b>action 9</b>, il apparaît improbable que l'ensemble des particuliers (estimé à 12 000) utilisant un foyer ouvert fasse l'acquisition d'un appareil de chauffage au bois performant même en bénéficiant d'une subvention de 1000 €. En effet, un grand nombre de foyers ouverts étant utilisés uniquement pour un usage d'agrément, il apparaîtrait plus pertinent de financer également la pose de filtres ou de tout système permettant de diminuer d'au moins 80 % les émissions polluantes en sortie de cheminée, ces solutions étant déjà commercialisées aujourd'hui. Cette nouvelle proposition pose également le <b>problème du financement</b> de la mesure qui demeure un point faible important de l'ensemble du document.</p> <p>La Métro ne s'engagera pas sur le financement du fonds de renouvellement prévu dans le cadre des <b>actions 9 et 10</b> : l'enquête qui sera réalisée dans le cadre d'AACT AIR devrait amener des éléments plus précis sur le dimensionnement du fonds et son impact sur l'évolution du parc de chauffage individuel au bois.</p> <p><b>Actions sur les transports</b> Concernant les transports, les objectifs de réduction du trafic automobile qui sont fixés à l'horizon 2015 dans le PPA apparaissent ambitieux au regard des niveaux de trafics constatés actuellement sur certaines voiries ou secteurs denses de l'agglomération.</p> <p>Toutefois, au regard de l'enjeu majeur que représente la qualité de l'air pour l'agglomération et en cohérence avec la délibération prise par le SMTC concernant les <b>objectifs du PDU 2014-2030</b> le 8 juillet 2013, la Métro souhaite aussi pleinement s'engager, aux côtés de l'État, dans le respect de ces objectifs volontaristes. Pour cela, elle s'engage à participer à la mise en œuvre d'actions coordonnées entre les différents acteurs de la mobilité urbaine (État, Région Rhône-Alpes, Conseil général de l'Isère, Métro, SMTC, communes, acteurs économiques, ...), sur l'ensemble des modes de déplacements : développement de l'offre de transports en commun (tramway, bus, ...), actions en faveur de la marche et du vélo, promotion de l'usage de véhicules les plus vertueux et des modes de transports innovants, dans le cadre de ses capacités budgétaires.</p> <p>Plus particulièrement, en partenariat avec le SMTC et les communes concernées, il est prévu <b>trois actions phares</b>, en réponse aux forts enjeux de qualité de l'air :</p> <p>-Mettre en place, dès septembre 2014, un dispositif <b>d'accompagnement personnalisé au changement de comportements de mobilité pour les personnes détentrices d'un véhicule ancien</b> (antérieur à 2006 pour les diesels et antérieur à 97 pour les essences) dans l'agglomération grenobloise. Cette action a le soutien technique</p>	Action 5 Action 6  Action 5  Action 7  Action 9  Action 10    Action 14	5.3.2 5.3.3  5.3.2  5.4.1  5.4.3  5.4.4    5.5.1
----	---	---	--	---

	<p>et financier de l'ADEME et prévoit la mise en place d'un bouquet de services coordonné par l'agence de mobilité et des « ambassadeurs de la mobilité » pour assurer la promotion de l'offre de mobilité disponible et des conseils personnalisés</p> <p>-Étudier, pour un déploiement en 2015, la mise en œuvre de <b>dispositifs de réglementation de la circulation et de régulation du stationnement</b> dans les centralités urbaines de l'agglomération modulés et progressifs afin de concilier le respect des objectifs réglementaires de qualité de l'air et l'acceptabilité économique et sociale des mesures proposées.</p> <p>-Conformément avec le « <b>plan d'actions pour une logistique urbaine durable</b> » en cours d'élaboration et en partenariat avec les acteurs engagés dans la démarche Ecocité, programmer la création d'un <b>espace logistique urbain mutualisé</b> en entrée d'agglomération, associé à un mode de livraison « propre » pour le dernier kilomètre. Enfin, considérant la suppression des mesures réglementaires dans les <b>actions 9 et 15</b>, il est proposé de préciser <b>l'action 22 en introduisant, dès le niveau 1 d'alerte</b>, les mesures proposées, à savoir l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts pour le chauffage d'appoint résidentiel, l'adaptation du fonctionnement des principales sources industrielles, l'adaptation du prix des transports en commun, la gratuité du stationnement résidentiel et la restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants. La circulation alternée pourrait également faire partie des hypothèses étudiées. En effet, les niveaux 2 et 3 d'alerte ne sont, pour l'instant, jamais déclenchés dans l'agglomération alors que le niveau 1 a été déclenché 14 jours en 2012.</p> <p>Il est à noter que l'interdiction de la pratique de l'<b>écobuage</b> fait déjà l'objet d'une interdiction dès le niveau 1 d'alerte.</p> <p><b>Considérant l'importance de la mise en œuvre rapide du PPA pour atteindre les objectifs fixés par l'Europe en matière d'exposition des populations à la pollution atmosphérique, la Métro souhaite que ses remarques et propositions de modifications soient prises en compte, mais reste favorable au projet de PPA soumis à l'enquête publique afin de ne pas retarder sa mise en œuvre.</b> L'urgence de cette mise en œuvre est renforcée par l'annonce récente du Centre International de Recherche sur le Cancer décidant de classer la pollution de l'air extérieur comme cancérigène pour l'homme.</p> <p>Cependant, le <b>calendrier proposé dans ce projet semble très optimiste</b>. En effet, la date de fin de mise en œuvre est fixée au 31 janvier 2014, ce qui signifie que l'ensemble des actions devront être mises en œuvre dans leur totalité en un an. Or ce PPA comprenant beaucoup d'actions de sensibilisation et d'incitation demandant pour certaines des études préalables et de la concertation (notamment <b>l'action 15</b>), il ne pourra pas avoir d'effet notoire sur la qualité de l'air aussi rapidement. Il est donc proposé que <b>le PPA puisse rentrer en application le plus vite possible mais pour une durée de 3 à 4 ans</b>. Il est également demandé qu'une <b>évaluation prospective</b> des impacts sur la qualité de l'air soit réalisée après 3 à 4 ans de mise en œuvre, en prenant en compte les modifications apportées notamment sur les actions 9 et 15. Cette évaluation pourra intervenir après l'arrêt du PPA de manière à ne pas retarder sa mise en œuvre.</p> <p>Comme mentionné précédemment, il est toujours demandé <b>de supprimer l'action 6</b> portant sur l'installation de nouvelles chaufferies biomasse sur le territoire de l'agglomération car elle est contraire à l'objectif du Plan Air Climat en matière de développement des énergies renouvelables et aux orientations définies dans notre stratégie forestière.</p> <p>Enfin, il est également demandé <b>un approfondissement des aspects financiers</b> en mentionnant systématiquement le coût des actions et la part de financement assuré par l'État de manière à permettre une mise en œuvre efficace et rapide du PPA.</p>	Action 22	5.7
		Action 15	5.5.1 5.5.2
		Action 6	5.3.3

R6	UIC, union des industries chimiques Rhône-Alpes LYON	En complément au document commun (voir R 28) l'UIC demande que la transcription en droit français de directives européennes n'induisse pas de complexité inutile ou de distorsions de concurrence entre les différents pays et que les règles appliquées localement ne soient pas plus contraignantes que celles appliquées en France en Europe : opposition à l'extension du champ d'application de la directive IPPC et à l'application anticipée la réglementation nationale.	Action 1	5.2.1
R7	ISOCHEM PONT de CLAIX	Les actions à destination de l'industrie doivent être proportionnées et adaptées aux objectifs à atteindre : l'échéancier doit rester réaliste et compatible avec les moyens humains et financiers des entreprises. Les efforts demandés en matière de NOx sont disproportionnés par rapport aux résultats attendus (bien global de réduction de 1 % des émissions de NOx) <b>L'action 1</b> prévoit l'élargissement de l'application de la directive IPPC à des installations non concernées par cette réglementation européenne. Risque de distorsions de concurrence entre entreprises. Nouvelle réglementation IED et nouvelles contraintes. Nécessité d'un travail de caractérisation afin de cibler les installations concernées et estimation des efforts réalistes à demander aux industriels avant toute décision concernant une entreprise. <b>L'action 2</b> vise à abaisser les valeurs limitant d'émissions au 1 <sup>er</sup> janvier 2015 alors qu'un arrêté du 26 août 2013 introduit de nouvelles VLE déjà difficilement atteignables. Pas réaliste au niveau des délais. <b>L'action 20</b> , volet air, pourrait conduire à empêcher l'implantation d'activités économiques susceptibles d'engendrer 1 dégradation de la qualité de l'air dans 1 zone déjà fragile : cette mesure semble contraire à une démarche de développement durable.	Action 1  Action 2  Action 20	5.2.1  5.3.1  5.6.2
R8	CONSEIL MUNICIPAL CHATTE	Réaffirme que le territoire du pays de saint-marcellin, qui englobe la commune de chatte, n'est pas concerné par les risques qui font l'objet de la révision du PPA de région grenobloise et en conséquence les mesures préconisées dans la révision se PPA sont trop restrictives et inadaptées aux réalités de son territoire et que ces mesures risquent même de compromettre certains projets publics ou privés de chaufferies bois.		5.1.2
R9	FRAPNA-ISERE GRENOBLE	La FRAPNA, bien qu'ayant pris part à l'élaboration du PPA regrette qu'il ait dû être finalisé dans l'urgence : les actions manquent donc d'un recul certain, focalisées sur les enjeux des particules PM10 et oxydes d'azote. S'interroge sur les chances de 2015 pour la mise en place effective de ce PPA et à l'atteinte des objectifs fixés. Les priorités pour la FRAPNA sont : -actions pour réduire les impacts des activités économiques (industrie, BTP, transports, agriculture,) assorties d'objectifs ambitieux, clairs et précisés par une planification assortie de contrôle -actions menées pour réduire l'impact des systèmes de chauffage, notamment ceux produisant des particules en excès. -actions pour améliorer le bilan énergétique des bâtiments existants, volet inexistant des fiches actions alors qu'un service public vient d'être créé : <a href="http://www.renovation-info-service.gouv.fr">www.renovation-info-service.gouv.fr</a> -actions pour limiter la circulation des véhicules fonctionnant aux hydrocarbures et particulièrement diesels (accès centre-ville aux véhicules+ EURO 4) -actions densification des points de contrôle de la qualité de l'air en rendant obligatoire une contribution financière des 273 communes du SCoT au budget d'AIR Rhône-Alpes. <b>Action 1</b> : manque d'objectifs clairs et chiffrés en matière de réduction d'émissions de particules d'oxydes d'azote, d'échéances et dates précises pour atteindre ces objectifs. <b>Action 4</b> : la mise en place d'une réglementation des chantiers du secteur du BTP paraîtrait plus pertinente qu'une charte pour répondre à l'urgence de réduction des émissions. Cela doit s'appliquer à tous les types de chantiers et pas seulement dans le cas des marchés publics.	          Action 1  Action 4	5.1.3          5.5.1 5.5.2  5.2.1  5.2.3

		<p><b>Actions 8/9/10 /11/12/13</b> : forte communication auprès des particuliers en clarifiant le discours « utilisation d'énergies renouvelables/impact du chauffage au bois » en mettant en avant les impacts sanitaires : diffusion du guide pratique de l'ADEME sur la qualité de l'air et le chauffage au bois.</p> <p>Des testeurs d'humidité pourraient être diffusés lors de l'achat d'un appareil de chauffage et/ou par les collectivités.</p> <p>Le crédit d'impôt est un système pervers qui encourage les industriels à augmenter leurs prix. Il faut non seulement interdire l'installation mais la vente des appareils de chauffage au bois non performants.</p> <p>Il serait pertinent de rajouter des fiches actions sur le développement de chauffages collectifs qui sont une bonne alternative au chauffage individuel.</p> <p>Il est primordial qu'une fiche spécifique propose une meilleure isolation thermique pour une réduction des émissions. Il conviendrait de rendre obligatoire un bilan thermique avant tout ravalement et fixer un objectif de résistance thermique après travaux.</p> <p>Une norme d'isolation doit être instaurée en particulier pour les logements locatifs dont un grand nombre sont dépourvues de tout aménagement (double vitrage notamment)</p> <p><b>action 12</b> : l'interdiction du brûlage des déchets végétaux doit être étendue à tous et donc également aux activités du BTP et agricoles en accompagnant par la mise à disposition de broyeur par les collectivités.</p> <p><b>Action 13</b> il faut aller plus loin que la seule communication : il faut faire la sensibilisation et de l'éducation les associations de protections d'environnement, pourraient être largement associé à ces actions.</p> <p><b>Actions 14 15 16 17 18</b> : les actions proposées doivent comporter des mesures incitatives alternatives à la voiture et coercitive. Date limite à fixer pour la mise en place d'un PDE pour les entreprises de plus de 100 salariés. Des limites de vitesse fermes et sujettes à sanctions doivent être mise en place.</p> <p>Développer la communication pendant et en dehors des pics de pollution pour que les citoyens soient bien conscients du véritable enjeu de santé publique que constitue la qualité de l'air.</p> <p><b>Actions 19 20</b>. l'encadrement de l'urbanisation ne doit pas se limiter aux établissements sensibles mais être étendu à tous les projets de construction et aller au-delà de cette recommandation : définition de zone non constructible en bordure des voies de grande circulation.</p> <p><b>Action 21</b> : il faut préciser les actions engagées pour améliorer la qualité de l'air dans le périmètre des points noirs avec la définition de délais de mise en application : ces mesures doivent concerner l'ensemble de la population et pas seulement les établissements sensibles.</p>	<p>Actions 8 9 10 11 12 13</p> <p>Action 12</p> <p>Action 13</p> <p>Actions 14 15 16 17 18</p> <p>Actions 19 20</p> <p>Action 21</p>	<p><b>5.4</b></p> <p><b>5.4.6</b></p> <p><b>5.4.7</b></p> <p><b>5.5 -5.5.5-5.5.3</b></p> <p><b>5.6</b></p> <p><b>5.6.3</b></p>
R10	CC de la BOURNE à l'ISERE PONT-EN-ROYANS	<p>Réitère sa position défavorable à la mise en œuvre de <b>l'action 5</b> du PPA car le chauffage par biomasse est clairement fléchi comme cause de dégradation de la qualité de l'air : la disposition majeure prévoit l'abaissement du seuil national réglementaire d'émission de 50 mg à 20 mg pour les chaufferies bois qu'elle qu'en soit la puissance. Cela impose l'installation de dispositifs de filtration avec 1 coût qui compromet la faisabilité économique des chaufferies de petites et moyennes puissances. L'application systématique du nouveau seuil de rejet est un coup d'arrêt aux programmes de diffusion des chaufferies et réseaux de chaleur en milieu rural. Demande le maintien du seuil national de 50 mg pour les chaufferies et réseaux de chaleur bois énergie</p>	Action 5	<b>5.3.2</b>
R11	Wim BURMEISTER GRENOBLE	<p>Globalement le projet n'est pas très ambitieux et table surtout sur 1 baisse de la pollution par application de la réglementation européenne en maintenant la circulation automobile constante : une réduction ou stabilisation de la circulation n'est possible qu'en jouant sur les attractivités relatives en transports publics et transports automobiles. Sans mesures fortes toute augmentation de la fluidité de la circulation aura une augmentation de la circulation comme conséquence.</p>	Action 15	<b>5.5</b>

R12	Gérard AUCHERE POISAT	<p>Remarque que l'enquête intervient 3 années après le début de la période pour laquelle les actions proposées dans le plan sont censées être mises en œuvre (2010 à 2015).</p> <p><b>Action 1</b> : s'étonne que les objectifs fixés primitivement ne figurent plus dans la fiche remodelée ainsi que l'échéance pour les faire respecter.</p> <p><b>Action 8</b> : il conviendrait de promouvoir la diffusion des appareils testeurs d'humidité auprès des particuliers se chauffant au bois.</p> <p><b>Action 10</b> : souhaite 1 large diffusion du guide pratique de l'ADEME intitulé la qualité de l'air et le chauffage au bois, auprès des vendeurs d'appareils de chauffage au bois, fournisseurs de bois de chauffage et aux collectivités locales.</p> <p><b>Action 12</b> nécessité de mieux informer la population et préconise la diffusion massive de la plaquette de la DREAL sur le brûlage à l'air libre.</p> <p><b>Action 18</b> : recensement des entreprises de plus de 100 salariés et sensibilisation et communication auprès d'elles pour la mise en place d'un PDE avec 1 date butoir.</p> <p>Apprentissage à l'éco conduite dans le cadre des auto-écoles.</p> <p>Lors des pics de pollution limiter la vitesse et régler les instruments de contrôle et appliquer les sanctions aux contrevenants.</p> <p><b>Action 20</b> : imposer 1 distance minimum entre la voie de circulation et le projet de construction, distance variable en fonction du niveau de pollution émise par la voie.</p> <p>Inclusion dans les dossiers de demande de permis de construire d'un volet qualité de l'air intégrant les données sur la qualité de l'air et le comptage du trafic automobile ainsi que la pollution sonore.</p> <p>La question de l'isolation des bâtiments est éludée dans le dossier : si le bilan thermique est devenu obligatoire ne faudrait-il pas introduire 1 norme isolation en-deçà de laquelle des travaux devrait être envisagé avant la mise en location (ou la vente) ?</p> <p>Tout ravalement de façade devrait obligatoirement être subordonné à 1 bilan thermique préalable du bâtiment et à son isolation pour atteindre 1 performance à définir.</p>	Action 1 Action 8 Action 10 Action 12 Action 18 Action 20	5.1.3 5.2.1 5.4.2 5.4.4 5.4.6 5.5.5 5.5.2 5.6.2 5.6.1
R13	Bruno FERRAND GRENOBLE	<p>Quid des particules inférieures à 2,5 ?</p> <p>Pourquoi 2 stations seulement le long des axes routiers dans Grenoble ?</p> <p>Travaux d'aménagement de l'A 480 qui dépend de l'État : limitation de vitesse à 70 km à l'heure expérimentée sur la rocade sud mais pas sur l'A480 alors qu'elle est prévue. Pourquoi?</p> <p>Quid des parties civiles très fines?</p>	Action 16	5.5.1-5.5.2
R14	Pierre VERRI Maire de GIERES	<p>Ce nouveau PPA présente des avancées par rapport au projet présenté en 2012 mais il conserve néanmoins quelques lacunes, et non des moindres, détaillées ci-après.</p> <p>L'action 5, qui consistait à réglementer les chaufferies collectives au bois a été assouplie conformément aux remarques exprimées par la Metro dans son avis de septembre 2012, puisqu'un seuil intermédiaire de 30mg/Nm3 est proposé jusqu'au 31 décembre 2014, ce qui est positif.</p> <p>En ce qui concerne les préconisations de l'action 7, je vous informe que sous mon impulsion, la Metro s'est d'ores et déjà engagée à réaliser une enquête afin de mieux connaître le parc de chauffage des maisons individuelles ainsi que les pratiques en matière de brûlage des déchets verts sur son territoire.</p> <p>L'action 9 recommandant l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts a été remplacée par un encouragement à la substitution progressive des foyers ouverts par des appareils performants ce qui représente un réel progrès et laissera quelques marges de manœuvre à la Metro qui pourrait encourager les détenteurs de ce type d'appareil, lorsqu'ils seront mieux repérés, à équiper leurs installations de filtres performants qui permettent de diminuer</p>	Action 5 Action 7 Action 9	5.3.2 5.4.1 5.4.3

		<p>d'au moins 80% les émissions polluantes de fumées.</p> <p>Je regrette néanmoins que sur les actions 9 et 10, rien ne soit précisé sur les engagements de l'état pour alimenter financièrement un fond de concours pour le renouvellement des foyers ouverts, à l'identique de ce qui est mis en œuvre dans la vallée de l'Arve avec le fonds chaleur.</p> <p>Concernant les actions sur les transports, je note que les objectifs de réduction de trafic automobile prévus à l'horizon 2015 semblent irréalistes compte tenu des niveaux de trafics actuels. Il ne faudrait pas pour autant ne rien faire et j'encourage dès à présent la Metro, au côté de l'état, de la région et du département, à tout mettre en œuvre afin de coordonner des actions efficaces pour améliorer la qualité de l'air dont les transports sont en grande partie responsables.</p> <p>Pour cela, la Metro a déjà engagé un certain nombre d'actions au rang desquelles nous trouvons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La mise en place d'un dispositif d'accompagnement personnalisé au changement de comportement de mobilités pour les citoyens qui posséderaient un véhicule ancien (antérieur à 1997 pour les essences et 2006 pour les diesels) avec le soutien technique et financier de l'ADEME.</li> <li>-Une étude, pour un déploiement en 2015, de la mise en œuvre de dispositifs de réglementation de la circulation et de régulation du stationnement dans les zones centres de notre agglomération et des communes voisines avec pour objectif de restreindre les accès à ces zones réglementées pour les véhicules les plus polluants dans le respect des objectifs réglementaires de la qualité de l'air.</li> <li>-La création d'un espace logistique urbain mutualisé en entrée d'agglomération pour gérer la question de la livraison des marchandises en centre-ville, afin d'effectuer le dernier kilomètre de livraison avec un véhicule propre.</li> </ul> <p>En suivant les recommandations de la commission environnement de la Metro, il sera proposé de préciser l'action 22 en introduisant, dès le niveau 1 d'alerte, l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts pour le chauffage d'appoint, l'adaptation du fonctionnement des principales industries, l'adaptation du prix des transports en commun avec l'instauration d'une gratuité du stationnement résidentiel et la restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants.</p> <p>Nous pouvons constater, avec ces mesures et son engagement, que la Metro est déjà dans l'action et dans la mise en œuvre de certaines des actions recommandées par le PPA.</p> <p>Je ne peux que déplorer l'absence de financement de la part de l'état qui n'aborde jamais la question des coûts et des aides qu'il pourrait apporter pour faciliter la mise en œuvre des actions qu'ils propose. De même, je note que le calendrier proposé dans ce projet de PPA est peu réaliste dans la mesure où l'ensemble des actions devraient être opérationnelles en une année, alors que bon nombre d'entre elles sont des actions de sensibilisations et d'incitations qui nécessitent par définition beaucoup de temps et de concertations sans parler du financement de ces dernières qui n'est jamais abordé !</p> <p>Pour rester sur une note optimiste, compte tenu de l'engagement de la communauté d'agglomération à tout mettre en œuvre afin de ne pas exposer davantage sa population à la pollution atmosphérique et de sa volonté d'ores et déjà affichée de déployer des solutions opérationnelles, je souhaite que l'ensemble des remarques et propositions formulées dans le présent courrier soient prises en compte afin de bâtir ensemble une agglomération post carbone dans une atmosphère où la qualité de l'air respectera les objectifs fixés par l'Europe.</p>	Action 10	5.4.4
			Transports	5.5 – 5.5.1
				5.5.2 5.5.3 5.5.6
			Action 22	5.7
R15	Réseau des Conseils de Développement de la Région	<p>Regrette que les délais ne permettent pas un avis plus fourni et une concertation plus importante.</p> <p>Le réseau souhaite insister sur l'importance des mesures visant les polluants émanant de la mauvaise combustion du bois de chauffage : il existe manifestement 1 défaut d'information au grand public pour qui se chauffer correspond bien souvent à 1 acte respectueux de l'environnement.</p>		

	Grenobloise	<p>Importance aussi de la mise en place d'une gouvernance entre AOT des différents territoires afin d'améliorer les politiques de déplacements sur la région grenobloise.</p> <p>3 points rendent peu crédible l'objectif final annoncé de ramener les concentrations à des niveaux inférieurs valeurs limite d'ici à 2015</p> <p>-1 Les délais entre l'adoption du nouveau PPA et ses outils de réalisation sont très courts : comment un PPA effectivement mise en œuvre en 2014 peut-il afficher des résultats de baisse de polluants d'ici 2015 ?</p> <p>– Les projections réalisées dans le PPA se basant sur « des scénarios tendanciels + mise en œuvre du PPA » ont-ils été réévalué avec 1 mise en œuvre sur 1 année seulement ? N'aurait-il pas fallu assumer le retard pris dans l'élaboration du PPA et afficher 1 PPA à objectif 2020 ?</p> <p>-2 l'incitation des collectivités à la mise en œuvre demandera 1 effort de pédagogie d'information de communication ; les moyens nécessaires à la mise en œuvre de plusieurs mesures ne sont pas détaillés. Dans le contexte de raréfaction des moyens publics interrogations sur la faisabilité des actions qui seront notamment portées par les collectivités exemple des 16 millions d'euros pour la mise en place du fonds d'aide au financement d'appareils performants, les enquêtes...</p> <p>-3 risques de contradiction entre SCoT imposant une forte densification et 1 PPA visant à réduire le nombre de personnes exposées aux polluants : le réseau souhaite inviter l'État à s'interroger sur des moyens plus coercitifs empêchant l'urbanisation des points noirs de la région grenobloise en particulier le long des axes routiers comme la rocade sud.</p>	Echéance	5.1.3
			Objectifs	5.1.4
			Financement	5.5
			Action 21	5.4.4
			Urbanisme	5.6.4
R16	GRENE LA TERRASSE	<p>S'interroge sur le problème du brûlage des végétaux qui est totalement sous-estimé dans le PPA.</p> <p>Le PPA ne se donne pas de nouveaux moyens pour faire respecter les arrêtés préfectoraux d'interdiction.</p>	Action 12	5.4.6
R17	Michelle BONNETON TULLINS Députée 9eme de L'ISERE	<p>Le PPA pointe le rôle majeur du secteur des transports dans l'émission des polluants : 2/3 des polluants d'oxyde d'azote et 1/3 des particules (avec une situation critique à proximité des axes routiers du centre grenoblois).</p> <p>Plus de 1/3 de l'exposition aux particules a une origine exogène (autres régions) et les émissions liées au chauffage ne représentent que 20% de ce type de pollution dans le périmètre du PPA (le chauffage au bois individuel représentant 90% de cette source selon la page 49 du document) ; seulement quelques % sont dus aux chaufferies bois collectives. Les émissions d'oxyde d'azote liés au chauffage bois sont marginales (moins de 10%).</p> <p>L'industrie a par ailleurs, selon les polluants, une influence non négligeable.</p> <p><u>Pour autant, le nombre de mesures proposées pour diminuer la pollution ayant pour origine les transports, n'est pas à la hauteur de l'importance des rejets de particules de ceux-ci ; ces mesures restant globalement du domaine de la suggestion et globalement peu précises.</u></p> <p><u>Inversement, alors que les émissions de polluants ayant pour origine le chauffage sont largement inférieures à celles du transport, le secteur du chauffage au bois fait l'objet de mesures drastiques qui sont de nature à tuer la filière bois qui se constitue lentement autour de l'agglomération grenobloise ; en particulier l'abaissement du seuil d'émission de particules pour les nouvelles chaufferies biomasse va entraîner, selon les cas, un doublement de ce prix d'installation (dont l'investissement est déjà difficilement rentable).</u></p> <p>De plus, la mesure 6 (Industrie/résidentiel) <u>« limiter le développement des chaufferies collectives bois en zone</u></p>	Généralités	5.1.4
			transports	5.5
			filière bois	5.3
				5.3.3

		<p><i>sensible</i> » semble contradictoire avec le PPA qui pointe le fait que les polluants liés au chauffage proviennent surtout d'installations individuelles non performantes (ainsi que des brulis de jardin ou agricoles).</p> <p>Enfin, les mesures de limitation du chauffage au bois génèrent une incompréhension totale en zone rurale (notamment canton de Vinay, Saint-Marcellin, Pont-en-Royans où le bois est traditionnellement utilisé comme combustible et où la filière bois participe au développement économique local. De plus, nombre de ces communes ne sont pas concernées par les problématiques de transport de l'agglomération grenobloise.</p> <p>Le périmètre du PPA et les mesures envisagées doivent donc être mieux différenciées et sectorisées.</p> <p>Globalement, le bilan carbone du bois est neutre : ce combustible n'a donc pas d'impact sur le changement climatique dès lors que l'exploitation de la forêt est respectueuse de l'environnement ; la restriction drastique de l'utilisation du bois (ayant pour conséquence son remplacement par d'autres énergies (pétrole, gaz, électricité d'origine nucléaire) aurait un impact beaucoup plus négatif sur le climat et l'environnement.</p> <p>La solution passe avant tout par l'efficacité énergétique dans les logements comme dans le développement des transports collectifs, la diminution du fret camion au profit du fret ferroviaire ; plus généralement par la diminution du volume des transports.</p> <p>Pour toutes ces raisons, Mme Bonneton émet un avis négatif au projet de PPA tel que présenté.</p>		5.1.2
R18	Association des Communes Forestières de l'Isère	<p>Constate que la mesure 5 qui l'inquiétait en octobre 2012 est toujours présente et qu'aucune aide précise n'est prévue pour aider les collectivités dans la mise en place des filtres permettant d'atteindre les limites des émissions autorisées dans le nouveau projet de PPA. Rappelle que les chartes forestières du sud Isère et des Chambaran ainsi que le pays Sud Grésivaudan encouragent les communes à construire des chaufferies collectives moyennes. L'association estime que le développement de réseaux de chaleur rurale est un enjeu économique, social et environnemental fort qu'il est nécessaire d'encourager dans le cadre d'une gestion durable des forêts. La mise en place de filtres est également un enjeu important dans le but d'atteindre une qualité de l'air satisfaisante mais il est indispensable que les collectivités soient en contrepartie soutenues et aidées dans le financement de ces filtres.</p>	Action 5	5.3.2
R19	Jean Claude DARLET Président de la Chambre d'Agriculture de l'Isère	<p>Regrette de ne pas avoir été consulté plus en amont au même titre que certaines collectivités et que les autres chambres consulaires. Total accord sur la nécessité de favoriser l'utilisation des meilleurs équipements disponibles que ce soit dans l'industrie ou dans les dispositifs de chauffage au bois : mesures 6 et 11 estimant que le bois est une énergie d'avenir qu'il faut dynamiser : faire attention à une communication négative qui serait faite autour de cette ressource.</p> <p>La mesure 8 nécessite de la filière bois bûche de promouvoir 1 meilleure qualité autant du bois bûche que des copeaux et plaquettes) sans déstabiliser d'autres filières existantes (cagette, piquets...)</p> <p>Pour la mesure 12, sur l'interdiction du brûlage des déchets verts il est proposé d'étendre cette interdiction au secteur agricole sylvicole. Nous souhaitons que l'étude des pratiques actuelles de brûlage des déchets végétaux en agriculture sylviculture soit réalisée pour en évaluer l'ampleur et l'impact sur la qualité de l'air afin de proposer, le cas échéant, un cahier des charges des bonnes pratiques sans interdiction formelle a priori. En effet, cette pratique peut s'avérer n'être qu'une des seules solutions de débroussaillage possibles dans certaines zones inaccessibles et une interdiction stricte pourrait être fort préjudiciable.</p>	<p>Actions 6-11</p> <p>Action 8</p> <p>Action 12</p>	<p>5.3.3</p> <p>5.4.5</p> <p>5.4.2</p> <p>5.4.6</p>
R20	Michel DESTOT Maire de GRENOBLE	<p>La ville de Grenoble est engagée, aux côtés des acteurs de la mobilité urbaine, dans le développement des modes de déplacements alternatifs : déploiement de l'offre de transports en commun (tramway, bus, ...), actions en faveur de la marche et du vélo, promotion de l'usage de véhicules électriques, autopartage, transport de marchandises, régulation du stationnement, etc. La Ville marque ainsi sa volonté de voir diminuer les émissions de polluants atmosphériques, essentiellement liées aux déplacements sur son territoire.</p>		

	<p>Par courrier en date du 25 juin 2012, le Préfet de l'Isère m'avait soumis pour avis la première version de Plan de Protection de l'Atmosphère révisé. <b>Le 17 septembre 2012, le Conseil Municipal de la Ville de Grenoble avait émis un avis favorable, avec réserves.</b></p> <p>Le nouveau projet, mis à l'enquête publique du 30 septembre au 15 novembre 2013, apporte les modifications suivantes par rapport au premier projet :</p> <p>L'action 5, fixant les seuils d'aide financière pour les chaufferies collectives au bois, présente un <b>assouplissement dans son calendrier</b> de mise en œuvre, avec un seuil intermédiaire de 30 mg/Nm<sup>3</sup> jusqu'au 31 décembre 2014.</p> <p>L'action 9 vise désormais à <b>encourager la substitution progressive des cheminées</b> à foyers ouverts en chauffage d'appoint par des appareils performants, et non plus à en interdire l'utilisation. Pour mémoire, une subvention de 1 000 € est prévue pour un appareil performant de norme équivalente au label flamme verte 5* ; le coût de la mesure s'élèverait à plus de 12 millions d'euros sur la zone du PPA.</p> <p>L'action 15 qui envisageait initialement la restriction d'accès des véhicules les plus polluants en zone "centre étendu" et VRU, élargit le champ d'application des mesures proposées à l'ensemble des zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, en prévoyant la mise en œuvre de <b>mesures de régulation du trafic et de mesures d'accompagnement</b> telles que le développement des transports en commun, de la marche et du vélo, la création de leviers pour renouveler le parc de véhicules, etc.</p> <p>L'examen de ce nouveau projet de PPA et des quelques éléments nouveaux y figurant, appellent les commentaires suivants, en complément à notre délibération de 2012 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actions sur l'industrie</b></li> </ul> <p>L'assouplissement apporté à l'action 5 va dans le sens des remarques émises lors de la délibération de la Ville. Cependant, le maintien de l'action 6 qui consiste à limiter le développement des chaufferies collectives au bois, dans les communes situées en zone sensible à la qualité de l'air, reste contraire à l'objectif du Plan Air Climat en matière de développement des énergies renouvelables et aux orientations définies dans la stratégie forestière de la Métro. Elle constitue un frein important au développement de la filière bois-énergie et pourrait être supprimée, d'autant que l'action 5 paraît suffisante pour garantir la qualité des chaufferies collectives au bois qui verront le jour.</p> <p>Il est rappelé que la Ville participe à l'atteinte de l'objectif de 20% d'énergie renouvelable d'ici 2020. Des objectifs sont fixés pour le réseau de chaleur de l'agglomération grenobloise, afin de réduire l'approvisionnement en énergies fossiles et de le compenser par l'utilisation accrue des énergies renouvelables, essentiellement via la biomasse. Les chaufferies de ce réseau respectent les seuils fixés par le PPA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actions sur le résidentiel</b></li> </ul> <p>En ce qui concerne l'action 7 (réaliser une enquête afin de mieux connaître le parc de chauffage des maisons individuelles ainsi que son usage), il est souligné que, dans le cadre du Plan Air Climat de l'agglomération, la Métro va démarrer, dès l'automne 2013, un diagnostic des pratiques en matière de brûlage des déchets verts et de chauffage au bois dans l'habitat individuel mais aussi collectif.</p> <p>En ce qui concerne la nouvelle proposition pour l'action 9, il apparaît peu probable que les 12 000 particuliers utilisant un foyer ouvert fassent l'acquisition d'un appareil de chauffage au bois performant, même en bénéficiant d'une subvention de 1000 €. En effet, il s'agit souvent d'un usage d'agrément. Il est suggéré d'ouvrir la possibilité de subventionner également la pose d'autres systèmes moins coûteux, comme des filtres ou tout système permettant de diminuer d'au moins 80 % les émissions polluantes en sortie de cheminée ; ces solutions sont déjà commercialisées aujourd'hui.</p> <p>Par ailleurs, les acteurs qui financeront la mesure en complément du crédit d'impôt ne sont toujours pas identifiés</p>	<p>Action 5</p> <p>Action 9</p> <p>Action 15</p> <p>Action 5</p> <p>Action 6</p> <p>Action 7</p> <p>Action 9</p>	<p><b>5.3.2</b></p> <p><b>5.4.3</b></p> <p><b>5.5</b></p> <p><b>5.5.2</b></p> <p><b>5.3.2</b></p> <p><b>5.3.3</b></p> <p><b>5.4.1</b></p> <p><b>5.4.3</b></p>
--	---	--	---

		<p>dans le nouveau projet. L'enquête qui sera réalisée par la Métro devrait amener des éléments plus précis sur le dimensionnement du fonds et son impact sur l'évolution du parc de chauffage individuel au bois.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actions sur les transports</b></li> </ul> <p>Les objectifs de réduction du trafic automobile qui sont fixés à l'horizon 2015 dans le PPA apparaissent ambitieux au regard des niveaux de trafics constatés actuellement sur certaines voiries ou secteurs denses de l'agglomération.</p> <p>Toutefois, au regard de l'enjeu majeur que représente la qualité de l'air et en cohérence avec les objectifs du PDU 2014-2030 pris par le SMTC dans sa délibération le 8 juillet 2013, la Ville de Grenoble souhaite pleinement s'engager, aux côtés de l'Etat et des acteurs de la mobilité urbaine (Région Rhône-Alpes, Conseil général de l'Isère, Métro, SMTC, communes, acteurs économiques, ...), dans le respect de ces objectifs volontaristes. La Ville souhaite en effet poursuivre son engagement à développer des modes de déplacements alternatifs, dans le cadre de ses capacités budgétaires.</p> <p>Plus particulièrement, la Ville de Grenoble souhaite s'associer aux actions phares prévues par la Métro et le SMTC, en réponse aux forts enjeux de qualité de l'air, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place, dès septembre 2014, d'un dispositif d'accompagnement personnalisé au changement de comportements de mobilité pour les personnes détentrices d'un véhicule ancien (antérieur à 2006 pour les diesels et antérieur à 1997 pour les essences) dans l'agglomération grenobloise. Cette action bénéficie du soutien technique et financier de l'ADEME et prévoit la mise en place d'un bouquet de services coordonné par l'agence de mobilité ainsi que des « ambassadeurs de la mobilité », pour assurer la promotion de l'offre de mobilité disponible et des conseils personnalisés,</li> <li>- Etude, pour un déploiement en 2015, de la mise en œuvre de dispositifs de réglementation de la circulation et de régulation du stationnement dans le centre étendu de Grenoble notamment ; ces dispositifs seront modulés et progressifs afin de concilier le respect des objectifs réglementaires de qualité de l'air et l'acceptabilité économique et sociale des mesures proposées.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actions en cas de pointe de pollution</b></li> </ul> <p>Considérant la suppression des mesures réglementaires dans les actions 9 et 15, il est suggéré de déclencher les mesures de l'action 22 dès le niveau 1 d'alerte. En effet, les niveaux 2 et 3 d'alerte ne sont, pour l'instant, jamais déclenchés dans l'agglomération, alors que le niveau 1 a été déclenché 14 jours en 2012. Pour mémoire, ces mesures sont l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts pour le chauffage d'appoint résidentiel, l'adaptation du fonctionnement des principales sources industrielles, l'adaptation du prix des transports en commun, la gratuité du stationnement résidentiel et la restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants (la pratique de l'écobuage fait déjà l'objet d'une interdiction dès le niveau 1 d'alerte). La circulation alternée pourrait également faire partie des hypothèses étudiées.</p> <p>Il conviendrait de bien distinguer ces mesures en fonction des compétences institutionnelles (Etat, commune, autorités organisatrices des transports).</p> <p>Il paraît également indispensable de renforcer de manière significative les moyens de communication vers les citoyens, en particulier sur les comportements à adopter pendant les périodes de pollution. En outre, une campagne de sensibilisation des citoyens à la non utilisation des cheminées à foyer ouverts pendant les périodes de pollution paraîtrait plus efficace qu'une interdiction, compte tenu de la difficulté à contrôler cette mesure.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Observations générales</b></li> </ul> <p><b>Considérant l'importance de la mise en œuvre rapide du PPA pour atteindre les objectifs fixés par</b></p>	<p>Transports</p> <p>Action 22</p>	<p>5.5- 5.5.6</p> <p>5.5.1</p> <p>5.5.2-5.5.5</p> <p>5.7</p>
--	--	--	------------------------------------	--

		<p><b>L'Europe en matière d'exposition des populations à la pollution atmosphérique, il paraît important de ne pas retarder sa mise en œuvre.</b> L'urgence de cette mise en œuvre est renforcée par l'annonce récente du Centre International de Recherche sur le Cancer décidant de classer la pollution de l'air extérieur comme cancérigène pour l'homme.</p> <p>Toutefois, le calendrier proposé dans ce projet apparaît à ce jour très optimiste. En effet, la date de fin de mise en œuvre est fixée au 31 décembre 2014, ce qui ne laisse qu'un an de délai. Or, le PPA comprend beaucoup d'actions de sensibilisation et d'incitation, demandant pour certaines des études préalables et de la concertation (notamment l'action 15). Il ne pourra donc pas avoir d'effet notable sur la qualité de l'air aussi rapidement. S'il paraît pertinent que le PPA puisse rentrer en application le plus vite possible, il serait souhaitable qu'il soit adopté pour une durée de 3 à 4 ans.</p> <p>Par ailleurs, une nouvelle évaluation des impacts attendus sur la qualité de l'air mériterait d'être réalisée, en prenant en compte à la fois la nouvelle échéance fixée (3 à 4 ans), ainsi que les modifications apportées aux hypothèses retenues lors de l'évaluation, notamment pour les actions 9 et 15. Cette évaluation pourrait intervenir après l'adoption du PPA, de manière à ne pas retarder sa mise en œuvre.</p> <p>Enfin, il est souligné que <b>les aspects financiers mériteraient encore d'être approfondis</b>, en mentionnant systématiquement le coût des actions et la part de financement assuré par l'État, de manière à permettre une mise en œuvre efficace et rapide du PPA.</p>	Calendrier	5.5.6 5.1.3 5.5.1-5.5.2
			Finances	5.4.4
R21	Denis GUIGNIER Directeur RSA- Site de JARRIE	Voir R28		
R22	A PORA RHONE-ALPES LYON	Voir texte commun R28		
R23	UDIMEC	Voir texte commun R28		
R24	UIC RHONE ALPES	Voir texte commun R28		
R25	BTP ISERE	Voir texte commun R28		
R26	MEDEF ISERE	Voir texte commun R28		

R27	CCI GRENOBLE	Voir texte commun R28		
R28	CHAMBRE des METIERS et de l'ARTISANAT ISERE	<p>Considérant l'importance du problème à résoudre (réduire le niveau de pollution et le nombre de citoyens exposés), nous considérons que les solutions doivent passer par l'application la plus optimale de la loi de Pareto, dans une approche pragmatique et non dogmatique.</p> <p>Pour les PM10 et 2,5, il faut agir prioritairement sur le chauffage au bois par usage exclusif d'appareils à 4 ou 5 étoiles ; ceci suppose d'interdire la mise sur la marché d'appareils ne disposant pas de ce label et de mettre en place un plan de remplacement ambitieux, à la hauteur de l'enjeu, soutenu par un plan de communication adapté.</p> <p>Concernant la pollution générée par les seuls déplacements, il est primordial de prendre en compte les 10 préconisations du monde économique et d'y donner suite afin de, notamment, réduire les bouchons, avec les conséquences attachées à un manque évident de fluidité.</p> <p>L'industrie, qui a déjà beaucoup investi dans ce domaine, avec des résultats probants et une tendance positive, ne doit pas faire l'objet de mesures nouvelles injustifiées au vu des résultats attendus : la nécessaire préservation de la compétitivité, avec des marges déjà très en dessous des compétiteurs étrangers, doit être comprise et garantie, sous peine de générer mécaniquement des conséquences fâcheuses dans une période de chômage de plus en plus préoccupante. Il est important d'une part que ce plan reste cohérent avec les actions issues de la réglementation en vigueur, mises en place aux niveaux européen et national et d'autre part qu'il ne crée pas d'action pénalisante pour des entreprises installées dans le périmètre du PPA (pas d'extension de l'application de la directive IPPC à des installations non IPPC, pas d'application anticipée et renforcée de la réglementation chaudières).</p> <p>Enfin, il est rappelé la nécessité de ne pas créer de distorsion de concurrence entre les acteurs implantés dans et en dehors de la zone du PPA.</p> <p>La priorité est donnée, dans la proposition de révision du PPA, aux polluants dépassant les valeurs limites, à savoir les particules PM10 et PM2.5 et les oxydes d'azote. Pour ceux-ci les actions envisagées dans le PPA doivent permettre de diminuer les niveaux dans l'atmosphère afin qu'ils ne dépassent pas les seuils réglementaires en 2015.</p> <p><b><u>L'industrie, un secteur fortement réglementé</u></b></p> <p>Bien qu'étant le premier secteur cité dans le projet de PPA au niveau des propositions d'actions, <b>il est primordial de rappeler que les industriels œuvrent depuis longtemps dans la protection de leur environnement avec des résultats avérés</b></p> <p>L'industrie a fait de gros investissements ces 15 dernières années, tant pour améliorer ses process en vue de leur compétitivité que pour répondre aux contraintes réglementaires. Elle fait face aujourd'hui à une crise économique durable et à un dégagement de marge très en dessous de ses voisins européens : ces faits aujourd'hui enfin reconnus doivent être impérativement pris en compte pour ne pas aggraver la situation et, bien sûr, l'emploi.</p> <p>La tendance continue aux diminutions d'émissions dans l'industrie va dans le bon sens et il est donc indispensable de limiter strictement les contraintes nouvelles, si elles s'imposent, sous peine d'accepter des fermetures ou des délocalisations.</p> <p><b>Aussi, nous souhaitons émettre un point de vigilance sur le fait que les actions à destination de l'industrie doivent être proportionnées et adaptées aux objectifs à atteindre. L'échéancier doit rester réaliste et compatible avec les moyens humains et financiers des entreprises.</b></p> <p><b>Pour les particules</b>, les gains attendus se répartissent sur trois secteurs, avec un gain majoritaire sur le secteur du</p>	5.4	5.2

	<p>résidentiel (68%), sur le secteur de l'industrie (22%) et sur le secteur des transports (10%). La situation est différente pour les oxydes d'azote : ceux-ci étant émis de manière majoritaire par le secteur des transports, c'est sur ce secteur que doit porter la quasi-totalité du gain en NOx du PPA (98%).</p> <p><b>Le gain global de réduction des NOx pour les actions qui relèveraient des activités industrielles est estimé à 1%. Les efforts demandés aux entreprises industrielles en matière de NOx sont donc disproportionnés par rapport aux résultats attendus. <u>C'est pourquoi nous demandons à ce que les actions « 1 Industrie » et « 2 Industrie » soient uniquement ciblées sur les réductions de poussières.</u></b></p> <p><b>L'action « 1 Industrie » prévoit l'élargissement de l'application de la directive IPPC (2008/1/CE) à des installations aujourd'hui non concernées par cette réglementation européenne.</b></p> <p>La volonté d'étendre localement le champ de la directive à des secteurs non couverts par cette réglementation va à l'encontre de l'esprit de ladite directive qui souhaite éviter les distorsions d'application en Europe. Cette surtransposition locale de la réglementation européenne risque d'engendrer des distorsions de concurrence à l'échelle du territoire, entre les entreprises situées à l'intérieur du PPA et celles situées à l'extérieur.</p> <p><b>La mise en place des Meilleures Techniques Disponibles et des valeurs limites d'émissions associées ne sont pas applicables aux ICPE fortement émettrices de NOx, PM et HAP mais non IPPC.</b> Ces MTD ont été élaborées pour des installations IPPC. Elles peuvent servir d'éléments de comparaison, mais en aucun cas être d'application obligatoire, puisqu'elles sont difficilement transposables en l'état. Les installations non IPPC ont en outre des réglementations spécifiques à respecter concernant les émissions, comme l'arrêté du 02/02/1998 modifié, dans lesquels les valeurs limites d'émissions sont contraignantes.</p> <p><b>Cette action « 1 Industrie » est également à mettre en perspective avec la nouvelle réglementation issue de la directive IED, qui impose des dispositions plus contraignantes aux installations existantes IPPC et aux installations existantes non IPPC qui deviennent IED.</b></p> <p><b>Enfin, l'effort qui a été estimé, dans le projet de PPA, d'un niveau pouvant atteindre jusqu'à 40% de réduction des émissions de chaque établissement, n'est pas acceptable pour les représentants des entreprises.</b> Les établissements concernés ne disposent pas de la marge de manœuvre technique et financière pour mettre en œuvre des réductions d'émissions à hauteur de 40%. <b>Des objectifs, s'ils sont donnés, doivent impérativement être globaux, et ne pas être appliqués de manière individuelle à chaque entreprise. Un travail de caractérisation afin de cibler les installations concernées et d'estimation des efforts réalistes à demander aux industriels est indispensable.</b></p> <p><b><u>L'effort demandé est à pondérer en regard des actions déjà entreprises.</u></b></p> <p><b>L'action « 2 Industrie » consiste à abaisser les valeurs limites d'émission (VLE) pour les chaudières à combustibles liquides et solides.</b></p> <p>Pour ce type de chaudières (de puissances supérieures ou égales à 20 MW soumises à autorisation via la rubrique 2910 des ICPE), un arrêté très récent du 26/08/2013 introduit de nouvelles VLE strictes, déjà difficilement « atteignables », notamment la VLE poussières pour le 1<sup>er</sup> janvier 2016.</p> <p><b>L'action « 2 Industrie » durcit d'autant plus cette réglementation qu'elle vient encore abaisser ces VLE pour certains combustibles et certains composés, et ce en anticipant d'un an la VLE poussières, la rendant obligatoire au 1<sup>er</sup> janvier 2015.</b></p> <p><b>Nous émettons un autre point de vigilance sur les délais de mise en place de cette application.</b> Le PPA révisé ne sera effectif que courant 2014. Or il n'est pas réaliste et raisonnable d'imposer l'application de nouvelles VLE dès janvier 2015. Ceci ne laisserait que quelques mois aux industriels ayant planifié une mise en</p>	Action 1	5.2.1
		Action 2	5.3.1

	<p>conformité ultérieure.</p> <p><b>L'action « 3 Industrie »</b> tend à caractériser les émissions diffuses sur la zone PPA des principaux émetteurs de poussières notamment dans le secteur des carrières, centrales de traitement des déchets du BTP, recyclage, enrobage et asphalte et transformation du bois. Les objectifs sont d' « améliorer les connaissances des émissions industrielles (affiner notamment les facteurs d'émissions et l'estimation des flux) diffuses en poussières sur la zone PPA, les réduire si besoin, généraliser les bonnes pratiques par la réglementation et des accords volontaires ».</p> <p><b>La FBTP Isère et la CCI insistent bien sur le fait qu'il ne faut pas stigmatiser un secteur d'activité tout entier sans avoir, au préalable, réalisé une étude qui permette d'identifier précisément la source de pollution.</b></p> <p><b>L'action « 4 Industrie »</b> tend à élaborer une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air et à l'annexer aux appels d'offres incluant un financement public, l'objectif étant de réduire les émissions lors des opérations de chantiers (construction – déconstruction – bâtiments – travaux publics) répondant à un appel d'offre incluant un financement public. La réduction attendue est principalement sur les émissions de poussières (travaux) et d'oxydes d'azote (engins de chantiers).</p> <p>La CCI et la FBTP appellent à la vigilance quant aux moyens financiers donnés par le Maître d'ouvrage, qui souhaite faire appliquer sa charte sur son chantier, aux entreprises qui interviennent, et ce dès le dépôt du marché.</p> <p>L'action « 5 Industrie » demande de conditionner les aides pour les nouvelles chaufferies biomasse en zone PPA aux mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jusqu'au 31 décembre 2014 : avoir une valeur limite à l'émission en poussières inférieure ou égale à 30mg/Nm3 à 11% d'O2 (ou 45 mg/Nm3 à 6% d'O2),</li> <li>- à partir du 1er janvier 2015 : avoir une valeur limite à l'émission en poussières inférieure ou égale à 20mg/Nm3 à 11% O2 (ou 30 mg/Nm3 à 6% d'O2)</li> </ul> <p><b>Nous insistons sur la nécessité de rester vigilant sur le surcoût environnemental de ces nouvelles chaudières, et s'assurer que les entreprises qui investissent dans ces nouvelles technologies bénéficieront de mesures compensatoires (aides en conséquence du surcoût environnemental).</b></p> <p><b><u>La nécessité d'agir sur le chauffage au bois pour réduire les poussières</u></b></p> <p><b>Le projet de PPA précise en pages 117 et 118 (chapitres 11.3.1 et 11.3.2) que « c'est le secteur du chauffage qui contribue de manière majoritaire au gain total » : 74 % pour les PM10 et 81 % pour les PM2.5.</b></p> <p>Un plan volontariste doit être mis en œuvre rapidement, avec une aide financière pour la suppression des foyers ouverts et des équipements au rendement insuffisant, accompagné de la mise en place d'un label attestant de la qualité des combustibles (excellent niveau de déshydratation), le tout assorti d'un plan de communication à même de donner du sens à ces mesures pour qu'elles soient comprises.</p> <p>Nous sommes globalement en accord sur les actions proposées concernant le résidentiel et les modalités de <b>développement des moyens de chauffage au bois, à savoir : l' Action « 6 : Industrie / résidentiel », qui vise à limiter le développement des chaufferies collectives au bois dans les communes des territoires PPA qui sont situées en zone sensible à la qualité de l'air</b> aux chaudières dont les niveaux de performance à l'émission sont alignés sur les niveaux de polluants les plus faibles pouvant être techniquement atteints ou aux projets présentant un bilan positif en termes de réduction d'émissions de particules afin de ne pas accroître les émissions de PM10 et de NOx et limiter l'exposition des populations.</p> <p><b>Concernant l'Action « 8 Résidentiel » : promouvoir un combustible bois de qualité et les labels associés, la</b></p>	Action 3	5.2.2
		Action 4	5.2.3
		Action 5	5.3.2
		Action 8	5.4.2

	<p>CCI suggère d'accompagner les producteurs de bois locaux pour leur permettre de s'approprier ce nouveau label et de répondre efficacement au nouveau marché ainsi créé.</p> <p><b>Les actions « 9, 10 et 11 Résidentiel » visent à encourager la substitution progressive des foyers ouverts utilisés en chauffage d'appoint, sur le territoire du PPA, par des appareils performants en termes d'émissions atmosphériques.</b></p> <p><b>La CCI suggère de ne faire mettre sur le marché que des équipements labellisés « Flamme Verte » de 4 à 5 étoiles et ce sans attendre.</b></p> <p>La CCI émet toutefois un point de vigilance sur le fait que l'ensemble des ménages ne devrait pas pouvoir se rééquiper avec un mode de chauffage bois performant d'ici 2015, principalement pour des raisons économiques (cf. précarité énergétique). D'où la suggestion de la mise en place d'une aide financière pour la suppression des foyers ouverts et des équipements au rendement insuffisant.</p> <p><b><u>La nécessité d'agir sur la circulation routière pour réduire les oxydes d'azote</u></b></p> <p><b>Concernant les oxydes d'azote, dont les émissions concernent à 98% la circulation routière il nous apparaît indispensable d'intégrer les données suivantes :</b></p> <p>Les voitures ont une durée de vie moyenne de 8 ans et les normes européennes sur la pollution automobile, avec les progrès techniques qu'elles génèrent, entraînent des gains très significatifs à chaque nouvelle application. Un soutien à l'usage de véhicules non polluants (électriques ou à hydrogène ou hybrides) devrait être mis en œuvre, y compris avec un engagement citoyen des administrations et institutions.</p> <p>En complément à ces aménagements, le monde économique rappelle ses 10 propositions concrètes résumées dans le livre blanc édité à l'occasion du SCOT, dont 80 % sont à même de réduire le nombre de véhicules en circulation et la pollution qui s'y rattache.</p> <p>La présence des oxydes d'azote se fait surtout le long des grands axes de circulation qui sont indispensables à l'économie et à la vie des citoyens de la région urbaine grenobloise : <u>il faut donc préserver les réservations foncières existantes et bloquer toute velléité d'en récupérer une partie pour des constructions du type tertiaire.</u></p> <p><b>La CCI, la CMA et la FBTP ne souhaitent pas que des contraintes supplémentaires soient ajoutées pour les déplacements des professionnels (interventions, accès aux chantiers, ...) et des marchandises (approvisionnements, ...) aussi bien au niveau financier que temporel. Les décisions ne doivent pas entraver la viabilité économique des entreprises (ex : passer au tout électrique pour accéder au centre-ville sans aucune contrepartie).</b></p> <p><b>Un point de vigilance est émis concernant l'action 17 qui vise à encourager l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub> et à l'étendre aux PM10 et NOx avec un objectif de 50% d'adhésion des transporteurs (donc d'entreprises « chartées ») en 3 ans, et 100% en 5 ans. Il convient de rester vigilant quant aux moyens d'investissement des entreprises concernées sur le territoire, qui n'auront pas toutes les moyens de renouveler leurs parcs de véhicules vers de l'EURO 5 – EURO 6, et aux moyens humains nécessaires à l'accompagnement des entreprises concernées sur le territoire, les taxis et ambulances étant exclus.</b></p> <p>Sur la circonscription de la CCI de Grenoble, 361 entreprises sont concernées, la plupart étant situées sur le territoire de la Métro. Ainsi, l'objectif d'avoir 50% d'entreprises « chartées » d'ici 2017 (dans les 3 ans qui suivent la signature de la charte) représente un accompagnement de 180 entreprises ; soit 60 entreprises à accompagner par an jusqu'en 2017; puis 90 en 2018 et 2019.</p> <p><b>Nous demandons de réviser à la baisse et d'étaler ces objectifs</b> et en tout état de cause de prévoir les moyens d'accompagner efficacement ces entreprises.</p>	<p>Actions 9.10.11</p> <p>Action 17</p>	<p>5.4</p> <p>5.5</p> <p>5.5.6</p> <p>5.5.4</p> <p>5.5.6</p>
--	---	---	--

		<p><b>Les actions dans le domaine de l'urbanisme</b></p> <p><b>Concernant l'urbanisme, l'action 20 consiste à inclure un volet Air dans les porter à connaissance.</b>          Cette action demande aux collectivités de ne pas aggraver l'exposition des populations déjà situées en zones sensibles.          Il est introduit dans le descriptif de la mesure <b>un exemple d'implantation de nouvelles activités</b> : « pas de nouvelle implantation d'activités économiques ou d'équipements susceptibles d'engendrer une dégradation de la qualité de l'air dans une zone déjà fragile ». Ce texte sous-entend qu'une collectivité ne peut pas accepter de nouvelle implantation d'activité économiques ou d'équipements susceptibles d'engendrer une dégradation de la qualité de l'air dans une zone déjà fragile. Même si cette volonté est sensée, il faut toutefois rester vigilant sur les critères d'accueil ou de rejet des entreprises sur ces zones.</p> <p>Cet exemple stigmatise les industriels et autres activités qui, face à ce porter à connaissance, seraient conduits à chercher d'autres lieux d'implantation, avec un déséquilibre économique, et par voie de conséquence, un déséquilibre social, sur le territoire.</p> <p><b>Nous demandons fermement la suppression de cet exemple contraire à une démarche de développement durable.</b>          Il est important d'avoir une démarche cohérente à l'échelle d'une même zone géographique et de considérer l'impact réel et global sur les acteurs du territoire concerné.</p>	Action 20	5.6.2
R29	André VALLINI Président du Conseil Général de l'ISERE	<p>Rappelle l'avis réservé donné le 28 septembre 2012 par la commission permanente du conseil général, en particulier concernant l'application de la mesure 5 sur les nouvelles chaufferies biomasse. La nouvelle version du PPA marque certaines évolutions concernant cette mesure : échelonnement de la réduction des émissions : 20 mg/Nm<sup>3</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et système de compensation.</p> <p>Il est peu probable que cette progressivité permette aux entreprises de développer rapidement de nouvelles technologies capables d'atteindre ces objectifs à un coût acceptable: la mise en place d'un système de compensation devrait être immédiate.</p> <p>Priorité aux actions visant à diminuer les émissions du parc de chauffage individuel au bois bûche en foyers ouverts étant données que c'est 1 mode de chauffage très peu efficace et très émetteur de particules et renforcer la communication en faveur de l'usage de bois sec donc peu polluant.</p>	Action 5	5.3.2  5.4
R30	Raymond AVRILLIER GRENOBLE	<p>Le dossier de PPA tel que présenté appelle un avis négatif pour les motifs étayés dans ce texte.</p> <p>Afin de ne pas retarder encore plus la mise en place de mesures, certes insuffisantes, non financées, et sans cesse retardées, il est nécessaire, pour des raisons de santé publique, de prévention des atteintes à la vie et la santé, de risques sérieux de sanctions pour non application des directives européennes applicables à la France dont la région grenobloise, d'émettre des réserves que le représentant de l'État et les collectivités concernées devront impérativement lever, et de les contraindre à étudier les propositions que ces autorités devront mettre en place dans un délai et avec des financements fixés et des moyens en personnels des fonctions publiques.</p> <p>Des progrès importants dans la connaissance et la surveillance de la pollution de l'air de la région grenobloise ont été réalisés par l'ASCOPARG regroupée aujourd'hui dans Air Rhône-Alpes.</p> <p>Des politiques publiques territoriales, ont permis la mise en place d'un réseau de transports en commun dont celui du tramway dans l'agglomération, qui constituent des avancées qu'il convient de poursuivre.</p> <p>Des progrès importants ont été réalisés en vue de réduire le trafic automobile par la mise en service de lignes de tramway et de bus, ainsi que par le renforcement des dessertes TER, de la région grenobloise. Ces progrès n'ont pas constitué des alternatives suffisantes au trafic automobile qui a accru la pollution de l'air, car ils se sont</p>		

	<p>heurtés à des oppositions.  <i>Rappel de 19 éléments et recours.</i>          La prévention et la réduction de la pollution de l'air dépendent de la maîtrise publique des politiques publiques essentielles dans les domaines de l'énergie, les déplacements, le stationnement, l'aménagement. Des services publics essentiels en matière de politiques des déplacements et des transports, ou d'énergie, dans la région grenobloise, ont été concédés ou délégués à des sociétés privées dirigées par des grands groupes privés, sans que la surveillance et le contrôle des autorités publiques soient correctement exercées.  <i>9 exemples de décisions</i>          C'est dans ce contexte de décisions publiques altérées et inconséquentes que la politique de prévention de la pollution de l'air, politique publique de prévention sanitaire, sociale, environnementale, n'a pas été menée correctement,  <b>Un dossier porté par un Etat défaillant</b>          Le préfet de l'Isère en poste actuellement n'est pas particulièrement mis en cause. Les préfets successifs ont appliqué les politiques des gouvernements.          Par contre, suivant le principe de la continuité de l'État, c'est « le représentant de l'État dans le département » qui, sous l'autorité des gouvernements successifs, n'a pas mis en place les moyens de prévenir des atteintes à la vie d'autrui et à la santé des populations de la région grenobloise, qui est mis en cause.          Le dossier soumis à enquête publique est un révélateur d'une dégradation des moyens de notre Etat, d'une absence de volonté politique du gouvernement, des exécutifs des collectivités territoriales, des autorités organisatrices de transports.          Les irrégularités relevées dans le présent dossier du plan de protection de l'atmosphère ne sont qu'une nouvelle manifestation de cette altération des décisions publiques.  <b>L'absence depuis 2011 de plan de protection de l'atmosphère imposé par la loi.</b>          Le document soumis à enquête publique est présenté comme la « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise », révision du précédent « Plan de Protection de l'Atmosphère de Grenoble 2005-2010 » arrêté par le Préfet le 18 décembre 2006.          Il n'existe donc plus de PPA depuis la fin 2010, soit trois ans, alors que la loi l'impose pour la région grenobloise. Il ne peut y avoir de « révision » d'un PPA inexistant pour les années 2011, 2012 et 2013.  <i>Il est donc demandé de me communiquer l'acte préfectoral adressé aux services concernés engageant la "révision" ou plutôt la mise en œuvre d'un PPA à compter de l'année 2011</i>  <b>L'absence de bilans annuels du PPA 2005-2010</b>, d'évaluation quinquennale des mesures envisagées ou prises, des données financières et sanitaires, et de leur évolution.  <i>Il est donc demandé au représentant de l'État dans le département de me communiquer les bilans annuels de 2005 à 2013 du plan de protection de l'atmosphère de la région grenobloise, ainsi que l'évaluation de ce PPA réalisée à compter de 2010.</i>          Un PPA d'une durée incertaine, au mieux d'une durée de deux ans, et donc irrégulier,          La période d'application du PPA tel que soumis à enquête n'est pas indiqué,-.          Il peut être déduit de parties du document PPA présenté que l'année 2015 serait la date d'échéance de ce PPA.          C'est donc un PPA d'une durée éventuelle de deux ans (2014 et 2015) qui est proposé.          Le plan de protection de l'atmosphère doit définir les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur de l'agglomération ou de la zone concernée, les niveaux globaux de concentration <sup>en</sup> polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux valeurs limites ou, lorsque cela est possible, par des mesures proportionnées au regard du</p>	<p>Généralités</p> <p>Révision</p>	<p><b>5.1.2</b>          Le courrier adressé à Mr le Préfet le 10/11/2013 pour demander les réponses à ces 3 demandes de communications est resté, malgré nos répétitions, sans réponse à ce jour. La Commission d'Enquête ne peut que le regretter.</p> <p><b>5.1.3</b></p>
--	---	------------------------------------	--

	<p>rapport entre leur coût et leur efficacité dans un délai donné, à <sup>un</sup> niveau conforme aux valeurs cibles. Le PPA doit fixer sa durée.</p> <p>Le PPA proposé ne peut donc pas ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air.</p> <p>Le rapport du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) présente et analyse, dans la région, et en tant que de besoin dans des parties de son territoire, la situation et les politiques dans les domaines du climat, de l'air et de l'énergie et les perspectives de leur évolution aux horizons 2020 et 2050. Le PPA doit être compatible avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), qui définit les orientations à échéance 2020 en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, d'adaptation aux changements climatiques, de maîtrise énergétique</p> <p>Ce document SRCAE n'a pas été approuvé par le préfet et le conseil régional de Rhône-Alpes et la région Rhône-Alpes comme la région grenobloise sont en situation irrégulière.</p> <p>Des données du dossier soumis à enquête publique erronées, trompeuses, illisibles ou inexistantes. Les quantités totales de polluants émis sur la zone du PPA sont contradictoires.</p> <p>Les documents et informations relatifs aux groupes de personnes particulièrement sensibles à la pollution qui doivent être protégées sont inexistantes.</p> <p>Des schémas, figures et cartes relatifs aux émissions et aux impacts de la pollution, ou aux secteurs émetteurs de polluants dépassant les valeurs limites, sont illisibles tant dans la version papier que dans le document sur le site internet.</p> <p>Les estimations du nombre de décès anticipés liés à la pollution de l'air de la région grenobloise, tirés des études scientifiques, sont erronées puisqu'elles portent sur une population de 459 000 habitants alors que le PPA couvre 730 000 habitants : ce sont donc plusieurs centaines de décès anticipés et hospitalisations qui sont ainsi censurées.</p> <p>Les effets cancérigènes de la pollution de l'air, en particulier par les particules et les rejets des moteurs diesel, ne sont pas indiqués alors que les données scientifiques existent et sont publiques (cf. études de l'agence de l'ONU spécialisée sur le cancer : International Agency for Research on Cancer (IARC), World Health Organization).</p> <p>Alors que la région grenobloise dispose d'un réseau de médecins, chercheurs et épidémiologistes reconnus au plan national et international, aucune donnée n'est fournie concernant l'évolution des maladies respiratoires ou cardiaques, hospitalisations, morbidité et mortalité, et leurs liens éventuels avec la pollution de l'air.</p> <p>Visiblement l'agence régionale de santé (ARS) n'a pas plus été associée à l'élaboration du dossier.</p> <p>Les services de l'État disposent dans la région d'organismes d'étude sur les déplacements et les transports qui deviennent bientôt le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, qui ne semble pas avoir été associé.</p> <p>Le dossier ne respecte pas les articles L.124-1 et suivants du code de l'environnement concernant la mise à disposition du public de toutes les informations relatives à l'environnement.</p> <p><i>Il est donc demandé de me communiquer les échanges de courriers entre le préfet (entendu au sens des services de l'État dans le département) et l'ARS, le préfet et le CHU, ayant pour objet la préparation du présent PPA, ainsi que les informations relatives à l'environnement qu'ils comportent.</i></p> <p>Le PPA proposé porte sur un périmètre élargi, celui du Schéma de Cohérence Territoriale de la région urbaine de Grenoble, soit 273 communes au lieu des 45 de l'agglomération retenues précédemment, 730 300 habitants au lieu de 459 000 habitants retenus précédemment.</p> <p>Les PDU ont été instaurés par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 31 décembre 1982.</p> <p>La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 a rendu l'élaboration des</p>	Santé	5.1
		PDU	5.5

	<p>PDU obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.</p> <p>La loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000, a renforcé le rôle normatif et prescriptif des PDU et a élargi le champ des termes abordés, notamment sur la sécurité des piétons et deux-roues, le stationnement, le transport de marchandises et les plans de déplacements d'entreprises. L'autorité organisatrice des transports dans l'agglomération grenobloise, le syndicat mixte des transports (SMTC), ne dispose d'aucun PDU légal depuis 1997. Le député maire de Grenoble, le vice-président du conseil général-maire-président de la communauté d'agglomération et le député président du SMIC, ont décidé de reporter en 2015 le PDU 2014 (sic)-2030 de l'agglomération grenobloise et la mise en place de mesures concernant la réduction de la pollution de l'air.</p> <p>Le vice-président de la communauté d'agglomération en charge de l'environnement, médecin, président de l'association agréée « Air Rhône-Alpes », a démissionné de sa vice-présidence en 2013 suite à ces décisions de reports successifs des mesures nécessaires à la réduction de la pollution de l'air.</p> <p>La Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG) est dotée de la compétence transports et déplacements depuis sa création le 1<sup>er</sup> janvier 2009. Son PDU est toujours en cours d'élaboration et ne serait adopté que fin 2015.</p> <p>La Communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CCAV) est compétente en matière de déplacements et transports, pour les déplacements à l'intérieur de son territoire ou entre le Pays Voironnais et les territoires voisins, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000. La CCAV a mis deux ans pour décider d'élaborer un PDU. Ce projet a mis quatre ans pour être approuvé le 27 novembre 2007 sans chiffrage budgétaire. Une démarche d'évaluation de ce PDU a débuté depuis le mois de mai 2011 en vue de débiter une démarche de révision qui est toujours en cours. La CCAV ne respecte pas la loi sur l'accessibilité des transports aux personnes handicapées</p> <p>En l'absence de PDU pour la région grenobloise sur le territoire du PPA proposé, ce PPA ne comporte aucune planification régulière des déplacements urbains sources de pollution de l'air.</p> <p>Aucun objectif chiffré de réduction des émissions toxiques de HAP et de mercure n'est fixé dans ce PPA.</p> <p>Le contenu du PPA se contente essentiellement de proposer des améliorations à la marge de « scénarios tendanciels » supposés tenir compte d'évolutions techniques à venir concernant les sources de polluants (telles l'évolution des rejets des véhicules), et d'effets de réglementations à venir.</p> <p>Les « actions » proposées ne comportent aucun financement et pour la plupart aucun échéancier.</p> <p>La dégradation certaine de la pollution de l'air par l'ozone est même avancée tandis qu'aucune action sérieuse n'est envisagée concernant les précurseurs de l'ozone.</p> <p>Aucune action n'est proposée pour améliorer l'efficacité énergétique.</p> <p>Aucune action n'est proposée concernant les personnes sensibles et les établissements sensibles comme les crèches, écoles, établissements sanitaires, établissements pour personnes âgées,</p> <p>Sur la mise en danger de la vie d'autrui et de la santé des populations de la région grenobloise, suivant l'article 121-3 du code pénal : le dommage est connu, des morts anticipées et des atteintes à la santé avec hospitalisations concernent des centaines de personnes de notre agglomération et particulièrement les plus fragiles.</p> <p>Les faits fautifs, en particulier les illégalités et les irrégularités, ont été relevés. Les liens de causalité entre les fautes et le dommage sont prouvés.</p> <p>Les auteurs des faits n'ont pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de leurs missions ou de leurs fonctions, de leurs compétences, ainsi que des pouvoirs et des moyens dont ils disposaient.</p> <p>Le cumul de graves irrégularités relevées, et les défaillances inadmissibles des différentes autorités administratives dans une situation qui nécessite une attention soutenue, en raison des risques et dangers qu'elle</p>		
--	--	--	--

		<p>gènère, révèle la nécessité de saisir le procureur de la République, au titre de l'article 40 du code de procédure pénale, pour mise en danger de la vie d'autrui et de la santé des populations de la région grenobloise suivant l'article 121-3 du code pénal.</p> <p>Nous sommes intervenus régulièrement pour révéler les données sur la pollution de l'air à Grenoble et ses conséquences sanitaires et sociales, en rendant publics les dernières études scientifiques et en avançant des propositions concrètes.</p> <p><i>7 conférences de presse du 13 juillet 1999 au 3 juin 2005.</i></p> <p><b>Quelques propositions alternatives sont à étudier :</b></p> <p>1. Mise en service d'une desserte du centre-ville de Grenoble, en continu et gratuite, par transports en commun, la circulation s'effectuant en « 8 », possible dans des délais brefs, nécessite deux ou trois véhicules de transport de moyenne capacité pouvant circuler dans les rues parfois étroites du centre-ville, avec moteur hybride, sous la responsabilité du SMIC, coût estimé à quelques centaines de milliers d'euros par an en fonctionnement, évite la pollution énéérée par plusieurs milliers de véhicules individuels, peut être utilisé pour les livraisons de faible volume.</p> <p>2. Reprise de contrôle par les collectivités publiques des tarifs de stationnement de telle sorte de permettre un usage rationnel des parcs de stationnement dont les tarifs actuels sont dissuasifs par rapport au stationnement sur voirie -, couplée avec les TC gratuits du centre-ville permet de trouver une utilité publique au parking du stade complètement inutilisé ou à celui de Catane très sous-utilisé.</p> <p>3. Mise en place de lignes de bus Chrono sur les trois branches de l'Y grenoblois.</p> <p>4. Renforcement de la régularité des RER internes à la région urbaine, et donc mise en place de services correspondant par le délégataire SNCF et mise en place de services de la Région assurant la responsabilité du contrôle et de la responsabilité du délégant.</p> <p>7. Reconstitution et maintien de l'emprise de l'ancienne voie de chemin -de fer (Gare, Capuche, Malherbe, Abbaye-Teisseire, Croix Rouge, Saint Martin d'Hères, Gières) pour une ligne réservée de trolleys dans un premier temps et ensuite tramway.</p> <p>6. Programmation de lignes de train-tram (dont les études ont été arrêtées)</p> <p>7. Utilisation des lignes ferroviaires existantes pour le transport de marchandises, avec mise en place d'une organisation, de lieux de transferts, de matériels modernes... donc reprise de contrôle par l'Etat de la SNCF (alors qu'elle organise sa propre concurrence en étant transporteur par camions). Les alternatives ferrées doivent être mises en place avant toute mesure taxante.</p> <p>8. Aménagements d'espaces publics aux entrées sorties des établissements d'enseignement, et de trajets piétons sécurisés d'accès autour, coût à la charge des propriétaires des établissements avec l'aide des collectivités et de l'État.</p> <p>9. Mise en place des contrôles (et pas seulement l'autocontrôle) et réductions réglementaires des rejets de polluants et initiateurs de l'ozone en provenance des ICPE du sud de l'agglomération, de la zone St Egrève Moirans, du Grésivaudan... et donc renforcement des personnels de la DREAL et de l'inspection du travail.</p> <p>10. Remettre en place des moyens en personnel pour un service de contrôle de légalité à la préfecture de l'Isère, les services publics de mise en œuvre du PPA et des PDU.</p>		5.5.6
R31	Vincent FRISTOT GRENOBLE	Voir <a href="#">4-5-1-2-Registre du lieu d'enquête Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes Métropole R1</a>		



		s'accompagner d'un effort de pédagogie auprès des particuliers sur la qualité du bois de chauffage.		
--	--	---	--	--

#### 4.5.1.2 Registre du lieu d'enquête Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes Métropole

N° de la requête	Nom commune et	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	Vincent FRISTOT GRENOBLE	<p>Après analyse du dossier soumis à enquête, il apparaît que les actions du PPA ne sont pas significatives face au scénario "tendanciel" qui consiste à attendre l'application des réglementations nationale et européenne et l'évolution technique concernant les sources d'émission, dont les véhicules et camions.</p> <p><b>Poussières : Les principales actions non financées et tardives.</b> Ainsi, le PPA révisé considère que la moitié des réductions d'émissions de polluants poussières PM10 et PM2.5 est liée au scénario tendanciel, l'autre moitié proviendrait de la mise en œuvre d'actions touchant les chauffages au bois non performants ainsi que les industriels des carrières et du BTP. La lecture des fiches « actions » du PPA montre, d'autre part, que les financements ne sont pas encore trouvés pour 30 M€ afin d'inciter à l'amélioration des chauffages au bois (les collectivités locales sont sollicités) et d'autre part que les actions concernant l'industrie seraient menées tardivement, 24 mois après l'adoption du PPA.</p> <p><b>Oxydes d'azote : Report de la mise en œuvre des actions sur les futurs PDU des agglomérations</b> Concernant les oxydes d'azote (NOx), les actions du PPA ne pèseraient que pour moins de 15% des réductions d'émissions prévues, les 85% restants étant attendus par application de la seule réglementation (scénario tendanciel).</p> <p>Pire, la principale action "Transport" du PPA consiste à appliquer les préconisations des PDU des autorités organisatrices des transports des agglomérations de Grenoble, de Voiron, du Grésivaudan et du Sud Grenoblois, qui ne sont pas encore définis avec des effets après 2015.</p> <p>Les polluants hydrocarbures aromatiques (HAP) dont le benzo(a)pyrène BaP ainsi que les COV (composés organiques volatils) précurseurs avec les NOx de l'ozone, pourtant pointés comme problématiques vis à vis du Plan régional Santé Environnement, ne font pas l'objet d'actions dans le PPA</p> <p><b>Ozone : Une dégradation assumée pour l'exposition des populations</b> En l'absence d'une réflexion globale sur les émissions de l'ensemble des précurseurs de l'ozone, le PPA reconnaît qu'il induit des effets négatifs avec une augmentation de la population exposée.</p> <p>L'Etat a donc établi tardivement un PPA de la région grenobloise, d'une durée effective de 2 ans, dont les actions ne porteront pas leur effet avant 2015, date d'échéance de ce PPA. Ceci démontre que la volonté politique d'aborder cette question fait défaut, la pollution atmosphérique touche pourtant directement la santé de milliers de personnes.</p> <p>Il est donc illusoire de compter sur l'application des mesures du PPA pour aboutir à une réduction significative de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.</p> <p><b>C'est donc un avis négatif qu'il est nécessaire de consigner sur les registres accessibles dans les mairies et à la Métro dans le cadre de l'enquête publique en cours jusqu'au 15 novembre prochain, en demandant au Préfet de l'Isère de mettre en chantier un véritable PPA de la région grenobloise, contenant des actions à effet immédiat et significatives afin de réduire l'exposition des habitants à la pollution de l'air.</b></p>		5.5  5.5.1

	<p>Nous développons ci-après le détail de notre analyse du dossier soumis à enquête publique.</p> <p>On sait depuis 10 ans que l'impact de la pollution atmosphérique dans l'agglomération de Grenoble est considérable. Les services régionaux d'épidémiologie l'ont évalué à 67 décès anticipés par an liés à des pics de pollution ainsi qu'à 155 décès anticipés par an liés à la pollution habituelle dite « de fond ».</p> <p>Il apparaît aujourd'hui que la pollution de l'air est directement impliquée dans les cancers, selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).</p> <p>Des études récentes montrent aussi que la pollution a des effets néfastes dès la grossesse sur le développement du fœtus.</p> <p><b>Bases législatives et réglementaires des Plans de Protection de l'Atmosphère</b></p> <p>Plusieurs directives européennes antérieures ont été rassemblées dans une directive unique n° 2008/50/CE du 21/05/08 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.</p> <p>Le plus haut niveau du droit national reconnaît l'influence de l'environnement sur la santé humaine avec l'article 1 de la charte de l'environnement qui rappelle que :</p> <p>« <i>Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé</i> ».</p> <p>L'article R222-13 du code de l'environnement impose à l'agglomération de Grenoble la mise en place d'un Plan de Protection de l'atmosphère : population supérieure à 250.000 hab. et dépassement d'une valeur limite et/ou d'une valeur cible mentionnées à l'article R221-1.</p> <p>Les valeurs limites et valeurs cibles suivantes, mentionnées à l'article R221-1 du code de l'environnement, sont à respecter pour le cas de notre agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-NO<sub>2</sub> : Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine : 40 µg/ m<sup>3</sup> en moyenne annuelle</li> <li>-PM<sub>10</sub> : Valeurs limites pour la protection de la santé 50 µg/ m<sup>3</sup> en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de trente-cinq fois par année civile ; Valeurs limites pour la protection de la santé 40 µg/ m<sup>3</sup> en moyenne annuelle</li> <li>-PM<sub>2,5</sub> : Obligation en matière de concentration relative à l'exposition : 20 µg/ m<sup>3</sup> à atteindre en 2015, Valeur cible : 20 µg/ m<sup>3</sup> en moyenne annuelle</li> <li>-Ozone O<sub>3</sub> : Valeur cible pour la protection de la santé humaine : 120 µg/ m<sup>3</sup> pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures, seuil à ne pas dépasser plus de vingt-cinq jours par année civile</li> <li>-Benzo(a)Pyrène BaP : Valeurs cibles applicables à compter du 31 décembre 2012 : 1ng/m<sup>3</sup></li> </ul> <p>Le projet de PPA révisé indique concernant les particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>) :</p> <p>« <i>En 2011, comme en 2007, 100% des habitants du cœur de l'agglomération ont été exposés au dépassement de la valeur limite. En revanche, en 2008, 2009 et 2010, les conditions météorologiques ont été moins défavorables et seules les populations résidant à proximité des axes routiers ont été exposées au dépassement de la valeur limite.</i> » (document soumis à enquête, page 45).</p> <p>Concernant les oxydes d'azote, il s'agit d'une exposition des habitants situés à proximité des axes routiers :</p> <p>« <i>En 2007, 45 200 habitants étaient exposés à un dépassement de la valeur limite pour le NO<sub>2</sub>. (...) en 2010, 22 800 habitants ont été exposés au dépassement de la valeur limite pour le NO<sub>2</sub></i> » (document soumis à enquête, page 52).</p> <p>L'agglomération de Grenoble est donc concernée par les dépassements des valeurs limites relatives à l'exposition</p>	Généralités	5.1
--	--	-------------	-----

	<p>des populations aux particules PM10 et au dioxyde d'azote NO2.</p> <p>L'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) recommande des niveaux d'exposition<sup>2</sup> (concentrations et durées) au-dessous desquels il n'a pas été observé d'effets nuisibles sur la santé humaine ou sur la végétation, avec des valeurs nettement plus basses que les limites liées à la réglementation française pour les particules PM10 et PM2.5.</p> <p>En moyenne annuelle : PM10 : 20 ug/m3, PM2.5 : 10 ug/m3, NO2 : 40 ug/m3 et pour l'ozone O3: 100 µg/m3 moyenne sur 8 heures.</p> <p>Ces éléments de recommandations de l'OMS ne figurent pas dans le projet de PPA.</p> <p>Sur la page 46, seule la valeur moyenne annuelle des PM2.5 est donnée pour les stations trafic et urbaines, il est nécessaire de disposer de l'information sur l'évolution de la valeur moyenne annuelle en PM10 pour ces stations, ainsi que pour les stations du péri-urbain.</p> <p><b>Une élaboration tardive du PPA à Grenoble</b></p> <p>Le plan de protection de l'atmosphère en vigueur « Plan de Protection de l'Atmosphère de Grenoble 2005-2010 » a été arrêté le 18 décembre 2006 par le Préfet de l'Isère. Cela fait donc 3 ans que ce plan se prolonge sans nouvel arrêté préfectoral.</p> <p>Or l'article R222-20-1 du Code de l'Environnement stipule :</p> <p>« Dans les zones où le niveau de concentration d'un polluant dépasse une valeur limite ou une valeur cible, un plan de protection de l'atmosphère ou les mesures mentionnées au second alinéa du I de l'article L. 222-4 sont arrêtés ou modifiés, pour prendre en compte ce polluant, dans un délai de dix-huit mois à compter du constat du dépassement. »</p> <p>Ainsi, malgré les constats de dépassement des valeurs limites mentionnés dans le dossier soumis à enquête et indiqués ci-après, l'Etat n'a pas engagé suffisamment à l'avance la mise en chantier du nouveau PPA 2011-2015. La période couverte par le PPA n'est d'ailleurs pas affichée clairement.</p> <p>La partie 11 du document, consacrée à l'évaluation prospective, mentionne : « <b>Evaluations prospectives</b> : année 2015 (échéance du PPA) ».</p> <p>L'année 2015 a donc été choisie comme date d'échéance du PPA de la région grenobloise.</p> <p>La figure consacrée aux émissions de particules en 2007 sur la zone PPA (figure 10, page 31) comporte la légende suivante « PPA 2011-2015 (SCOT) » qui permet de deviner que le PPA soumis à enquête publique est un PPA 2011-2015.</p> <p>On se trouve donc dans la situation d'un PPA 2011-2015 réduit en réalité à un PPA « 2014-2015 ».</p> <p>En effet, l'arrêté préfectoral d'approbation ne pourra intervenir qu'après la fin de la procédure d'enquête publique suivie du rapport de la commission, le tableau 7 « Synthèse des échéanciers pour les différentes mesures du PPA » page 134 du document soumis à enquête est construit comme si 24 mois seulement séparaient l'approbation du PPA de son échéance.</p> <p><b>Un contexte d'insuffisance des PPA dont s'est saisie la Commission Européenne</b></p> <p>La directive n°2008/50/CE concernant «la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe » impose aux États membres de limiter l'exposition de la population aux microparticules appelées PM10. La législation fixe des valeurs limites d'exposition concernant à la fois la concentration annuelle (40 µg/m<sup>3</sup>) et la concentration journalière (50 µg/m<sup>3</sup>). Cette dernière valeur ne doit pas être dépassée plus de 35 fois au cours d'une même année</p>		<p><b>Projet antérieur aux recommandations OMS</b></p>
--	--	--	--

	<p>civile.</p> <p>Le 29 mai 2011, la Commission a assigné la France devant la Cour de justice pour manquement aux règles de l'UE en matière de qualité de l'air, concernant le non-respect des valeurs limites de qualité de l'air applicables aux particules en suspension connues sous le nom de PM10. Selon la commission, la France n'avait pas pris de mesures efficaces pour remédier au problème des émissions excessives de ce type de particules dans 16 zones du pays, <u>dont l'agglomération de Grenoble</u>.</p> <p>Auparavant, le 2 juillet 2009, la Commission européenne avait refusé d'octroyer à la France un délai pour l'application des nouvelles normes prévues par la directive sur la qualité de l'air entrée en vigueur en juin 2008, car selon elle, les mesures proposées par les plans relatifs à la qualité de l'air établis au niveau local (plan de protection de l'atmosphère ou PPA) ou au niveau régional (plans régionaux pour la qualité de l'air ou PRQA) ne démontreraient pas que les normes seraient respectées à l'expiration de la période d'exemption, c'est-à-dire mi-juin 2011.</p> <p>A nouveau le 22 février 2013, la Commission européenne a refusé d'accorder<sup>3</sup> à la France un report pour respecter les valeurs limites fixées pour le NO2 dans vingt-quatre zones de qualité de l'air, <u>dont l'agglomération de Grenoble</u>.</p> <p>La France est donc mise en cause pour non-application des directives européennes visant à limiter l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, la faible ambition des PPA est avancée dans la procédure engagée par la Commission Européenne.</p> <p><b><i>Le projet de schéma régional Climat Air Energie (SRCAE)</i></b></p> <p>Le projet de schéma régional Climat Air Energie (SRCAE) a été présenté aux élus du Conseil régional et aux membres du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) le 14 décembre 2011. Le représentant de l'Etat dans la région et le président du conseil régional ont été dans l'incapacité d'approuver un SRCAE du fait de l'insuffisance des mesures et des actes (dont les financements) qu'ils proposaient, et de la territorialisation de ces actions en particulier pour la région grenobloise polluée.</p> <p>Le projet de SRCAE établit un état des lieux des sources d'émissions de polluants atmosphériques et pointe notamment les polluants problématiques : Oxydes d'azotes NOx (Transports majoritaires), Particules fines PM10 (résidentiel tertiaire chauffage bois ouvert, Industries carrières BTP, transports), Particules fines PM2,5 (Résidentiel tertiaire chauffage bois, industrie, transports), les Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dont le Benzo(a)Pyrène BaP (résidentiel-tertiaire chauffage bois, industrie) et le Mercure (Hg) de l'industrie.</p> <p>A propos de ces polluants HAP et Hg, il est indiqué :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-HAP : l'évolution tendancielle ne permet pas de respecter le protocole d'Aarhus (limiter les émissions au niveau de 1990) pour 4 HAP.</li> <li>« <i>L'objectif national de 2010 est atteint. Cependant, l'objectif fixé par le PNSE2 pour 2013 ne sera pas atteint en Rhône-Alpes, même à l'échéance 2020.</i> »</li> <li>-Mercure : l'évolution tendancielle ne permet pas de respecter le PNSE2 (-30 % entre 2010 et 2013).</li> <li>« <i>Au vu de l'évolution récente des émissions de Mercure en Rhône-Alpes, la région pourrait ne pas participer à l'atteinte des objectifs du PNSE2 en 2013, Une attention particulière est à porter aux émissions de Mercure de l'industrie manufacturière.</i> »</li> </ul> <p>L'état des lieux du projet de SRCAE résume page 93 les cinq « points noirs de la qualité de l'air en Rhône-Alpes »</p>		
--	--	--	--

	<p>et souligne la pollution problématique des HAP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Une pollution préoccupante aux particules, en particulier en hiver, principalement liée aux émissions du chauffage au bois, des carrières et chantiers/BTP et des voitures.</li> <li>-Une pollution préoccupante aux oxydes d'azote, principalement liée aux émissions des voitures et des poids lourds.</li> <li>-Une pollution au dioxyde de soufre maîtrisée, malgré la persistance de dépassements des normes sur certains secteurs, principalement liée aux émissions industrielles.</li> <li>-Une pollution à l'ozone sur l'ensemble de la région, en particulier en été, principalement liée aux émissions du trafic routier et du résidentiel/tertiaire.</li> <li>-Une pollution en devenir concernant les HAP, principalement liée aux émissions du chauffage au bois et aux émissions industrielles.</li> </ul> <p>Cet état des lieux s'achève ainsi page 110 du projet de SRCAE :</p> <p>« Des efforts de réduction supplémentaires sont nécessaires et notamment dans les grandes agglomérations, qui concentrent la majorité de la population rhônalpine et qui subissent des dépassements de valeurs limites en lien avec la proximité automobile.</p> <p>Une attention particulière doit être portée afin de réduire les niveaux d'ozone qui pourraient devenir préoccupants.</p> <p>Enfin, les concentrations de HAP devront faire l'objet d'une surveillance accrue. Les émissions des industriels devront être contrôlées et le développement de l'utilisation de la biomasse devra être accompagné afin de limiter les émissions de HAP et d'éviter l'exposition de la population à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires »</p> <p>Le document mis à enquête publique ne comporte <u>pas d'action dotée d'objectifs chiffrés</u> concernant la réduction des émissions de HAP ou la réduction des émissions de mercure (Hg).</p> <p><b>Absence d'évaluation des mesures élaborées antérieurement</b></p> <p>L'article R222- 29 du code de l'Environnement dispose qu'un « bilan annuel de la mise en œuvre du PPA est présenté chaque année aux conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) », l'article R222-30 du même code impose une évaluation du PPA tous les cinq ans. C'est seulement à l'issue de cette évaluation que le plan peut être mis en révision.</p> <p>Or aucun détail relatif à l'application du PPA 2005-2010 ne figure dans le projet de PPA révisé, malgré ces obligations de bilan annuel et d'évaluation tous les cinq ans du PPA en vigueur.</p> <p>Un seul paragraphe « 5.1 Analyse des forces et faiblesses du PPA approuvé le 18/12/2006 » (page 18 du document soumis à enquête) fait état de « points forts » ou de « points à améliorer / axes de progrès », sans mentionner les « 20 actions mises en œuvre sur les 30 proposées ».</p> <p>Pourtant, le document PPA 2005-2010 de l'agglomération de Grenoble rassemblait 26 fiches principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Grandes sources fixes ponctuelles (3 fiches)</li> <li>B. Sources fixes diffuses (6 fiches)</li> <li>C. Sources mobiles (2 fiches)</li> <li>D. Planification urbaine (5 fiches)</li> <li>E. Mesures d'urgence (2 fiches)</li> <li>F. Amélioration des connaissances (6 fiches)</li> <li>G. Information (2 fiches)</li> </ul> <p>Aucune information n'est donnée dans le dossier soumis à enquête sur l'efficacité et la nature des 20 actions qui</p>		5.1.1
--	--	--	-------

	<p>auraient été effectivement mises en œuvre.</p> <p>Il y a donc lieu de s'interroger sur les moyens engagés par l'Etat pour assurer la qualité du suivi des actions déjà arrêtées. La mention suivante qui figure en bas de page « <i>La révision du PPA pourrait être une opportunité pour proposer une nouvelle organisation de travail avec un suivi plus performant</i> » fait apparaître une certaine marge de progrès.</p> <p><b>Sur l'état initial erroné qui minimise l'impact sanitaire</b></p> <p>Une erreur concerne la figure 20 de la page 43, qui fait apparaître des valeurs erronées pour les quantités totales de polluants émis sur la zone PPA ; ces quantités (en tonnes/2007 ou kg/2007) ne correspondent pas aux valeurs de l'inventaire de l'annexe 7, page 159.</p> <p>Le territoire du PPA soumis à enquête publique concerne le SCOT, soit 273 communes ou 68 % de la population de l'Isère (730 300 habitants), page 31 du dossier.</p> <p>Contrairement à la version 2005-2010 du PPA de l'agglomération grenobloise, le projet proposé ne fait pas mention d'informations relatives aux personnes fragiles vis à vis de la pollution (personnes âgées, enfants ...).</p> <p>L'article R222-15 1° du CdE dispose que les PPA comprennent les documents et informations relatives « <i>aux groupes de personnes particulièrement sensibles à la pollution et autres cibles qui doivent être protégées, ainsi qu'aux effets de la qualité de l'air sur la santé.</i> »</p> <p>Dans le PPA 2005-2010 en vigueur dans l'agglomération, la « Population sensible » fait l'objet d'un recensement du nombre d'enfants de moins de 10 ans, d'enfants de moins de 15 ans de d'adultes de plus de 65 ans, à la page 21 du PPA 2005-2010. Il est recommandé de ne pas implanter d'établissement d'accueil sur des territoires particulièrement exposés à la pollution atmosphérique. Les établissements existants (crèches, écoles, collèges et lycées, établissements d'accueil de personnes âgées) figurent sur une carte spécifique avec la mention « <i>la connaissance de la localisation de ces personnes aide au développement de la politique environnementale ainsi qu'aux PDU</i> ».</p> <p>Concernant l'enjeu sanitaire et l'impact de la pollution en nombre de décès anticipés par an, le calcul présenté page 9 qui indique pour l'agglomération grenobloise un impact de 67 décès anticipés par an liés à des pics de pollution ainsi qu'à 155 décès anticipés par an liés à la pollution habituelle dite « de fond ». Ce calcul est effectué sur la base d'une population de 459 000 habitants et non des 730 300 habitants situés sur le territoire du PPA.</p> <p>De façon générale les figures relatives aux émissions (fig. 12 page 33) et cartes mesurant l'impact de la pollution (fig. 22 page 45, fig. 30 page 52) sont à agrandir au format A4 car elles sont illisibles dans la version actuelle du document.</p> <p>Le détail des secteurs émetteurs pour les polluants dépassant les valeurs limites (SNAP 3) sur la zone PPA prévu dans l'annexe 7 semble avoir disparu (il est mentionné dans le sommaire page 4).</p> <p>Il convient donc de rectifier les erreurs matérielles citées, de rendre lisibles les figures et cartes du document, et de détailler les informations relatives aux groupes de personnes sensibles à la pollution et à l'impact de la pollution pour la population de 730.300 habitants de la zone PPA, conformément à l'article R222-15 1° du Code de l'Environnement.</p> <p><b>Sur le principe de construction du PPA et les objectifs de réduction des émissions de polluants</b></p> <p>Avant d'examiner sur le fond des mesures du projet de PPA, il convient de noter que les objectifs chiffrés de réductions d'émissions de polluants ne sont établis que pour les poussières (PM10 et PM2.5) et les oxydes d'azotes (NOx).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Aucun objectif chiffré de réduction n'est fixé pour les HAP, notamment le Benzo(a)Pyrène (BaP)</li> <li>-Aucun objectif chiffré de réduction ne concerne le mercure (Hg)</li> </ul>		
--	--	--	--

Ces polluants sont pourtant pointés par le projet de SRCAE au niveau régional comme posant problème pour satisfaire le PRSE2, prévu par la loi n°2004-806 de Santé Publique, et la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Le Plan Régional Santé-Environnement (PRSE2) a été approuvé par le préfet de Région le 18 octobre 2011. Le PRSE de la région Rhône-Alpes est cité page 21 du document soumis à enquête publique, mais il manque le détail de la mesure 13 (action 6 du PRSE) :

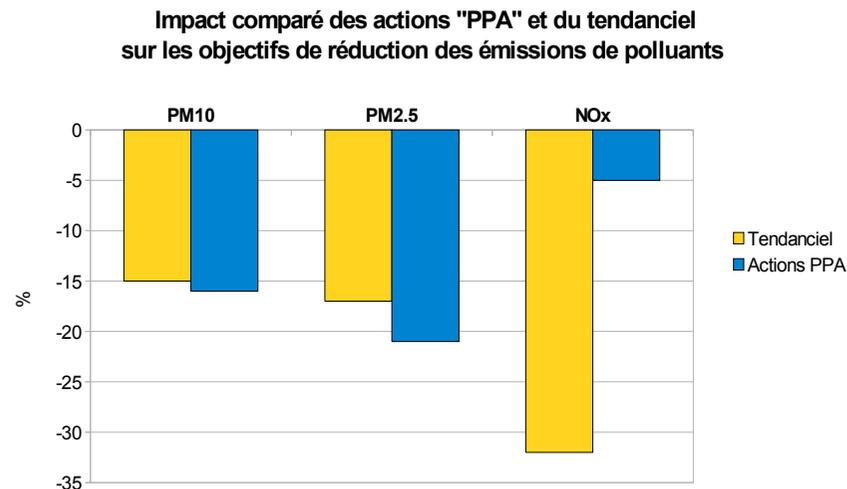
« Poursuivre l'action de réduction des émissions toxiques du PRSE1 (action 7) et réduire d'ici 2013 les émissions atmosphériques industrielles pour 6 substances toxiques ou familles de substances prioritaires afin de contribuer aux engagements nationaux de réduction de 30 % de ces substances toutes sources d'émissions confondues (année de référence 2007) - Substances concernées : benzène, arsenic, mercure, dioxines/PCB, HAP, solvants chlorés. »

Il est donc nécessaire d'ajouter au PPA soumis à enquête publique des actions comportant des objectifs chiffrés pour réduire les émissions de HAP et de mercure Hg.

**Sur l'impact des actions du PPA de la région grenobloise**

Figure 1. Réduction des émissions de polluants à l'horizon 2015 pour les poussières et oxydes d'azote par rapport à l'année de référence 2007. (d'après les pages 117 à 120 du document projet de PPA)

La figure 1 présente une comparaison de l'impact d'un scénario tendanciel (hors mesures du PPA) dans la réduction des émissions de polluants d'une part avec l'impact des mesures spécifiques du PPA d'autre part



On remarque que l'impact prévisionnel des actions du PPA n'est pas prépondérant, il est équivalent à celui du scénario tendanciel pour les poussières (la moitié des réductions d'émissions de poussières PM10 et PM2.5), mais il est très faible (moins de 15 %) pour la réduction prévisionnelle des oxydes d'azote.

Par construction, le PPA de la région grenobloise repose sur des actions non prépondérantes face à un scénario "tendanciel" qui consiste à attendre l'application des réglementations nationale et européenne et l'évolution technique concernant les sources d'émission dont les véhicules et camions.

Il s'agit donc d'une première insuffisance des actions du PPA soumis à enquête publique.

	<p><b>Sur les « actions » constituant la mise en œuvre du PPA</b></p> <p>Nous examinons à présent les actions prises au titre du nouveau PPA (à partir de la page 59 du document) en retenant celles dont la réduction des émissions est la plus forte (cf. contribution des différentes actions au gain global d'émission page 180 du document).</p> <p><b>a) Industrie et résidentiel</b></p> <p>Action 9 : « <i>Encourager la substitution progressive des foyers ouverts utilisés en chauffage d'appoint</i> » page 75. Cette action, qui représente à elle seule plus de la moitié de la réduction relative aux PM10, ne peut être effective rapidement sur le parc des 12000 logements concernés.</p> <p>La mention qui accompagne les 12 millions d'euros à financer est libellée ainsi : « <i>Le financement serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs</i> » (page 75 du document).</p> <p>Action 10 « <i>Accélérer le renouvellement ou l'amélioration de la performance du parc de chauffage au bois le moins performant par la mise en place d'un fonds d'aide au financement d'appareils performants</i> ».</p> <p>Cette action concerne les chauffages à bois utilisés en base, son besoin en financement est évalué à 16,4 M€ dont « <i>Le financement serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs</i> ».</p> <p>Action 11 « <i>Interdire l'installation d'appareils de chauffage au bois non performants</i> » est une mesure réglementaire qui est programmée seulement 18 mois après l'approbation du PPA.</p> <p>Action 3 « <i>Caractériser les émissions diffuses sur la zone PPA des principaux émetteurs de poussières notamment dans le secteur des carrières, centrales de traitement des déchets du BTP, de recyclage, d'enrobage et d'asphalte et de la transformation du bois</i> » pour laquelle les actions de surveillance et de réduction ne sont pas attendus avant 24 mois après approbation du PPA.</p> <p>Ainsi, il apparaît que les actions prévues par le nouveau PPA de Grenoble 2011-2015 concernant la réduction des émissions de poussières PM10 et PM2.5 ne seront pas effectives avant 2015, c'est à dire à l'échéance de ce PPA, selon le tableau 7 page 134 du document.</p> <p><b>Le projet de PPA soumis à enquête publique ne permet pas réduire suffisamment les émissions particules pour respecter la réglementation en vigueur, notamment en 2015, en l'absence d'impact des actions réduisant les émissions de poussières avant 2015.</b></p> <p><b>b) Actions concernant les Transports</b></p> <p>Action 14 « <i>Diminuer les émissions polluantes induites par le trafic routier sur le périmètre du PPA par la mise en œuvre de politiques de transport de personnes et de marchandises cohérentes et intégrées à l'échelle du SCoT</i> »</p> <p>Le PPA définit des objectifs chiffrés de réduction des émissions du secteur des transports, en reportant le contenu de cette action sur les autorités organisatrice des transports qui définissent les PDU (agglomération grenobloise, Voiron, Grésivaudan), ces PDU ne sont même pas encore adoptés.</p> <p>Cette action 14, qui pèse pour 75 % des réductions d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) liées aux actions du PPA, ne dispose pas de financement spécifique.</p> <p>Action 15 « <i>Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, notamment à l'intérieur du « centre étendu » et sur les « VRU » (voies rapides urbaines) de l'agglomération grenobloise</i> »</p> <p>Cette action était initialement rédigée « <i>Restreindre l'accès des véhicules les plus polluants sur les deux périmètres « centre étendu » (centre-ville de Grenoble étendu à la Presqu'île scientifique, au CHU de Grenoble, à La Tronche et au domaine universitaire de Saint-Martin-d'Hères/Gières) et « VRU » (voies rapides urbaines)</i> »</p>		<p>5.4.3</p> <p>5.4.5</p> <p>5.2.2</p> <p>5.5.1</p> <p>5.5.2</p>
--	---	--	--

	<p><i>de l'agglomération grenobloise</i> » dans le cadre de la consultation des collectivités.          Cette reformulation est rendue nécessaire par l'abandon ou le report à une date ultérieure du dispositif ZAPA.          Il y a lieu de s'interroger sur la façon de présenter une telle mesure, sans mettre en avant les alternatives préalables à la limitation d'accès, ce qui conduit dans les faits à une mesure repoussoir.          Pourtant des exemples probants de réduction du flux de véhicules existent, y compris dans l'agglomération avec l'arrivée de la ligne C de tramway sur les grands boulevards de Grenoble, ou avec le projet de ligne E sur le cours Jean Jaurès en cours de travaux.          Si cette action 15 est bénéfique pour les riverains des axes concernés, elle ne concerne que 1 % des émissions de NOx de la zone PPA.</p> <p>Action 16 « <i>Exploiter et aménager les VRU et autoroutes de l'agglomération grenobloise afin de fluidifier le trafic routier</i> »</p> <p>Cette action consiste en réalité à instaurer un péage aux entrées de l'agglomération « en 2013 », à élargir l'A480, ce qui pourrait conduire à un recours accru des usages aux déplacements routier, comme l'a observé le conseil régional.</p> <p>Il est donc coûteux et contre-productif pour la réduction du flux de véhicule de suivre l'avis du Conseil Général qui « réaffirme son soutien à la mise à 2x3 voies de l'A480 ».</p> <p>L'installation d'un péage sur les VRU peut conduire à des reports importants de circulation sur les voiries secondaires, ce qui ne semble pas étudié dans le cadre du PPA.</p> <p>Cette action 16 n'est donc pas aboutie et doit être reprise en concertation avec les collectivités.</p> <p>Il faut souligner que les exécutifs des collectivités territoriales, dont en particulier le conseil général de l'Isère, la communauté d'agglomération de Grenoble, la ville de Grenoble, ont promu une autoroute urbaine (Rocade Nord) qui était contraire à l'intérêt public, et pendant ce temps n'ont pas mis en place des politiques publiques visant à réduire la pollution.</p> <p><b>Dégradation annoncée de l'exposition des populations au polluant ozone (O3)</b>          Aucune action du PPA n'a pour objectif chiffré la réduction des émissions de COV, précurseur avec les oxydes d'azote de l'ozone.          Or, le document soumis à enquête publique annonce une dégradation de l'exposition de la population à l'ozone, page 125 :  <i>« En l'absence de mesures ciblant les émissions de COV (également précurseur de l'O3), la situation vis-à-vis de la valeur cible tend plutôt à se dégrader. Globalement, à l'échelle de la zone PPA, la surface exposée à des dépassements de la valeur cible est la même qu'en condition « 2015 tendancielle ». En revanche, les actions PPA induisent une dégradation supplémentaire des niveaux d'ozone par rapport à la situation tendancielle en milieu urbain densément peuplé. Cela entraîne une augmentation de la population exposée (629 800 personnes soit 85% de la population de la zone PPA). »</i></p> <p>Il apparaît donc qu'en l'absence d'une réflexion globale sur les émissions de l'ensemble des précurseurs de l'O3, le PPA reconnaît qu'il induit des effets négatifs sur l'exposition des populations à l'O3. Cet argument à lui seul devrait conduire à rejeter le projet de PPA de la région grenobloise.</p> <p><b>Absence de mesure pour améliorer efficacité énergétique</b>          On ne trouve pas d'action visant à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments dans le projet de PPA, ceci alors que les PPA « énumèrent les mesures préventives et correctives » afin « d'utiliser l'énergie de manière rationnelle » (article R222-14 du CdE), alors que la communauté de communes du Sud Grenoblois a estimé qu'il n'était pas suffisant de se limiter à l'amélioration des appareils de chauffage ou même du combustible et qu'une</p>	<p>5.5.2 5.5.6</p> <p>5.5.3</p> <p>5.5</p> <p>5.5.3</p>	
--	--	---	--

	<p>mesure sur l'amélioration énergétique des bâtiments serait à intégrer au document (page 9/26, synthèse des consultations des collectivités territoriales), alors que des objectifs nationaux sont énoncés en terme de rythme de rénovation énergétique des bâtiments.</p> <p><b>Absence de mesures spécifiques relatives à la sensibilité particulière de l'agglomération grenobloise</b></p> <p>A Grenoble nous connaissons des phénomènes atmosphériques liés à la géographie qui auraient dû conduire à renforcer les objectifs d'un PPA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-l'inversion de températures est un facteur aggravant de la pollution atmosphérique en hiver, elle agit comme un couvercle en intensifiant les pollutions.</li> <li>-la brise de pente conduit à une accumulation de polluants.</li> <li>-les fortes chaleurs estivales favorisent la formation de l'ozone</li> </ul> <p>Si ces éléments sont mentionnés dans le dossier soumis à enquête, cela n'a pas conduit à élaborer des actions spécifiques, avec l'objectif de réduire l'exposition de la population en deçà des seuils réglementaires.</p> <p><b>Pour toutes ces raisons, étant données :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-l'élaboration tardive du PPA à Grenoble, dont la durée s'inscrit sur 24 mois seulement,</li> <li>-l'absence d'évaluation des mesures élaborées antérieurement,</li> <li>-l'état initial erroné qui minimise l'impact sanitaire sur les populations,</li> <li>-le principe de construction du PPA dont les objectifs de réduction des émissions de polluants restent limités</li> <li>-l'absence de financement des actions du PPA et leur application tardive,</li> <li>-la dégradation annoncée de l'exposition des populations au polluant ozone (O3),</li> <li>-l'absence de mesure pour améliorer efficacité énergétique,</li> <li>-l'absence de mesures spécifiques relatives à la sensibilité particulière de l'agglomération grenobloise,</li> </ul> <p><b>J'émet un avis négatif à propos du dossier « Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise ».</b></p> <p><b>Je souhaite consigner ma demande à Monsieur le Préfet de l'Isère de mettre en chantier un véritable PPA de la région grenobloise, contenant des actions à effet immédiat et significatives afin de réduire l'exposition des habitants à la pollution de l'air, notamment en complétant les actions à l'aide d'une réduction immédiate de la vitesse des véhicules sur les voiries urbaines rapides (70 km/h), d'un grand programme d'isolation des bâtiments, de chauffage solaire et au bois propre, et de gratuité des transports publics dès le premier niveau d'information et de recommandation, avant les pics de pollution.</b></p> <p><u>En complément de l'avis ci-dessus (ont été ajoutés une page dactylographiée et un schéma de l'indice ATMO à Grenoble du 1<sup>er</sup> février au 31 mars 2013), Mr FRISTOT demande que soient étudiées les contre-propositions suivantes : adoption de mesures de réduction conjointe des NO<sub>x</sub> et des COV, avec objectifs chiffrés, pour faire baisser l'ozone ; en référence à l'article R222-15 du code de l'environnement et à l'arrêté inter-préfectoral n°2011-004 du 5 janvier 2011, modification de la procédure de calcul de l'indice ATMO à Grenoble pour intégrer les mesures réalisées par les stations fixes de type trafic.</u></p>		
--	---	--	--

## 4.5.1.3 Registre du lieu d'enquête Mairie de Grenoble

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	M <sup>me</sup> SIMOENS Service environ <sup>t</sup> Grenoble	M <sup>me</sup> SIMOENS signale que la Ville transmettra son avis définitif soumis à délibération du conseil municipal du 18 novembre 2013		Voir DREAL R20
R2	M <sup>r</sup> LAURIOT Grenoble	Le PPA 2005-2010 proposait 29 indicateurs qui devaient être mis en place et constituer une base indispensable pour la mesure des progrès réalisés ; or, on ne retrouve aucun de ces indicateurs dans le document mis à l'enquête. Par ailleurs il n'est pas prévu de contrôle de réalisation du PPA, donc pas de contrainte...prêt à être posé sur l'étagère du haut !...	Indicateurs	5.1
R3	M <sup>r</sup> (illisible) Grenoble conseiller munic <sup>l</sup> groupe écologie et solidarité	Concernant les VRU et les autoroutes, il conviendrait d'être plus précis et de dire que passer de 2 à 3 voies serait incompatible avec le PPA, car cela conduirait à une augmentation de trafic et donc de pollution ; de plus cela ne ferait que reporter de quelques années la question de la congestion comme toutes les expériences l'ont déjà montré. Par ailleurs, le dossier présenté ne répond pas sur les moyens financiers dont on dispose, alors que c'est le nœud du problème.	Transport  Moyens financiers	5.5.2 -5.5.3
R4	M <sup>me</sup> SAME Grenoble	M <sup>me</sup> SAME émet un avis de trois pages manuscrites sur le registre. Quel est le rôle du pôle technique régional ? A quelle date sera-t-il mis en place (page 14) ? Concernant l'industrie, il faudra réduire les émissions de benzène, HAP, PCB...dans l'air et dans l'eau de 30% d'ici 2013. Nous sommes fin 2013... ! Qu'est-ce qui est fait ? Ne pourrions-nous pas réduire les taux davantage encore ? La population devrait utiliser les énergies renouvelables et moins consommer de pétrole Concernant le transport routier, la pollution vient aussi du salage des routes ; d'autres méthodes sont à envisager. Afin de réduire la vitesse à 70km/h il faut réaliser 3 voies sur la même largeur d'emprise dont 2 pour les voitures et 1 réservée pour les transports en commun (moins de bouchons, moins de pollution, TC plus performants). Il faut améliorer l'amplitude horaire des bus et des cars le matin et le soir, voire développer le transport à la demande en dehors des horaires de TC réguliers. Pour le transport des marchandises, penser au ferroutage, taxer davantage le diesel et ne pas oublier que les agro carburants favorisent la déforestation. Dans l'habitat, les pollutions viennent principalement du chauffage urbain ; il faut davantage isoler les logements, mettre de la verdure dans les rues et sur le toit des immeubles pour faire baisser la température pendant l'été en ville... Les mesures prévues dans le PPA permettront-elles de remplir les conditions exigées par la communauté européenne ? Le PPA est d'utilité publique, mais il est trop timide...pas assez efficace pour préserver la santé de la population	Industriel  Transports  Isolation des bâtiments	5.5.2 -5.5.3- 5.5.5  5.5.2-5.5.6  5.6.1

R5	M <sup>r</sup> GILET Grenoble	<p>L'organisation devrait permettre aux chauffeurs de taxis d'attendre la course dans un local chauffé ; il est scandaleux de faire tourner les moteurs pour se réchauffer.</p> <p><u>Les aménagements routiers doivent être légers : l'A480 doit être divisé en 2x3voies à 70Km/h sans élargissement, avec une voie réservée aux TC publics et privés.</u></p> <p>Il faut mettre en place un système Vélib sur tout le territoire de la Métro</p> <p>Pourquoi préconiser d'introduire 10% d'agro carburants dans l'essence et le diesel en 2020 ? Le bilan carbone n'est pas très intéressant (et en concurrence avec la nourriture, donc à bannir !).</p> <p>En matière d'urbanisme, une densification bien pensée doit éviter les lotissements gourmands en espaces agricoles et trop difficiles à desservir en TC.</p> <p>Sur le plan agricole, une diminution de la pollution de l'air due aux pesticides passe obligatoirement par un encouragement énergétique à l'agriculture biologique...</p> <p><u>Le PPA proposé est un progrès mais manque d'ambition. Qu'en est-il de la ZAPA ? du péage urbain ? Ne faudrait-il pas tester leur efficacité ?</u></p> <p>Une fois de plus le gouvernement recule devant le lobby routier et n'appliquera pas l'écotaxe avant longtemps...et le diesel est toujours moins cher que l'essence...à quand une fiscalité écologique qui jouerait par exemple sur la TVA ?</p>		5.5.3 -5.5.5  5.5.1 -5.5.2
R6	M <sup>r</sup> MERIAUX Grenoble  Conseiller régional Groupe Europe Ecologie les Verts	<p><u>Le projet de PPA soumis est totalement inefficace et doit être rejeté pour de multiples raisons :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le précédent couvrait la période 2005-2010, celui qui est proposé devrait aller jusqu'en 2015 : donc effectif 2 ans seulement ce qui est inacceptable ;</li> <li>- <u>il n'y a pas d'évaluation de mesures :</u> comment mesurer l'efficacité des politiques ? Faible ambition du PPA alors que la France est mise en cause par la commission européenne.</li> <li>- <u>l'estimation de 67 décès anticipés par an liés à des pics de pollution, et de 155 décès anticipés par an liés à la pollution habituelle dite de fond est erronée</u> car elle ne concerne que 45 communes de l'agglomération grenobloise (459000 habitants), alors que le PPA projeté englobe 273 communes et accueille de l'ordre de 730 000 habitants ».</li> </ul> <p><u>Industrie et résidentiel :</u> la mention qui accompagne l'action 9 est trop vague : « <i>le financement des 12 million d'euros serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs</i> ».</p> <p>Il en est de même pour la formulation de l'action 10 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>quant à l'action 3, elle ne permet pas de réduire suffisamment les émissions de particules pour respecter la réglementation en vigueur, notamment en 2015.</u></li> </ul> <p><u>Transports :</u> les objectifs chiffrés de réduction des émissions de ce secteur (en reportant le contenu sur les AOT qui définissent les PDU de l'agglo Grenobloise, du Voironnais et du Grésivaudan) et alors que ceux-ci ne sont même pas adoptés l'action 14 pèse pour 75% des réductions d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et ne dispose pas de financement spécifique !</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>l'action 16 consiste en réalité à instaurer un péage urbain aux entrées d'agglomération en 2013 et à élargir A480, ce qui pourrait conduire à un recours accru des déplacements routiers, ainsi que l'a fait remarquer le</u></li> </ul>	Santé          Transports	5.1    5.4.4   5.5.1  5.5.1-5.5.2-5.5.6



R8	<p>M<sup>me</sup> Corinne BERNARD Grenoble</p> <p>Conseillère régionale Groupe Europe Ecologie les Verts</p>	<p><u>Le projet de PPA soumis est totalement inefficace et doit être rejeté pour de multiples raisons :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le précédent couvrait la période 2005-2010, celui qui est proposé devrait aller jusqu'en 2015 : donc effectif 2 ans seulement ce qui est inacceptable ;</li> <li>- <u>il n'y a pas d'évaluation de mesures</u> : comment mesurer l'efficacité des politiques ? Faible ambition du PPA alors que la France est mise en cause par la commission européenne.</li> <li>- <u>l'estimation de 67 décès anticipés par an liés à des pics de pollution, et de 155 décès anticipés par an liés à la pollution habituelle dite de fond est erronée</u> car elle ne concerne que 45 communes de l'agglomération grenobloise (459000 habitants), alors que le PPA projeté englobe 273 communes et accueille de l'ordre de 730 000 habitants ».</li> </ul> <p><u>Industrie et résidentiel</u> : la mention qui accompagne l'action 9 est trop vague : <i>« le financement des 12 million d'euros serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs ».</i></p> <p>Il en est de même pour la formulation de l'action 10 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>quant à l'action 3, elle ne permet pas de réduire suffisamment les émissions de particules pour respecter la réglementation en vigueur, notamment en 2015.</u></li> </ul> <p><u>Transports</u> : les objectifs chiffrés de réduction des émissions de ce secteur (en reportant le contenu sur les AOT qui définissent les PDU de l'agglomération grenobloise, du Voironnais et du Grésivaudan) et alors que ceux-ci ne sont même pas adoptés l'action 14 pèse pour 75% des réductions d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et ne dispose pas de financement spécifique !</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'action 16 consiste en réalité à instaurer un péage urbain aux entrées d'agglomération en 2013 et à élargir A480, ce qui pourrait conduire à un recours accru des déplacements routiers, ainsi que l'a fait remarquer le conseil régional ; il est donc couteux et contre-productif de suivre l'avis du CG38 qui réaffirme son soutien à la mise à 2x3 voies de l'A480 et l'installation de péages sur les VRU peut conduire à des reports importants de circulation sur les voies secondaires , ce qui n'est pas étudié dans le cadre du PPA.</li> </ul> <p>Concernant la dégradation annoncée de l'exposition des populations au polluant ozone (O<sub>3</sub>) <u>aucune action n'a pour objectif de chiffrer la réduction des émissions de COV</u>, précurseur avec les oxydes d'azote de l'ozone.</p> <p><u>Aucune action ne vise à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments</u>, alors que les PPA doivent énumérer les mesures préventives et correctives, afin d'utiliser l'énergie de manière rationnelle (article R222-14 du code de l'environnement).</p> <p>Alors que les éléments suivants sont mentionnés dans le dossier (inversion de température, brise de pente, fortes chaleurs estivales) <u>absence de mesures spécifiques à l'agglomération grenobloise qui auraient dû conduire à renforcer les objectifs du PPA.</u></p> <p><u>Pour tous ces motifs un avis négatif est émis sur le projet de PPA</u> et demande est faite à M<sup>r</sup> le Préfet de l'Isère de mettre en chantier un véritable PPA de la région grenobloise, applicable sur 5 ans à partir de 2014, avec des actions à effet immédiat et significatives , notamment en complétant les actions à l'aide d'une réduction de vitesse immédiate sur les VRU(70km/h), d'un programme d'isolation des bâtiments, de chauffage solaire et au bois propre, de gratuité des TC dès le premier niveau d'information, avant les pics de pollution.</p> <p>L'abandon du projet d'élargissement d'A480 permettrait de trouver les financements nécessaires. Par ailleurs, l'éventuelle relance de l'A51 devrait faire l'objet d'un avis négatif à titre préventif (l'accroissement du trafic l'été rendrait toute amélioration de l'air illusoire dans la cuvette.</p>	Santé	5.1  5.1
		Transports	5.5  5.5.2-5.5.3	
		Efficacité énergétique du bâti	5.6.1	

<b>R9</b>	M <sup>r</sup> PELLERIN Grenoble	Le PPA souffre de nombreuses insuffisances concernant les émissions de poussière (actions tardives et non financées), d'oxyde d'azote (actions reportées aux prochains PDU des agglos), d'ozone (le rapport se contente de relever une augmentation). La qualité de l'air est pourtant un élément fondamental et les trois composés évoqués sont extrêmement néfastes. Par ailleurs, des actions plus volontaristes doivent être menées au niveau des transports et de l'isolation des bâtiments Aussi, un <b>avis négatif est émis sur le projet de PPA</b>		<b>5.5</b> <b>5.5.1</b>
<b>R10</b>	M <sup>me</sup> Sylvie DANIEL Grenoble	<b>Désaccord avec le projet de PPA</b> : actions trop tardives ; financement non précisé ; lutte contre les émissions de poussière et de NOx insuffisantes. Par ailleurs, l'emploi de la voiture devrait être dissuadé avec : la baisse des transports publics (voire la gratuité lors des pics de pollution), développement de vraies pistes cyclables, réduction permanente de la vitesse à 70 km/h.		<b>5.5.1-5.5.2-5.5.5</b>
<b>R11</b>	M <sup>me</sup> Annette GOÏTRE	Puisque compter les morts de la pollution atmosphérique ne suffit pas à faire avancer les prises de décision efficaces, une solution pourrait-être de rendre la ville à l'habitant, bipède qui se souvient qu'il y a 50 ans pour faire moins d'un Km, il savait se déplacer sur ses deux pieds... Pour mettre en place des solutions dites de « mode doux » il faut changer les mentalités, casser les codes qui empoisonnent la vie ; ces changements devraient passer par les enseignants, les éducateurs, les associations de parents, mais aussi des consommateurs, des défenseurs de l'environnement qui devraient générer une prise de conscience efficace sur les populations...		<b>5.5.1-5.5.2</b>
<b>R12</b>	M <sup>me</sup> Geneviève JONOT Grenoble « Amis de la Terre Isère »	<u>Constat</u> : le PPA ne sera effectif que pendant deux ans ; il n'y a pas d'évaluation des mesures contenues dans le plan 2005-2010, contrairement aux obligations réglementaires ; concernant la circulation automobile, beaucoup de propositions renvoient au prochain PDU qui n'existe pas et cette façon de se débarrasser de la question est irresponsable ; les mesures proposées sont très insuffisantes (absence de politique vis-à-vis de l'ozone ; les oxydes d'azote liés à la circulation des véhicules à moteur renvoyée aux prochains PDU ; concernant les particules fines, pas de moyens pour améliorer le chauffage au bois ; manque de propositions sur l'utilisation rationnelle de l'énergie pourtant obligatoire dans les PPA. <u>Une contre-proposition</u> : M <sup>me</sup> JONOT propose que soit mis en place : - Une évaluation de l'efficacité des politiques passées et actuelles sur la pollution ; - Une réévaluation de l'impact sanitaire sur les populations (selon l'âge, la fragilité de l'habitation...), ainsi qu'une réévaluation du nombre de décès immédiats pour l'ensemble de la région urbaine ; - Une planification financière détaillée des mesures proposées en précisant dates et financeurs afin que les engagements soient clairement établis ; - La durée de 5 ans à partir de 2014 pour le PPA ; - La limitation de la vitesse sur l'A480 et la rocade sud et l'abandon de l'élargissement de l'A480 (ce qui libérerait des millions d'€ pour financer des mesures efficaces (notamment pour diminuer les émissions de particules fines émises par le chauffage au bois mal maîtrisé). <u>Conclusion</u> : la représentante des « Amis de la Terre Isère » demande à la commission d'enquête de donner un <b>avis défavorable</b> à ce projet de PPA.	Contre-proposition  Conclusion	<b>5.1</b> <b>5.5-5.5.1</b>

R 13	M <sup>f</sup> BADOUARD Grenoble	<p><u>Manque de clarté et insuffisance du document.</u>  <u>Concernant les objectifs</u>, le PPA devait donner la priorité à la diminution des concentrations moyennes annuelles, plutôt qu'au simple respect des valeurs limites de concentrations de polluants.  Le PPA n'est pas suffisamment ambitieux concernant son impact attendu sur la qualité de l'air et il convient, notamment, de prendre des mesures plus importantes dans le secteur des transports.  <u>La trop brève analyse forces/faiblesse</u> du PPA ne permet pas de dresser un bilan.  La lecture des différentes actions révèle que peu d'entre elles sont financées (les deux plus importante ne le sont pas : cf annexe 11).  <u>Il n'est pas possible de procéder à une analyse coût/avantage</u> puisque les actions proposées ne sont pas chiffrées financièrement (donc impossible de faire des arbitrages).  Dans quelle mesure les actions de fluidification du trafic peuvent-elles être source de réduction des émissions de polluants ? Sur quelle littérature scientifique s'appuie-t-on ?  <b>C'est un avis défavorable qui est donné à la révision du PPA</b></p>		5.5.2 -5.5.3
R14	M <sup>f</sup> LORIOT Grenoble	<p>M<sup>f</sup> LORIOT signale être particulièrement exposé à la pollution des particules et souhaite qu'une action énergique soit engagée immédiatement ; trois ans ont déjà été perdus.  La santé publique est une priorité.  Les indicateurs proposés dans le PPA doivent être publiés, une fois par mois pour en mesurer l'évolution</p>		
R15	M <sup>f</sup> JONOT Grenoble	<p><u>Constat</u> : le PPA ne sera effectif que pendant deux ans ; il n'y a pas d'évaluation des mesures contenues dans le plan 2005-2010, contrairement aux obligations réglementaires; concernant la circulation automobile, beaucoup de propositions renvoient au prochain PDU qui n'existe pas et cette façon de se débarrasser de la question est irresponsable ; les mesures proposées sont très insuffisantes (absence de politique vis-à-vis de l'ozone ; les oxydes d'azote liées à la circulation des véhicules à moteur renvoyée aux prochains PDU ; concernant les particules fines, pas de moyens pour améliorer le chauffage au bois ; manque de propositions sur l'utilisation rationnelle de l'énergie pourtant obligatoire dans les PPA.</p> <p><u>Une contre-proposition</u> : M<sup>me</sup> JONOT propose que soit mis en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une évaluation de l'efficacité des politiques passées et actuelles sur la pollution ;</li> <li>- Une réévaluation de l'impact sanitaire sur les populations (selon l'âge, la fragilité de l'habitation...), ainsi qu'une réévaluation du nombre de décès immédiats pour l'ensemble de la région urbaine ;</li> <li>- Une planification financière détaillée des mesures proposées en précisant dates et financeurs afin que les engagements soient clairement établis ;</li> <li>- La durée de 5 ans à partir de 2014 pour le PPA ;</li> <li>- La limitation de la vitesse sur l'A480 et la rocade sud et l'abandon de l'élargissement de l'A480 (ce qui libérerait des millions d'€ pour financer des mesures efficaces (notamment pour diminuer les émissions de particules fines émises par le chauffage au bois mal maîtrisé.</li> </ul> <p><u>Conclusion</u> : la représentante des « Amis de le Terre Isère» demande à la commission d'enquête de donner un <b>avis défavorable</b> à ce projet de PPA.</p> <p><u>Questions complémentaires</u> : sachant que les PM10 sont fortement cancérigènes, pourquoi ne pas limiter les véhicules diesel avec une augmentation de la taxe de carburant ?  Pourquoi l'avis de la ville de Grenoble n'a-t-il pas été soumis au vote lors d'un précédent conseil municipal ?</p>	Contre-proposition	5.5.1 -5.5.6

R16	M <sup>me</sup> GIROUD Grenoble Présidente de l'ADTC	<p>L'Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes de la région grenobloise exprime un point de vue sur la partie du PPA relative aux transports.</p> <p><u>Sont émises les demandes suivantes concernant les fiches :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>14</b>, l'ADTC signale que le manque de moyens déployés est en contradiction avec l'intention affichée : absence de renforcement de la ligne Express1 Voiron-Grenoble-Lumbin pourtant saturée ; sous-dimensionnement chronique des vélos dans les gares de Grenoble, Echirolles et Gières, décourageant de nombreux usagers potentiels des lignes Transisère ou de la solution TER+vélo.</li> </ul> <p>L'augmentation des stationnements vélos prévus dans le cadre du Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Grenoble est insuffisante.</p> <p>Lors de son assemblée générale, l'ADTC a adopté une motion demandant que le futur PDU 2014-2030 intègre un réseau de tramways périurbains et tram-train sur les trois branches de l'Y grenoblois.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>15</b>, l'ADTC souhaite que, lors des pics de pollution, la circulation automobile soit restreinte, en échange d'un accès gratuit aux TC dans l'ensemble de la région grenobloise ;</li> <li>- <b>16</b>, l'ADTC est favorable à la mise en place de l'exploitation dynamique des VRU et de leur limitation à 70km/h aux heures de pointe ;</li> <li>- <b>17</b>, l'ADTC demande le retour des trolleybus sur les lignes TC dont la fréquentation est relativement forte, mais pas au point de justifier le tramway ;</li> <li>- <b>18</b>, l'ADTC demande la généralisation des plans de déplacement ; à terme la mise en place de PDE devrait devenir obligatoire pour les moyennes, grandes entreprises et administrations.</li> </ul> <p>En conclusion l'ADTC <b>approuve les objectifs du PPA</b> mais souhaite que soient prises en compte les mesures ci-dessus.</p> <p><u>Sont également jointes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 pages relatives au Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Grenoble indiquant que les capacités de stationnement prévues sont insuffisantes ;</li> <li>- 1 page relative à l'A480, indiquant que son élargissement n'est pas nécessaire pour atteindre les objectifs du PDU et que le point noir responsable de la congestion de trafic est le Rondeau.</li> </ul>	Mesures souhaitées relatives aux déplacement s	5.5  5.5.6-5.5.1  5.5.2-5.5.3  5.5.4  5.5.5
R17	M <sup>r</sup> BESANCON Grenoble	<p><u>Régulation du trafic sur les VRU</u> : la réduction dynamique de la vitesse des autoroutes est préconisée uniquement lors des risques de bouchon, pas pendant les autres périodes.</p> <p><u>Aménagements routiers</u> : la pollution de proximité de trafic est d'autant plus grave quand il ya des populations exposées en forte densité.</p> <p>Le contournement nord de Grenoble par un tunnel répond à l'objectif de réduire les distances de parcours ; cela amènerait une considérable amélioration de la pollution dans le secteur concerné.</p> <p>Souhait que le PPA dissuade la réalisation de projets trop proches de voirie à fort trafic, mais que les contraintes imposées pèsent moins fort sur le transport des personnes que sur le transport des marchandises.</p> <p>Les bus de l'agglomération grenobloise, relativement vieux (pas de nouveaux depuis 2006) sont une cause importante d'émissions de polluants (moteurs aux 3/4 diesel) ; demande est faite que le PPA préconise, d'une part, de réguler la circulation des transports publics (plages horaires) et, d'autre part, le remplacement des lignes TC ne transportant pas assez de passagers par des modes alternatifs de déplacement, moins polluant et moins coûteux.</p>	Déplacement s	5.5.2-5.5.6    5.5.1-5.5.2

		<p><u>Gêne à la circulation et au stationnement des automobilistes</u> : il en est qui sont inévitables, mais d'autres sont volontairement organisées (diminution des voies, arrêt des bus empêchant la circulation, suppression de stationnement (cela concernerait 4000 places sur Grenoble) d'où saturation nécessitant de se déplacer plus loin et donc de polluer plus ...etc...</p> <p>Cette politique fait augmenter la pollution par km parcouru et économiquement parlant coûte beaucoup d'argent, à la fois en temps passé et en pollution néfaste pour la santé.</p> <p><u>Urbanisme</u> : la densification aggrave les problèmes de pollution ; ainsi à Grenoble les inconvénients sont plus importants que dans les communes périphériques ; préconisation est faite de maîtriser la densification des logements en cherchant à rééquilibrer les densités entre Grenoble et les principaux pôles périphériques.</p>	Urbanisme	5.5.1 R6
<b>R18</b>	Mr OZIL Grenoble Président de LAHGGLO	<p>L'Association d'Habitants pour le Grand Grenoble regroupe environ 20 associations d'habitants et de quartiers de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement.</p> <p><u>Elle souligne la grande difficulté pour ses membres de prendre une position sur le PPA car il fallait arbitrer entre l'urgence de lancer un plan d'action pour résoudre les problèmes de la qualité de l'air et la déception occasionnée par le projet présenté.</u></p> <p>Les membres de l'Association ne peuvent se satisfaire d'un plan dont l'objectif est visiblement de répondre aux injonctions de l'Europe et regrette l'occasion ratée de créer les conditions d'un véritable débat public sur la qualité de l'air.</p> <p><u>Concernant le chauffage</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les habitants ont cru faire œuvre d'utilité publique en s'orientant vers le chauffage au bois, il faudra beaucoup de pédagogie pour leur faire comprendre qu'on les a orientés vers une fausse piste.</li> <li>- Quelles aides financières, y compris les aides européennes ?</li> <li>- Quel est le type de bois utilisé par la chaufferie au bois de Grenoble ? Quel est le suivi ?</li> <li>- Quelles sont les incidences de l'augmentation des appareils de climatisation ?</li> </ul> <p><u>Concernant les déplacements</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelles actions spécifiques seront déployées à court terme autour des voies rapides urbaines, points noirs en matière de qualité de l'air ?</li> <li>- Pourquoi ne pas exiger de mettre en place rapidement une expérimentation déjà demandée dans le SCoT de 3 voies à 70 km/h sur A480 (du pont des Martyrs au Rondeau ?)</li> <li>- Quels seront les critères de restriction de circulation ?</li> <li>- Quelles seront les mesures d'accompagnement, notamment en TC ? de deux-roues ? des camions et véhicules lourds ?</li> <li>- Quelle concertation avec la Métro sur ces questionnements, notamment pour les personnes en difficulté ou captives de déplacement en voiture ?</li> </ul> <p><u>Concernant l'urbanisme</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comment concilier la densification des villes, notamment le long des axes de circulation avec le constat d'une mauvaise qualité de l'air ?</li> <li>- Comment intégrer l'approvisionnement de ces zones denses ?</li> <li>- Quelles sont les mesures prises concernant les travaux en ville en matière de poussières ?</li> </ul>	PPA élaboré dans l'urgence  Chauffage  Déplacements  Urbanisme	5.4  5.5  5.6



	<p>-étudier la solution de type « quotas d'émissions négociables » pour remplacer le fond d'aide publique : action 10.</p> <p>Secteur transport :</p> <p>-Action 15 : le manque d'analyse en termes d'impact social et de report des nuisances à l'extérieur du périmètre ZAPA ne permet pas un positionnement éclairé sur le projet,</p> <p>-Action 16 :</p> <p>-s'oppose à l'usage de régulation par feux tricolores à l'entrée des VRU qui induirait des reports importants sur les voiries secondaires, et le risque de leur paralysie.</p> <p>-souhaite que soit mentionnée dans le PPA la restructuration de l'échangeur du Rondeau.</p> <p>Secteur urbanisme : actions 19 et 20</p> <p>Le PPA proposé imposerait une limitation des constructions comme seule réponse à l'enjeu de la qualité de l'air. La commune perdrait alors une grande possibilité d'accueillir de nouveaux emplois et résidents. Elle propose de travailler à atténuer les nuisances, plutôt que de limiter les projets d'urbanisation :</p> <p>-dans les chartes de qualité environnementale signées entre les collectivités et les promoteurs, intégrer des garanties de qualité de l'air intérieur, et une disposition des bâtiments permettant de réduire les nuisances dans les espaces extérieurs,</p> <p>-demande de couverture partielle de la rocade sud en complémentarité d'une offre de transport en commun attrayante.</p> <p>Le PPA apporte peu d'éléments sur les financements des actions et sur la manière dont les communes seront mobilisées à ce sujet, ni sur la démarche de suivi et d'évaluation du PPA.</p>		<p>5.5.1- 5.5.2</p> <p>5.5.3</p> <p>5.6</p> <p>5.5.3</p>
--	---	--	--

#### 4.5.1.5 Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Martin-d'Hères

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	M. Uhry Jean-Marc, Maire du Poisat, Président de AIR-Rhône-Alpes	<p>Audition de M. Uhry lors d'une permanence par le commissaire-enquêteur :</p> <p>M. Uhry remarque que l'enquête intervient 3 années après le début de la période pour laquelle les actions proposées dans le plan sont censées être mises en œuvre (2010 à 2015).</p> <p>Il regrette que la ZAPA dont l'étude était très avancée sur l'agglomération grenobloise et pour laquelle Air Rhône-Alpes s'était beaucoup investi ait été abandonnée.</p> <p>Il pense que le présent projet de PPA a pour objectif de donner des gages à l'Union Européenne mais ne se donne ni les objectifs ni les moyens de faire chuter significativement la pollution de l'atmosphère de la région grenobloise.</p> <p>Il est proposé à M. Uhry d'être entendu par l'ensemble de la commission d'enquête</p>	Généralités	5.1
R2	M. Oudjaoudi Georges, Saint Martin d'Hères	<p>1- L'importance de la pollution devrait imposer des objectifs plus ambitieux que ceux retenus dans le projet de PPA,</p> <p>2- Il est difficilement compréhensible que le PPA entérine une augmentation des taux de pollution par les COV et l'ozone,</p>	Généralités	5.1

		3- L'action 9 qui tend à substituer les foyers ouverts d'appoint ne prévoit ni modalités précises ni financements et risque donc de rester un vœu pieux. 4- Les coûts de l'aménagement de l'A480 devraient figurer dans le dossier d'enquête.	Action 9	5.4.3
			Transports	5.5

#### 4.5.1.6 Registre du lieu d'enquête Mairie de Fontaine

N° de la requête	Nom commune et	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.1.7 Registre du lieu d'enquête Mairie de Meylan

	Nom commune et	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	APST Chartreuse Meylan	Il est conseillé de ne pas accroître l'implantation de nouveaux habitants dans des secteurs où la quantité de PM10 et PM2,5 dépassent les valeurs limites. Idem pour le NOx. N'y a-t-il pas discordance avec les orientations du SCoT et du PLU de Grenoble qui disent qu'il faut densifier la ville ? Ozone O3 : incompréhension sur l'augmentation de l'ozone : comment concilier diminution du NOx et augmentation de l'O3. Pourquoi n'existe-t-il pas des mesures concernant les COV ? Pourquoi privilégier certaines actions sur les polluants les plus importants et pas sur les autres. ? Opposition au télépéage sans arrêt. Quels moyens pour la mise en place d'un référent PDE/PDA au sein des entreprises ?	Urbanisme	5.6  5.5.3 5.5.5
R2	Maire de MEYLAN Marie-Christine Tardy Meylan	Rappel la délibération du conseil municipal du 18 septembre 2012 et les compléments et modification qui ont été faites au document PPA mais considèrent que des lacunes subsistent encore. Regrette que dans le récapitulatif des avis émis par les collectivités il n'ait pas été fait de distinction entre les avis favorables et ceux favorables avec réserves comme c'est le cas pour l'avis émis par la commune de Meylan. Regrette que la protection de la santé des populations, objectif de santé publique ne soit pas davantage détaillé et expliqué : un effort de sensibilisation, de même ampleur que ce qui a été fait dans le domaine des économies d'énergie est nécessaire. Le document mentionne toujours une fin du PPA, fin 2014 avec un calendrier qui semble peu réaliste. L'échéancier mis en place relève plus d'objectifs administratifs que d'une réelle recherche d'efficacité : les PPA sont normalement conçus pour être révisable tous les 5 ans or celui-ci n'a que 2 ans pour réaliser et évaluer des objectifs ambitieux qui semblent difficilement atteignables avant l'échéance de révision possible du PPA au 31/12/2014. La commune de Meylan maintient sa demande quant à des éléments complémentaires à apporter au PPA : – 1 réappréciation et 1 adaptation de l'échéancier des actions afin de rendre l'atteinte des objectifs davantage crédible dans la durée du plan.	Santé  Echéances	5.1  5.1.3  5.5 -5.5.6

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Des précisions utiles pour les collectivités comme pour le grand public sur le processus de concertation et d'association des organismes et collectivités consultées lors de l'élaboration de ce plan.</li> <li>– Des précisions quant à l'organisation territoriale proposée associant les collectivités locales pour mettre en place et suivre ce plan : l'échelle d'action étant le SCoT, il pourrait être judicieux que cet établissement serve de support à la coordination de la démarche PPA.</li> <li>– 1 évaluation financière globale des actions menées dans le cadre du PPA sous la forme par exemple d'un tableau récapitulatif.</li> <li>– Des précisions quant au financement, notamment des mesures où les collectivités sont identifiées comme porteuses la mesure.</li> <li>– 1 description plus précise de l'articulation et la politique de TC, pour favoriser l'utilisation du parking relais de la Carronnerie (au pied d'Athador), la desserte rapide vers le centre de Grenoble et la zone de trafic restreint envisagée.</li> <li>– Que dans le cadre de la mise en place des restrictions de circulation envisagée soit prise en compte les éventuelles modifications de trafic au droit de la commune de Meylan, la commune pouvant être position de frontière entre l'autoroute et la ZAPA.</li> <li>– Poursuite de la réflexion sur le rôle des collectivités concernant le contrôle du chauffage à foyer ouvert, les communes n'étant pas compétentes pour ce genre de contrôle.</li> <li>– Réflexion sur l'opportunité de la mise en place de filtres à particules pour le chauffage bois domestique et d'aide à la recherche pour l'expérimentation de systèmes d'amélioration de la combustion des gaz et particules s'échappant des foyers ouverts.</li> </ul>	Gouvernance	
			Finances	5.4.4 5.5.1-5.5.2-5.5.5 5.5.2-5.5.3
R3	Groupe Rive Droite LA TRONCHE Véronique EMIN	<p>Regret que les études utilisées datent de 2007 et qu'il n'ait pas été tenu compte des résultats de l'enquête ménage déplacements de 2010 et de la baisse significative de l'usage des VP.</p> <p>Réserves énoncées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– trop peu de communes ont délibéré, et les réponses apportées dans le dossier sont très vagues.</li> <li>– Le PPA devrait être étendu au périmètre du sillon alpin et même à la région Rhône-Alpes : le périmètre de modélisation est trop restreint.</li> <li>– Objectifs ambitieux sur 1 délai très court : le tient pas compte que les personnes sont de plus en plus mobiles et vivent à diverses échelles au cours du temps.</li> <li>– L'absence de chiffrage des coûts actions le rend peu tangible</li> <li>– quels outils pour que le suivi soit objectif ?</li> <li>– Les contraintes imposées aux déplacements auto ne cessent d'augmenter les bouchons et donc la pollution.</li> <li>– 1 certain nombre de suggestions avec des actions à mener sur : Périmètres d'implantation chaufferies biomasse, action sur les PL dans l'approvisionnement, brûlage des végétaux, des câbles, remplacement des bus diesel par les bus hybride, suppression de l'arrivée de l'A481 porte de France,.</li> </ul> <p>La réduction du trafic et des accès des voies urbaines ne permettront pas de fluidifier le trafic, la mise en place d'un ZTL est 1 mesure antisociale et inégalitaire, la prise en compte des constructions par rapport aux voies de circulation : 1 recul du bâti serait nécessaire.</p> <p>Étude à mener sur les liaisons câbles, la requalification de la RN 1090, le parc relais de la Carronnerie etc.</p>	Périmètre Echéances	5.5.1-5.5.2 5.5.3
R4	Véronique EMIN Cons Municipale LA TRONCHE	Idem R3	Transports	5.5

R5	Bernard PERRAUDIN MEYLAN	Interpellé par le rapport de l'OMS sur le lien entre cancer et pollutions atmosphériques. Il faut que soit mise en œuvre des mesures de restriction de circulation à 1 limitation de vitesse sur la rocade sud et sur les autoroutes à 70 km/h. Régulation des véhicules diesels. Il faut réduire de façon drastique la circulation induite par Inovalée par 1 solution TC		5.5.2-5.5.3  5.5
R6	M.O. NOVELLI CM de Meylan VP du Conseil Régional RA	Le PPA ne pourra d'avoir d'effets compte tenu du court délai d'ici fin 2014. Insuffisance de l'action y compris financier juridique : – les polluants HAP ne font l'objet d'aucune action – il manque 1 trentaine de millions pour lutter concrètement contre la pollution liée au chauffage au bois. – Pour réduire la pollution atmosphérique liée aux circulations référence à un PDU qui n'existe pas – les calculs de l'indice ATMO ne tiennent pas compte des mesures de particules des stations fixes de trafic (rondeau et grand boulevards) – la commission européenne assigne la France pour non-respect des valeurs limite pollution de l'air – le SRCAE de la région Rhône-Alpes, insatisfaisant, n'est toujours pas voté par les élus.	Finances	5.5.1
R7	Marc NOUVELLON MEYLAN	– Information défectueuse sur enquête publique – PPA ne verra ses applications qu'à partir de mi ou fin 2014 : soumettre 1 plan à l'échéance 2015 n'a guère de sens – comment se positionner sur les actions à mener alors que le bilan PPA précédent est resté confidentiel vis-à-vis du grand public ? – Les moyens, en particulier financier, semblent bien insuffisants. – Les actions transports s'appuient sur 1 PDU qui n'a pas encore vu le jour. – Les résultats attendus sont peu significatifs par rapport à la situation attendue en l'absence complète des actions PPA		5.5  5.5.1

#### 4.5.1.8 Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Egrève

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R				

#### 4.5.1.9 Registre du lieu d'enquête Mairie de Pont-de-Claix

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	L. CHABAT Claix	Absence de précisions sur la mise en œuvre des actions.		

		<p>Les personnes âgées qui se chauffent au bois et qui ont peu de moyens financiers vont être pénalisées par l'obligation d'avoir des appareils 5*. Qu'est-il prévu sur la qualité du bois lui-même ?</p> <p>Il vaudrait mieux se concentrer sur une seule action et la mener jusqu'au bout que de vouloir mettre en place toutes les actions à la fois. Il aurait fallu mettre l'adresse postale de la DREAL dans le dossier. Il aurait fallu prévoir la possibilité que le dossier soit prêté aux personnes n'appréciant pas de lire les documents sur écran d'ordinateur.</p>	Général Résidentiel	5.4
--	--	--	------------------------	-----

#### 4.5.1.10 Registre du lieu d'enquête Mairie de Vif

N° de la requête	Nom commune et	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	M. LEGRAS Vif	Difficulté d'étudier en quelques minutes un dossier si technique. Pense qu'il aurait été bon que des réunions préalables à l'enquête soient organisées.	Général	

### 4.5.2 Secteur Grésivaudan

#### 4.5.2.1. Registre du lieu d'enquête Mairie de Crolles et CC du Grésivaudan

N° de la requête	Nom commune et	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	Mr CHOLLET Mr ODIER	Interdire les Brulis et l'écobuage Organiser le broyage des végétaux En outre ils demandent qu'une information régulière soit faite auprès du public sur la pollution	Action 12	5.4.6
R2	Mr CHOLLET Jean Paul	Interdire les Brulis Vendre un bois de qualité Les poêles devront tous être labellisés Flamme verte 5*	Action 12	5.4.6
R3	Mr MITTELBERGE R Alain	Le délai de 2015 pour obtenir des résultats pose question Faire de l'information sur les dangers du chauffage au bois Il faut abolir les dérogations concernant le brûlage des végétaux même dans les zones agricoles. Une plus grande information auprès de la population pour l'usage des déchetteries concernant les déchets verts le compostage et organiser des sites de dépôt et broyage de proximité.		5.4

R4	Réseau des Conseils de Développement de la Région Grenobloise	Voir R15 (4-5-1-1-Registre du lieu d'enquête : DREAL)		
R5	Véronique EMIN CAP qualité de Vie 38	<p>Trop peu de communes ont délibéré sur le projet P.P.A</p> <p>Les études du projet datent de 2007</p> <p>Le P.P.A devrait être élargi à la Région Rhône Alpes</p> <p>Objectifs trop ambitieux pour les mesures compte tenu des délais</p> <p>Absence de chiffrage des coûts pour permettre la mise en œuvre des mesures</p> <p>Quels outils pour le suivi ?</p> <p>Augmentation des bouchons et quelle politique des déplacements ?,</p> <p>Quelles alternatives à la non réalisation de la rocade NORD ?</p> <p>Suggestions pour limiter la pollution :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter le périmètre des chaufferies biomasse</li> <li>- circulation des PL</li> <li>- interdire le brûlage des végétaux et le brûlage récurrent des câbles</li> <li>- remplacer les bus diesel par des bus hybride</li> <li>- suppression de l'arrivée de l'A481 à la porte de France pour le projet de l'Esplanade</li> <li>- la réduction du trafic et des accès des voies urbaines ne permettront pas de fluidifier la circulation ; c'est la tendance des SCRAE à l'horizon 2020</li> <li>- Voir à reculer l'implantation des constructions au droit des voiries.</li> </ul> <p>Demandes d'études complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison par câble entre Crolles-La Tronche/campus et Grenoble en lien avec le tram</li> <li>- liaison par câble entre la cluse de Voreppe et Grenoble</li> <li>- liaison piétons/cycles entre le P+R Carronnerie et la station Ricou</li> <li>- Nous regrettons que le P.P.A n'ait pas repris les résultats de l'EMD 2010 et ne prenne en compte que les PM10 et NO2 sur un périmètre très restreint</li> <li>- le P.P.A doit être réalisé avec un réel souhait d'amélioration et non à des fins de contraintes en direction des déplacements professionnels et particuliers motorisés, pour les habitants de la RUG qui n'ont d'autre choix.</li> </ul>	5.5.2-5.5.3-5.5.5	5.5.1 5.5.6

#### 4.5.2.2. Registre du lieu d'enquête Mairie de Villard-Bonnot

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.2.3. Registre du lieu d'enquête Mairie de Pontcharra



		<ul style="list-style-type: none"> <li>- impact du « télépéage sans arrêt » sur qualité de l'air pas clair</li> <li>- quel lien entre « renouvellement du parc auto » et action de régulation. ?</li> <li>- actions de fluidification des VRU sans réduction de vitesse: n'y a-t-il pas risque d' « aspiration » pour plus de voitures ?</li> </ul> <p>Résultats attendus du PPA : jugés globalement insuffisants</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- efficacité du PPA pas évidente</li> <li>- doute sur l'applicabilité des actions transports</li> <li>- carence surprenante /certains thèmes (ozone par ex)</li> </ul> <p>L'association VVES émet l'avis que ce PPA ne soit pas suffisant</p>		5.5.3
--	--	--	--	-------

#### 4.5.3.3. Registre du lieu d'enquête Mairie de Voreppe

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.3.4. Registre du lieu d'enquête Mairie de Tullins

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.3.5. Registre du lieu d'enquête Mairie de Moirans

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	M. Jean-Pierre CHOLLET St Pierre de Chérennes	<p>Chauffage au bois : hétérogénéité entre urbain et rural impliquera des difficultés de mise en œuvre</p> <p>Traitement obligatoire des noyers.</p> <p>Les chauffages individuels au fuel ne sont pas mentionnés dans le rapport alors qu'ils sont contributeurs d'émission de particules.</p> <p>Le trafic routier n'est que très peu traité dans le rapport alors qu'il est le principal émetteur de NOx.</p>	Résidentiel  Transport	5.4.4  5.5

#### 4.5.3.6. Registre du lieu d'enquête Mairie de Rives

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	Association le PIC VERT	Interdiction des feux de jardin même d'origine agricole Nécessité de diminuer la circulation routière Mieux connaître les polluants domestiques		5
R2	Avis du C.E.V.C	Chauffage au bois, qu'en est-t-il pour l'habitat collectif et comment moins consommer ? Il faut limiter la circulation des véhicules fonctionnant aux hydrocarbures et surtout les diésels. Nécessité de diminuer la circulation routière et la vitesse du trafic. Isolation thermique des Bâtiments		5.4.3 5.5.2-5.5.3 5.6.1

#### 4.5.3.7. Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Geoire en Valdaine

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

### 4.5.4 Secteur Bièvre-Valloire

#### 4.5.4.1. Registre du lieu d'enquête Communauté de Communes de Beaurepaire

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	
R1	GUILLAUD 1ere Adjointe Beaurepaire	– Pourquoi Beaurepaire est en zone sensible ? Quelle raison ? Y a-t-il des données ? – Aide financière suffisante pour permettre le renouvellement des systèmes de chauffage – nécessité de mieux prévenir les collectivités territoriales, la nature de la pollution et les mesures à prendre – assistance aux collectivités pour la mise en place d'une communication préventive de proximité – assistance aux collectivités lors des révisions des différents documents d'urbanisme	Action 10 Action 22  Action 19	5.6.3 5.4.4 5.7 5.6.1



R3	Mr MITTELBERGER Alain	Le délai de 2015 pour obtenir des résultats pose question Faire de l'information sur les dangers du chauffage au bois Il faut abolir les dérogations concernant le brûlage des végétaux même dans les zones agricoles. Une plus grande information auprès de la population pour l'usage des déchetteries concernant les déchets verts.		5.4
R4	Réseau des Conseils de Développement de la Région Grenobloise	Voir R15 (4-5-1-1-Registre du lieu d'enquête : DREAL)		

#### 4.5.4.4. Registre du lieu d'enquête Mairie de La Côte Saint-André

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.4.5. Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Etienne de Saint-Geoirs

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.4.6. Registre du lieu d'enquête Mairie de Le Grand Lemps

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.4.7. Registre du lieu d'enquête Communauté de Communes de Bièvre Est

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.4.8. Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Siméon de Bressieux

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	Mr Jolivet (membre du conseil municipal)	Visite pour discussion informelle sur chauffage au bois sans observation manuscrite laissée dans le registre par Mr Jolivet. Mr Jolivet estime, sans considérer les aspects de coût, que la mise aux normes des chaudières collectives serait plus facile à gérer que le remplacement chez les particuliers des vieux poêles ou foyers ouverts par des poêles flamme verte 5 *. Une incitation financière serait à considérer pour la conversion chez les particuliers.	9 et 10	

#### 4.5.4.9. Registre du lieu d'enquête Mairie de Roybon

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

### 4.5.5 Secteur Sud-Grenoblois

#### 4.5.5.1. Registre du lieu d'enquête Communauté de Communes de Sud-Grenoblois

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête

R1	Mr POURCHET ADICE - correspondant FRAPNA CHAMP/DRAC	Reprend à son compte les observations de la FRAPNA. Ce PPA devrait être la préfiguration du PPA 2015-2020. Résidentiel –habitat : - y inclure un volet rénovation de l’habitat existant, - préférer une procédure d’appel d’offre, pour un nombre limité de modèles de systèmes de chauffage bois répondant à un CdC bien défini, au crédit d’impôt, peu adapté aux foyers les plus modestes. En rechercher la forme juridique.  Transports : - instaurer une taxe (aux péages ?) pour les véhicules à un seul occupant, comme cela se fait dans d’autres pays de la CE.	Résidentiel 9-10	5.4
			Transport 15-16	5.5.5
R2	Association ADICE	Idem FRAPNA et Mr POURCHET Pics de pollution : espère incitation à prendre les TC pour les automobilistes	22	5.5.5 5.7

#### 4.5.5.2. Registre du lieu d’enquête Mairie de Vizille

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.6 Secteur Trièves

##### 4.5.6.1. Registre du lieu d’enquête Communauté de Communes Le Trièves

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

## 4.5.6.2. Registre du lieu d'enquête Mairie de Mens

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

## 4.5.6.3. Registre du lieu d'enquête Mairie de Monestier-de -Clermont

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

## 4.5.7 Secteur Sud-Grésivaudan

## 4.5.7.1. Registre du lieu d'enquête Communauté de Communes du Pays de Saint-Marcellin

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

## 4.5.7.2. Registre du lieu d'enquête Mairie de Saint-Marcellin

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

## 4.5.7.3. Registre du lieu d'enquête Mairie de Chatte

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	Délibération Conseil Municipal de CHATTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le territoire de la communauté de communes du Pays de Saint-Marcellin ne doit pas être inclus dans le périmètre du P.P.A</li> <li>- Le conseil Municipal exprime son refus de l'action N°5</li> </ul>	Action 5	5.1 5.3.2

## 4.5.4.10. Registre du lieu d'enquête Communauté de Communes de Chambaran-Vinay-Vercors

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	Maire de BEAULIEU Beaulieu	<p>Délibération du Conseil municipal du 05/11/2013 : Avis défavorable au PPA du fait que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les remarques qui avaient été faites par le conseil municipal du 22/08/2012, n'ont pas été prises en compte dans le PPA final : actions inadaptées en milieu rural : Limitation des chaufferies collectives au bois – Abaissement des valeurs limites d'émission – Augmentation des contrôles avec interrogation sur qui les organise – Interdiction des foyers ouverts – etc.</li> <li>- Le territoire du Sud Grésivaudan ne devrait pas être inclus car non concerné par les risques qui font l'objet du PPA.</li> </ul>	Industrie Action 5  Général	5.3.2  5.1.2
R2	Maire de VATILIEU Vatilieu	<p>Demande que le territoire Sud Grésivaudan, dont fait partie Vatilieu, soit exclu du PPA car non concerné par les zones sensibles. Les mesures préconisées sont trop restrictives et inadaptées à la réalité du territoire et risque de compromettre certains projets publics ou privés de chaufferie bois, du fait de l'augmentation du coût de ces projets.</p> <p>Si les habitants de la commune sont contraints de changer leur mode de chauffage, demande quelles seraient les aides allouées (problème des personnes âgées qui, même avec une aide financière, ne pourront pas changer leurs appareils).</p>	Général  Industrie Action 5 Résidentiel Actions 9 -10 -11	5.1.2  5.3.2 5.4
R3	Président de la Communauté de Commune de CHAMBARAN VINAY VERCORS	<p>Délibération du Conseil Communautaire du 14/11/2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Considère que les mesures du PPA sont inadaptées au territoire Sud Grésivaudan.</li> <li>- Considère que les mesures préconisées sont trop restrictives et inadaptées à la réalité du territoire et risque de compromettre certains projets publics ou privés de chaufferie bois, du fait de l'augmentation du coût de ces projets.</li> <li>- Considère que le projet de PPA a été conduit sans que ne lui soit associé un dispositif de communication à même d'assurer une bonne compréhension de ses finalités et sans objectifs concrets ni incidences financières pour les collectivités, entreprises et particuliers.</li> <li>- Exprime des réserves sur le PPA (modalités de communication)</li> <li>- Demande que les dispositions les plus contraignantes ne s'appliquent qu'aux territoires concernés (avec</li> </ul>	Général Industrie Action 5  Général  Général	5.3.2  5.1

		zones sensibles) tels que l'agglomération Grenobloise, le début de la vallée du Nord Grésivaudan et en direction du Pays Voironnais. - Souhaite que les dispositions applicables aux projets de chaufferies bois d'initiatives publiques et privées soient levées sur l'ensemble du Sud Grésivaudan.	Industrie Action 5	5.3.1 5.3.2
--	--	---	-----------------------	----------------

#### 4.5.7.4. Registre du lieu d'enquête Mairie de Vinay

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.7.5. Registre du lieu d'enquête Communauté de Communes de la Bourne à l'Isère

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

#### 4.5.7.6. Registre du lieu d'enquête Mairie de Pont en Royans

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

## 4.5.7.1. Registre du lieu d'enquête Mairie de St Quentin sur Isère

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
		PAS D'OBSERVATION		

## 4.5.8 Commune Isolée

## 4.5.8.1. Registre du lieu d'enquête Mairie de Le Sappey

N° de la requête	Nom et commune	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Secteur Action	Examen de la requête
R1	<b>Yves Urbain</b> Conseiller Municipal	Identifier les polluants et leurs origines Performance des installations au chauffage au bois, il faut conseiller et sensibiliser Interdire le brûlage des végétaux oui mais il faut associer des mesures financières pour le broyage.et des explications		5.4

## SCOT : Périmètre de la Région Urbaine Grenobloise

**Remarque:**

Les registres d'enquête (qui auraient dû être renvoyés dans les 24 heures par les mairies), n'ont pu être, malgré les demandes réitérées de la DREAL auprès d'elles, majoritairement donnés à la commission d'enquête que le 27 novembre et les derniers le vendredi 29 novembre 2013.

Du fait de ce retard, la commission a présenté le 10 décembre 2013 le procès-verbal de synthèse à la DREAL.

Par courrier en date du 20 décembre la DREAL précisait : « *Selon les textes, il nous appartient de répondre aux différentes questions soulevées par la commission dans un délai de 15 jours, soit avant le 26 décembre 2013. Compte-tenu d'une part de l'importance du travail nécessaire, et d'autre part de la période des fêtes de fin d'année, la DREAL a sollicité un report de cette échéance au 10 janvier 2014* »

La commission d'enquête, ayant bien entendu donné son accord, les réponses de la DREAL nous sont parvenues par courrier en date du 14 janvier 2014. Grâce aux réponses apportées, la commission d'enquête a pu poursuivre la rédaction de son rapport et élaborer ses conclusions motivées

## 5 ANALYSE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS PARTIELLES

### 5.1. GENERALITES

« L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du **droit** reconnu à chacun à **respirer un air qui ne nuise pas à sa santé** ». Tel est l'affirmation fondamentale que le Code de l'environnement, dans son article L 220, édicte et qui devrait obliger que **le droit à un air qui ne nuise pas à la santé** soit la colonne vertébrale des politiques publiques liées à la protection de l'atmosphère et à la diminution drastique des polluants de toutes sortes. Le **plan de protection de l'atmosphère**, PPA, est l'outil central qui devrait permettre que ce droit soit respecté.

On peut donc s'interroger sur la place que devrait prendre dans un dossier de PPA les risques encourus du fait de l'émission de polluants sur un territoire donné et sur les conséquences de ces pollutions sur la santé des habitants. Cet **enjeu sanitaire** devrait donc être particulièrement mis en avant, la présentation des données afférentes aux relations entre polluants et santé devant être explicité pour que le **citoyen** puisse mieux **comprendre** en quoi les politiques liées à la protection de l'atmosphère ne sont pas de simples réglementations contraignantes supplémentaires mais bien un élément central de **politique de santé publique** et donc pour la protection de sa propre santé.

On ne peut donc que regretter que l'enjeu sanitaire ne soit présenté qu'en 2 pages dans le document, avec des données non actualisées et, comme le font remarquer de nombreuses observations, avec des chiffres ne tenant pas compte de l'augmentation de population du périmètre PPA puisque les seules données explicites sont extraits d'une étude d'impact sanitaire de **2006** pour une zone grenobloise de 459 000 habitants alors que le périmètre retenu pour le PPA de la région grenobloise comporte 730 000 habitants.

**Tableau 1 : Résultats des EIS de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Valence (2006). Source : CIRE Rhône-Alpes**

	Indicateurs d'exposition* (µg/m3)			Population sur la zone d'étude	Impact sanitaire = nombre de cas attribuables par an (et taux pour 100 000 habitants et par an)			
	O <sub>3</sub> (été)	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>		à court terme		à long terme	
					Décès anticipés	Hospitalisations pour motif respiratoire chez les ≥ 65 ans	Hospitalisations pour motif cardiovasculaire	Décès
<b>Grenoble</b>	93	34	24	459 000	67 (15/100 000/an)	18 (29/100 000/an)	163 (36/100 000/an)	155 (34/100 000/an)

\* moyennes des concentrations journalières pour NO<sub>2</sub> et PM<sub>10</sub> et des maximums journaliers des moyennes glissantes sur 8h en été pour O<sub>3</sub>

Au cours de l'enquête, le 17 octobre 2013, l'Agence spécialisée sur le cancer de l'Organisation mondiale de la Santé (**OMS**), le Centre international de Recherche sur le Cancer (CIRC), a annoncé qu'il classait la **pollution de l'air extérieur** comme cancérigène pour l'homme (Groupe 1).

Les principaux experts mondiaux réunis par le Programme des Monographies du CIRC ont conclu qu'il existait des indications suffisantes permettant de dire que l'exposition à la pollution atmosphérique provoque le cancer du poumon.

« Les principales sources de pollution de l'air extérieur sont les transports, la production stationnaire d'électricité, les émissions industrielles et agricoles, le chauffage résidentiel et la cuisine. Les **matières particulaires**, une composante majeure de la pollution de l'air extérieur, ont été évaluées séparément et ont également été classées comme cancérigènes pour l'homme.

L'évaluation du CIRC a montré que le risque de cancer du poumon augmentait avec l'exposition aux matières particulaires et à la pollution de l'air. La pollution atmosphérique est déjà connue pour augmenter les risques d'un large éventail de maladies, comme les maladies respiratoires et cardiaques. Les études examinées indiquent

que ces dernières années, les niveaux d'exposition ont considérablement augmenté dans certaines parties du monde, notamment dans les pays très peuplés et en voie d'industrialisation rapide. Les données les plus récentes montrent qu'en 2010 **223 000 décès** par cancer du poumon dans le monde entier étaient imputables à la pollution de l'air.

"L'air que nous respirons est aujourd'hui devenu pollué par un mélange de substances cancérogènes", indique le Dr Kurt Straif du CIRC. **"Nous savons maintenant que la pollution de l'air extérieur n'est pas seulement un risque majeur pour la santé en général, mais aussi l'une des premières causes environnementales de décès par cancer"**. "Les résultats des études passées en revue vont dans le même sens : le risque de développer un cancer du poumon est significativement accru chez les personnes exposées à la pollution atmosphérique". »

Pour le Haut Conseil de la santé publique (avril 2012), des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'information et de recommandation, et des seuils d'alerte sont préconisés et la priorité doit être donnée à la réduction des expositions chroniques. Il rappelle que la **communication sur la qualité de l'air doit être régulière**, l'occurrence des « pics » journaliers devant être considérée comme l'opportunité de réactiver la vigilance pour l'atteinte de cet objectif.

**La commission d'enquête s'étonne et regrette que la dimension sanitaire, LE DROIT A UN AIR QUI NE NUISE PAS A LA SANTE, ne soit pas plus développée dans le PPA, en particulier pour une meilleure information des citoyens et comme argument dans la communication envisagée autour des mesures préconisées par le PPA. La commission demande que soit développée dans le rapport des arguments pédagogiques présentant les risques des pollutions atmosphériques sur la santé et que soient actualisés, au vu des dernières connaissances tant de l'OMS que des centres de recherche européen et français en veille sanitaire, les éléments factuels et chiffrés permettant aux lecteurs de mieux comprendre l'enjeu sanitaire d'une politique forte en matière de lutte contre les pollutions atmosphériques. De même, dans le cadre des diverses actions envisagées et pour assurer un bon suivi du PPA, il semble indispensable que des indicateurs sanitaires soient intégrés au PPA et que soient invitées à participer à leur élaboration les différentes structures sanitaires existantes dans la région grenobloise qui pourraient ainsi apporter leur contribution à une meilleure connaissance des risques liés à la pollution atmosphérique et au suivi des actions visant à diminuer ceux-ci.**

De nombreux commentaires ont été faits sur la nature même du document soumis à enquête publique. En particulier certains parlaient du principe que le PPA adopté en 2006 avait une durée de 5 ans et qu'il se terminait donc en 2010 et qu'ainsi depuis cette date aucun plan de protection de l'atmosphère n'existait pour la région grenobloise. Comme déjà expliqué dans la 1<sup>e</sup> partie, un PPA n'a pas de contrainte de durée même si, pour réaliser des actions et atteindre les objectifs, un **délai de réalisation** peut être annoncé. « Les objectifs de réduction des émissions d'un ou plusieurs polluants sont proposés pour chaque action lorsque cela est possible. A chacun de ces objectifs est associé un délai de réalisation. » R222-16

La loi, et particulièrement l'article L 222 – 4 du code de l'environnement est explicite : « Les plans font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, **le cas échéant**, sont révisés ». Dans sa partie réglementaire, R222-30 le code de l'environnement précise : « Au moins tous les cinq ans, la mise en œuvre du plan fait l'objet d'une évaluation par le ou les préfets concernés. A l'issue de cette évaluation, le ou les préfets concernés **peuvent mettre le plan en révision** selon la procédure prévue aux articles R. 222-20 à R. 222-28. »

On peut penser qu'il existe une confusion entre la nécessité de réaliser une évaluation au terme d'une période de 5 ans, ou au moins tous les 5 ans, et la durée du plan alors que celui-ci continu à produire ses effets car il est révisé « le cas échéant » et les préfets concernés « peuvent mettre le plan en révision » : il n'y a donc pas de limites au plan, celui adopté en 2006 s'applique donc toujours, l'évaluation a bien été réalisée et le préfet a considéré qu'il fallait mettre le plan en révision. Ce sont donc les éléments mis en révision qui font l'objet du présent dossier.

Une 2<sup>e</sup> incompréhension repose sur le fait qu'il s'agit d'un **document d'État** dans lequel les collectivités locales, les chambres consulaires, et tout autre acteur est invité à apporter sa contribution à la réalisation des objectifs de l'Etat c'est-à-dire la suppression ou la diminution des sources de pollutions du territoire.

Il y a donc une différence fondamentale entre les actions qui sont de la responsabilité de l'État et celles qui ne sont que des recommandations, des orientations qui pourront être, après échanges, contractualisées par l'État et d'autres partenaires.

Pour permettre une meilleure lisibilité sur la **responsabilité** des actions, le PPA2006 de Grenoble énonçait d'ailleurs la nature de l'action : réglementaire, contractuelle ou recommandation.,,

*« Les mesures réglementaires seront formalisées dans un arrêté préfectoral.... Elles sont à distinguer des mesures d'urgence (pics de pollution ?) qui, elles, font l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique.*

*Les mesures contractuelles permettront de sensibiliser une population **volontaire** à des comportements plus respectueux et plus responsables vis-à-vis de la qualité de l'air et de **négocié** (sur la base d'un document officiel type, contrat de branche par exemple) avec elle des actions dans le cadre d'un partenariat avec la Chambre des Métiers, la Chambre de Commerce et d'Industrie..., allant au-delà des exigences réglementaires.*

*Les mesures de recommandations seront plutôt des mesures appelant un comportement ou des engagements visant la protection de l'environnement. Elles sont destinées à guider les actions des acteurs ayant un rôle dans le domaine de la préservation de la qualité de l'air.*

*Des recommandations sont notamment formulées en matière d'urbanisme car les décisions d'urbanisme peuvent avoir un impact certain sur les modes de transport de demain et sur les aspects sanitaires relatifs à la population. Ces recommandations **pourront** être déclinées dans les documents d'urbanisme, au niveau approprié (SCOT, PLU). Le but est surtout d'intégrer à chaque niveau territorial le facteur impact atmosphérique dans les projets d'urbanisme, notamment lors de l'implantation d'établissements destinés à accueillir des personnes sensibles. »*

De même le PPA révisé de l'Île-de-France différencie « d'une part des mesures réglementaires et d'autre part des actions incitatives (objectifs concernant le transport routier, mesures d'accompagnement et études) ... Ces mesures n'ont pas de portée réglementaire. Elles visent à sensibiliser les différents publics à l'amélioration de la qualité de l'air et/ou à mettre en œuvre des mesures concourant à la réduction des émissions de polluants atmosphériques».

Le PPA du Nord-Pas-de-Calais comprend lui aussi des mesures réglementaire, des mesures d'accompagnement et des études.

Le PPA de Bordeaux comprend quant à lui des actions réglementaires, des actions volontaires et des actions d'accompagnement.

**La commission d'enquête estime nécessaire, pour une meilleure compréhension du dossier, que soit énoncée , comme cela est le cas dans le PPA 2006 et dans les autres PPA d'autres régions, une classification entre les actions ou mesures réglementaire et/ou incitatives, sachant que seules les mesures réglementaires engagent l'État, puisque chacune entre elles devrait être suivie, suivant l'échéancier énoncé, par un arrêté préfectoral et que les autres mesures devront faire l'objet d'une décision volontaire de la ou les collectivités envisagées.**

**La DREAL n'ayant pas répondu réellement à notre question QG3, la commission d'enquête a essayé de classer les actions suivant qu'elles soient Réglementaires (actions d'Etat) ou Incitatives (actions des collectivités).**

### 5.1.1. PPA 2006 - Evaluation

Le cabinet d'études enviroOconsult a été chargé par la DREAL Rhône-Alpes de réaliser l'évaluation du PPA2006 en 2011: une version de travail du rapport d'évaluation en date du 14 septembre 2011 nous a été fournie, à notre demande, et nous a permis d'examiner les diverses actions qui avaient été prévues dans le cadre du PPA 2006, comment elles avaient été menées, ainsi que les résultats qui avaient été obtenus.

L'évaluation a été faite d'une manière globale puis action par action suivant la méthodologie suivante :

- « Afin d'évaluer le PPA, 6 critères sont déclinés et analysés. Ces critères permettent d'avoir une vision d'ensemble du PPA (réglementation, mise en œuvre, efficacité,...).
1. L'adéquation entre les éléments inscrits dans le plan et ceux requis par la législation ;
  2. La pertinence du choix des objectifs et de leur ordre de priorité ;
  3. La qualité des fiches actions destinées à réaliser l'objectif global et les objectifs partiels (reliés aux mesures) du plan ;
  4. L'effectivité de la mise en œuvre des actions prévues dans le PPA ;
  5. La qualité des informations échangées, des participants impliqués et la fonctionnalité des procédures pour le suivi du plan ;
  6. L'atteinte des résultats définis en termes de qualité de l'air, notamment le respect des valeurs limite de la directive 2008/50/CE »

**La commission d'enquête au vu des éléments en sa possession sur l'évaluation du PPA 2006 constate et regrette que seulement 1 page (p 18) du dossier soumis à enquête concerne «l'analyse des forces et faiblesses du PPA approuvé le 18/12/2006 ». Puisqu'il ne s'agit pas d'une première élaboration du PPA mais d'une Révision et pour permettre que soient révisés dans de bonnes conditions les objectifs et les actions du PPA 2006, il est nécessaire que figure expressément dans le PPA soumis à approbation de Monsieur le préfet une synthèse approfondie de l'évaluation et en particulier que chacune des actions prévues au PPA2006 soit analysé, évalué et que soit déterminé la suite qu'elle doit recevoir : son maintien, sa modification, ou sa suppression doit être énoncée.**

### 5.1.2. PPA 2006 – Révision: périmètre / gouvernance

Au vu de l'évaluation et pour mettre en place la révision du PPA2006, **un comité de pilotage** (65 membres, élus et collectivités locales, acteurs économiques, associations/experts/personnalités qualifiées, associations de salariés, Etat/administrations/organismes experts), présidé par Monsieur le Préfet de l'Isère s'est réuni lors du lancement de la révision le 21 avril 2011 et à l'issue du processus de choix des actions à mettre en œuvre le 30 novembre 2011.

Même si, à notre connaissance, aucune décision formelle n'a été prise à ce propos, il a dû être considéré que l'ensemble des actions du PPA 2006 devaient être supprimés et remplacés par de nouvelles actions tenant compte de la situation de la pollution atmosphérique dans la région grenobloise ainsi que du nouveau cadre juridique et administratif et des nouvelles normes afférentes aux valeurs limites d'émissions, cela dans le cadre d'un nouveau périmètre, celui du SCoT.

La mise en place de la révision a permis d'interroger le périmètre du PPA, en considérant que plus le territoire est étendu, plus les leviers d'actions sont renforcés (tonnage plus élevé) et plus ils sont diversifiés (notamment chauffage). Pour une meilleure cohérence avec un territoire d'actions, la proposition a été faite en comité de pilotage d'étendre le périmètre du PPA à celui du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région urbaine grenobloise.

De plus, ce périmètre correspond à celui utilisé pour le reporting européen pour la zone de Grenoble (zone sur laquelle un contentieux européen est en cours pour les particules). Enfin, le périmètre du SCoT est également cohérent avec le territoire du secrétariat permanent de la prévention des pollutions industrielles (SPPPY).

D'après les éléments en notre possession, 11 communautés d'agglomération ou de communes ont été invitées aux 2 réunions du comité de pilotage, mais seules 4 d'entre elles ont participé au premier comité et seulement 2 au deuxième comité, communautés représentées parfois par des techniciens et non par des élus.

Cette non-participation des communautés de communes aux réflexions conduisant à la révision actuelle peut sans aucun doute expliquer la « surprise » d'un certain nombre d'entre elles de se retrouver engagé dans un plan pour lequel elles n'ont eu aucune information, aucune participation et encore moins aucun pouvoir décisionnaire ni sur les actions ni sur les moyens à mettre en œuvre, en particulier financier.

Ce qui explique en partie les nombreuses délibérations prises par des communautés de communes et des mairies demandant à ne pas appartenir au PPA de la région grenobloise en considérant que celui-ci n'était fait que pour les urbains pollueurs de l'agglomération grenobloise.

**La commission d'enquête estime, sans vouloir remettre en cause le périmètre arrêté, que le travail préalable d'information, concertation auprès des communautés de communes n'a pas été réalisée dans des conditions suffisantes pour que ces communautés adhèrent à la philosophie, aux principes et aux actions nécessaires à une diminution globale de la pollution.**

**Il sera nécessaire qu'un travail explicatif soit réalisé auprès de ces communautés et qu'elles participent activement à la suite des travaux.**

**Considérant que le périmètre du PPA est identique à celui du SCoT, et qu'une information nécessaire devrait se faire auprès de l'ensemble des communautés participant de ce territoire, la commission d'enquête propose, comme suggéré dans une observation, que le syndicat mixte de l'établissement public du SCoT soit le lieu d'information-concertation et de retour des indicateurs de suivi du PPA de la région grenobloise pour les Communautés, et que chaque année, en complément du CODERST, lui soit présentée un point d'étape.**

### 5.1.3. Echéances

Comme nous l'avons déjà rappelé, le plan de protection de l'atmosphère n'est pas un plan quinquennal tel que certains se l'imaginent mais les PPA «...ont pour objet, **dans un délai qu'ils fixent**, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air. Les informations précisent en outre les indicateurs de moyens, notamment financiers, nécessaires à leur réalisation, le **calendrier de leur mise en œuvre** assorti des indicateurs de suivi à mettre à jour chaque année, l'estimation de l'amélioration de la qualité de l'air qui en est attendue et du **délaï de réalisation de ces objectifs**. »

Il n'y a donc pas de délai impératif du type 5 ans, mais chaque action possède son propre calendrier de mise en œuvre et des délais de réalisation des objectifs à atteindre.

L'année 2015 qui figure dans un certain nombre de pages du document et qui semble apparaître comme " l'échéance " du PPA est en fait à la fois l'application de l'échéance d'une révision **SI le PPA avait été adopté en 2011** mais surtout la date butoir que s'était donnée la France pour respecter ses engagements auprès de la commission européenne concernant la diminution des pollutions pour un certain nombre de polluants, l'échéance demandée par la Commission étant 2010!

Il est clair que le temps passé depuis l'évaluation réalisée début 2011, le comité de pilotage de novembre 2011 qui a arrêté les actions, la mise en consultation des collectivités locales à l'été 2012 et l'enquête publique à la fin 2013 **ne permet pas de considérer possible la date de 2015 comme échéance de réalisation des actions décrites dans le PPA.**

L'exemple même qui montre l'impossibilité de tenir ce délai proclamé de 2015 est **l'action numéro 10** avec « la mise en place d'un fonds d'aide au financement d'appareils performants » qui est prévu avec un « échéancier : à compter de l'approbation du PPA », « le **coût** global de la mesure, contenu des statistiques disponibles, s'élèverait à **16,4 millions d'euros** », « le financement serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs ».

**Il faudrait donc réaliser en 1 an un investissement de 16,4 millions d'euros** financés par des partenaires qui, a priori, sont principalement des collectivités locales. À notre connaissance aucun protocole d'accord n'est formalisé avec ces communautés, qu'elles soient d'agglomération ou de communes, le département de l'Isère et la région Rhône-Alpes mais aussi avec l'ADEME.

Si nous prenons l'opération de même type déjà en cours sur la vallée de l'Arve, on s'aperçoit que celle-ci est engagée pour une **durée de 4 ans** avec un financement de l'ensemble des partenaires de 800 000 € par an, dont 400 000 € pour l'ADEME et concerne à peu près le même nombre total de foyers: 19 424 foyers pour l'Arve pour une estimation de 21 000 sur le périmètre du PPA de la région grenobloise.

Le fonds AIR BOIS de l'Arve étant ouvert aux **résidences principales** disposant d'une **cheminée ouverte** ou un **appareil de chauffage au bois antérieur à 2002** (insert, poêle, cuisinière, chaudière,...) soit environ **10 000 foyers** et une aide du fonds AIR BOIS de 1000 € par foyer, l'opération devra donc **être renouvelée au moins encore 2 fois**, c'est-à-dire en tous **12 ans**, pour que la totalité des foyers antérieurs à 2002 soit remplacée.

Si les mêmes moyens financiers étaient apportés par l'ADEME, le conseil régional, conseil général de l'Isère et l'ensemble des communautés d'agglomération et de communes, soit 800 000 € par an, et suivant les données d'AIR Rhône-Alpes, il faudrait au moins **20 ans** pour atteindre l'objectif et les **16,4 millions d'euros** estimés sur le PPA de la région grenobloise.

On voit donc qu'il est complètement **irréaliste** d'annoncer que l'action pourra être entièrement réalisée d'ici 2015 !

**La commission d'enquête considère qu'il serait préférable de prévoir un calendrier beaucoup plus réaliste et des délais de réalisation tenant compte de l'ampleur des objectifs fixés et que cet échéancier, calé uniquement sur l'année 2015, date butoir de la C.E. et date d'évaluation 5 ans après 2011, ne peut en aucun cas être maintenue dans les documents soumis à l'approbation de Monsieur le préfet.**

**Les échéanciers envisagés doivent être recalés par rapport au 1<sup>er</sup> janvier 2014 et les objectifs liés à la diminution des émissions de polluants sur 2018, année au cours de laquelle devrait avoir lieu l'évaluation obligatoire du PPA, bien que nous proposons qu'une évaluation intermédiaire, tenant compte de la réalité de la situation locale, puisse être réalisée comme le permet la partie réglementaire du code de l'environnement**

De plus, et cela concerne l'ensemble des actions contractuelles et recommandations dont les porteurs principaux seront les **collectivités territoriales**, il faut garder à l'esprit que les élections municipales ainsi que la désignation des délégués aux communautés de communes et d'agglomération auront lieu en mars prochain, que certains périmètres de communauté ont été agrandi au 1<sup>er</sup> janvier 2014, que les budgets 2014 ont été ou vont être votés avant même l'approbation du PPA par Monsieur le préfet, que la mise en place des nouveaux exécutifs de ces collectivités prendra du temps et que les nouvelles équipes en place après mars 2014 devront étudier les dossiers en cours et leurs propres projets avant même de prendre des décisions qui entraîneraient des engagements financiers pour leurs collectivités.

**La commission d'enquête insiste pour que ces modifications de gouvernance des principaux partenaires du PPA soient prises en compte dans les échéanciers envisagés et que, dès la mise en place des nouvelles équipes dirigeantes des communautés, une présentation du PPA révisé soit organisée pour que puisse débiter les négociations devant déboucher sur les participations envisagées dans les actions contractuelles et recommandations.**

### 5.1.4. Objectifs

Les objectifs à atteindre grâce à la révision du PPA 2006 et portants principalement sur 3 polluants, les PM10, les PM2.5 et nitrates d'ozone, s'inscrivaient directement dans la directive européenne 2001/81/CE qui définit le plafond national d'émissions à l'horizon 2010.

*« Pour les oxydes d'azote, la France devait respecter un plafond national d'émission de 810 kt.*

*Or en 2009, le CITEPA estimait ces émissions à 1 117 kt. Afin de rattraper le plafond envisagé pour 2010 d'ici à 2015, une baisse de 40% des émissions de NOx entre l'année de référence (2007) et l'année d'échéance du PPA (2015) doit être envisagée. Le PPA reprend cet objectif localement. Concernant les particules, le plan particules et la loi Grenelle demande une baisse des émissions de PM2.5 de 30%. Cet objectif est repris dans le PPA au niveau local entre 2007 et 2015. Il est également appliqué aux particules PM10. » (page58).*

Le tableau ci-après reprend à la fois les émissions et les gains tels qu'ils étaient en 2007 C1, les gains attendus en tendanciel pour 2015 C2 et donc des émissions que l'on peut envisager tendanciellement pour 2015 C3, enfin les gains affichés par les actions du PPA révisé pour 2015 C4.

Enfin la colonne C5 permet d'envisager le tonnage émis en 2015 après que l'ensemble des 22 actions annoncées dans la révision du PPA ait été réalisé complètement.

Nous développerons plus loin le côté « peu réaliste pour 2015 » des gains envisagés, en particulier pour les problèmes de délais, mais nous souhaitons dès à présent attirer l'attention sur les contributions spécifiques des 3 secteurs : transports, chauffage et industrie en comparant les pourcentages émis en 2007 C1 et les pourcentages d'émissions après les gains tendanciels et ceux des actions du PPA C5. En effet il apparaît que le secteur industriel qui représentait 35 % des émissions de PM10 en 2007, en représenterait tendanciellement 18 % en 2015 et, avec les gains réalisés sur les 2 autres secteurs, 46 % après réalisation des actions. De même pour les PM2.5 ce rapport passe de 27 % à 37 % et pour les NOx le pourcentage augmente de 20 % à 22 %.

Il semble donc au vu de ces éléments que si les actions envisagées ont une forte influence sur les secteurs du chauffage, qui inclut les chaufferies collectives (et elles sont donc exclus du secteur industriel). en ce qui concerne les PM, cette évolution tendancielle qui est le principal secteur de diminution pour ce qui concerne les transports et l'industrie aussi bien pour les PM que pour les NOx.

**Dans le cadre de l'évaluation de ce PPA révisé, et en tenant compte des nouveaux délais pour réaliser des objectifs possibles, des actions nouvelles, déterminantes, et réalistes doivent être proposés pour que industrie et transport participe réellement, en plus du tendanciel, à la diminution de la pollution.**

Il semblerait que la méthodologie (nationale) de calcul des émissions des carrières ait été revue l'année dernière (mise à jour des facteurs d'émission) et que la contribution du secteur industriel a été revue notablement à la baisse par rapport à l'évaluation présentée dans le rapport PPA pour 2007: version rapport soumis à enquête: 35%; nouvelle version calculée pour 2007 : 23%.

## Emissions de polluants du secteur industriel sur la zone PPA : fichier sources : 20130118\_bilan\_emi\_ppa\_rhonealpes\_nox\_pm10

	<b>C1: Emissions 2007 (bilan fin 2007) Moyenne sur périmètre PPA et objectifs du PPA</b>	<b>C 2: Gains attendus en tendancier pour 2015 en tonnes</b>	<b>C3: émissions 2015 après gains attendus en tendancier (C1 – C2)</b>	<b>C4:Gains affichés spécifiques aux actions du PPA pour fin 2015</b>	<b>C5: Emissions 2015 après gains tendancier et PPA (C3-C4) Et % de diminution/2007</b>	<b>Remarques générales de la Commission</b>
<b>PM 10</b>	<b>3765 t</b> <b>-30%</b>	<b>-15%</b> <b>552t</b>	<b>3 213 t</b>	<b>-16%</b> <b>-619 t</b>	<b>2 594 t</b> <b>-31%</b>	<b>Gains spécifiques PPA peu réalistes pour 2015</b>
	Transports= 891 t (24%)	-30% 268t	623 t (19 %)	-7% 60t	563 t (22%) -37%	
	Chauffage= 1241 t (33%)	-20% 249t	992 t (31 %)	-37% -457 t	535 t (21%) -57%	<b>Gains PPA / gains tendancier =183%</b> <b>→ Peu réaliste pour 2015</b> <b>Echéancier sans doute à revoir</b>
	Industrie= 1330 t (35%)	-2% 31t	1 299 t (40 %)	-7% -93 t	1 206 t (46%) -09%	<b>Gains PPA faible : Impact faible pour gros contributeur initial 2007 : surprenant</b>
<b>PM 2,5</b>	<b>2764 t</b> <b>-30%</b>	<b>-17%</b> <b>470t</b>	<b>2 294 t</b>	<b>-21%</b> <b>-571 t</b>	<b>1723 t</b> <b>-37%</b>	<b>Gains spécifiques PPA peu réalistes pour 2015</b>
	Transports= 619 t (22%)	-33% 204t	415 t (18%)	-8% - 47t	368 t (21%) -40%	
	Chauffage= 1209 t (44%)	-21% 278t	931 t (41%)	-36% - 436 t	495 t (29%) -59%	<b>Gain PPA / gain tendancier =157%</b> <b>→ Peu réaliste pour 2015</b> <b>Echéancier sans doute à revoir</b>
	Industrie= 732 t (27%)	-2% 15t	717t (31%)	-11% -82 t	635 t (37%) -13%	
<b>NOx</b>	<b>13709 t</b> <b>-40%</b>	<b>-32%</b> <b>4378t</b>	<b>9331 t</b>	<b>-5%</b> <b>- 748t</b>	<b>8583 t</b> <b>-37%</b>	
	Transports= 9208 t (67%)	-37% 3388t	5820 t ( 62%)	-8% - 710t	5110 t (59%) -45%	<b>Gains additionnels PPA très significatif :</b> <b>Possible seulement si mesures restrictives</b>
	Chauffage= 1223 t (9 %)	-10% 118t	1105 t (12%)	-2% -32 t	1073 t (12%) -12%	
	Industrie= 2787 t (20%)	-33% 915t	1872 t (20%)	0% - 7 t	1865 t (22%) -33%	

## 5.2 ICPE ET CHANTIERS

Les activités industrielles pouvant être à l'origine d'émissions polluantes sont les suivantes :

Activités industrielles (combustion, procédés de production, utilisation de solvants), production d'énergie (électricité, chauffage urbain, raffinage pétrole) chantiers BTP, carrières...

Le secteur industriel est la principale source d'émissions (à plus de 60%) de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et de métaux lourds (As, Cd, Ni, Pb et Hg).

Il contribue également, pour 35 %, aux émissions diffuses de particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> notamment par le biais des activités d'exploitation de carrières et du BTP (Chantiers).

S'agissant de l'oxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le secteur industriel contribue à 20 % de ses émissions.

### **Les mesures existantes visant à réduire la pollution atmosphérique élaborées avant le 11 juin 2008 :**

De nombreuses actions ont été réalisées dans le secteur industriel au niveau européen et national.

Parmi elles, l'application de la directive IPPC et la Stratégie substances (circulaire 13/7/2004 du ministère en charge de l'environnement).

Directive IPPC du 24/09/1996 codifiée (2008/1/CE) : elle définit au niveau européen une approche intégrée de la prévention et de la réduction des pollutions émises par les installations industrielles entrant dans son champ d'application. Un de ses principes directeurs est le recours aux Meilleures Techniques Disponibles (MTD) afin de prévenir les pollutions de toutes natures. Elle impose aux Etats membres de fonder les valeurs limites d'émission et les autres conditions d'autorisation des installations concernées sur les performances des MTD, dans des conditions économiquement et techniquement viables.

Stratégie substances (circulaire du 13/07/2004) : la circulaire adressée aux Préfets prévoit des objectifs de réduction à atteindre en deux phases successives : 2005 et 2010. Elle s'appuie largement sur la mise en œuvre d'arrêtés ministériels sectoriels (UIOM, grandes installations de combustion, verreries) ou visant des substances particulières (COV). Cette stratégie a été déclinée au niveau régional et départemental par l'inspection des installations classées qui a préparé des plans d'action consistant à :

- dresser la liste des établissements cibles,
- élaborer les objectifs de réduction des émissions aux échéances 2005 et 2010 ;
  - définir, pour chacun des établissements, la liste des actions que l'inspection a déjà engagées ou proposé d'engager, accompagnée d'un échéancier de mise en œuvre approprié,
- poursuivre les actions engagées pour améliorer la qualité des études d'impact sanitaire des installations classées, en s'appuyant sur les différents guides méthodologiques existants.

### Les résultats obtenus sur la qualité de l'air depuis 2000 :

Depuis 2000, le dioxyde de soufre dont la principale source d'émissions est le secteur industriel, présente la baisse la plus importante des émissions, avec - 50 % ; cette baisse est liée à la réglementation industrielle et aux améliorations technologiques.

### Les projets d'aménagement pouvant avoir une incidence sur la qualité de l'air :

Des actions prévues au niveau national seront déclinées localement avec notamment :

La stratégie substances n°2 (circulaire du 13/01/2010) qui porte essentiellement sur le benzène, les HAP, PCB et dioxines, l'arsenic, le mercure et les solvants chlorés avec un objectif de réduction des émissions dans l'air et dans l'eau de 30% d'ici à 2013. Au niveau régional, cette action a été déclinée dans le PRSE2.

La directive IED (Industrial Emission Directive) 2010/75/EU fait suite à la directive Integrated Pollution Prevention and Control (IPPC). Cette directive prévoit notamment le renforcement des BREFs.

Au niveau local, les projets les plus aboutis concernent :

- la réduction, dès 2013, des émissions d'oxydes d'azote des unités de production de la Compagnie de Chauffage Intercommunale de l'Agglomération Grenobloise (CCIAG) sur:
  - . la chaufferie de La Villeneuve à Eybens, générateur Ignifluid mixte bois/charbon, réduction des émissions de 400 à 300 mg/ Nm<sup>3</sup> ;
  - . la chaufferie de La poterne à Grenoble, générateur lit fluidisé mixte bois/charbon, réduction des émissions de 350 à 200 mg/Nm<sup>3</sup> ;
- la réduction, à compter de 2014, de 50 %, de 40 à 20 kg/jour, des émissions de COV du site chimique PERSTORP à Le Pont de Claix malgré une augmentation de 42 % de la capacité de production de l'atelier Tolonate ;
- le remplacement sur le site ARKEMA de Jarrie de la salle d'électrolyse existante fonctionnant selon le procédé dit "au mercure" par un nouvel atelier utilisant le procédé dit "à membrane". 16 cellules "au mercure" ont été arrêtées fin 2011. Le démantèlement des 48 dernières cellules, fin 2013, début 2014, mettra un terme aux émissions de mercure à l'atmosphère.

Des projets de chaufferies biomasse, notamment dans les industries papetière et de la chaux et du ciment, en remplacement d'installations existantes, pourraient impacter la qualité de l'air sur l'agglomération grenobloise. Ils devront s'accompagner de la mise en œuvre des meilleures technologies disponibles. Le PPA prévoit la mise en œuvre de 6 actions spécifiques ciblées pour le secteur industriel, à savoir :

- 3 actions industrielles sur les grands émetteurs NO<sub>x</sub>, PM, HAP, sur les chaudières biomasse et sur les émissions diffuses;
- 1 action spécifique pour les chantiers / BTP;
- 2 actions spécifiques aux chaufferies biomasse

Le gain pour ces actions serait de 22 % pour les PM<sub>10</sub> et de 1 % pour les Oxydes d'azote.

**5.2.1 Action n°1 :**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<p><b>Caractériser les installations classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), non concernées par le champ d'application de la directive IPPC (2008/1/CE), les plus émettrices en NOx, PM, HAP afin de cibler le besoin de renforcement de la surveillance et la mise en œuvre d'actions de réduction des émissions.</b></p> <p><b>Pour les chaudières ICPE biomasse, la mesure concernera dans un premier temps les chaudières de forte puissance (P&gt; 20 MW) puis sera étendue progressivement, après retour d'expérience de la mesure sur les unités de forte puissance, aux chaudières de puissance inférieure.</b></p>
<b>Objectifs de la mesure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Caractériser les ICPE, ne relevant pas de la directive IPPC, les plus émettrices en oxydes d'azote et poussières et proposer en cas de besoin des arrêtés préfectoraux visant à renforcer la surveillance et à réduire les émissions.</li> <li>- Réduire et contribuer au respect des seuils réglementaires (nombre de jours en dépassement des valeurs limites), pour les PM10 et NOx.</li> <li>- L'application de meilleures techniques disponibles à chaque industrie concernée en fonction de sa puissance pourrait entraîner une réduction jusqu'à 40% des émissions de chaque établissement.</li> </ul>
<b>Catégorie d'action</b>	Sources fixes industrielles dont les émissions en particules et oxydes d'azote sont significatives.
<b>Polluants concernés</b>	NO2 ; HAP ; PM10 ; PM2.5
<b>Publics concernés</b>	Industriels ICPE : on estime à une vingtaine le nombre d'établissements de fortes puissances, tous combustibles confondus.
<b>Description de la mesure</b>	<p>La caractérisation des ICPE les plus émettrices en oxydes d'azote et poussières se basera sur les déclarations GEREP, mais également sur les secteurs d'activités mis en exergue lors de l'état des lieux (exemple installations de combustions biomasse et combustibles liquides et/ou solides). A l'issue de cette caractérisation, un travail avec les exploitants concernés sera réalisé sur les caractéristiques et les spécificités de ces émissions.</p> <p>Si besoin, d'éventuelles actions de surveillance des émissions (détermination des fractions de poussières par exemple) et de réduction des émissions seront imposées sur la base d'une étude technico-économique, via la législation des installations classées, à l'ensemble des acteurs industriels mis en évidence lors de l'action de caractérisation.</p> <p>Les valeurs limites d'émissions imposées se baseront utilement sur les niveaux d'émissions associées à la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles. Une distinction sera effectuée entre les installations existantes et les installations nouvelles.</p>
<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	<p>Des entreprises émettrices peuvent être exclues de la directive IPPC mais représenter tout de même une quantité d'émissions de polluants non négligeables. Un effort peut donc être demandé à ces catégories d'industriels.</p> <p>Les émissions industrielles représentent environ 35 % des émissions de PM10, 27% des PM2.5 et 20% des NOx de la zone du PPA.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	Réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et notamment R.512-31 du code de l'environnement pour les installations soumises à autorisation et L.512-12 pour les déclarations

<b>Porteurs de la mesure</b>	DREAL Rhône-Alpes
<b>Partenaires de la mesure</b>	CCI, CMA, UNICEM, Air Rhône-Alpes, FBTP, APORA
<b>Éléments de coût</b>	Coûts liés au recensement Le coût lié à des actions de surveillance ou de réduction des émissions est spécifique à chaque installation, chaque action. L'ensemble de ces coûts sera à la charge de l'industriel.
<b>Financement - Aides</b>	Pas d'aide financière définie
<b>Echéancier</b>	- Dès l'approbation du PPA début de l'action de caractérisation - 18 mois à compter de l'approbation du PPA pour la remise de l'étude technico-économique - 24 mois à compter de l'approbation du PPA pour d'éventuelles actions de surveillance et réduction d'émissions
<b>Volet communication</b>	Action de communication auprès des industriels concernés et syndicats professionnels concernés afin d'explicitier la démarche PPA.
<b>Indicateurs de suivi</b>	- Rapport de synthèse de l'action de caractérisation. - Nombre d'arrêtés préfectoraux complémentaires pris en application de cette mesure - Suivi des émissions sous GEREP (Déclaration annuelle des rejets).
<b>Récoltes des données</b>	DREAL – agent en charge du suivi PPA
<b>Echéancier de Mise à jour des indicateurs</b>	Evaluation annuelle envisageable -

### **Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 1 :**

#### **Caractère de l'action :**

Réglementaire       Incitative

#### **Objectif de l'action :**

- Caractériser les ICPE, ne relevant pas de la directive IPPC, les plus émettrices en oxydes d'azote et poussières et proposer en cas de besoin des arrêtés préfectoraux visant à renforcer la surveillance et à réduire les émissions.
- Réduire et contribuer au respect des seuils réglementaires (nombre de jours en dépassement des valeurs limites), pour les PM10 et NOx.
- L'application de meilleures techniques disponibles à chaque industrie concernée en fonction de sa puissance pourrait entraîner une réduction jusqu'à 40% des émissions

de chaque établissement.

**Points positifs :**

- Les sources d'émission de polluants sont fixes et relativement facilement identifiables (une vingtaine d'établissement) et contrôlables.
- L'objectif de l'action qui s'applique aux industriels représentant environ 35 % des émissions de PM10 et 20 % des NOx.
- Echancier réaliste pour la mise en œuvre de l'action : 18 mois à compter de l'approbation du PPA pour la remise de l'étude technico-économique
- Suivi des émissions au moyen de GEREPP (déclaration annuelle des rejets).
- 1 seul porteur de la mesure : DREAL

**Points négatifs :**

- Surimposition de la réglementation auprès d'industriels déjà assujettis aux contraintes de la réglementation des ICPE.
- Echancier relative court pour mettre en œuvre d'éventuelles actions de surveillance et de réduction d'émissions : 6 mois à compter du rendu de l'étude technico-économique.
- Pas d'aides financières prévues.

**Etat des lieux :** La DREAL, dans ses réponses au PV de synthèse des observations informe que : PV-RI2 :" *Le recensement des installations de fortes puissances et ne relevant pas des IPPC est en cours par l'inspection des installations classées.*

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 1 :**

Les contributions recueillies en cours d'enquête peuvent être synthétisées de la manière suivante :

- Demande d'évaluer la faisabilité de l'action de manière à vérifier la capacité des industries concernées à supporter les investissements nécessaires.
- Demande que la transcription en droit français de directives européennes n'induisse pas de complexité inutile ou de distorsions de concurrence entre les différents pays et que les règles appliquées localement ne soient pas plus contraignantes que celles appliquées en France en Europe.
- Opposition à l'extension du champ d'application de la directive IPPC et à l'application anticipée la réglementation nationale.
- Les actions à destination de l'industrie doivent être proportionnées et adaptées aux objectifs à atteindre : l'échancier doit rester réaliste et compatible avec les moyens humains et financiers des entreprises
- Les efforts demandés en matière de NOx sont disproportionnés par rapport aux résultats attendus (bilan global de réduction de 1 % des émissions de NOx)
- Nécessité d'un travail de caractérisation afin de cibler les installations concernées et estimation des efforts réalistes à demander aux industriels avant toute décision concernant une entreprise.

- Manque d'objectifs clairs et chiffrés en matière de réduction d'émissions de particules d'oxydes d'azote, d'échéances et dates précises pour atteindre ces objectifs.
- Pourquoi les objectifs fixés primitivement ne figurent plus dans la fiche remodelée ainsi que l'échéance pour les faire respecter.

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 1 :**

- 1 - S'agissant des NOx, **la commission estime que la part du gain attendu du secteur industriel par rapport au gain total des émissions du PPA, estimé à 1%, ne justifie pas la mise en œuvre de moyens onéreux.**  
En effet, le seul tendanciel défini par le SRCAE devrait conduire en 2018 à l'atteinte des objectifs fixés par le PPA, à savoir la réduction de 866 tonnes pour le secteur industriel.  
Toutefois, l'étude devra vérifier que les entreprises concernées s'inscrivent dans les exigences des normes Européennes.
- 2 - S'agissant des PM10 et PM2,5 la commission considère, qu'au vu de la part du gain attendu du secteur industriel par rapport au gain total des émissions du PPA, fixé à 22 %, il convient d'apporter une attention particulière aux actions à mettre en œuvre en veillant à ce qu'elles soient réalisables.  
Afin de ne pas impacter lourdement la compétitivité des entreprises, en imposant à certaines (non concernées par la directive IPPC), la mise en place des « Meilleures Techniques Disponibles » et des valeurs limites d'émissions associées, **la commission recommande que l'étude à réaliser soit bien réalisé au cas par cas.** Le cas échéant, il sera **proposé des améliorations en s'inspirant de ces techniques, tout en s'assurant de leurs adaptabilités techniques**, voire d'un échéancier réaliste.  
A cette question la DREAL a répondu dans ses réponses au PV de synthèse PV-RII que « *Une étude technico-économique sera préalablement demandée à chaque exploitant concerné par la mesure et examinée par l'inspection des installations classées .La liste précise des établissements sera établie dès la phase de mise en œuvre du PPA.* »

**5.2.2 Action n° 3 :**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Caractériser les émissions diffuses sur la zone PPA des principaux émetteurs de poussières notamment dans le secteur des carrières, centrales de traitement des déchets du BTP, de recyclage, d'enrobage et d'asphalte et de la transformation du bois. Généraliser les bonnes pratiques par la réglementation et par des accords volontaires.</b>
<b>Objectifs de la mesure</b>	Améliorer les connaissances des émissions industrielles (affiner notamment les facteurs d'émissions et l'estimation des flux) diffuses en poussières sur la zone PPA et les réduire si besoin. La réduction des émissions de poussières n'est pas quantifiable avant l'action d'amélioration des connaissances. Objectif de réduction des émissions de ce secteur : 10%
<b>Catégorie d'action</b>	Sources fixes industrielles
<b>Polluants concernés</b>	PM10, PM2.5
<b>Publics concernés</b>	Industriels
<b>Description de la mesure</b>	L'action d'amélioration de connaissances doit se faire en concertation avec Air Rhône-Alpes. Cette action devra permettre d'affiner la sectorisation des principaux contributeurs en poussières faite lors de l'état des lieux du PPA. Elle s'appuiera sur les données de l'inspection des installations classées (localisation, données d'émission des ICPE, actions individuelles mises en œuvre ...). Cette action d'amélioration permettra également de prioriser les secteurs d'activités. A l'issue de cette action, des actions de réduction des émissions et de surveillance seront imposées, via la législation des installations classées, à l'ensemble des acteurs industriels mis en évidence lors de l'action d'amélioration des connaissances.
<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	L'état des lieux indique une contribution en PM10 en 2007 de : - 9 % pour le secteur « Chantier / BTP » - 5 % pour le secteur « Travail du bois » - 13 % pour le secteur « Carrières » sur le périmètre du PPA de la région grenobloise. L'état des lieux mentionne également la forte incertitude liée à l'estimation de ces contributions.
<b>Fondements juridiques</b>	Législation ICPE et notamment R.512-31 du code de l'environnement pour les installations soumises à autorisation et L.512-12 pour les déclarations
<b>Porteurs de la mesure</b>	DREAL AIR Rhône-Alpes
<b>Partenaires de la mesure</b>	CCI, CMA, UNICEM, FBTP, APORA, MEDEF

<b>Éléments de coût</b>	Coût lié à l'état des lieux et à l'étude (moyens humains principalement) Coût éventuel lié à des actions de surveillance ou de réduction des émissions est spécifique à chaque installation, chaque action. L'ensemble des coûts sera à la charge de l'industriel. Coûts pour la communication aux industriels
<b>Financement - Aides</b>	Pas d'aide définie pour les actions de réduction des émissions
<b>Echéancier</b>	Début de l'action d'amélioration des connaissances dès approbation du PPA. 24 mois après approbation du PPA pour les éventuelles actions de surveillance et réduction d'émission.
<b>Volet communication</b>	Communication aux différents industriels concernés et syndicats professionnels à l'issue de l'action d'amélioration de connaissance. Des résultats sont d'ores et déjà disponibles. Ils montreraient une forte baisse des émissions estimées de PM10 et PM2,5 des secteurs visés par rapport à la méthodologie précédente.
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Rapport de synthèse sur l'action d'amélioration Nombre d'arrêtés préfectoraux pris visant à imposer une surveillance et/ou une réduction des émissions Nombre d'exploitants de carrières s'engageant à enseigner annuellement le guide de bonnes pratiques
<b>Récoltes des données</b>	DREAL – agent en charge du suivi PPA
<b>Echéancier de Mise à jour des indicateurs</b>	Annuel à partir de 2014

### Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 3 :

#### Caractère de l'action :

Réglementaire       Incitative

#### Objectif de l'action :

Améliorer les connaissances des émissions industrielles (affiner notamment les facteurs d'émissions et l'estimation des flux) diffusées en poussières sur la zone PPA et les réduire si besoin.

La réduction des émissions de poussières n'est pas quantifiable avant l'action d'amélioration des connaissances.

Objectif de réduction des émissions de ce secteur : 10%

**Points positifs :**

- Identifications relativement aisées des activités par le biais des classements ICPE.
- Mesures qui seraient relativement efficaces eu égard aux résultats obtenus depuis la mise en œuvre du PPA en 2006 (résultats déjà disponibles).
- Porteurs de la mesure bien identifiés : DREAL + AIR Rhône Alpes

**Points négatifs :**

- Forte incertitude dans l'estimation des contributions des différentes activités (Chantiers BTP, bois, carrières) pour la réalisation d'un état des lieux.
- La réduction des émissions de poussières n'est pas quantifiable avant l'action d'amélioration des connaissances.
- Pas d'aides financières prévues

**Etat des lieux :**

Des résultats sont d'ores et déjà disponibles suite aux actions mises en œuvre par le PPA de 2006.

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 3 :**

Les contributions recueillies en cours d'enquête s'apparentent à celles liées à l'action 1 et peuvent être synthétisées de la manière suivante :

- Demande d'évaluer la faisabilité de l'action de manière à vérifier la capacité des industries concernées à supporter les investissements nécessaires.
- Ne pas stigmatiser un secteur d'activité tout entier sans avoir, au préalable, réalisé une étude qui permette d'identifier précisément la source de pollution.

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 3 :**

La part de réduction des PM10 par rapport aux émissions totales est évaluée à 2,2 %. Il s'agit d'un gain intéressant. Cette action semble correspondre d'avantage à une poursuite d'action déjà engagée dans le cadre du PPA de 2006. Les activités ciblées semblent assez facilement identifiables. **La commission réitère sa recommandation principale faite pour l'action 1 à savoir que les activités identifiées fassent bien l'objet d'un diagnostic au cas par cas de manière à trouver des solutions techniquement adaptées.**

**5.2.3 Action n°4 :**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Élaborer une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air et l'annexer aux appels d'offres incluant un financement public. Imposer dans le cadre des marchés publics des spécifications qualité de l'air et encourager son développement dans les marchés privés.</b>
<b>Objectifs de la mesure</b>	Réduire les émissions de polluants lors des opérations de chantiers (construction – déconstruction – bâtiments – travaux publics) répondant à un appel d'offre incluant un financement public. Réduction attendue principalement sur les émissions de poussières (travaux) et d'oxydes d'azote (engins de chantiers). Pour les marchés privés, une diffusion de la charte devra être réalisée. Objectif de réduction des émissions de ce secteur de 10 %
<b>Catégorie d'action</b>	Sources fixes
<b>Polluants concernés</b>	PM10 ; PM2.5
<b>Publics concernés</b>	Maîtres d'ouvrages publics, Industriels, organisations professionnelles (fédérations,
<b>Description de la mesure</b>	Mieux connaître la contribution du secteur des chantiers et du BTP dans les émissions de PM10, PM2.5 et identifier les clauses ou articles à insérer dans les marchés publics permettant de réduire les émissions de poussières. Elaborer en collaboration avec les fédérations BTP une charte « chantier propre » relative à la qualité de l'air. Cette charte définira des actions concernant les phases de travaux et les pratiques associées (arrosage des pistes de circulations, isolement des zones travaux par des clôtures pleines, utilisation de balayeuses voiries aspirantes, nettoyage fréquent du chantier, interdiction de brûlage de déchets de chantiers...), mais également des actions sur les engins de chantiers (bâchage systématique des camions de transports de matériaux de chantiers et terres d'excavation, consignes de couper le moteur en cas d'arrêt prolongé, limitation de vitesse...). Imposer cette charte en l'annexant aux appels d'offre incluant un financement public (partiel ou total). Choix du prestataire uniquement si engagement de ce dernier à respecter la charte. Diffusion et promotion de la charte auprès des acteurs privés.
<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	Le secteur « Chantiers et BTP » est responsable d'environ 15 % des émissions de PM10. Les émissions de poussières lors de chantiers peuvent être limitées par la mise en place d'actions simples.
<b>Fondements juridiques</b>	Règlement sanitaire départemental : Article 96 du Règlement sanitaire départemental type (Circulaire du 9 août 1978) concernant la protection des lieux publics contre la poussière : "...toutes les opérations d'entretien des habitations et autres immeubles ainsi que les travaux de plein air s'effectuent de façon à ne pas disperser de poussière dans l'air, ni porter

	atteinte à la santé ou causer une gêne pour le voisinage". Articles L. 222-6 et R.222-32 du code de l'environnement
<b>Porteurs de la mesure</b>	Collectivités avec l'appui de la DREAL pour la définition de la charte en collaboration avec fédérations BTP
<b>Partenaires de la mesure</b>	FBTP Syndicats professionnels et collectivité, Air Rhône-Alpes
<b>Éléments de coût</b>	Surcoût faible lié aux mesures au regard du coût total du chantier/projet. Coûts : Réflexion – temps - communication
<b>Financement - Aides</b>	Pas d'aide spécifique
<b>Echéancier</b>	Engagement immédiat des réflexions sur les clauses techniques et administratives susceptibles d'être insérées dans les marchés publics en vue d'aboutir à une charte une année plus tard après l'approbation du PPA.
<b>Volet communication</b>	Communication/sensibilisation nécessaire pour cette action. Communiqué de presse à destination des fédérations de BTP, Entrepreneurs, collectivités, services d'état en charge de l'immobilier

<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	- Signature de la charte - Nombre d'appels d'offre publics respectant la charte notamment dans les principales collectivités - Suivi des émissions
<b>Récoltes des données</b>	DREAL via les collectivités et les fédérations de BTP
<b>Echéancier de Mise à jour des indicateurs</b>	Evaluation annuelle

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 4 :**

**Caractère de l'action :**

Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

Réduire les émissions de polluants lors des opérations de chantiers (construction – déconstruction – bâtiments – travaux publics) répondant à un appel d’offre incluant un financement public. Réduction attendue principalement sur les émissions de poussières (travaux) et d’oxydes d’azote (engins de chantiers).

Pour les marchés privés, une diffusion de la charte devra être réalisée.

Objectif de réduction des émissions de ce secteur de 10 %

#### **Points positifs :**

- Actions pouvant être imposées relativement facilement dans le cadre des marchés publics.
- Mise en œuvre simple et pouvant être immédiate dès l’approbation du PPA.
- Identifications relativement aisée des entreprises du BTP par le biais de la Fédération du BTP.

#### **Points négatifs :**

- Actions ne pouvant pas être imposées dans le cadre des marchés privés. Seule une charte pourra être proposée sur la bonne volonté des entreprises.
- Contrôle relativement difficile de la mise en œuvre des mesures.
- Pas d’aides financières prévues

#### **Etat des lieux :**

Le Règlement sanitaire départemental : Article 96 du Règlement sanitaire départemental type (Circulaire du 9 août 1978) concernant la protection des lieux publics contre la poussière : "...toutes les opérations d’entretien des habitations et autres immeubles ainsi que les travaux de plein air s’effectuent de façon à ne pas disperser de poussière dans l’air, ni porter atteinte à la santé ou causer une gêne pour le voisinage", ainsi que les articles L. 222-6 et R.222-32 du code de l’environnement s’appliquent déjà.

On trouve, d’ores et déjà, dans certains Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) de marchés de travaux du BTP, des critères de sélection des candidats intégrant la notion de « Chantiers propres » ou « Chantiers verts ».

#### **Synthèse des requêtes exprimées pendant l’enquête concernant l’action 4 :**

Les contributions recueillies en cours d’enquête liées à l’action 4 et peuvent être synthétisées de la manière suivante :

- Certaines collectivités affirment avoir déjà mis en place cette action depuis 2003.
- La mise en place d'une réglementation des chantiers du secteur du BTP paraîtrait plus pertinente qu'une charte pour répondre à l'urgence de réduction des émissions. Cela doit s'appliquer à tous les types de chantiers et pas seulement dans le cas des marchés publics.
- Collectivité s’engageant à annexer aux appels d’offres la charte chantiers propres proposée sous réserve qu'elle permette un traitement égalitaire des candidats dans

le cadre du code des marchés publics

- Vigilance à apporter quant aux moyens financiers donnés par le Maître d'ouvrage, qui souhaite faire appliquer sa charte sur son chantier, aux entreprises qui interviennent, et ce dès le dépôt du marché.

#### **Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 4 :**

Le secteur « Chantiers et BTP » est responsable d'environ 15 % des émissions de PM10. La part de réduction des PM10 par rapport aux émissions totales est évaluée à 1,1 %. Il s'agit d'un gain relativement faible mais présentant une mise en œuvre assez simple.

Certaines collectivités telles que Voiron ou Echirolles l'ont déjà adoptée depuis une dizaine d'années.

**La commission estime que cette action peut être mise en place dès l'approbation du PPA.**

Pour les marchés publics sa mise en œuvre doit passer nécessairement par les dossiers de consultation des entreprises **qui devront intégrer un critère spécifique de sélection des candidats**, lesquels seront invités à décrire la méthodologie qu'ils comptent mettre en place pour respecter la charte « Chantiers propres » et s'y engager. En annonçant un tel critère de sélection et en lui attribuant une notation spécifique les candidats se retrouveront « sur le même pied d'égalité » pour répondre aux appels d'offres lancés par les collectivités du territoire PPA.

A cet effet, le code des Marchés Publics en vigueur permet aux pouvoirs adjudicateurs, par ses articles 5, 6, 14, 45, 50 et 53, de prendre en compte des exigences environnementales et de développement durable, lors d'achats publics.

Pour les marchés privés, des actions de communication devront être entreprises pour sensibiliser les entreprises du BTP mais également et surtout les maîtres d'œuvre et maître d'ouvrage. Très souvent, les entreprises du BTP interviennent aussi bien auprès des collectivités publiques que des acteurs privés. Il est louable de penser que les habitudes prises auprès des collectivités seront naturellement appliquées pour les marchés privés.

#### **5.2.4 Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour le secteur industriel en général :**

Compte tenu de la part importante en émissions de PM10 que ce secteur produit déjà avant la mise en œuvre du PPA (35 % de la pollution totale des PM10) et qu'à l'échéance du PPA (tendanciel + gains propres au PPA déduits), cette même part devrait être plus élevée (estimée à environ 46 %), **la commission demande que des efforts plus importants que ceux envisagés soient proposés, et ceci dans un délai d'un an à compter de l'approbation du PPA.**

## 5.3 CHAUDIERES ET CHAUFFERIES

### Analyse de l'impact des rejets atmosphériques des chaudières industrielles et des chaufferies collectives sur la qualité de l'air

Les chaudières industrielles ont des rejets atmosphériques qui constituent une composante significative de la pollution de l'air générée par l'industrie principalement en termes de particules et de NOx. Mais la diminution des rejets des chaudières industrielles ne constitue cependant pas un des leviers d'action principaux pour réduire l'exposition de la population aux particules compte tenu de son impact relatif sur ceux-ci comparativement à ceux dus aux transports et au chauffage au bois. Le Plan de Protection de l'Atmosphère prévoit une action (n° 2) destinée à réduire les émissions des chaudières industrielles de moyenne puissance (2 à 20 MW) en abaissant les valeurs limites d'émission, en fixant des objectifs de qualité des combustibles et en augmentant la fréquence des contrôles des émissions.

A noter que des projets de chaufferies biomasse notamment dans les industries papetières, de la chaux et du ciment, en remplacement d'installations existantes, pourrait impacter significativement la qualité de l'air sur l'agglomération grenobloise. Ils devront mettre en œuvre les meilleures technologies possibles en terme de diminution des rejets polluants.

#### 5.3.1 Action n°2 - Abaisser les valeurs limites d'émissions: Industrie – Chaudières 2 - 20 MW

Type de mesure ou d'action	Abaisser les valeurs limites d'émission (V.L.E.) pour les chaudières à combustibles liquides et solides (dont la biomasse) de puissance comprise entre 2 et 20 MW. Fixer des objectifs de qualité pour les combustibles. Augmenter la fréquence de surveillance des émissions.
Objectifs de la mesure	Réduction des émissions industrielles de la totalité du parc.
Catégorie d'action	Sources fixes
Justification/argumentaire de la mesure	Les émissions industrielles représentent environ 35 % des émissions de PM <sub>10</sub> , 27 % des PM <sub>2,5</sub> et 20 % des NO <sub>x</sub> de la zone du PPA de la région grenobloise. Le projet retenu est l'anticipation d'un an du projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté 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 (Combustion) pour la mise en conformité des émissions de poussières des chaudières existantes. Il s'agit notamment d'anticiper la valeur limite de 50 mg/m <sup>3</sup> au 1 <sup>er</sup> janvier 2015 au lieu du 1 <sup>er</sup> janvier 2016, cette anticipation étant justifiée par le contentieux sur les particules qui frappe la zone.
Fondements juridiques	L 512-12 du code de l'environnement (déclaration) et L 512-31 du code de l'environnement (autorisation).
Porteurs de la mesure	DREAL
Partenaires de la mesure	CCI, CMA, APORA.
Éléments de coût	Coûts liés au recensement.

	Le coût lié à des actions de surveillance ou de réduction des émissions est spécifique à chaque installation, chaque action. L'ensemble de ces coûts sera à la charge de l'industriel.
<b>Échéancier</b>	Les seuils ainsi abaissés seront à respecter au plus tard le 31/12/2014 pour les chaudières existantes.
<b>Volet communication</b>	Action de communication auprès des industriels concernés et syndicats professionnels concernés afin d'explicitier la démarche PPA.
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre d'arrêtés préfectoraux complémentaires pris en application de cette mesure. Suivi des émissions.
<b>Récoltes des données</b>	DREAL – agent en charge du suivi PPA
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Action mise en place à l'approbation du PPA. Suivi annuel des indicateurs.

**Les chaufferies collectives** ont des rejets atmosphériques qui contribuent significativement à la pollution de l'air principalement en terme de particules. Elles font donc l'objet de deux actions :

- conditionner les aides pour les nouvelles chaufferies biomasse à des valeurs limites d'émission de 30 puis 20 mg/m<sup>3</sup> en forte diminution par rapport aux chaufferies existantes (action n° 5)
- en zone sensible pour la qualité de l'air, n'autoriser que les chaufferies les plus performantes en termes de rejets polluants et les projets présentant un bilan positif en termes de réduction d'émission de particules (action n°6)

### **5.3.2 Action n° 5 - Aides sous conditions pour les nouvelles chaufferies biomasses: Industrie – Chaufferies biomasse**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<p><b>Conditionner les aides pour les nouvelles chaufferies biomasse en zone PPA aux mesures suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jusqu'au 31 décembre 2014 : avoir une valeur limite de l'émission en poussières inférieure ou égale à 30 mg/Nm<sup>3</sup> à 11 % d'O<sub>2</sub> (ou 45 mg/Nm<sup>3</sup> à 6 % d'O<sub>2</sub>),</li> <li>• à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 : avoir une valeur limite en émission en poussières inférieure ou égale à 20 mg/Nm<sup>3</sup> à 11 % d'O<sub>2</sub> (ou 30 mg/Nm<sup>3</sup> à 6 % d'O<sub>2</sub>).</li> </ul> <p><b>Encourager la mise en œuvre de mesures compensatoires des émissions des chaudières biomasse.</b></p>
<b>Objectifs de la mesure</b>	L'objectif est d'encourager l'amélioration des performances en matière de qualité de l'air pour les nouvelles chaufferies biomasse.
<b>Catégorie d'action</b>	Sources fixes
<b>Polluants concernés</b>	PM <sub>10</sub> ; PM <sub>2,5</sub> ; HAP
<b>Publics concernés</b>	Collectivités locales, exploitants réseaux de chaleur, industriels, exploitants agricoles, copropriétés, hôpitaux, maisons de retraite...et indirectement , particuliers en maisons individuelles.
	<p><u>Valeur limite d'émission :</u></p> <p>Le niveau d'exigence retenu (30 mg/Nm<sup>3</sup> puis 20 mg/Nm<sup>3</sup> à 11 % d'O<sub>2</sub>) suppose une analyse technico-économique pour chaque demande de subvention de façon à engranger des informations tangibles qui permettront d'apprécier les surcoûts qui en résultent.</p> <p>Un PV d'essai des performances de la technique de dépoussiérage sera exigé des fournisseurs et une campagne de mesure sera réalisée à</p>

<b>Description de la mesure</b>	<p>l'issue de la mise en route.</p> <p><u>Systeme de compensation :</u></p> <p>Les régimes d'aide aux chaufferies inciteront à la compensation des émissions supplémentaires générées par les projets. La compensation des émissions pourra être intégrée pour justifier du niveau de performance retenu (30 mg/Nm3 puis 20 mg/Nm3 à 11 % d'O2).</p> <p>En zone PPA, les porteurs de projet de chaufferies souhaitant obtenir une aide devront ainsi évaluer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dans les études de faisabilité, la quantité de poussières / particules émises par la future chaufferie ;</li> <li>• l'efficacité des éventuelles mesures compensatoires proposées par ailleurs.</li> </ul>
<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	<p>Les aides ADEME sont conditionnées à des niveaux de performance à l'émission plus exigeants que ceux de la réglementation. Au niveau national, les exigences ont été relevées dans le cadre de l'appel à projets BCIAT 2011 pour les installations appartenant à une zone PPA ou à une zone de dépassement ; cette mesure sera étendue également en Rhône-Alpes pour le fond chaleur hors BCIAT et les aides hors fond chaleur.</p> <p>Le contexte du contentieux européen sur les particules justifie la mise en place d'exigences supplémentaires.</p> <p>Assurer la faisabilité/rentabilité du réseau de chaleur par un grand nombre de raccordement, sauf contre-indication technico-économique (éloignement).</p> <p>Avoir un signal financier suffisamment incitatif pour convaincre au passage à l'acte.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	Articles L 222-5 et L 222-6 du code de l'environnement
<b>Porteurs de la mesure</b>	ADEME et DREAL
<b>Partenaires de la mesure</b>	Tout autre partenaire financier ou financeur public
<b>Éléments de coût</b>	<p>A défaut d'estimer le coût, le surcoût de traitement des fumées qui est observé aujourd'hui peut atteindre 60 %. Par exemple, pour une installation de puissance inférieure à 1 MW, le coût du système de traitement est estimé à 2500 € (électrofiltre pour une chaudière bois inférieure à 100 kW) et 200 000 € (filtre à manche) en fonction de la puissance de la chaufferie et de la technologie de traitement retenue.</p>
<b>Financement-Aides</b>	ADEME en lien avec les collectivités territoriales
<b>Échéancier</b>	<p>Mettre en place un groupe de réflexion sur les mesures compensatoires dans l'année suivant l'approbation du PPA.</p> <p>Prendre en compte ces mesures dans le conditionnement des aides suite aux conclusions du groupe.</p>
<b>Volet communication</b>	
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	<p>Par projet aidé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calcul du surcoût du traitement des fumées</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de réseaux de chaleur dans lesquels cette mesure est mise en place.</li> <li>• Calcul de la réduction (compensation) particules, suivant une méthodologie à définir.</li> </ul>
Récoltes des données	ADEME
Mise à jour des indicateurs	Bilan annuel

### **5.3.3 Limiter les chaufferies collectives au bois dans les communes en zone sensible Action n°6 : Industrie/résidentiel – Chaufferies collectives au bois**

Type de mesure ou d'action	<p><b>Limiter le développement des chaufferies collectives au bois dans les communes des territoires PPA qui sont situés en zone sensible à la qualité de l'air :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>aux chaudières dont les niveaux de performance à l'émission sont alignés sur les niveaux les plus faibles pouvant être techniquement atteints ;</b></li> <li>• <b>ou aux projets présentant un bilan positif en terme de réduction d'émission de particules.</b></li> </ul>
Objectifs de la mesure	Ne pas accroître les émissions de PM <sub>10</sub> et le NO <sub>x</sub> et limiter l'exposition des populations.
Catégorie d'action	Sources fixes du secteur résidentiel
Polluants concernés	PM <sub>10</sub> ; PM
Publics concernés	Collectivités, copropriétés, exploitants de réseaux de chaleur.
Description de la mesure	
Justification/argumentaire de la mesure	<p>Orientations du projet de Schéma Régional Climat Air Énergie.</p> <p>Les émissions liées au chauffage représentent 35 % des émissions de PM<sub>10</sub>, 27 % des émissions de PM<sub>2,5</sub> et 20 % des émissions de NO<sub>x</sub> de la zone du PPA de la région grenobloise.</p>
Fondements juridiques	Articles L222-6 et L222-5 du code de l'environnement
Porteurs de la mesure	DREAL Rhône-Alpes
Partenaires de la mesure	DRAAF, ALEC, AGEDEN, ADEME
Éléments de coût	
Financement-Aides	Pas de financement spécifique identifié
Échéancier	Dès l'approbation du PPA
Volet communication	Action de communication auprès des collectivités et partenaires afin d'explicitier la mesure.
<b>Indicateurs</b>	
Indicateurs de suivi	Nombre de projets en cours / réalisés de chaudières biomasse conformes aux critères.
Récoltes des données	DREAL – Agent en charge du suivi PPA
Mise à jour des indicateurs	Évaluation annuelle envisageable

### **Analyses des requêtes exprimées pendant l'enquête pour les actions 2, 5 et 6 (chaudières industrielles et chaufferies collectives au bois)**

Les actions 2, 5 et 6 qui ont pour objectif de réduire les émissions de polluants issues des chaudières industrielles tout combustible (action 2) et des chaufferies collectives au bois (actions 5 et 6) ont fait l'objet de nombreuses observations du public au cours de l'enquête publique.

La mise en œuvre de l'action 2 est jugée comme irréaliste dans les délais retenus et très peu utile concernant les Nox compte tenu de la très faible part d'émission de ce polluant par ce type d'installation.

Les actions 5 et 6 sont très critiquées pour leur effet déstabilisant sur la filière bois-énergie qui est par ailleurs et depuis de nombreuses années encouragée par les pouvoirs publics. L'action 5 risque de remettre en cause des projets par les surcoûts importants qu'elle générera pour les systèmes de filtration, en particulier pour les installations de faible puissance (moins de 500 kW) pour lesquelles les systèmes de filtration représentent un coût prohibitif et ont une efficacité non démontrée.

De nombreuses communes et communautés de communes demandent le retrait de l'action 5 sur leur territoire car elles ne s'estiment pas concernées par la pollution de l'agglomération grenobloise dont elles sont très éloignées.

### **5.3.4 Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour les actions 2, 5 et 6**

#### **Action 2**

L'action 2 qui réduit les valeurs limites d'émission des NOx et des particules fines ainsi que les délais d'application de ces normes par rapport à ceux définis par arrêtés ministériels pour les chaudières industrielles de moyennes puissance est tout à fait justifiée par la situation de dépassement inadmissible de ces polluants dans l'atmosphère de la région grenobloise ; l'effet attendu de cette action est cependant très faible.

Pour cette raison, la commission d'enquête recommande à l'État d'appliquer ces normes plus sévères avec tout le discernement nécessaire afin de ne pas mettre en péril les entreprises concernées.

#### **Action 5**

L'action 5 dont les gains espérés ne sont pas chiffrés et porteraient sur 0,4 % des émissions totales de PM10 aura un faible impact sur les émissions totales de particules fines mais risque d'avoir un fort impact sur la filière bois-énergie en particulier sur les chaufferies de petites et moyenne puissance pour lesquelles les système de filtration existant sont d'une efficacité douteuse et d'un coût très élevé.

La commission d'enquête pense qu'il serait judicieux de ne soumettre les projets à ces nouvelles exigences qu'au-dessus d'un seuil de puissance à déterminer (le chiffre de 500kW a été souvent évoqué) qui ne pénaliserait pas les installations de petites et moyennes puissances.

#### **Action 6**

Les exigences issues de l'action 6 reposent sur des notions particulièrement évolutives et discutables (« niveaux les plus faibles pouvant être techniquement atteints », « bilan positif en termes de réduction d'émission de particules ») et de ce fait, seront difficiles à définir et exigeront une veille technologique continue et des contrôles fréquents pour être efficaces. La commission d'enquête recommande de définir très rapidement la liste des mesures compensatoires qui pourront être retenues et qui devront concerner un maximum de domaines afin d'inciter à la mise en œuvre d'actions positives vis-à-vis de la pollution de l'air et de bien prendre en compte le bilan global des actions engagées.

## 5.4 CHAUFFAGE AU BOIS "RESIDENTIEL"

Il faut rappeler que les actions préconisées dans le dossier ont fait l'objet de nombreuses remarques qui vont dans le sens du P.P.A. Le développement du bois énergie doit se faire dans de bonnes conditions environnementales au regard de la qualité de l'air, et donc s'affranchir de toute pollution vis-à-vis de la population.

Le secteur résidentiel est la source largement majoritaire d'hydrocarbures aromatiques polycycliques et le chauffage au bois est majoritairement responsable de ces émissions.

Les sources émettrices de particules (PM10 et PM2, 5) sont plus diversifiées (secteurs résidentiel, secteurs des transports et secteurs industriels).

Le chauffage au bois (individuel notamment) est responsable de plus de 70% des émissions de PM10 du secteur chauffage (figure 25 et 25bis page 47 du rapport).

Dans le dossier il est aussi précisé que les émissions de particules sont majoritairement réalisées au niveau de l'agglomération Grenobloise et le long des axes routiers mais les territoires périurbains présentent des émissions non négligeables en raison de l'utilisation du chauffage au bois (p 48, figures 26 et 27).

Il en résulte que le principal facteur pour la réduction de l'exposition aux particules PM10 est en particulier le chauffage au bois individuel.

Indépendamment des principaux leviers de réduction aux particules et des facteurs influençant la dispersion des polluants (la température, le vent et les précipitations) il est préconisé aussi d'éviter la concentration de l'habitat dans les secteurs fortement pollués (maîtrise de l'urbanisation).

Les mesures du P.P.A exploitent deux voies, la réduction des émissions et la maîtrise de l'urbanisme.

Les taux de particules étant déjà élevés dans certaines parties du territoire du P.P.A surtout l'hiver, il est impératif d'en diminuer les émissions pour respecter les valeurs réglementaires donc préserver la santé de la population.

L'ensemble des réactions (permanences, courrier, délibération) sur le chauffage au bois portent sur :

- le besoin d'une très large information afin que la population connaisse les dangers qui s'y attachent et améliore ses pratiques (qualité du combustible, l'entretien et le choix des appareils)
- la mise en place des financements pour les actions
- le soutien financier souvent mis en parallèle avec l'isolation des bâtiments.

### 5.4.1. Mieux connaître le parc de chauffage individuel : Action 7

Type de mesure ou d'action	Réaliser une enquête afin de mieux connaître le parc de chauffage des maisons individuelles ainsi que son usage
Objectif(s) de la mesure	Objectif d'amélioration de la connaissance Action non quantifiable du point de vue de l'amélioration de la qualité de l'air
Catégorie d'action	sources fixes, sources domestiques
Polluant(s) concerné(s)	NO2 ; PM10; CO ; HAP ; PM2.5

<b>Public(s) concerné(s)</b>	Particuliers
<b>Description de la mesure</b>	Réaliser une enquête représentative du parc de chauffage des maisons individuelles
<b>Justification / Argumentaire de la mesure</b>	Le secteur du résidentiel est contributeur, pour le PPA de la région grenobloise à : - 33 % des émissions de PM10 - 44 % des émissions de PM2.5
<b>Fondements juridiques</b>	Sans objet
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	ALEC et Air Rhône-Alpes
<b>Partenaire(s) de la mesure</b>	ADEME, Associations de consommateurs
<b>Éléments de coût</b>	Pour indication, une telle étude a été menée dans la vallée de l'Arve. Pour un territoire beaucoup plus petit que celui du PPA de la région grenobloise, le coût de l'étude a été d'environ 15 000 €.
<b>Financement-Aides</b>	Crédits Etat
<b>Echéancier</b>	Début de l'étude dans l'année suivant l'approbation du PPA.
<b>Volet communication</b>	-
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Rapport du résultat de l'étude
<b>Chargé de récoltes des données</b>	ALEC et Air Rhône-Alpes
<b>Echéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	

**Caractère de l'action :**

Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

Amélioration de la connaissance. Action non quantifiable du point de vue de l'amélioration de la qualité de l'air.

**Points positifs :**

- L'enquête permettra d'avoir des éléments en nombre et une qualification du parc de chauffage sur l'ensemble du périmètre du P.P.A ce qui permettra de mieux quantifier une politique sur les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la pollution de l'air.

**Points négatifs :**

L'action 7 du projet de P.P.A révisé ne précise pas la méthode ni les critères de mise en œuvre de cette enquête.

**Etat des lieux :**

Une enquête a déjà été réalisée pour le PPA de l'Arve. L'Agence Locale de l'Energie et du Climat de l'Agglomération Grenobloise et Air Rhône- Alpes sont porteurs de l'action et auront en charge de :

- la mise en œuvre de l'enquête
- la récolte des données.

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 7 :**

Au cours de l'enquête peu ou pas de remarque de la part des collectivités, toutefois certaines communes demandent qu'elles soient informées du coût et des modalités de l'enquête.

**Commentaires et conclusions de la commission d'enquête pour l'action 7 :**

L'enquête proposée est indispensable pour évaluer le parc de chauffage au bois ; elle ne pourra se faire dans de bonnes conditions (fiabilité des résultats) que si la démarche est bien expliquée.

La commission d'enquête demande qu'elle soit mise en œuvre dès l'approbation du PPA.

### 5.4.2. Promouvoir un combustible bois de qualité et les labels associés Action 8

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Promouvoir un combustible bois de qualité et les labels associés. Fixer un objectif de qualité du combustible biomasse dans la zone PPA</b>
<b>Objectif(s) de la mesure</b>	Réduire les émissions de particules tout en augmentant l'efficacité énergétique des appareils de chauffage aux combustibles bois
<b>Catégorie d'action</b>	sources fixes, sources domestiques
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	NO2 ; PM10; CO; HAP ; PM2.5
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Tous
<b>Description de la mesure</b>	Promotion des labels qualité combustibles bois permettant de respecter l'objectif de qualité (humidité, ...) fixé : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Granulés : NFgranulé, DIN+...</li> <li>- Plaquettes : NF, CBQ+...</li> <li>- Bûche : NF bois de chauffage, Rhône Alpes bois bûches...</li> </ul>
<b>Justification / Argumentaire de la mesure</b>	La qualité du combustible (notamment son humidité) est une des causes (avec la vétusté du parc d'appareil de chauffage individuel et les pratiques de chauffage) de la pollution par le chauffage individuel. La consommation de combustibles bois de qualité a des retombées immédiates sur le rendement du parc des appareils de chauffage et donc sur la consommation totale de combustibles bois comme sur la pollution.
<b>Fondements juridiques</b>	L222-5 et L 222-6 du code de l'environnement
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	DRAAF, organisations professionnelles et DREAL conjointement
<b>Partenaire(s) de la mesure</b>	ALEC , AGEDEN et ADEME
<b>Eléments de coût</b>	Coûts des actions de communication associée
<b>Financement-Aides</b>	Pas de financement associé
<b>Echéancier</b>	Engagement de l'action dès l'approbation du PPA.
<b>Volet communication</b>	Communication à destination des particuliers et des professionnels
<b>Indicateurs</b>	

<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de labels auquel est associé l'objectif de qualité. Part du marché labellisée Nombre d'actions de communication réalisées.
<b>Chargé de récoltes des données</b>	DRAAF
<b>Echéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuel

**Caractère de l'action :**

Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :****Points positifs :**

- Communiquer et informer sur l'importance d'un combustible bois de qualité/labellisé
- Définir et analyser la « pertinence » d'un indicateur réunissant les fournisseurs engagés dans la chartre Rhône-Alpes Bois Bûches « RA2B »
- Réduire les émissions de particules tout en augmentant l'efficacité énergétique des appareils de chauffage aux bois.
- Promouvoir la consommation de combustibles bois de qualité qui aura des effets immédiats sur le volume de bois consommé, le rendement des appareils de chauffage et la diminution de la pollution.

**Points négatifs :**

A ce jour aucun contrôle n'est possible sur la qualité du combustible (bois ou autres) utilisé par les particuliers, les collectivités et les industriels.

**Etat des lieux :**

Le chauffage au bois (individuel notamment) est responsable de plus de 70 % des émissions de PM10 du secteur chauffage (figure 25 et 25bis page 47 du rapport). Malgré l'existence de labels qualitatifs, ceux-ci semblent méconnus du grand public et même des fournisseurs.

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 8 :**

L'avis général est favorable pour le résidentiel (chauffage individuel) toutefois plusieurs communes demandent que l'obligation d'un bois labellisé s'applique aussi pour les chaufferies collectives et industrielles. Par ailleurs certaines collectivités souhaitent que les mesures et les actions mises en place ne fragilisent pas la filière bois.

**Commentaires et conclusions de la commission d'enquête pour l'action 8 :**

Cette action est prépondérante et elle doit se mettre en place rapidement dès l'approbation du PPA. Elle demande une large information; sachant par exemple qu'un testeur d'humidité du bois a un coût modeste. L'humidité du combustible est un facteur important de la pollution.

L'avis de la DREAL dans le procès-verbal de synthèse précise : **PV...«** la proposition de favoriser la diffusion d'appareils testeur d'humidité sera intégrée dans les actions de » communication.

Promouvoir et définir (critères) un combustible de bois de qualité est un enjeu très important pour que les industriels et les fournisseurs mettent sur le marché un produit dont l'utilisation permettra de faire diminuer la pollution et obtenir un meilleur rendement des appareils de chauffage.

Il reste à convaincre les usagers dans le cadre des actions d'information qui doivent être prévues dès l'approbation du PPA car, il faut persuader que l'utilisation d'un combustible bois certifié c'est exploiter dans les meilleures conditions les performances des appareils de chauffage tout en réduisant la pollution.

Il faut donc favoriser la diffusion de testeurs d'humidité auprès des particuliers

**5.4.3 Encourager la substitution progressive des foyers ouverts : Action 9**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Encourager la substitution progressive des foyers ouverts utilisés en chauffage d'appoint, sur le territoire du PPA, par des appareils performants en termes d'émissions atmosphériques</b>
<b>Objectif(s) de la mesure</b>	Réduire d'ici à 2015, et de manière permanente, les émissions du chauffage d'appoint biomasse réalisé en foyer ouvert sur l'ensemble du territoire du PPA.
<b>Catégorie d'action</b>	Sources domestiques
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Principalement PM10 et PM2.5 mais également HAP, CO ...
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Particuliers résidents disposant d'un foyer ouvert d'appoint : supérieurs à 12000 logements
<b>Description de la mesure</b>	Action de communication (Cf. action 13). Action à mener en lien avec le Fonds d'aide au renouvellement des appareils de chauffage (cf. action 10)
<b>Justification / Argumentaire de la mesure</b>	Le chauffage d'appoint biomasse en foyer ouvert représente 12% des émissions de particules totales sur la zone PPA et 41% des émissions de chauffage. De plus ce secteur représente une part prépondérante des causes de dépassement des seuils réglementaires de qualité de l'air en période hivernale.
<b>Fondements juridiques</b>	Article L. 222-6 du code de l'environnement

<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Etat et collectivités
<b>Partenaire(s) de la mesure</b>	ALEC, ADEME, installateurs et associations de consommateurs
<b>Éléments de coût</b>	Pour information : si on considère par exemple un montant d'aide de 1000€ pour le remplacement de l'ensemble des appareils en foyer ouvert par un appareil performant de norme équivalente au label flamme verte 5* . Le coût de la mesure serait supérieur à 12 millions d'euros.
<b>Financement-Aides</b>	Un crédit d'impôt a été mis en place par l'État afin de favoriser l'acquisition d'équipements labellisés "Flamme verte". Le financement serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs.
<b>Echéancier</b>	Engagement des actions de communication dès l'approbation du PPA
<b>Volet communication</b>	Action de communication indispensable (réunions d'information des professionnels et des particuliers) notamment : - sur les installations de combustion, les combustibles et les émissions dans l'air associées, - sur la raison de la limitation et les dispositifs d'aides éventuels visant au remplacement des installations - information sur magazine municipal – syndicats et régisseurs - marchands de biens
<b>Indicateurs de suivi</b>	Réalisation des actions de communication Nombre d'aides accordées Enquête parc à prévoir en 2015

**Caractère de l'action :**

Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

Convaincre dans le cadre d'une large concertation de la nécessité de remplacement et de l'utilisation des foyers ouverts.  
Réhabiliter et changer un mode de chauffage en liaison avec la diminution de la pollution de l'air.

**Points négatifs :**

Délais de mise en œuvre des mesures préconisées dans le PPA.  
La population n'est pas suffisamment informée sur les impacts de la pollution de ce type de chauffage.

**Etat des lieux :**

Le public concerné représente plus de 12 000 logements  
Cette action permettrait la réduction de 12 % des émissions totales de particules sur le territoire du PPA soit 41 % des émissions de particules liées au chauffage.

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 9 :**

Les collectivités territoriales demandent des précisions sur les conséquences financières de cette action et les moyens de contrôle (pouvoir de police) qui pourront être mis en place.

En outre, l'ensemble des avis sont unanimes pour préciser que le délai préconisé (2015) par le P.P.A pour le remplacement des foyers ouverts ne peut être tenu.

**Commentaires et conclusions de la commission d'enquête pour l'action 9 :**

La faible participation du public au cours de l'enquête montre le chemin à parcourir pour que les habitants se rendent compte des effets de la pollution liés au chauffage au bois (37 %) et en particulier de l'utilisation des foyers ouverts d'où la nécessité d'une large concertation.

Quels moyens (information et financier) seront apportés pour encourager les populations et faire comprendre que cette action est très importante pour la santé sachant qu'en particulier les foyers ouverts polluent l'extérieur mais aussi l'intérieur des habitats surtout en particules fines.

**5.4.4 Mise en place d'un fonds d'aide au financement d'appareils performants : action 10**

Type de mesure ou d'action	Accélérer le renouvellement ou l'amélioration de la performance du parc de chauffage au bois le moins performant par la mise en place d'un fonds d'aide au financement d'appareils performants
Objectif(s) de la mesure	Réduire les émissions de particules
Catégorie d'action	sources fixes, sources domestiques
Polluant(s) concerné(s)	PM10 ; CO HAP ; PM2.5
Public(s) concerné(s)	Particuliers détenteurs d'un appareil de chauffage individuel au bois non performant ou d'un foyer ouvert.
Description de la mesure	Les appareils visés par cette action sont les foyers ouverts et les appareils de chauffage non performants.
Justification / Argumentaire de la mesure	Le chauffage au bois est responsable de plus de 70 % de la contribution en PM10 pendant les jours de grand froid (température moyenne de -5°C).
Fondements juridiques	L 222-6 du code de l'environnement
Porteur(s) de la mesure	Etat et collectivités
Partenaire(s) de la mesure	CCI et CMA, CAPEB et FFB : Installateurs et vendeurs Associations de consommateurs ALEC, AGEDEN
Éléments de coût	Si on considère à titre indicatif une aide à 400 € pour le remplacement de tous les appareils non performants antérieurs à 1996, ainsi qu'une aide de 1000 € pour le remplacement des foyers ouverts utilisés en base et le remplacement des foyers ouverts utilisés en appoint (cf. Chiffrage spécifique dans la mesure 9) le coût global de la mesure, compte tenu des statistiques disponibles, s'élèverait à <b>16,4 millions</b>
Financement-Aides	Un crédit d'impôt a été mis en place par l'État afin de favoriser l'acquisition d'équipements labellisés "Flamme verte" Le financement serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs.
Echéancier	A compter de l'approbation du PPA
Volet communication	La communication fait l'objet de la mesure 13 du présent PPA

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 10 :****Caractère de l'action :**

Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

Accélérer le renouvellement ou l'amélioration de la performance du parc de chauffage au bois le moins performant par des aides au financement d'appareils performants.

**Points positifs :**

-Inciter au changement des appareils de chauffage, en particulier les foyers ouverts, les plus émetteurs de polluants

**Points négatifs :**

-Action partenariale devant être négociée et donc prendre du temps avant sa mise en œuvre.  
-Demande de tels investissements par les collectivités que sa réalisation totale (100 % des foyers aidés) semble irréaliste

**Etat des lieux :**

La pollution par le brûlage du bois, en particulier dans les foyers ouverts, est la source majeure des pollutions par les PM10, en particulier en hiver. 21 000 équipements de chauffage, dont 13 300 foyers ouverts, sont concernés par cette action.

S'inspirant du même genre d'action développée dans la vallée de l'Arve, le PPA de la région grenobloise envisage de mettre en place a même type de fonds d'aide au financement d'appareils performants.

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 10 :**

Les contributions recueillies en cours d'enquête liées à l'action 10 interrogent à la fois sur les capacités financières de l'État et surtout sur les engagements qu'il pourrait prendre pour participer au fond ainsi que sur les moyens financiers des communautés de communes et les collectivités territoriales dans les années à venir

De nombreuses remarques sont toutefois émises par les collectivités territoriales pour la mise en place des mesures proposées ; les actions ne devront pas fragiliser la filière bois et qu'elles seront les critères d'attribution de l'aide financière ?

Pour information le pays Voironnais soutient déjà l'économie d'énergie et la diminution de la pollution, il propose une aide financière aux particuliers qui souhaitent remplacer un appareil au bois non performant et ou un foyer ouvert (400 et 800 euros).

### **Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 10 :**

S'inspirant de l'action en cours de réalisation dans la vallée de l'Arve pour inciter les occupants d'une **résidence principale** utilisant une cheminée ouverte ou un appareil de chauffage au bois **antérieur à 2002** (insert, poêle, cuisinière, chaudière...) à les remplacer par un nouvel appareillage disposant du label flamme verte 5\* ou équivalent **et** ayant des émissions de poussières **inférieures à 50 mg/Nm<sup>3</sup>**, installé par un professionnel Quali' Bois (ou autre reconnu Grenelle environnement, type QUALIBAT bois énergie), le PPA de Grenoble se propose de mettre en place le même genre d'action en créant, comme dans l'Arve, un **Fonds d'aide au financement d'appareils performants**.

Pour ce qui concerne l'Arve, ce fonds de **3,2 millions d'euros sur 4 ans**, est alimenté par un partenariat entre l'ADEME à hauteur de 50 %, la région Rhône-Alpes pour 16,6 %, le conseil général de Haute-Savoie pour 16,6 % %, ainsi que par les 5 communautés de communes de la vallée de l'Arve qui apportent à elles cinq 16,8 % du fonds.

Après enquête auprès des résidents de la vallée de l'Arve, il apparaît qu'environ 11 000 résidences sur les 19 000 que compte la vallée pourraient bénéficier de cette aide : pour l'instant le fonds est calibré sur la base de 1000 € d'aide par opération avec une enveloppe globale de 3,2 millions d'euros soit une capacité d'intervention auprès de 3200 foyers en 4 ans. Le fonds AIR BOIS de l'Arve étant ouvert aux **résidences principales** disposant d'une **cheminée ouverte** ou un **appareil de chauffage au bois antérieur à 2002** (insert, poêle, cuisinière, chaudière,...) soit environ **10 000** foyers et une aide du fonds AIR BOIS de 1000 € par foyer, l'opération devrait donc **être renouvelée au moins encore 2 fois**, c'est-à-dire en tous **12 ans**, pour que la totalité des foyers antérieurs à 2002 soit remplacée. Si les mêmes moyens financiers étaient apportés par l'ADEME, le conseil régional, conseil général de l'Isère et l'ensemble des communautés d'agglomération et de communes, soit 800 000 € par an, il faudrait au moins **20 ans** pour atteindre l'objectif et les **16,4 millions d'euros** estimés sur le PPA de la région grenobloise! Les cibles visées sont toutefois un peu différentes : alors que l'Arve cible les cheminées ouvertes ou les appareils de chauffage au bois antérieur à **2002** (insert, poêle, cuisinière, chaudière...) dans les **résidences principales**, le PPA de Grenoble proposerait d'intervenir sur **tous** les appareils non performants antérieurs à 1996 sur la base d'une aide de 400 €, et, pour le remplacement de **tous** les foyers ouverts utilisés en base comme ceux utilisés en appoint, une aide de 1000 € en résidence principale **et** secondaire

Cette action pose 4 questions:

- 1-Quels sont les types de foyers ou équipements les plus émetteurs de particules et donc ceux sur lequel l'aide financières prioritaire doit se porter ?
- 2-Quelles pourraient être les critères concernant les aides à apporter aux particuliers ?
- 3-Quels sont les moyens financiers apportés par l'État et les collectivités locales pour mettre en œuvre cette action ?
- 4-Les hypothèses retenues pour l'action 10 (et 9) sont-elles possibles, réalistes et tenables dans les délais ?

1- le tableau suivant fournit les émissions moyennes par type d'appareil

type	Action		nombre appareils - 2010	Estimation gain émission (réf 2015 tendanciel)					Emission par appareil en kg
	numéro action PPA	Hypothèses sur résultats des actions		nombre appareils - 2015 tendanciel	Emission 2015 tendanciel (tonnes)	émission 2015 avec actions proposées (tonnes)	Gains (tonnes)	Gain (% émi 2015 chauffage)	
FO appoint	9	FO appoint : 75% convertis en FV5* ; 25% abandon	12000	12024	375	8	367	37%	31
FO "base"	10+11	- 100 % des FO "base" convertis en inserts bois bûche FV 5* - 100% des appareils de chauffage non performants antérieurs à 1996 (base + appoint) convertis en inserts bois bûche 5*	1300	1090	34	4	30	3%	32
non perf <1996 base			4800	2781	87	6	81	8%	31
non perf <1996 appoint			2900	1752	14	1	13	1%	8
Total			21000	17647	511	19	493	50%	

Pour mémoire un Foyer Fermé de base avec une valeur limite d'émissions de particules à  $50 \mu\text{g}/\text{Nm}^3$  émet 3 kg de particules par an

On constate que les foyers ouverts, qu'ils soient d'appoint ou de base ont sensiblement, dans les hypothèses fournies, les mêmes quantités d'émissions, soit 31 ou 32 kilos et que les équipements de base non performant antérieure à 1996 émettent eux aussi 31 kg de poussières.

Seuls les appareils non performants d'appoint émettent une quantité beaucoup plus faible de 8 kg.

**La commission d'enquête estime qu'il serait normal que les 3 premières catégories émettant les mêmes quantités soient traitées de la même façon et que les aides pour leur remplacement soient équivalentes.**

2- Il n'existe dans les fiches actions 9 et 10 aucun critère concernant les aides à apporter aux particuliers. On peut noter tout d'abord que ne sont pas différenciées les résidences principales des résidences secondaires alors que c'est par exemple un critère discriminant dans le fond existant dans la vallée de l'Arve: seuls les logements utilisés en **résidence principale** sont aidés, ce qui est aussi un des critères pour bénéficier du crédit d'impôt développement durable. L'enquête prévue par l'action 7 devra bien entendu utiliser ce critère dans ses questions et dans ses résultats. De même pourraient être pris en compte des critères de ressources concernant les propriétaires et/ou locataire comme le faisait jusqu'à présent le conseil général de l'Isère dans les aides qu'il apportait aux personnes les plus défavorisées pour leur permettre d'acheter des poêles à granulés. Enfin les mêmes critères d'émissions limitées à **50 mg/Nm<sup>3</sup>** (au lieu de 125 en flamme verte 5 étoiles) retenus dans la vallée de l'Arve pourraient être adoptés (d'après l'ADEME plus de 1200 appareils existants sur le marché satisfont à cette norme)

**La commission d'enquête recommande que dans la détermination des critères à prendre en compte pour l'attribution d'une aide soient retenus les résidences principales, les ressources financières et les appareils dont l'émission est limitée à 50 mg/Nm<sup>3</sup>**

3- Les moyens financiers apportés par l'État et les collectivités locales pour mettre en œuvre cette action ne sont absolument pas précisées, « *le financement serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs* ». La fiche action 10 indique que « *un crédit d'impôt a été mis en place par l'État afin de favoriser l'acquisition d'équipements labellisés flamme verte.* » Il faut toutefois noter que cette affirmation est erronée pour les années passées puisque c'est seulement à partir de 2014 que la loi de finances permettra de prendre comme critère le label flamme verte dans le cadre du crédit d'impôt **PV-RR4b** et bien entendu pour les seules résidences principales.

L'estimation d'une aide de 1000 € pour les foyers ouverts, de base ou d'appoint, et de 400 € pour les équipements non performants antérieurs à 1996 conduisait à un total de 16,4 millions d'euros en prenant en compte un résultat de 100 % de changement, tous foyers et toutes résidences confondus.

Si l'on compare aux 3,2 millions d'euros, dont 50 % à la charge de l'État/ADEME, sur 4 ans, pour l'opération expérimentale de l'Arve, il ne semble pas envisageable que l'État puisse affirmer apporter avec les collectivités, dont certaines ont déjà énoncées qu'elles ne participeraient pas en l'état, 16,4 millions d'euros à la création de ce fonds.

**La commission d'enquête demande qu'un montant réaliste soit indiqué comme objectif pour l'État à l'échéance de la révision à venir et que s'engage, dès les nouveaux exécutifs en place, les négociations financières et organisationnelles du Fonds d'aide au financement d'appareils performants.**

4- Pour réaliser la totalité des hypothèses retenues pour l'action10 la durée envisagée est de 1an (? 2015), avec 100 % des foyers ouverts "base" et 100% des appareils de chauffage non performants antérieurs à 1996 (base + appoint) convertis en inserts bois bûche FV 5\* et pour les foyers ouverts d'appoint : 75% convertis en FV5\* et 25% abandonnés et le coût de 16,4 millions d'euros. Toutefois, et pour reprendre les propos d'un requérant, « *il apparaît improbable que l'ensemble des particuliers utilisant un foyer ouvert (ou un équipement non performant d'avant 1996) fasse l'acquisition d'un appareil de chauffage au bois performant même en bénéficiant d'une subvention de 1000 €. En effet, un grand nombre de foyers ouverts étant utilisés uniquement pour un usage d'agrément, il apparaîtrait plus pertinent de financer également la pose de filtres ou de tout système permettant de diminuer d'au moins 80 % les émissions polluantes en sortie de cheminée, ces solutions étant déjà commercialisées aujourd'hui.* »

**La commission d'enquête, considérant qu'un certain nombre de foyers ouverts « pour le plaisir des yeux » ne seront jamais spontanément convertis en inserts bois bûche FV 5\*suggère que soit aussi accepté et aidé tout appareil permettant d'obtenir les mêmes résultats que ceux déterminant le label flamme verte 5 étoiles avec un *indice de performance environnemental*:  $0 \leq I \leq 1$  (PV-RR4b) et qu'une 1<sup>e</sup> tranche de financement sur 5 ans, correspondant à la prochaine évaluation, soit négociée avec les partenaires locaux (conseil régional, conseil général de l'Isère, communautés d'agglomération et de communes)**

Bien entendu par ces modifications en termes de durée (l'échéance 2015 étant intenable) et en termes de capacités financières (16,4 millions d'euros), les gains attendus de cette action à l'échéance de la prochaine évaluation ne pourront en aucun cas atteindre les niveaux énoncés: -37 % pour l'action 9 et -13 % pour l'action 11.

La commission d'enquête considère que dans l'ensemble du PPA, le volet coûts et financement n'est pas suffisamment étudié et ne peut rester en état. N'apparaissent en effet aucun engagement de l'État et il semblerait qu'aucune négociation sérieuse n'ait été engagée avec les « acteurs et partenaires locaux ». Pour tenir compte de la mise en place de nouveaux exécutifs dans les collectivités territoriales, rien ne pourra être engagé, pour ce qui concerne les actions incitatives, avant 2015 au plutôt. Il semble de plus impossible d'imaginer que la somme de 16,4 millions d'euros soit réaliste et réellement acceptable dans un délai aussi court par les partenaires.

Un plan de financement sur 5 ans devrait être étudié avec l'ensemble des partenaires, mais la commission s'interroge sur la réelle possibilité d'obtenir les résultats escomptés de 100 % de foyers renouvelés.

Bien entendu par cette modification en termes de durée (l'échéance 2015 étant intenable) et en termes de capacités financières (16,4 millions d'euros), les gains attendus de cette action à l'échéance de la prochaine évaluation ne pourront en aucun cas atteindre les niveaux énoncés: -37 % pour l'action 9 et -13 % pour l'action 11. La commission d'enquête recommande que soit engagée dès l'élection des nouveaux exécutifs des négociations avec les communautés, le département et la région.

#### **5.4.5 Interdire l'installation d'appareils de chauffage non performants : Action 11**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Interdire l'installation d'appareils de chauffage au bois non performants (dont la performance n'atteint pas l'équivalence flamme verte 5*), dont les foyers ouverts au bois, sur la zone PPA.</b>
<b>Objectif(s) de la mesure</b>	Réduire les émissions de particules et des polluants issus de la combustion
<b>Catégorie d'action</b>	sources fixes, sources domestiques,
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	PM10 PM2.5
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Particuliers et distributeurs d'appareils de chauffage
<b>Description de la mesure</b>	Action de communication (Cf. action 13) Interdire par arrêté préfectoral l'installation d'appareil de chauffage au bois non performant
<b>Justification / Argumentaire de la mesure</b>	Le chauffage au bois est responsable de plus de 70 % de la contribution en PM10 pendant les jours de grands froids (température moyenne de -5°C). En plus de l'enjeu principal qui est le renouvellement du parc ancien, il convient d'encadrer les primo-acquisition et le renouvellement afin de viser à terme l'objectif d'un parc d'appareils performants sur la zone PPA.
<b>Fondements juridiques</b>	L222-6 et L 222-5 du code de l'environnement
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	DREAL et DIRECCTE
<b>Partenaire(s) de la mesure</b>	CCI et CMA : Installateurs et vendeurs associations de consommateurs ALEC, ADEME

<b>Éléments de coût</b>	Le coût de cette action est directement lié à l'action n°10
<b>Financement-Aides</b>	Un crédit d'impôt a été mis en place par l'État afin de favoriser l'acquisition d'équipements labellisés "Flamme verte" Le financement serait à trouver auprès d'un ensemble d'acteurs (collectivités)
<b>Echéancier</b>	La mesure sera mise en place dans un délai de 18 mois à compter de l'approbation du PPA.
<b>Volet communication</b>	Communication à prévoir en amont avec les constructeurs / installateurs
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Date de publication de l'arrêté préfectoral d'interdiction</li> <li>- Réalisation des actions de communication</li> <li>- Nombre d'aides accordées</li> <li>- Enquête parc à prévoir en 2015</li> </ul>
<b>Chargé de récoltes des données</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Service en charge de l'aide, qui pourra s'appuyer sur :</li> <li>- CCI et CMA (installateurs)</li> <li>- Services fiscaux (crédit d'impôts)</li> </ul>
<b>Echéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuel

**Caractère de l'action :**

Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

Permettre dans le temps de remplacer et d'installer seulement des équipements (chauffage au bois) dont la performance sera l'équivalence flamme verte 5\* sur la zone du PPA.

Réduire les émissions de particules et des polluants issus de la combustion.

**Points négatifs :**

Comment interdire la vente d'appareils qui n'ont pas l'équivalence flamme verte 5\* ?

Quels sont les contrôles qui pourront être effectués et par qui ?

**Etat des lieux :**

L'enquête proposée (Action 7) devrait apporter des éléments sur la situation existante

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 11 :**

Certaines communes sont favorables à l'action mais elles demandent que cette action ne fragilise pas la filière bois énergie car elle est créatrice d'emplois (Source ADEME, il est prévu 85 000 emplois en 2015).

En outre la question qui revient : comment interdire la vente d'appareils au bois et les foyers ouvert qui n'atteignent pas l'équivalence Flamme verte 5\* ?

La faible participation du public au cours de l'enquête montre le chemin à parcourir pour que les habitants se rendent compte des effets de la pollution liés au chauffage au bois (37%) d'où la nécessité d'une large concertation.

Des actions, des études et des démarches en liaison avec les communes, les associations, les représentants et les responsable du P.P.A devraient être conduites dès l'approbation du P.P.A pour inciter au changement de mode qui pourrait être plus efficace (études économiques, chauffage existant en liaison avec l'isolation des bâtiments).

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 11 :**

La commission d'enquête recommande d'engager le plus rapidement possible cette action et non pas dans un délais de 18 mois à compter de l'approbation du PPA.

### 5.4.6 Généraliser l'interdiction du brûlage des déchets verts : Action 12

Type de mesure ou d'action	Généraliser l'interdiction du brûlage des déchets verts en zone PPA
Objectif(s) de la mesure	Limiter les émissions de particules, HAP et autres produits de la combustion par l'interdiction de brûlage des déchets verts dans le PPA.
Catégorie d'action	Sources fixes, agriculture, sources domestiques,
Polluant(s) concerné(s)	PM10 ; HAP ; PM2.5
Public(s) concerné(s)	Particuliers, agriculture
Description de la mesure	Réaffirmer l'interdiction de brûler les déchets verts par les particuliers et étendre cette interdiction dans le secteur agricole en application de la circulaire du 18 novembre 2011. Un projet d'arrêté préfectoral relatif au brûlage des déchets végétaux, non entrepris par les agriculteurs et forestiers, est en cours de consultation. Pour ces derniers, un arrêté préfectoral spécifique devrait être pris après concertation avec les professions concernées.
Justification de la mesure	D'après Air Rhône-Alpes : Un seul feu de 50 kg de végétaux équivaut en particules à : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 18400 km parcourus par une voiture essence récente (5900 km pour une voiture diesel récente)</li> <li>- 3 mois d'équivalent chauffage d'un pavillon équipé d'une chaudière fioul</li> <li>- 70 à 920 trajets pour rejoindre une déchetterie située à 20 km.</li> </ul>
Fondements juridiques	Règlement sanitaire départemental, Code de l'environnement, Code forestier, Circulaire du 18 novembre 2011
Porteur(s) de la mesure	Etat (DDT/DREAL) et collectivités
Partenaire(s) de la mesure	DRAAF (déchets agricoles), ADEME (opérations broyage collectives), Conseil Général
Eléments de coût	-
Financement-Aides	-
Echéancier	Mesure applicable à compter de l'approbation du PPA
Volet communication	Communication spécifique autour de l'arrêté préfectoral d'interdiction
<b>Indicateurs</b>	
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Date de publication de l'arrêté préfectoral</li> <li>- Réalisation des actions de communication</li> <li>- Nombre de dérogations accordées sur la durée du plan</li> </ul>
Chargé de récoltes des données	DREAL
Echéanciers de mise à jour des indicateurs	-

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 12 :****Caractère de l'action :**

- Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

Limiter les émissions de particules, HAP et autre produits de combustion par l'interdiction de brûlage des déchets verts.

**Points positifs :**

- Mise en œuvre simple et pouvant être immédiate dès l'approbation du PPA.
- Le brûlage des déchets verts représente 1 part non négligeable de la pollution.
- Interdire enfin et supprimer les dérogations trop nombreuses.

**Points négatifs :**

- Contrôle relativement difficile de la mise en œuvre de la mesure.

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 12 :**

De nombreux requérants ont fait connaître leur souci de voir disparaître les nombreux brûlages de végétaux réalisés tant par les particuliers en milieu urbain que par les agriculteurs en milieu rural. Toutefois, le président de la chambre d'agriculture, souhaite « *que l'étude des pratiques actuelles de brûlage des déchets végétaux en agriculture sylviculture soit réalisée pour en évaluer l'ampleur et l'impact sur la qualité de l'air afin de proposer, le cas échéant, un cahier des charges des bonnes pratiques sans interdiction formelle a priori. En effet, cette pratique peut s'avérer n'être qu'une des seules solutions de débroussaillage possibles dans certaines zones inaccessibles et une interdiction stricte pourrait être fort préjudiciable.* »

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 12 :**

La commission d'enquête constate que le brûlage des déchets verts est une source importante de la pollution, en particulier en milieu périurbain mais aussi en milieu rural et sylvicole. Aussi la commission pensait donner un avis favorable à cette action. Toutefois par arrêté numéro 2013 – 322 – 0020 en date du 18 novembre 2013, Monsieur le préfet de l'Isère a modifié la réglementation du brûlage à l'air libre ou à l'aide d'incinérateurs individuels des déchets végétaux.

« *Le brûlage des déchets verts, des végétaux coupés sur pied, quelle que soit leur teneur en humidité, à l'air libre ou à l'aide d'incinérateur individuel est interdit en tout temps.* ». Toutefois « *les incinérations de végétaux entrepris par les agriculteurs et forestiers dans le cadre de leur activité professionnelle ainsi que celles qui sont réalisées au titre de l'obligation légale de débroussaillage prescrites par le code forestier ne relèvent pas du présent arrêté* ».

La commission d'enquête est favorable au nouvel arrêté préfectoral interdisant d'une manière générale le brûlage des déchets verts mais recommande que s'engage au plus tôt, et se finalise, une négociation avec la chambre d'agriculture et les entreprises de sylviculture afin que soient mieux réglementées les incinérations de végétaux entrepris par les agriculteurs et forestiers ; ceci en acceptant qu'il ne soit dérogé à la règle générale d'interdiction uniquement pour les terrains difficiles d'accès ou en forte pente ne permettant pas l'utilisation d'engins mécaniques, avec ramassage et transport du bois dans les déchetteries ou dans des espaces aménagés de façon à ce que cette matière végétale puisse être utilisée dans la combustion de biomasse.

#### **5.4.7 Sensibiliser à l'existence des mesures PPA associées à la combustion de biomasse Action 13**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Sensibiliser à l'existence des mesures PPA associées à la combustion de biomasse</b>
<b>Objectif(s) de la mesure</b>	Objectif de sensibilisation. Non quantifiable
<b>Catégorie d'action</b>	sources fixes, sources domestiques
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	PM10 ; CO ; HAP ; PM2.5
<b>Public(s) concerné(s)</b>	Particuliers et exploitants de chaudières biomasse
<b>Description de la mesure</b>	Diffusion d'articles, réunions publiques, site Internet, ...
<b>Justification /</b>	Les actions de communication sont indispensables pour la bonne mise en œuvre des actions 5 à 12
<b>Fondements juridiques</b>	Pas de fondements juridiques
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	AGEDEN, DREAL, S3PY, DRAAF et ADEME
<b>Partenaire(s) de la mesure</b>	Ensemble des parties prenantes du PPA
<b>Éléments de coût</b>	Frais de publication de plaquettes, brochures, films, ...
<b>Financement-Aides</b>	Crédits Etat
<b>Echéancier</b>	A compter de l'approbation du PPA
<b>Volet communication</b>	Action de communication
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Recensement des principales actions de communication
<b>Chargé de récoltes des</b>	DREAL, DRAAF et ADEME
<b>Echéanciers de mise à</b>	Annuel

**Caractère de l'action :**

Réglementaire     Incitative

**Objectif de l'action :****Points positifs :**

Sans objet

**Points négatifs :**

Sans objet

**Etat des lieux :**

Sans objet

**Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 13 :**

Sans objet

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 13**

Comme on peut le constater à la lecture des volets de communication des 22 actions, 16 d'entre elles disposent d'un volet communication et 3 actions sont plus spécifiquement des actions de communication en tant que tel: si 3 actions, les actions 8 et 13 peuvent être définies comme étant principalement des actions de communication, nous pouvons relever que la majorité des actions développées présentes toutes un « volet communication ».

On peut penser qu'il serait nécessaire de différencier les actions de communication auprès d'un public ciblé, entreprises, industriels, installateurs, commerçants de celles à destination du grand public. Les premières sont avant tout techniques, juridiques et financières alors que les secondes portent plutôt sur l'intérêt pour la santé publique, et donc des citoyens, de mettre en œuvre les mesures énoncées dans le PPA.

On peut d'ailleurs regretter qu'un volet informatif n'ait pas été plus développé dans le PPA sur les risques pour la santé des particules fines, de l'ozone, du dioxyde d'azote NO2 et des autres éléments polluants : **communiquer à partir des éléments de santé publique** est sans aucun doute un moyen d'interpeller le citoyen sur les risques sur **sa propre santé**, celle de sa famille et de ceux qui l'entourent.

À cet égard on peut aussi regretter qu'aucune information sur les risques professionnels liés à la présence de polluants, en particulier cancérigène, sur les lieux de travail, n'ait été envisagée.

**Pour toucher le grand public sur l'importance pour sa santé des mesures coercitives et/ou incitatives énoncées dans le PPA, la mise en avant des questions de santé peut-être un élément majeur dans la définition de la communication, beaucoup plus que les questions financières, juridiques fiscales qui ne doivent être que des éléments complémentaires à la stratégie de communication.**

Aussi la commission d'enquête considère que la plaquette « *Objectif air pur. Particules fines et dioxyde d'azote, un enjeu pour la qualité de l'air la région urbaine grenobloise* » de la DREAL Rhône-Alpes va dans le bon sens en mettant en avant les questions de santé publique.

À titre d'exemple, quelques extraits de cette plaquette :

*« SANTE PUBLIQUE : PARTICULES FINES ET DIOXYDE D'AZOTE EXPOSENT LA POPULATION DU BASSIN DE GRENOBLE*

*Les émissions de particules proviennent de 3 principaux secteurs d'activité dans des proportions sensiblement équivalentes : le chauffage résidentiel (33 %), l'industrie (35 %) et le transport (24 %).*

*AGISSONS MAINTENANT POUR PREPARER L'AVENIR !*

*Les améliorations technologiques, le renouvellement au fil de l'eau du parc de véhicules et le développement des transports collectifs, ne suffiront pas pour être à la hauteur des enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air du bassin grenoblois. D'autres sources doivent être ciblées.*

*Compte tenu des sources d'émissions et des niveaux de concentrations mesurés, agir sur un seul type d'activité ne serait pas suffisant pour ramener les concentrations en deçà des seuils réglementaires à horizon 2015. Il sera donc nécessaire de mener des actions **simultanées** sur les principaux secteurs émetteurs. Les priorités : agir sur le chauffage au bois pour réduire les émissions de particules et le transport pour réduire celles de dioxyde d'azote.*

*Un engagement de tous les acteurs et à l'échelle du bassin de vie est donc indispensable : la santé des grenoblois, et notamment des plus fragiles, en dépend ! »*

## 5.5 TRANSPORT-DEPLACEMENT

### Impact du transport et des déplacements sur la qualité de l'air et analyse du projet de révision du PPA

#### Transport aérien

Deux équipements sur le territoire du PPA :

- aéroport de Grenoble Saint Geoirs, qui accueille une activité commerciale de transport de fret et de personnes.
- aérodrome du Versoud, qui accueille des activités de loisirs et professionnelles privées.

Le projet de PPA ne mentionne pas d'objectif particulier spécifique pour le transport aérien et l'impact du transport aérien sur la qualité de l'air n'y est pas quantifié. Il est cependant indiqué que le gain en consommation de carburant dans ce secteur est évalué à 15% d'ici 2020 grâce aux évolutions technologiques et règlementaires.

#### Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire autour de l'agglomération grenobloise est organisé comme suit :

- la partie Nord du sillon alpin Sud entre Grenoble et Chambéry,
- le sillon alpin Sud entre Valence et Grenoble
- la ligne TER-TGV Lyon Grenoble,
- la voie ferrée Grenoble-Veynes-Gap.

A compter de 2014, cette dernière sera la seule à faire encore circuler des motrices « diesel ». En effet, le sillon alpin Sud sera entièrement rénové fin 2013 : doublement des voies, électrification de la ligne permettant une desserte par motrice à énergie électrique, raccordement à la ligne grande vitesse "méditerranée" depuis Valence TGV,

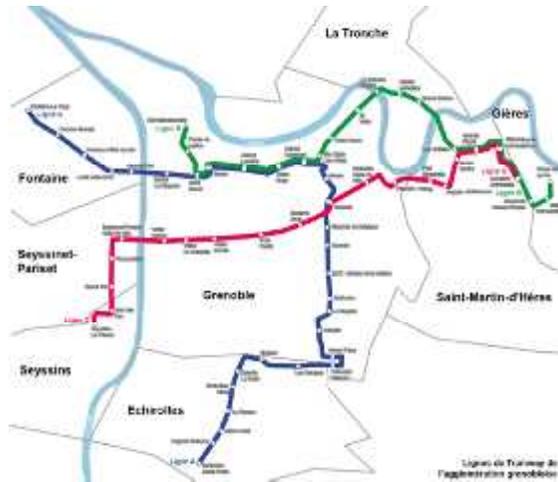
Des travaux d'aménagement de la gare de Grenoble en « Pôle d'Echange Multimodale » incluant un quai supplémentaire sont aussi prévus, avec un démarrage en 2014.

Le projet de PPA ne mentionne pas l'impact spécifique et direct du transport ferroviaire sur la qualité de l'air, mais fait apparaître que son développement contribuera à réduire la circulation automobile et donc la pollution.

#### Transports en commun

Les transports en commun grenoblois sont organisés autour du réseau TAG, géré par la Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise. Ce réseau dessert les 28 communes de l'agglomération grenobloise situées dans le Périmètre des transports urbains (PTU), grâce à :

- 4 lignes de tramway (lignes A, B, C, D), faisant circuler 103 rames,
- 27 lignes de bus, faisant circuler 306 bus,
- 15 parkings-relais offrant 2 800 places de stationnement.



Réseau de tram existant

Des travaux et projets sont en cours pour l'amélioration du réseau de transports en commun. Ils s'inscrivent positivement dans les actions du PPA :

- Prolongement de la ligne de tram B (vers la presqu'île du polygone scientifique),
- Création de la 5<sup>ème</sup> ligne de Tram, la ligne E : mise en œuvre opérationnelle entre Grenoble Louise-Michel et St Martin le Vinoux dans l'été 2014, puis vers le Fontanil Cornillon en 2015. A long terme, possibilité d'extension vers le sud.
- A plus long terme, prolongement de la Ligne A pour relier son terminus sud actuel, Échirolles Denis Papin, à Pont-de-Claix.
- Amélioration, densification et redynamisation du réseau de bus : priorité aux feux, voies réservées, matériel roulant moderne et confortable. des lignes urbaines spécialisées en fonction des besoins : lignes Chrono, Flexo, Proximo, etc.)

### Transport routier

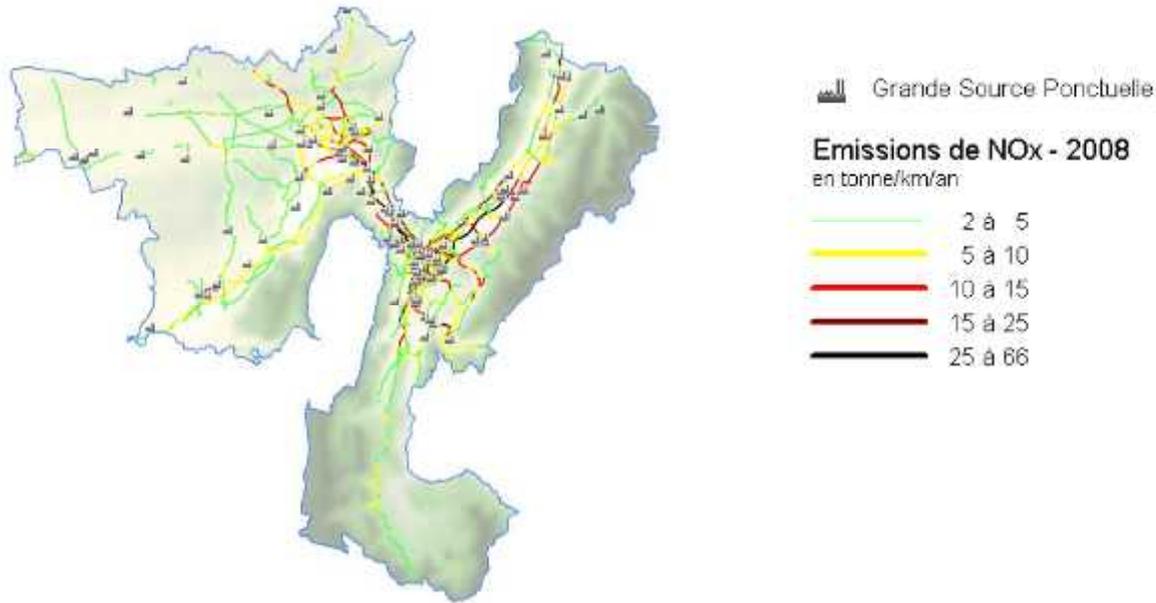
Du fait de sa topographie particulière (Y grenoblois), le territoire dispose d'axes principaux qui suivent les vallées pour rejoindre le centre de Grenoble : A48 en direction de Lyon, A41 en direction de Chambéry et A51 en direction du Sud. Les routes départementales suivent ces mêmes axes avec respectivement la D1085, D1090 et la D1075.

L'agglomération grenobloise possède une rocade sur les axes A480 et N87.

La plaine de la Bièvre et le Sud Grésivaudan sont traversés par des axes secondaires, moins empruntés.

Le secteur des transports est la principale source d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'oxydes de carbone (CO, CO<sub>2</sub>), et contribue pour une part relativement importante aux émissions de particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>).

-CO<sub>2</sub> Le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et l'ADEME, en concertation avec les organisations professionnelles du transport routier de marchandises, ont élaboré la « Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ». Lancée officiellement le 16 décembre 2008, cette démarche est identifiée par le logo « Objectif CO<sub>2</sub> - Les transporteurs s'engagent ». Depuis le 5/12/2012, les entreprises sont invitées à se connecter au site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr), sur lequel se trouve l'ensemble des documents, mais aussi l'outil central de la démarche.



-NO<sub>x</sub> La majorité (67%) des émissions d'oxydes d'azote de la région grenobloise est causée par le secteur des transports. En outre, en situation de proximité routière (où l'essentiel de la population est exposée), la contribution du secteur des transports à la concentration de NO<sub>x</sub> peut atteindre 80%. Le secteur des transports routiers constitue donc le levier essentiel de réduction des émissions et de l'exposition de la population aux dépassements des normes réglementaire pour les NO<sub>x</sub>. Cependant, dans la mesure où l'exposition aux NO<sub>x</sub> est renforcée par la proximité des sources d'émission, l'éloignement des populations aux principaux axes routiers est un moyen additionnel de maîtrise de l'exposition. Le dossier de PPA inclut donc des actions de réduction d'émissions, mais également des actions visant à traiter les points noirs de qualité de l'air existants et à maîtriser le développement de l'urbanisme.

La cartographie de la moyenne annuelle des concentrations en dioxyde d'azote, montre que les niveaux des NO<sub>x</sub> décroissent fortement avec l'éloignement aux axes routiers. Les populations exposées aux dépassements réglementaires se situent ainsi essentiellement dans le centre-ville et en bordure des principaux axes routiers (grands boulevards et Voies Rapides Urbaines). Selon les années la proportion de population exposée à un dépassement de Valeur Limite (40 µg/m<sub>3</sub>) dans le cœur de l'agglomération est comprise entre 6% (2011) et 14% (2007). En situation de fond urbain à distance des axes routiers, la valeur limite n'est pas dépassée.

-PM<sub>10</sub> Bien que le transport ne soit pas le principal contributeur aux émissions moyennes de particules, il apparaît clairement que les niveaux de PM<sub>10</sub> sont notablement plus élevés à proximité des axes routiers (35% des PM<sub>10</sub> par exemple) qu'en situation de « fond » (24% des PM<sub>10</sub> par exemple), notamment en raison de la forte proportion des véhicules « diesel » (environ 80% du carburant consommé en France) et notamment d'un parc notable de véhicules diesel anciens ne bénéficiant pas des tout derniers progrès techniques de filtration. Selon les années, la proportion de population exposée à un dépassement de la Valeur Limite (50 µg/m<sub>3</sub> en concentration journalière) dans le cœur de l'agglomération varie de 100% (2007, 2011) à moins de 2% en 2010, ce dernier chiffre correspondant à la population habitant en proximité immédiate des principaux axes routiers.

Evolution. Sur la période 2000-2008, une baisse de 25% des oxydes d'azote (NOx) présents dans l'atmosphère a été constatée, liée essentiellement à l'amélioration technologique du parc de véhicules. Cette amélioration initiale pourra encore se renforcer considérablement dans les années à venir sur les véhicules **neufs** diesel par des innovations technologiques majeures (pots catalytiques avec pièges à NOx ou à élimination NOx) mais l'impact NOx émis par les véhicules plus anciens perdurera encore une dizaine d'années.

A partir de septembre 2014, la nouvelle norme Euro 6 qui impose de réduire les émissions de NOx, de CO2 et de particules s'appliquera sur les nouvelles voitures particulières. A l'achat du véhicule cela coûtera entre 800 de 1000 euros de plus selon les estimations de Ford et de Renault. La norme Euro 6.2, prévue entre 2017 et 2018, qui imposera un nouveau calcul des émissions de CO2, devrait encore renforcer la tendance. Ces évolutions d'origines technologiques renforceront l'amélioration dite « tendancielle » de la pollution due aux transports mais des actions spécifiques urgentes restent néanmoins indispensables à court et moyen terme pour éliminer le dépassement des seuils de dangerosité sanitaire dans certaines zones.

Impact sanitaire. On rappellera simplement ici les conclusions de l'étude réalisée par Alexandra THABUIS et Evelyne FOURNIER en 2006 : « *impact sanitaire de la pollution atmosphérique sur l'agglomération grenobloise* », de la cellule interrégionale d'épidémiologie Rhône Alpes, Septembre 2006 ; en page 39 : « *la pollution atmosphérique sur l'agglomération étant principalement d'origine automobile, il faudrait réduire les émissions automobiles dans leur ensemble. Il serait illusoire de considérer que l'abaissement d'un polluant spécifique, qui n'est qu'un indicateur d'un état complexe de l'atmosphère, conduirait à un bénéfice sanitaire significatif.* » Cette étude a certes été complétée et approfondie depuis 2006 , notamment vis-à-vis des sources d'émission , mais la complexité du traitement de l'atmosphère vis-à-vis de la multiplicité des polluants à impact sanitaire potentiel doit demeurer une préoccupation permanente .

#### **Actions en cours :**

Une réflexion a été engagée dès 2012 en vue de la mise en place d'une « gouvernance » transports à l'échelle de la région grenobloise. Un Livre Blanc de l'agglomération grenobloise concernant la logistique urbaine sera élaboré d'ici à fin 2013. Des politiques de transports de personnes et de Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont déjà en cours d'élaboration :

- le PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise sera adopté en 2015 ;
- le volet transports du Schéma de secteur de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais sera approuvé début 2014 ; un PDU sera élaboré dans le prolongement ;
- la démarche d'élaboration de PDU sur la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan est engagée pour une adoption fin 2014 ;
- poursuite de la politique des mobilités du département de l'Isère ;
- travaux importants d'électrification du réseau ferroviaire sur le sillon alpin sud permettant une nette amélioration des services dès 2014.

Par ailleurs, l'organisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine est également prise en considération dans le cadre de l'élaboration des PDU par les collectivités locales et les AOT concernées.

#### **Les PDU doivent être compatibles avec le PPA , ce qui renforce le rôle de gouvernance du PPA**

Le projet PDU de l'agglomération grenobloise, actuellement en phase de finalisation, indique déjà les grandes orientations :

- Développer une offre structurante de transports en commun performante à l'échelle de la région grenobloise ;
- Favoriser l'inter-modalité et la complémentarité des réseaux à l'échelle de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise ;

- Partager de manière équilibrée les espaces publics et les voiries entre les différents modes de transports ;
- Maîtriser le stationnement automobile ;
- Mettre en place une politique de gestion de la mobilité ;
- Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de transports des différentes collectivités territoriales.
- 

Le lien entre ce projet de PDU et le projet de révision du PPA a été vérifié et renforcé tout au long du processus d'élaboration du PPA. Une fiche action En a résulté dans le projet de révision du PPA.

### **Rappel des objectifs et des résultats du PPA dit de « 2006 » (Arrêté préfectoral pris en 2006)**

Ces éléments sont extraits du document « Plan de Protection de l'Atmosphère de Grenoble – Evaluation – Propositions d'amélioration ».

Les objectifs relatifs à ce secteur sur le PPA de 2006 étaient les suivants :

- C1 : déduction des émissions de COV et de particules des engins mobiles non routiers : aucune action ne semble avoir été identifiée quant à l'atteinte de cet objectif sur la durée du PPA .
- C2 : réduction du trafic des poids lourds desservant les principaux sites industriels ou commerciaux en privilégiant une approche par le rail : Cette action s'est révélée très difficile à mettre en place, la politique de Fret étant encore peu développée dans la région grenobloise.
- D2 : contribution des actions prévues dans le PDU : Le PDU et le PPA ont les mêmes objectifs. De nombreuses actions ont été menées et une diminution du trafic en part modale et en volume sur le territoire du PPA est constatée. Le PDU est en cours de révision. Une articulation entre les deux plans sera à trouver. Le PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise sera adopté en 2015.
- E2 : actions relatives au déplacement en cours d'épisodes de pollution (limitation de vitesse, tarification adaptée des TC, tarification adaptée des Métro-vélos, information du public, étude d'un plan de gestion multimodal des déplacements) : cette action est en cours de mise en œuvre : des tarifs spécifiques ont été mis en place, notamment sur Métro vélo. Le nouvel arrêté préfectoral en cas d'épisode de pollution prend également en compte la problématique du stationnement (recommandations).
- F2 : cartographie de la pollution de proximité au trafic routier : La cartographie a été réalisée et le rapport est disponible sur le site [www.atmo-rhonealpes.org](http://www.atmo-rhonealpes.org).

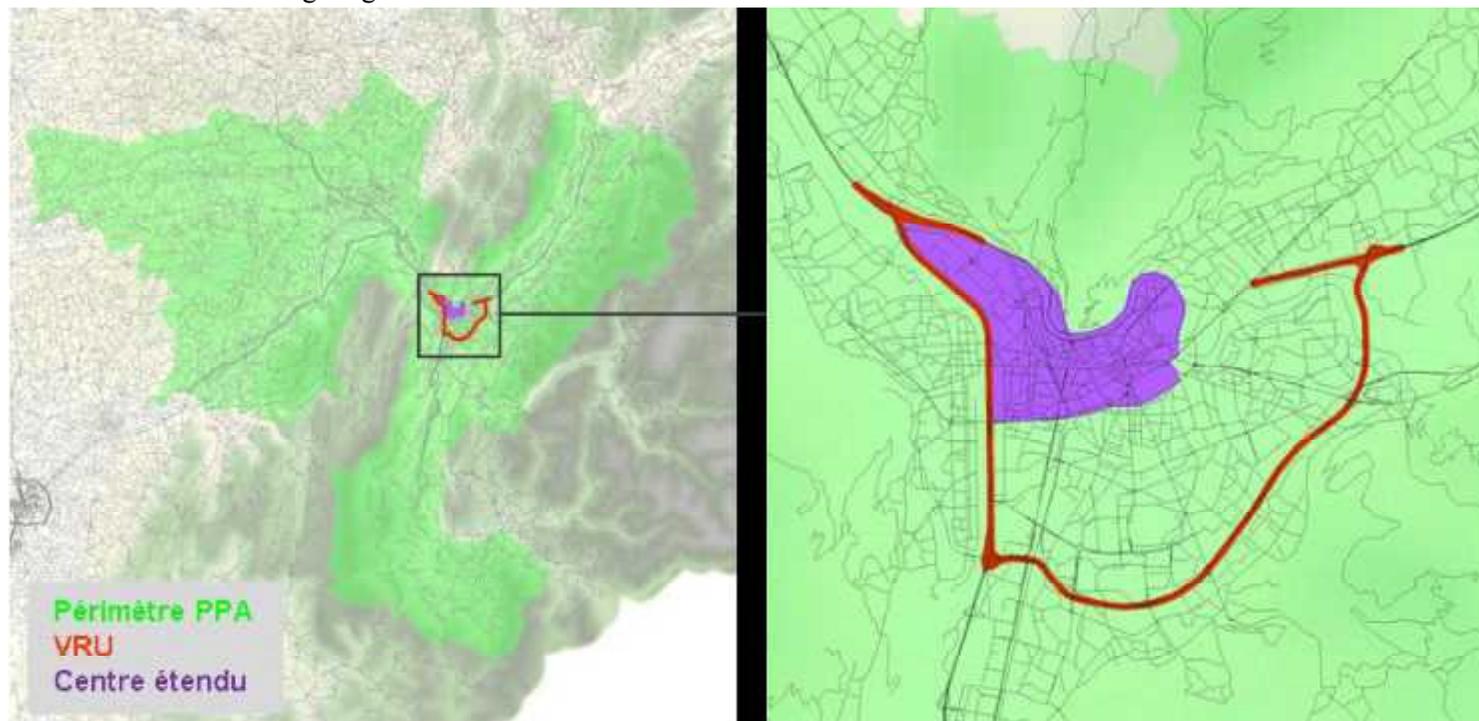
### **Projet de révision du PPA : les actions du secteur Transports (actions 14 à 18)**

Cette section introductive aux actions du secteur des transports présente les objectifs calculés dans la phase 1 de l'élaboration du PPA qui a porté sur la définition des objectifs de réduction d'émission pour les principaux secteurs d'activité concernés, permettant de résoudre les dépassements des normes réglementaires à horizon 2015.

Des objectifs différents ont été calculés selon un zonage défini de manière à prendre en compte la grande dimension du périmètre PPA **et son hétérogénéité en termes d'émissions et d'exposition de la population**. Trois zones ont été définies :

- Le **périmètre PPA** dans son ensemble (Périmètre du SCoT) : 3 640 Km<sup>2</sup> et 730 300 habitants ;
- La zone **centre étendu** de Grenoble : 7,9 km<sup>2</sup> et 78 800 habitants. Ce périmètre se justifie notamment parce qu'il concentre les deux tiers de la population exposée à des dépassements de valeurs réglementaires de la zone PPA ;

- Les **Voies Rapides Urbaines (VRU)** : environ 25 km de linéaires routiers. Ce périmètre correspond aux axes : N481, A480 (de la jonction avec l'A48 jusqu'au rondou), N87 et A41 (entre la jonction avec la N87 et le carrefour de la Carronnerie). Il est estimé que les émissions de la zone VRU, en plus de contribuer fortement au niveau de pollution atmosphérique dans cette zone, sont directement responsables de 12% de l'exposition de la population de la zone PPA de la région grenobloise.



#### Les trois zones sur lesquelles s'applique un objectif de réduction d'émission.

Les outils de modélisation de la qualité de l'air permettent de définir le tonnage d'émission du secteur des transports assurant le respect la réglementation en 2015. Ensuite, compte-tenu des projections des évolutions du trafic et du parc roulant, des actions permettant d'atteindre ces objectifs peuvent être identifiées :

- **Périmètre PPA (hors zone « Centre étendu » et « VRU »)**. Afin de respecter la réglementation en 2015 les émissions devraient atteindre les niveaux suivants : PM10, 486 tonnes/an et NOx, 5342 tonnes/an.  
Un moyen d'atteindre ce niveau d'émission consisterait à la mise en place d'actions et/ou mesures permettant stabiliser le trafic entre 2010 et 2015 (en véhicules.km ; tous types de véhicules confondus) sur l'ensemble de la zone.

- **Centre étendu.** Afin de respecter la réglementation en 2015 les émissions devraient atteindre les niveaux suivants : PM10, 22 tonnes/an et NOx, 231 tonnes/an.

Deux hypothèses et moyens pour atteindre ces niveaux d'émission :

- o Stabilisation du trafic entre 2010 et 2015 (en véhicules.km ; tous types de véhicules confondus) associée à une mesure de gestion de l'accès des véhicules au Centre étendu ;
  - o Réduction de 10% du trafic entre 2010 et 2015 (en véhicules.km ; tous types de véhicules confondus), grâce à des mesures de développement et de promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : développement de l'offre de transports en commun (tramway, bus...), aménagements de voirie en faveur de la marche et du vélo, organisation du stationnement ....
- **VRU.** Afin de respecter la réglementation en 2015 les émissions devraient atteindre les niveaux suivants : PM10, 47 tonnes/an et NOx, 421 tonnes/an. Ces objectifs pourraient être atteints par des mesures de gestion de trafic et d'accès ainsi que par des actions de maîtrise de la congestion.

Tous ces objectifs ont ensuite été déclinés en moyens ou propositions dans des fiches action du secteur des transports et déplacements, à savoir :

- Fiche sur la gouvernance des transports à l'échelle du PPA : mise œuvre de politiques de transport de personnes et de marchandises cohérentes et intégrées à l'échelle du SCOT ;
- Fiche sur la régulation du flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, notamment à l'intérieur du « centre étendu » (mise en place d'une ZTL,...) et sur les VRU de l'agglomération grenobloise ;
- Fiche sur l'exploitation dynamique des VRU et autoroutes de l'agglomération grenobloise (aménagements et modalités d'exploitation) pour réduire l'amplitude des congestions (dans l'espace et le temps)
- Fiche sur la sensibilisation des professionnels du transport à la pollution atmosphérique par adhésion à des chartes de bonne conduite ;
- Fiche sur le développement des plans de déplacement d'entreprises (PDE), d'administrations (PDA), inter-entreprises (PDIE).

### 5.5.1 Action n°14 : Transports – déplacements

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Diminuer les émissions polluantes induites par le trafic routier sur périmètre du PPA par le déploiement de politiques cohérentes de transports de personnes et de marchandises intégrées à l'échelle du SCOT</b>
<b>Objectifs de la mesure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-moins 37% en particules liées au transport de 2007 à 2015 dont 30% attendues en tendanciel donc -7% par mesures spécifiques au PPA</li> <li>-moins 43% en oxydes d'azote liées au transport de 2007 à 2015 dont 36% attendues en tendanciel</li> <li>-objectif supplémentaire de réduction d'émissions dans la zone centre de l'agglomération grenobloise (cf. action 15)</li> </ul>
<b>Catégorie d'action</b>	Emissions des sources mobiles par politiques de transports sur la mobilité des personnes et des transports de marchandises
<b>Polluants concernés</b>	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , NOx et par dérivation induite COx et SO <sub>2</sub>
<b>Publics concernés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mobilité des personnes :autorités organisatrices de transports (Région, Conseil Général, SMTC, Communautés , Etablissement public du SCOT)</li> <li>- Transport de marchandises :Transporteurs, industriels, commerçants, gestionnaire réseaux routiers et ferrés, CCI ,collectivités, etc..)</li> </ul>
<b>Description de la mesure</b>	<p>Etablir une « gouvernance transports » à l'échelle du PPA avec mesures incitatives pour rendre durables les partenariats :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- développement de toutes les formes de transports et de mobilité propres</li> <li>- politique de déplacements tant pour les personnes que pour les transports et la circulation des poids lourds.</li> </ul> <p>Dans les principales zones urbaines (agglomération de Grenoble, Pays Voironnais, Pays du Grésivaudan) ,élaboration et mise en place des plans de déplacements urbains et des politiques de déplacements avec mention explicite des objectifs de qualité de l'air pour les transports.</p> <p>Propositions de plans d'actions adaptés à ces objectifs.</p> <p>Exemples d'actions qui pourraient être mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alternatives crédibles à l'automobile pour déplacement domicile-travail</li> <li>- meilleure attractivité des transports en commun, offre attractive de covoiturage</li> <li>- mise en place pédibus et vélo-bus ou autres modes actifs de mobilité, réduction et régulation optimales des vitesses.</li> <li>- politique incitative en matière de stationnement payant, élaboration de schémas d'organisation de trafic marchandises en ville avec réorganisation de la desserte des marchandises dans les centres urbains en valorisant les différents modes de transport.</li> <li>- leviers ciblés pour renouveler les véhicules les plus émissifs avec éventuellement la possibilité de réguler l'accès de certains véhicules.</li> <li>- valoriser le concept de chaine multimodale pour les derniers kilomètres en ville tant pour les personnes que les marchandises.</li> <li>- favoriser le transport en commun et le covoiturage.</li> </ul>

<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'une « gouvernance » transports à l'échelle de la région grenobloise avec coopération renforcée des acteurs concernés.</li> <li>- Elaboration de PDU et politiques de transports de personnes avec valorisation et promotion de nouvelles alternatives et chaînes de mobilité.</li> <li>- Organisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine pour la desserte de marchandises.</li> </ul>
<b>Fondements juridiques</b>	<p>Gouvernance transports à l'échelle de la région grenobloise : potentiel existant avec loi SRU (13/12/2000) et/ou loi RCT (16 /12/2012)</p> <p>Elaboration de PDU et politiques de mobilité : le PPA s'impose aux PDU ( art R 222 .31 du Code de l'environnement)</p> <p>Obligation de PDU : oui pour les périmètres de transports urbains dans les agglomérations sup. à 100000 ha : L 1214-3(code des transports).</p> <p>Organisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine : réglementations existantes mais assez complexes ou génériques.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Code Général des Collectivités Territoriales, loi SRU (Article 96,titre 3 ,section 1,alinea 5) , etc..</li> </ul>
<b>Porteurs de la mesure</b>	Préfet et AOT
<b>Partenaires de la mesure</b>	Collectivités locales, organisations professionnelles, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, associations, EPCI du Scot, .....
<b>Éléments de coût</b>	Pas d'éléments quantifiés à ce jour . A reprendre cas par cas selon les actions prioritaires retenues pour la « gouvernance transports »
<b>Echéancier</b>	<p>Mise en place d'une « gouvernance » transports et déplacements à l'échelle de l'agglomération grenobloise : réflexion engagée dès 2012.</p> <p>Elaboration de PDU et de politiques de transports de personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise : adoption envisagée en 2015</li> <li>- le volet « transports » du schéma de secteur de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais : approbation prévue début 2014 avec une élaboration de PDU en prolongement.</li> <li>- une démarche d'élaboration de PDU sur la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan déjà engagée avec adoption prévue fin 2014.</li> <li>- poursuite de la politique des mobilités du département de l'Isère</li> <li>- travaux notables d'électrification du réseau ferroviaire sur le sillon alpin sud : amélioration nette des services prévue dès 2014.</li> </ul> <p>Organisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à prendre en compte dans les PDU</li> <li>- Livre Blanc de l'Agglomération Grenobloise pour la logistique urbaine : élaboration envisagée pour fin 2013</li> </ul>

<b>Financement - Aides</b>	Partenaires et acteurs de la mobilité
<b>Volet communication</b>	Actions de communication envisagées par les partenaires à l'intention du public, des entreprises , etc... : élément clé pour l'acceptabilité
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Gouvernance des transports : décisions et délibérations des collectivités Elaboration des PDU : adoption des PDU et schémas de transports.
<b>Récoltes des données</b>	Gouvernance des transports et élaboration des PDU : toutes les AOT Respect des objectifs du PPA assignés aux transports : Air Rhône –Alpes, SMTC
<b>Echéancier de mise à jour des indicateurs</b>	Bilan annuel-

**Caractère de l'action 14:**

Réglementaire\*     Incitative

(\*) : le PPA s'impose aux PDU, (Obligation de PDU pour transports urbains pour agglomérations sup à 100 000ha)

**Objectif de l'action 14 :**

- Etablir une « gouvernance transports » à l'échelle du PPA (région Grenobloise, 3640km<sup>2</sup>, 730300 ha) avec :
  - o Développement de toutes formes de transports et mobilité propres
  - o Politiques de déplacements avec mention des objectifs de qualité de l'air pour les transports
- Déploiement à supporter au travers des PDU et politiques de transports de personnes et marchandises des agglomérations de la région Grenobloise.
- Adhésion et coopération renforcée indispensable de très nombreux acteurs
- Echéances principales :
  - o Réflexion sur la mise en place d'une « gouvernance transports » : initiée en 2012
  - o PDU 2014-2030 de l'agglo de Grenoble à adopter en 2015 (*incluant l'organisation du transport marchandises et logistique urbaine*)
  - o Livre blanc de l'Agglomération Grenobloise pour logistique urbaine : envisagée initialement pour fin 2013
  - o Approbation au début de 2014 du volet transports du schéma de secteur de la C.A du Pays Voironnais avec PDU en prolongement
  - o Elaboration du PDU de la CC du Pays du Grésivaudan avec adoption fin 2014

**Points positifs :**

- porteurs avec responsabilités adaptées à l'échelle du territoire à couvrir : Préfet et AOT
- des objectifs globalement ambitieux
- indicateurs de suivi : associés aux échéances administratives de plans à venir (PDU, etc.)
- suivi des données relatives au transport : accessible via Air Rhône Alpes et SMTC
- plusieurs actions positives déjà engagées concrètement ( Tram E ,prolongation TRAM B, ...)

**Points négatifs du dossier :**

- quantification des objectifs de pollution NOx et PM10 : limitée à 2015 dans le PPA → crédibilité de l'impact possible de l'échéancier sur 2015
- Manque de données sur la situation récente de la pollution (2012 et 2013) (en total et tendanciel) → appréciation difficile de l'effort résiduel et d'un échéancier objectif réaliste s'étalant par exemple jusqu'en 2018.
- Impact des Mesures de l'action 14 : perçu par le public comme ne pouvant être que postérieur à l'approbation des PDU , etc..
- Plan de communication trop tardif

**Etat des lieux :**

La catégorie d'actions proposées nécessitera une concertation et une adhésion partenariale très forte des principaux acteurs, tant au niveau des collectivités impliquées (CA de Grenoble, CC des Pays du Grésivaudan, CA des Pays du Voironnais,..., AOT ..) que des partenaires et gestionnaires d'infrastructures (Associations, SMTC, Transporteurs ,etc..).

Le besoin d'une gouvernance des transports et déplacements à l'échelle du PPA est globalement ressentie comme une nécessité pour la région grenobloise.

Le thème de l'action 14 et son association aux objectifs de qualité de l'air est globalement perçue comme justifiée par tous les acteurs et associations.

L'introduction générale du chapitre 5-4 de ce rapport (dite « Impact du transport et déplacements sur la qualité de l'air et analyse du projet de révision du PPA ») résume le contexte général, les **actions partielles en cours déjà associables à l' « action 14 »** et **les axes restant à définir et à déployer**.

Le rappel des objectifs d'émission pour être conforme à la réglementation en 2015 est notamment quantifié par secteur :

- o Périmètre PPA hors « Centre étendu et « VRU » : 486 tonnes/an de PM10 et 5342 tonnes/an de NOx
- o Centre Etendu de Grenoble : 22 tonnes/an de PM10 et 231 tonnes/an de NOx
- o VRU : 47 tonnes /an de PM10 et 421 tonnes/an de NOx

Les exemples de mesures concrètes **pouvant être** déployées sont listées de façon générique **sans échéancier particulier** (*en attente des PDU, etc..*).

**Synthèse des requêtes et observations exprimées pendant l'enquête concernant l'action 14 :**

Les observations spécifiques à l'action 14 sont assez génériques. La durée ultime d'application du PPA est souvent interprétée comme étant 2015.

Ce n'est formellement pas le cas mais la description d'objectifs de pollution n'étant quantifiée que sur 2015, ceci génère cette confusion ainsi que de nombreuses interrogations sur l'efficacité du PPA et sa durée d'applicabilité.

Des questions plus spécifiques seront reprises dans le cadre de l'action 15.

**Commentaires et réponses de la commission d'enquête pour l'action 14**

La mesure proposée est d'établir une « **gouvernance transports** » à l'échelle du PPA avec des mesures incitatives pour pérenniser les partenariats.

Dans les principales zones urbaines (agglomération de Grenoble, Pays du Grésivaudan, Pays Voironnais), le vecteur principal proposé est l'élaboration de plans de déplacements urbains (PDU) et des politiques de déplacements et transports favorables aux objectifs de qualité de l'air.

Cette gouvernance à l'échelle de la région grenobloise (périmètre total du PPA) devra considérer aussi bien les objectifs de la situation moyenne du périmètre PPA que ceux liés à l'hétérogénéité des émissions et expositions.

Ont été cités à titre **d'exemples potentiels** à mettre en œuvre :

- les alternatives crédibles à l'automobile pour le déplacement domicile-travail,
- une meilleure attractivité des transports en commun et des offres attractives pour le covoiturage,
- des mises en place de modes actifs de mobilité (pédibus, vélo-bus, etc..) et de régularisation optimale des vitesses,
- l'élaboration de nouveaux schémas d'organisation du trafic des marchandises en ville avec réorganisation potentielle de la desserte des marchandises dans les centres urbains, en valorisant d'autres alternatives pour les modes de transport,
- avec des leviers ciblés pour renouveler plus rapidement les véhicules les plus émissifs avec éventuellement la possibilité de réguler l'accès de certains véhicules au sein de certaines zones,
- faciliter et valoriser les concepts de chaîne multimodale pour les derniers km en ville (personnes et/ou marchandises)
- etc.

La commission d'enquête ne peut qu'être positive vis-à-vis des intentions génériques et des exemples de mesures décrites dans l'action 14.

Bien que certaines mesures favorables partielles aient déjà été engagées de même qu'un dialogue avec les agglomérations pendant l'élaboration du PPA, la Commission s'interroge cependant sur l'impact effectif à attendre de l'action 14 dans sa gouvernance compte tenu du fait qu'un seul objectif quantifié est présenté, à savoir un objectif à court terme (2015).

En effet, le déploiement des mesures génériques de « gouvernance » sera préalablement lié à l'élaboration descriptive et approbation des PDU et autres schémas de transports dans les principales zones urbaines :

- Le PDU pour l'agglomération de Grenoble, même si l'analyse et l'élaboration ont déjà été initiées, ne projette une adoption qu'en 2015.
- Pour ce qui a trait au Pays du Grésivaudan, la Communauté de communes n'envisage l'adoption du PDU au mieux qu'à la fin de 2014.
- Il en sera de même pour le PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.

Les PDU doivent être compatibles avec le PPA et ceci renforce la directivité du PPA pour la prise en compte de la qualité de l'air.

L'applicabilité d'un PPA reste certes valide aussi longtemps qu'il n'est pas remplacé par une nouvelle révision. Le projet actuel n'a donc pas **a priori** une applicabilité bornée dans le temps à 2015. Néanmoins, les objectifs du PPA n'étant quantifiés dans le texte **que pour l'année 2015**, ceci nuit à la compréhension et à la crédibilité globale de l'action 14 du projet de PPA pour l'orientation de trois PDU dont l'adoption n'est prévue qu'en 2014-2015 et dont le descriptif initial concerne des périodes pouvant aller jusqu'à 2030.

#### **Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 14**

**La Commission d'Enquête Publique demande :**

- **d'ajouter au texte du PPA des objectifs quantifiés pour l'année 2018 incluse pour une meilleure gouvernance des PDU et/ou Plans de Transports.**
- **de rappeler que l'adaptation des objectifs du PPA à la réglementation Européenne, existante ou à venir, reste un objectif générique permanent.**

**La commission recommande :**

- **d'inclure dans les réunions publiques à venir des projets de PDU et autres plans, un volet spécifique à la protection de la qualité de l'air. L'acceptabilité de plusieurs mesures relatives à la maîtrise de la qualité de l'air en serait facilitée.**

### 5.5.2 Action n° 15 : Transports-déplacements

Type de mesure ou d'action	Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées de l'agglomération grenobloise à savoir le « centre étendu » et les « voies rapides urbaines » (VRU).
Objectifs de la mesure	Baisse des émissions de polluants et de l'exposition des populations à un air de mauvaise qualité. Respect des valeurs limites PM10 et NOx
Catégorie d'action	Sources mobiles
Polluants concernés	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , NOx
Publics concernés	particuliers et professionnels
Description de la mesure	<p><i>Rappel : « Centre étendu » représente le centre-ville de Grenoble étendu à la presqu'île Scientifique, au CHU de Grenoble à la Tronche et au domaine universitaire de Saint Martin d'Hères/Gières</i></p> <p><b>*Centre étendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour satisfaire la réglementation en 2015, les émissions annuelles des transports devraient atteindre : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 22 tonnes de PM10 et 231 tonnes de NOx</li> </ul> </li> <li>- les études ont montré que différentes stratégies d'organisation des déplacements pourraient permettre d'atteindre ces niveaux d'émissions. <ul style="list-style-type: none"> <li>. par stabilisation du trafic (en véhicules. km, tous types de véhicules confondus) à associer à une mesure de gestion d'accès des véhicules.</li> <li>. par réduction de 10% du trafic entre 2010 et 2015 (en véhicules. km, tous types de véhicules confondus) avec la promotion et le développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : <ul style="list-style-type: none"> <li>* plus grande offre des transports en commun</li> <li>* aménagements de voiries pour vélo et marche.</li> <li>* organisation adaptée du stationnement</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p><b>* VRU :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-pour satisfaire la réglementation en 2015, les émissions annuelles des transports devraient atteindre : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 47 tonnes de PM10 et 421 tonnes de NOx</li> </ul> </li> <li>- ces objectifs pourraient être atteints par des mesures de gestion de trafic et d'accès et par une meilleure maîtrise de la congestion</li> </ul> <p>Des mesures d'accompagnement peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- création de leviers pour renouveler plus rapidement le parc de véhicules</li> <li>- accélération pour développer en ville l'usage de véhicules plus vertueux dont les véhicules électriques</li> <li>- continuer le développement des transports en communs</li> <li>- poursuite des mesures pour développer le vélo et la marche.</li> </ul>

<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 66% de la population exposée à un air de mauvaise qualité habitent dans le périmètre « centre étendu » et 12% le long du périmètre «VRU»</li> <li>- l'ensemble des transports est responsable de 24% des émissions PM10 et de 67% des émissions NOx . <ul style="list-style-type: none"> <li>* l'exposition PM10 atteint même 37% pour l'exposition avec l'axe proche</li> </ul> </li> <li>- une action sur le secteur des transports est essentielle pour réduire l'exposition de proximité</li> <li>- les deux volets ( « centre étendu » et « VRU » ) sont les deux périmètres sensibles avec dépassement des seuils réglementaires .</li> <li>- les mesures relatives aux actions des deux volets sont complémentaires et permettraient de répondre aux objectifs règlementaires.</li> </ul>
<b>Fondements juridiques</b>	<p>Nombreux fondements juridiques déjà existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Loi Grenelle 2</li> <li>- Arrêté du 8 mai 2012 (Ministère de l'Ecologie) sur les catégories de véhicules selon leur niveau d'émission</li> <li>- mise en place d'une signalisation spécifique pour rendre opposable la mesure aux usagers</li> <li>- Décrets 2012 -237 et 238 du 20 Février 2012</li> <li>- Article L2215-1 du CGCT avec sa modification par la loi n° 2007-297 du 5 Mars 2007 (JO RF du 7 mars 2007, alinéa 3)</li> </ul>
<b>Porteurs de la mesure</b>	Etat, collectivités, autorités organisatrices du transport
<b>Partenaires de la mesure</b>	DDT, transporteurs, chambres consulaires, organisations professionnelles
<b>Eléments de coût</b>	à préciser
<b>Echéancier</b>	dès approbation du PPA
<b>Financement - Aides</b>	à préciser ultérieurement en fonction du coût
<b>Volet communication</b>	Communication primordiale pour l'acceptabilité des restrictions : l'argumentaire devra être très solide vis-à-vis du vecteur « santé »
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-trafic : évolution du nombre de veh.km par type de véhicule et constitution du parc automobile selon les normes Euro.</li> <li>- population exposée</li> <li>-bilan des actions de sensibilisation et d'incitation</li> </ul>
<b>Récoltes des données</b>	Trafic : DIR-CE et collectivités    Qualité de l'air : Air Rhône Alpes    Contrôles de police : forces de l'ordre
<b>Echéancier de mise à jour des indicateurs</b>	Bilan annuel des mesures de la qualité de l'air Contrôles de police : périodicité trimestrielle (suivi mensuel au maximum)

**Caractère de l'action 15:**

- Réglementaire     Incitative

**Objectif de l'action :**

- Régulation du flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées de **l'Agglomération Grenobloise** afin de baisser les émissions de polluants et

l'exposition des populations à un air de mauvaise qualité.

Deux axes : maîtrise du « Centre étendu » et maîtrise des VRU (voies rapides urbaines)

- Centre étendu : stratégies identifiées possibles ?
  - Stabilisation du trafic (véhicules.km), associée à des mesures de gestion de l'accès des véhicules
  - Réduction du trafic de -10% entre 2010 et 2015 avec promotion d'alternatives à la voiture individuelle
- VRU :
  - Par mesures de gestion de trafic et d'accès, par mesures permettant de maîtriser la congestion,
  - par contribution d'autres accompagnements spécifiques à l'Agglomération.
- Respect des valeurs limites de PM10 et NOx pour Centre Etendu et VRU (réglementation 2015)
  - Centre Etendu de Grenoble : 22 tonnes/an de PM10 et 231 tonnes/an de NOx
  - VRU : 47 tonnes /an de PM10 et 421 tonnes/an de NOx
- Echancier : dès l'approbation du PPA

#### **Points positifs :**

- des objectifs ambitieux perçus comme urgents et indispensables à la bonne santé des populations exposées.
- 3 indicateurs de suivi (trafic en véhicules.km, population exposée, bilan des actions d'incitation au changement comportemental)
- Porteurs bien hiérarchisés vis-à-vis de l'échelle et de la nature des mesures : l'Etat, les Collectivités et les autorités organisatrices du transport.
- Une réglementation Européenne incitative et supportée par des progrès technologiques concrets pour les nouveaux véhicules.
- Un support identifié (ADEME) pour accompagner le changement comportemental et la réduction de l' « autosolisme ».
- Le support d'Air Rhône –Alpes pour mesurer les expositions en PM10 et NOx (stations fixes et mobiles)

#### **Points négatifs :**

- des objectifs de trafic paraissant trop ambitieux pour 2015 en considérant la situation actuelle .
- moyens financiers non évalués ou validés à ce jour vis-à-vis des divers scenarios
- scenarios de communication « santé –pollution » non proposés pour l'acceptabilité de mesures restrictives et d'évolution comportementale.

#### **Etat des lieux :**

- Plusieurs études ont déjà été conduites vis-à-vis de l'impact de certains scenarios de gestion d'accès et des compromis d'applicabilité.
- Les scenarios à caractères restrictifs n'ont pas encore été explicités au niveau suffisant auprès de la population et les alternatives incitatives de compensation opérationnelle et d'accompagnement restent à être déployées.  
La présence résiduelle trop fréquente de pics de pollution, inciterait à les promouvoir très rapidement.
- Certaines stratégies ont cependant déjà donné lieu à un engagement concret pour leur mise en place, comme cela est décrit dans l'introduction générale du chapitre 5-4 de ce rapport (dite « Impact du transport et déplacements sur la qualité de l'air et analyse du projet de révision du PPA »).

Leur déploiement en 2014 et 2015 ne sera pas impacté par la date d'approbation du PPA, ce qui est positif, mais leur impact sera insuffisant.

Ainsi pour l'amélioration du réseau de transports en commun :

- Prolongement de la ligne de tram B vers la presqu'île du polygone scientifique ;
  - Création de la 5<sup>ième</sup> ligne de Tram, la ligne E : mise en œuvre opérationnelle entre Grenoble Louise-Michel et St Martin le Vinoux en été 2014, avec extension vers le Fontanil Cornillon en 2015 ;
  - Amélioration, densification et redynamisation du réseau de bus.
- La mise en œuvre des autres mesures destinées à réguler le trafic dans les zones concernées (centre étendu et VRU), si elle a donné lieu à des propositions diverses, a priori recevables, sera beaucoup plus longue et dépendante de l'approbation des PDU pour certaines d'entre elles.

### **Synthèse des requêtes et observations exprimées pendant l'enquête concernant l'action 15 :**

L'action 15 a suscité un intérêt potentiel très significatif dans les requêtes et observations exprimées pendant l'enquête.

Très fréquemment, la définition d'objectifs pour 2015 a été perçue comme mal adaptée pour un PPA soumis à enquête publique à la fin de 2013.

La réalisation des objectifs annoncés **pour 2015** a certes été perçue comme volontariste mais comme trop ambitieuse et peu crédible au regard de PDU prévus en 2014-2015 pour les agglomérations concernées.

La durée d'applicabilité du PPA a souvent été perçue à tort comme « limitée » à 2015, renforçant ainsi l'incompréhension de la portée du texte PPA au delà de 2015, notamment pour la gouvernance des PDU et Schémas de transport vis-à-vis de la pollution atmosphérique.

Assez souvent, les propositions de mesures ne sont pas remises en cause a priori sur le fond mais ont suscité :

- des commentaires sur une présentation trop globale, parfois jugée comme pas assez directive au regard des enjeux,
- la demande d'études supplémentaires sur l'impact « par ricochet » de certaines d'entre elles :
  - Impact des limitations d'accès sur les VRU sur l'environnement urbain et routier immédiat
  - Alternatives compensatoires aux mesures à caractère restrictif et anticipation de leur communication.
- des interrogations sur les financements envisagés par l'Etat et/ou collectivités.
  - Aide au remplacement de véhicules anciens polluants ?
  - Aide pour les alternatives de déplacement par véhicule individuel ?
  - Aide aux déplacements en cas de nécessité de mesures coercitives ?
- une demande de plus forte communication auprès de tout public.

### **Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 15**

L'action 15, focalisée sur l'**agglomération grenobloise** (centre étendu et Voies Rapides Urbaines (VRU) reprend aussi des thèmes dont la description concrète fera partie du PDU à venir de l'agglomération de Grenoble (approbation prévue en 2015).

Le centre étendu et les VRU sont **les deux périmètres sensibles** de l'Agglomération sur lesquels on observe des dépassements fréquents des seuils réglementaires de qualité de l'air, avec des populations exposées très significatives.

Une action spécifique à ces deux zones ne peut qu'être perçue positivement par la Commission d'enquête. Le déploiement de l'action 15 est cependant **urgent** et la commission d'enquête s'interroge sur la capacité du PPA à pouvoir améliorer la situation de qualité de l'air **d'ici 2015** aux niveaux annoncés.

Une indication dans le dossier des émissions actuelles et récentes (2012, 2013) dans ces deux zones permettrait de mieux pondérer cette appréciation.

1/ **Pour le Centre Etendu**, les mesures décrites de réduction-stabilisation du trafic (en véhicules.km) qui sont proposées pour atteindre ces objectifs paraissent très ambitieux vis-à-vis de l'échéance 2015, compte tenu de la situation actuelle.

La Commission d'Enquête prend acte que plusieurs projets à impact positif ont déjà été analysés, voir engagés partiellement (SMTC). Ils ne sont pas liés à l'approbation préalable du PPA et PDU mais paraissent insuffisants pour satisfaire à eux seuls les objectifs indiqués pour 2015.

Les axes proposés dans le PPA demandent, en sus d'études préalables, de nombreuses actions de sensibilisation et de concertation :

- les mesures potentielles de **limitation d'accès**, outre leur définition et mode de contrôle, demanderont le déploiement d'alternatives acceptables. L'acceptabilité par le public demandera un effort de communication et d'accompagnement qui est sous estimé dans le PPA.
- la diminution de 10% du trafic (en km-véhicules) **d'ici 2015** est très ambitieux et repose aussi sur un changement de comportement vis-à-vis de l'utilisation de la voiture individuelle, donc la proposition et mise en place d'alternatives réalistes.

2/ **Pour les VRU**, les axes stratégiques proposés pour atteindre les objectifs de la réglementation Européenne en PM10 et NOx reposent sur des actions de mesures et gestion de trafic et d'accès avec une focalisation sur les actions de maîtrise de la congestion. Les hypothèses proposées (par ex « leviers pour renouveler le parc de véhicules anciens, plus de véhicules électriques en ville... ) sont louables mais leur efficacité potentielle **pour l'objectif de 2015** reste à démontrer.

**La Commission d'Enquête publique considère les descriptifs de l'action 15 comme une liste générique de mesures potentielles, certes recevable positivement, mais pas assez quantifiées tant en impact, échéancier, qu'en coût potentiel ou financement possible.**

**Une applicabilité pour une échéance de 2015, certes volontariste, paraît cependant inatteignable, compte tenu du contexte global.**

**Elle souhaiterait un descriptif plus précis des mesures les plus efficaces et de leur échéancier potentiel. Les mesures d'urgences à déployer immédiatement en cas de dépassement des seuils réglementaires doivent en particulier être mieux décrites, y compris les mesures à caractère coercitif.**

**Elle recommande d'engager sans attendre un effort de communication, de concertation et d'accompagnement auprès du public pour valoriser les actions nécessaires d'incitation et pour expliciter les mesures coercitives potentielles de façon à en faciliter l'acceptabilité .**

**Elle recommande d'accroître les actions permettant de continuer à réduire l'« autosolisme » lors des déplacements « domicile-travail ». Dans cet objectif, elle demande un effort particulier pour la mise en place des PDE, PDIE et PDIA, s'il le faut par approche réglementaire.**

### 5.5.3 Action n°16 : Transports-Déplacements

Type de mesure ou d'action	<b>Exploiter et aménager les VRU et autoroutes de l'agglomération grenobloise afin de fluidifier le trafic routier.</b>
Objectifs de la mesure	La réduction des congestions dans l'espace et dans le temps entraîne une réduction des émissions.
Catégorie d'action	Sources mobiles
Polluants concernés	SO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , NO <sub>2</sub> , CO
Publics concernés	Tous les usagers de la route
Description de la mesure	<p>1. Exploitation dynamique des VRU et autoroutes</p> <p>L'exploitation dynamique comprend la régulation de vitesse, la régulation d'accès et la gestion dynamique des voies. Ces mesures permettent de retarder l'apparition de la congestion. Un programme d'exploitation dynamique est en cours de mise en œuvre par la DIR CE sur les VRU grenobloises. Ces mesures seront étendues sur les autoroutes congestionnées y compris concédées</p> <p>2. Réaliser des aménagements à court terme de la section la plus saturée de l'A 480 pour assurer un meilleur fonctionnement des échangeurs</p> <p>3. Développer le « télépéage sans arrêt » aux barrières d'entrée de l'agglomération grenobloise</p>
Justification/argumentaire de la mesure	Une circulation fluide à régime stabilisé génère des émissions de polluants beaucoup plus faibles qu'une succession d'arrêts et de redémarrages.
Fondements juridiques	Code de la route / Signalisation
Porteurs de la mesure	DIR CE, DREAL, AREA
Partenaires de la mesure	Collectivités, Conseil Général de l'Isère, La Métro
Éléments de coût	A préciser pour les 1 et 3 ci-dessus (signalisation, automatisme, informatique)
Echéancier	Exploitation dynamique des VRU : à partir de 2013 Aménagement de l'A480 : d'ici à 2015 Péage sans arrêt : à partir de 2013
Financement - Aides	-
Volet communication	-
<b>Indicateurs</b>	
Indicateurs de suivi	Volume des encombrements (heures perdues sur le réseau)
Récoltes des données	Exploitants routiers
Echéancier de mise à jour des indicateurs	<i>Exploiter et aménager les VRU et autoroutes de l'agglomération grenobloise afin de fluidifier le trafic routier ( ??? )</i>

**Caractère de l'action :**

- Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

Réduction des congestions dans l'espace et le temps pour diminuer la pollution par :

- l'exploitation dynamique des VRU : démarrage potentiel envisagé à partir de 2013
- les aménagements de l'A480/Rondeau : échéance d'ici à 2015 (cette échéance paraît très irréaliste compte tenu de l'importance des sommes à engager).
- La mise en place des péages sans arrêt : démarrage potentiel envisagé à partir de 2013 mais il convient de mieux préciser ce qui signifie exactement « péages urbains ».

**Points positifs :**

- La réduction de la congestion dans l'espace et le temps est un objectif très favorable à la réduction de la pollution (émission et exposition),
- Les financeurs de l'action en sont les partenaires,
- Des objectifs ambitieux,
- Un indicateur de suivi très réaliste,
- Une action qui concerne la proximité des grands axes où l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique est le plus sensible.

**Points négatifs :**

- Coût de mise en œuvre, pas d'échéancier de financement à ce jour, accord restant à trouver entre les partenaires pour le financement et son échéancier.
- Conséquences de la mesure sujettes à débat : va-t-elle permettre de réduire à terme les congestions de façon significative ? L'amélioration de la fluidité aux points singuliers ne risque t'elle pas de créer ensuite indirectement un appel pour un usage accru des véhicules particuliers ? dispose-t-on de résultats de modélisations à ce sujet ?

**Etat des lieux :**

Les mesures proposées sont axées sur la régulation de vitesse, la régulation d'accès et une gestion dynamique des voies, en particulier aux heures critiques. Elles sont associées à des aménagements routiers pour éviter la saturation de l'A480 et à un « télépéage sans arrêt » aux barrières d'entrée de l'agglomération Grenobloise.

La commission a pu juger du bon avancement des études et des projets. Les enveloppes budgétaires pour la réalisation de ces aménagements semblent aujourd'hui assez bien évaluées. Cependant, **les négociations entre l'Etat, les collectivités territoriales, AREA semblent ne pas avoir encore trouvé de conclusion à ce jour.**

On rappellera ici que dans ses conclusions, **la commission chargée de l'enquête publique du SCoT**, en 2012, avait déjà exprimée dans sa réserve n°10 relative aux infrastructures favorisant les déplacements sur le territoire concerné, que : « *Vu l'absence d'autres projets et l'urgence d'apporter des solutions, la commission d'enquête demande l'établissement d'un protocole d'engagement liant effectivement les maîtres d'ouvrages, sur les plans technique et financier, ainsi que sur un échéancier de sa mise en œuvre, l'évaluation des résultats et la décision de poursuivre ce processus ou de proposer d'autres alternatives* ».

### **Synthèse des requêtes et observations exprimées pendant l'enquête concernant l'action 16 :**

Les contributions recueillies en cours d'enquête font apparaître un clivage assez marqué entre les tenants d'aménagements permettant une réduction des congestions c'est-à-dire une fluidité plus forte du trafic routier d'une part, et les opposants à tout aménagement pouvant encourager l'augmentation du trafic moyen par l'amélioration de la fluidité de la circulation d'autre part.

Pour les premiers, certaines solutions sont indispensables à mettre en œuvre, et le plus rapidement possible :

- La congestion de la circulation de l'agglomération est un aspect très négatif pour son dynamisme économique et son attractivité ;
- Le traitement de l'échangeur du Rondeau, premier point noir de l'agglomération en termes de congestion de la circulation et de pollution ;
- La mise à 2x3 voies de l'A480 ;
- Le contournement de l'agglomération Grenobloise par le Nord, s'il n'est pas évoqué directement par des observations faites en cours d'enquête, est encore cité dans la brochure « déplacements dans l'agglomération grenobloise, il est temps d'agir » (proposition n°2).

Les arguments des tenants de la seconde approche les plus fréquemment rencontrés sont les suivants :

- Une réduction ou stabilisation de la circulation n'est possible qu'en jouant sur les attractivités relatives entre transports en commun et transport automobile. Sans mesures fortes, toute augmentation de la fluidité de la circulation aura pour conséquence un recours accru des usagers aux déplacements routiers ;
- Rien ne prouve qu'une plus grande fluidité du trafic soit source de réduction de pollution ;
- Seuls sont pertinents, les aménagements ponctuels visant à améliorer le fonctionnement d'un point dur (échangeur)

Par ailleurs, certaines observations expriment une inquiétude quant à la mise en œuvre possible d'un péage urbain aux entrées de l'agglomération.

D'autres souhaitent l'instauration d'une taxe (aux péages ?) pour les véhicules à un seul occupant, comme cela se fait dans d'autres pays de la Communauté Européenne.

En juin dernier, la commission nationale Mobilité 21 a repositionné le projet de l'A51 Grenoble Sisteron dans le Schéma national des infrastructures de transport, dans la catégorie « à objectifs lointains », alors qu'il n'y figurait plus antérieurement. Certaines observations posent la question de l'impact de la réalisation d'un tel projet sur le trafic des VRU de l'agglomération grenobloise.

Plusieurs communes périphériques de l'agglomération s'inquiètent de l'impact en termes de flux de circulation remontant vers leur territoire avec les systèmes de régulation qui sont projetés aux entrées sur les voies rapides urbaines. L'une d'elles s'oppose fermement, par exemple, à l'usage de la régulation par feux tricolores à l'entrée des VRU qui conduirait, selon elle, à des reports importants sur ses voiries secondaires.

Enfin, de nombreuses observations font état du manque de volontarisme du projet de révision du PPA, et s'étonnent qu'il n'affiche pas comme objectif majeur la réduction de trafic et en particulier du trafic des véhicules à énergie fossile.

Ainsi, l'annexe 10 (Tendanciel SRCAE/hypothèses par secteur d'activités) du dossier soumis à enquête publique mise, pour 2020 et pour le secteur des transports, sur une tendance d'augmentation des trafics avec un recours toujours plus marqué au routier individuel. Il est aussi affirmé dans ce document que le véhicule électrique ne devrait pas connaître de développement particulier. Certains contributeurs ont remarqué que cette vision diverge avec les orientations exprimées par le projet de SRCAE

(orientation UT2 : en 2020, -10% de la part modale de la voiture dans les pôles urbains, -3% ailleurs) et par le SCoT. Elle diverge également avec la stratégie des constructeurs automobiles (nationaux, européens, et du reste du monde) qui pour la plupart ont prévus une utilisation croissante de l'énergie électrique (partiellement ou totalement) pour certains de leurs modèles.

### **Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 16**

1 - Exploitation dynamique des VRU et autoroutes :

Régulation de vitesse : devant la situation d'urgence pour les populations concernées, la commission est favorable à une « mise à l'essai » dans un premier temps d'une mesure de réduction de la vitesse à 70 km/h sur les VRU, en vue d'une évaluation rapide de l'impact potentiel escompté, tant en termes de réduction de la congestion par meilleure fluidité du trafic que de la qualité de l'air sur les zones concernées. Cette proposition est confortée par les éléments apportés par Air Rhône Alpes dans la réponse PV-RT7a du PV de synthèse.

Régulation d'accès et gestion dynamique des voies : il est dommage qu'aucun exemple concret de mesure n'ait été décrit. La recherche de solutions efficaces est sans aucun doute complexe et l'impact obtenu est probablement la résultante de plusieurs d'entre elles. On peut penser que des solutions comme des feux clignotants goutte à goutte sur les insertions sont envisagées. Ces mesures, complémentaires des mesures de régulation de vitesse, devraient elles aussi faire l'objet d'une mise à l'essai dans des délais brefs, en vue d'une évaluation de l'impact potentiel escompté, en termes de fluidité du trafic et de qualité de l'air, mais aussi en termes d'impact sur les reports induits vers les communes périphériques.

2 - Aménagements : la commission est favorable à la mise en œuvre rapide d'aménagement permettant de **réduire la congestion** sur les voies rapides urbaines, et par conséquent la qualité de l'atmosphère. La priorité de ces aménagements est le traitement de l'échangeur du Rondeau, premier point noir de l'agglomération en termes de gestion de la circulation et de pollution: entre 2006 et 2012, le trafic y est passé de 78000 véh/j à 95000 véh/j. La mise à 2x3 voies partielle ou totale de l'A480 et de la rocade Sud doit probablement être réalisée. Cependant, ces aménagements doivent s'accompagner de mesures permettant le maintien d'une vitesse apaisée constante par un aménagement adapté des bandes de roulement. Dans ce contexte, l'existence d'une voie de roulement dédiée non seulement aux transports en commun mais aussi au covoiturage (> 2) et artisans serait une mesure incitative pour réduire l'«autosolisme» et permettre d'accompagner l'autonomie et le développement des territoires alentours en offrant des temps de déplacement fiabilisés vers ou depuis l'agglomération grenobloise.

La facilité induite par la fluidification de trafic automobile pourrait conduire par rebond à un recours accru des usagers au déplacement routier. Ce n'est pas l'objectif car de nouvelles congestions, très polluantes, pourraient alors être générées. Il conviendra donc que les mesures de l'action 15, qui doivent stabiliser le trafic routier sur les VRU et autoroutes, soient maintenues efficaces. Les actions 16 et 15 sont complémentaires et leur articulation mutuelle doit rester un objectif permanent.

3 - Concernant la mise en œuvre possible d'un péage urbain aux entrées de l'agglomération : même si cette solution fait certainement partie du panel de solutions dissuasives envisagées en d'autres lieux pour la limitation des flux automobiles dans l'agglomération, elle ne figure pas, selon la DREAL (PV-RT7b), en tant que telle dans le projet de révision du PPA. Il n'est proposé ici que de « développer le « télépéage sans arrêt » aux barrières d'entrée de l'agglomération », ce qui est déjà bien engagé.

Pour une bonne information des usagers actuels et futurs, il est souhaitable de mieux préciser cette notion de « télépéage sans arrêt » dans le texte du projet de révision de PPA. Il conviendrait ainsi de reprendre, dans le dossier, la réponse PV-RT7b : *Une barrière de péage automatique est une simple modernisation d'une barrière actuelle. Elle ne constitue pas une barrière de péage urbain.*

Il n'est pas démontré qu'une plus grande fluidité du trafic serait source de réduction de pollution, ni que l'augmentation de la fluidité de la circulation n'aurait pas pour conséquence une augmentation de la circulation. Cf. PV-RT7b : *il convient de noter qu'il n'existe pas aujourd'hui de quantification précise du gain d'émission permis à chaque passage par ce dispositif. En outre, comme cela a été discuté précédemment au sujet de la réduction de la congestion, Air Rhône- Alpes ne peut pas se prononcer quant au bénéfice global du dispositif puisqu'il est susceptible d'induire des modifications de trafic en rendant plus attractif l'usage des transports routiers.*

#### **5.5.4 Action n°17 : Transports déplacements**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Encourager l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub> et l'étendre aux polluants atmosphériques PM<sub>10</sub> et NO<sub>x</sub></b>
<b>Objectifs de la mesure</b>	Obtenir l'adhésion de 50 % des transporteurs en 3 ans et 100 % en 5 ans à la charte CO <sub>2</sub>
<b>Catégorie d'action</b>	Sources mobiles
<b>Polluants concernés</b>	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , NO <sub>x</sub>
<b>Publics concernés</b>	Transporteurs
<b>Description de la mesure</b>	Cette charte avec les transporteurs permet avant tout d'avoir un engagement de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> . Il est techniquement possible de traduire également ce bilan en PM et NO <sub>x</sub> évités. La mesure va consister : - à identifier les entreprises de transport dans les zones PPA et notamment celles dont l'essentiel du trafic y est réalisé, - à augmenter le rythme d'adhésion par un contact direct auprès des entreprises recensées et en s'appuyant sur les organisations professionnelles.
<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	Cette charte est opérationnelle et vise aujourd'hui le CO <sub>2</sub> , mais il est possible de quantifier aussi le bénéfice sur les autres polluants (PM et NO <sub>x</sub> ) évités. L'acceptation de la charte CO <sub>2</sub> est bonne chez les professionnels car elle participe aussi à la performance économique de l'entreprise.
<b>Fondements juridiques</b>	Aucun fondement juridique à notre connaissance. Démarche totalement volontaire.
<b>Porteurs de la mesure</b>	ADEME
<b>Partenaires de la mesure</b>	Fédérations de transporteurs : FNTR, TLF, Air Rhône-Alpes
<b>Éléments de coût</b>	Aucun coût, car engagement volontaire Coûts liés à la communication : plaquettes à réaliser
<b>Echéancier</b>	Dès approbation du PPA
<b>Financement - Aides</b>	Sans objet

<b>Volet communication</b>	Réunions avec les transporteurs
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	- Nombre de sociétés adhérant à la charte - Tonnes de réduction en PM et NO <sub>x</sub> par type d'actions et sur la flotte de véhicules concernés
<b>Récoltes des données</b>	ADEME
<b>Echéancier de mise à jour des indicateurs</b>	Bilan annuel

**Caractère de l'action :**

- Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

- Obtenir l'adhésion de 50% des transporteurs en 3 ans et 100% en 5 ans.
- Echéances : début 2017 (objectif 50%), début 2019 (objectif 100%).

**Points positifs :**

- un porteur leader de l'action, l'ADEME,
- des objectifs ambitieux,
- 2 indicateurs de suivi,
- la charte CO2 est déjà opérationnelle et pourra servir de support à l'action 17,
- caractère pédagogique très marqué auprès d'une population traditionnellement peu réceptive au sujet.
- Partenaires acteurs dans le transport de marchandise.

**Points négatifs :**

- pas de moyens financiers identifiés,
- les 2 indicateurs de suivi ne sont pas quantifiés.

**Etat des lieux :**

Au cours de la phase de consultation des collectivités territoriale, la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais avait souhaité qu'il soit précisé dans le document, le ou les maîtrises d'ouvrage pour l'encouragement à l'adhésion à la charte CO2. Le projet de PPA soumis à l'enquête publique a intégré cette demande : il y est bien précisé que l'ADEME est porteur de cette action.

La commission d'enquête a pu vérifier que la charte « d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 des transporteurs routiers de marchandises » est déjà décrite et mise en œuvre sur le site de l'ADEME : <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?catid=22274>. Les outils permettant aux entreprises de transport routier de s'engager dans la démarche y sont mis à leur disposition.

La commission d'enquête a, par ailleurs en cours d'enquête, le 23 octobre 2013, rencontré l'ADEME. Au cours de cette rencontre, il a été précisé qu'on en était à la 100<sup>ième</sup> entreprise adhérente sur Rhône Alpes. Sur le territoire du PPA de la RUG, ce nombre est estimé à 20 pour le département de l'Isère, qui compte environ 361 entreprises de transport sur le secteur de la CCI de Grenoble, pour la majorité située sur le territoire de la Metro. Le mode de vérification de l'engagement dans la démarche est le mode déclaratif. Cette première mise en œuvre a montré que les entreprises concernées sont rapidement convaincues par l'argument de la compétitivité liée aux économies de carburant engendrées. Les outils utilisés s'appuient sur 4 leviers :

- Technologique : pneus, boîtes de vitesse,
- Carburant : additifs, bio carburants,
- Eco-conduite,
- Organisation et report modal (volet le plus prometteur).

L'ADEME compte reproduire une démarche s'appuyant sur les mêmes leviers, pour les PM<sub>10</sub> et les NO<sub>x</sub>, avec l'objectif, par une campagne de sensibilisation adaptée, de faire adhérer à la charte le plus possible de transporteurs de la zone PPA.

Au cours de la rencontre entre la CCI et la commission d'enquête, il a été précisé par la CCI que celle-ci est d'ores et déjà partie prenante de cette action, et qu'elle apporte déjà son soutien à l'adhésion des entreprises de transport à la charte CO2. Cependant, elle considère que ces moyens sont trop limités pour cette action, tant les moyens humains (5 jours d'accompagnement seraient nécessaires pour faire adhérer une entreprise) que financiers (plan de communication à mettre en œuvre).

### **Synthèse des requêtes exprimées pendant l'enquête concernant l'action 17 :**

Les thèmes qui suivent sont apparus dans les observations faites pendant l'enquête, ou ont été relevés par les commissaires enquêteurs aux cours de leurs investigations.

1 - L'objectif d'obtenir l'adhésion de 50% des transporteurs en 3 ans et 100% en 5 ans à une charte CO2 étendue aux PM10 et aux NOx apparaît très ambitieux aux acteurs économiques du secteur concerné. Ceux-ci recommandent de rester vigilant :

- aux moyens d'investissement des entreprises concernées sur le territoire, qui n'auront pas toutes les moyens de renouveler leurs parcs de véhicules vers la norme EURO 6,
- aux moyens humains nécessaires à l'accompagnement des entreprises concernées sur le territoire.

D'après ces mêmes acteurs économiques, cet objectif de 50% d'entreprises « chartées » dans les 3 ans qui suivent l'approbation du PPA représente un accompagnement de 180 entreprises (soit 60 entreprises à accompagner par an) jusqu'en 2017; puis 90 en 2018 et en 2019. Ils demandent de réviser à la baisse et d'étaler ces objectifs, et en tout état de cause de prévoir les moyens d'accompagner efficacement ces entreprises.

- 2 - Malgré les efforts des AOT, les transports en communs restent eux aussi émetteurs de pollution atmosphérique. Plusieurs contributions mettent en avant la possibilité de création de lignes de trolleybus (traction électrique), celui-ci étant plus respectueux de l'environnement que le bus et moins exigeant en termes d'investissement que le tramway.
- 3- L'observation du trafic montre que le transport routier local s'est d'ores et déjà organisé pour éviter la traversée des agglomérations, et donc l'utilisation des VRU en période de congestion. Il semble alors qu'il conviendrait de faire porter l'effort en priorité sur le transport associé à la distribution des marchandises en milieu urbain.
- 4- Dans le tableau de l'annexe 11 (Description synthétique des actions PPA : hypothèses et gains d'émission des mesures par rapport au tendancier 2015), le gain d'émission réalisé par l'action 17 n'est pas chiffré. Cependant, l'un des 2 indicateurs de suivi porte sur la réduction du nombre de tonnes de PM et de NOx sur la flotte concernée.

#### **Commentaires et réponses de la commission d'enquête pour l'action 17 :**

Au cours de l'enquête, la commission a pu mesurer que l'objectif d'obtenir l'adhésion de 50 % des transporteurs en 3 ans et 100 % en 5 ans est très ambitieux, et probablement difficilement tenable à moyen égaux, au vu de l'expérience sur la mise en œuvre de la charte CO2 depuis 2008. L'avis exprimé en ce sens par le monde économique de l'agglomération grenobloise (CCI, CMA, BTP Isère, UIC-RA, APORA, MEDEF Isère, UDIMEC) conforte cette appréciation.

De fait, il est à craindre que laisser reposer la réussite d'une action de ce type sur le seul engagement volontaire des transporteurs soit insuffisant, au vu de l'expérience de la charte CO2. Il est donc indispensable que l'ADEME mette en place des moyens humains et financiers complémentaires permettant d'accompagner les entreprises (communication, adhésion, mise en œuvre) pour favoriser l'avancement de cette mesure de façon cohérente par rapport aux objectifs annoncés.

On constate que de fait, le transport routier local s'est d'ores et déjà organisé pour éviter la traversée des agglomérations et qu'il évite aussi l'utilisation des VRU en période de congestion. Dans l'objectif d'obtenir rapidement des résultats bénéfiques en terme de qualité de l'atmosphère, il semblerait efficace de faire porter prioritairement l'effort d'adhésion à la nouvelle charte CO2+PM10+NOx sur les entreprises de **distribution des marchandises en milieu urbain et sur les transports en commun**.

Quant à la possibilité d'envisager la création de lignes de trolley bus sur l'agglomération grenobloise, la DREAL, dans sa réponse PV-RT11 indique que : *C'est bien dans le cadre du PDU que cette problématique est gérée. A ce jour, la priorité est donnée au développement du réseau TRAM (à traction électrique).*

Il est techniquement possible de traduire le bilan de l'action 17 en tonnes de PM et NOx évité (page 93 action 17 : indicateurs de suivi) en suivant la flotte des véhicules concernés. Quelques simulations (avec hypothèses variables de profil de flotte si nécessaire) seraient les bienvenues pour chiffrer les gains d'émission attendus par l'action 17 et motiver les adhérents à la charte.

La réponse PV-RT12 apporte une première réponse (qu'il convient de compléter par une lecture exhaustive) aux observations faites pendant l'enquête : *il est possible de faire une évaluation très grossière afin de mesurer l'impact potentiel de cette absence de quantification sur l'évaluation globale du PPA (mais ce calcul reste une hypothèse). Ainsi, il apparaît que, sans être négligeable, la prise en compte de l'action 17 n'est pas de nature à changer drastiquement l'évaluation globale déjà réalisée. En effet, sur la base d'hypothèses très grossières et très majorants (Cf. ci-dessous), il apparaît que l'action 17 pourrait permettre de produire un gain correspondant à 1,9% des émissions totale de NOx de la situation « 2015 tendanciel » (0,3% pour les PM10).*

**5.5.5 Action n° 18 : Transports -Déplacements**

<b>Type de mesure ou d'action</b>	Inciter fortement la mise en place des plans de déplacement d'entreprise (PDE), inter-entreprises (PDIE) ou d'administration (PDA)
<b>Objectifs de la mesure</b>	Objectif global de report modal de la voiture individuelle (« autosolisme ») vers les transports en commun ou les modes doux et développement d'autres alternatives à la voiture individuelle pour les cas où les transports en commun ne sont pas toujours pertinents (covoiturage, autopartage...)
<b>Catégorie d'action</b>	Sources mobiles (essentiellement les Voitures Particulières et les Véhicules Utilitaires Légers)
<b>Polluants concernés</b>	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , NO <sub>x</sub>
<b>Publics concernés</b>	Entreprises et toutes administrations
<b>Description de la mesure</b>	<p>Communiquer sur les points forts des PDE/PDA et encourager leur développement par site (pouvant regrouper plusieurs entreprises) ;</p> <p>Communiquer auprès des entreprises et administrations sur les nouveaux services de mobilité développés par le Conseil Général (LISA, e-covoiturage) ;</p> <p>Promouvoir la désignation d'un référent « PDE/PDA » au sein des entreprises/inter-entreprises/administrations qui disposent d'un tel plan ;</p> <p>Faire un focus sur les sites les plus contributifs en terme de pollution émise ;</p> <p>Améliorer la précision des objectifs, leur contenu (télétravail, co-voiturage, étalonnage des horaires, véhicules propres...) et leur suivi (évaluation / indicateurs de suivi) ;</p> <p>L'indicateur de suivi et d'autoévaluation des objectifs environnementaux des PDE est consultable en ouvrant un compte gratuitement sous <a href="http://www.mobival.fr">www.mobival.fr</a>.</p> <p>Un projet de certificat d'économie d'énergie est en cours de pré-étude de faisabilité pour les plans de déplacement des entreprises et sera suivi au niveau national.</p> <p>Maintenir le renouvellement, tous les deux ans, de l'observatoire des PDE conduit par la CCI de Grenoble, en partenariat avec le SMTC, la Métro, le Conseil général de l'Isère, la Semitag et l'association PSRE.</p> <p>Mettre en place un portail internet de covoiturage avec application téléphone portable.</p>
<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	<p>Démarche et méthodologie proposée par l'Ademe depuis plus de 10 ans via le site <a href="http://www.plan-déplacements.fr">www.plan-déplacements.fr</a> et le site d'autoévaluation <a href="http://www.mobival.fr">www.mobival.fr</a>.</p> <p>Mise en place de PDE et PDA et PDIE par la CCI et ses partenaires depuis 2004.</p>
<b>Fondements juridiques</b>	Code de l'environnement, article R222-31
<b>Porteurs de la mesure</b>	DREAL, Prefecture, DDT
<b>Partenaires de la mesure</b>	MEDEF, CCI Grenoble, La Métro, SMTC, CC Le Grésivaudan, PSRE, CARSAT, Région Rhône-Alpes, ADEME, Conseil Général

<b>Éléments de coût</b>	Cf. ci-dessous
<b>Financement-Aides</b>	<p>Le Conseil général de l'Isère, La Métro et le SMTC financent, aujourd'hui à hauteur de 40 000 € chacun, l'animation PDE que réalise la CCI auprès des entreprises.</p> <p>Le Conseil général de l'Isère et le SMTC accordent des tarifs de transport en commun préférentiels aux salariés des entreprises qui sont engagées dans une démarche de PDE.</p> <p>L'ADEME peut financer jusqu'à 50% d'un diagnostic PDE/PDIE/PDA (selon niveau d'ambitions). Elle peut aider financièrement et techniquement les entreprises par le biais d'associations d'entreprises qui souhaitent mettre en place un PDE à l'échelle d'une zone d'activités avec un co-financement Région (35%-35%) et un plafond de 100 k€ (dispositif en vigueur en 2012). Elle peut également aider financièrement et techniquement toutes les Collectivités mettant en place un PDA intégré au dispositif Plan Climat Territorial.</p>
<b>Echéancier</b>	Dès approbation du PPA
<b>Volet communication</b>	<p>Info sur le site internet de l'ADEME</p> <p>L'édition 2001 de l'observatoire des PDE-PDA de la CCI de Grenoble et ses partenaires est téléchargeable : Observatoire 2011 des PDE-PDA dans la région urbaine grenobloise</p>
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	<p>Nombre de PDE/PDA et d'entreprises et services impliqués supplémentaires</p> <p>Nombre d'abonnements SNCF, Transisère et TAG pris dans le cadre d'un PDE/PDA</p> <p>Nombre d'entreprises et services maintenant leur PDE « vivant »</p> <p>Pourcentage de personnes et agents concernés par un PDA/PDE par rapport aux effectifs totaux des entreprises et services.</p>
<b>Récoltes des données</b>	<p>CCI Grenoble</p> <p>ADEME Rhône Alpes</p>
<b>Echéancier de mise à jour des indicateurs</b>	<p>Prestataire délégué par Région Rhône Alpes et Ademe pour le Challenge Régional</p> <p><a href="http://challengemobilite.rhonealpes.fr/">http://challengemobilite.rhonealpes.fr/</a></p>

**Caractère de l'action :**

- Réglementaire       Incitative

**Objectif de l'action :**

- Quantifiés dans le tableau de l'annexe 11 : 30% des salariés adhérents ; 30 km économisés par jour sur 200 jours ; 99 entreprises concernées.
- Echéancier : démarrage dès l'approbation du PPA (fin 2015) mais pas d'objectif d'impact quantifié de déploiement dans le temps.

**Points positifs :**

- tend à favoriser l'usage des TC et des modes de déplacements doux par les salariés,
- effet pédagogique étendu aux familles des salariés pour la recherche d'alternatives aux comportements
- objectifs chiffrés (dans l'annexe 11), 4 indicateurs de suivi identifiés.

**Points négatifs :**

- pas de porteur leader clairement identifié de l'action,
- indicateurs de suivis non quantifiés, ne permettant pas de mesurer l'effet de l'action par rapport à l'état initial,
- pas de mise en œuvre d'actions particulières identifiées par le PPA : les démarches citées sont lancées ou prévues, indépendamment de l'existence ou non du PPA.

**Contexte juridique :**

L'article 28-1 Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifié par l'article 96 de la Loi SRU du 13 décembre 2000 porte sur « *L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage* ». Il ne s'agit donc pas d'une obligation.

Depuis le 1er janvier 2009, dans certaines conditions et limites, l'employeur doit prendre en charge une partie du prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Ces déplacements doivent être accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. Cette obligation s'applique à toutes les entreprises, quel que soit leur effectif.

Les employeurs peuvent également prendre en charge les frais de carburant ou d'alimentation de véhicules électriques pour les salariés contraints d'utiliser leur véhicule personnel pour ce même trajet « domicile / lieu de travail ». Dans ce cas, il n'y a pas d'obligation légale, mais des exonérations sociales et fiscales sont prévues pour inciter les employeurs à instaurer une telle prise en charge (Ref : Articles L. 3261-2 à L. 3261-5 et R. 3261-1 à R. 3261-16 du Code du travail ; Circulaire DGT-DSS n°1 du 28 janvier 2009).

**Etat des lieux :**

Les demandes d'améliorations exprimées par le Conseil Général de l'Isère au cours de la phase de consultation des collectivités territoriale ont été prises en compte dans le projet de PPA soumis à l'enquête publique.

D'autre part, comme le souhaitait la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, les AOT ont été incluses dans la liste des partenaires.

La commission a rencontré l'ADEME en cours d'enquête, sur le thème PDE-PDA-PDIE-PDIA. Au cours de cette rencontre, il a été précisé par l'ADEME que la mise en œuvre des PDE-PDA est aujourd'hui bien engagée auprès des grandes entreprises et des administrations. L'effort doit donc dorénavant porter sur les petites entreprises, beaucoup plus nombreuses, moins facilement mobilisables car disposant généralement de peu de personnel hors du cœur de leur métier. La première étape consiste à définir des périmètres d'entreprise pour définir des PDIE cohérent (type d'activité, horaires de travail, etc.).

Depuis 2001, l'ADEME apporte un soutien technique pour la réalisation de Plan de Déplacements Entreprise (PDE), notamment sur le suivi de l'évaluation environnementale. Dans ce cadre la Direction Régionale Rhône-Alpes a créé le site <http://www.mobival.fr> avec l'objectif de mettre à disposition des entreprises des indicateurs annuels pour leurs PDE/PDA/PDIE. Ce portail « Mobival » permet aux entreprises de rendre dynamique leur démarche de Plan de Déplacement Entreprise: grâce à cette plateforme simplifiée, elles peuvent connaître la répartition modale des salariés de leur établissement, leur émission de CO2, rentrer leurs objectifs de réductions de gaz à effet de serre et communiquer sur ces résultats auprès des salariés et institutions régionales.

Par contre, la mesure indiquée sur cette fiche action (financement par l'ADEME jusqu'à 50% d'un diagnostic PDE/PDIE/PDA, selon niveau d'ambitions) ne semble plus opérationnelle.

Au cours de la rencontre de la commission d'enquête avec la CCI, celle-ci a précisé qu'elle est d'ores et déjà partie prenante de cette action, et qu'elle apporte déjà son soutien à l'élaboration de PDIE pour des réseaux de sous-traitants de grandes entreprises. Cette mesure figure déjà en tant que proposition n°5 de la brochure « déplacements dans l'agglomération grenobloise, il est temps d'agir ».

### **Synthèse des requêtes et observations exprimées pendant l'enquête concernant l'action 18 :**

Les thèmes suivants sont apparus dans les observations faites pendant l'enquête, ou ont été relevés par les commissaires enquêteurs aux cours de discussions informelles :

#### 1- Covoiturage

- Demande de précisions sur les actions et les moyens à engager par les collectivités territoriales et institutions qui doivent mener à bien les missions de mise en œuvre de cette action.
- Faire attention à la multiplicité des sites sur le covoiturage. Une homogénéisation des sites de covoiturage existants est prioritaire, et il n'est peut être pas nécessaire de rajouter la mise en place d'un portail internet sur le sujet.
- Des plateformes de covoiturage mises en place pour des sites à forte densité d'entreprise (exemple d'Inovalée) se sont arrêtées, faute de financement. De plus, elles ne fonctionnaient pas comme souhaitées : plus de conducteurs que de passagers. Le besoin étant là, le « bouche à oreille » et l'arrangement amiable (même départ, même arrivée) fonctionne alors mieux. Par ailleurs, les sites de covoiturage commerciaux habituels sont mal adaptés aux déplacements pendulaires des salariés.
- Il faudrait promouvoir davantage le covoiturage par des propositions d'actions plus concrètes telles **qu'extension des parkings relais et de leur capacité d'accueil**, incitation financière et plus grande facilité de circulation au bénéfice des véhicules en covoiturage (par exemple, utilisation des voies « réservées bus » aux heures de congestion pour véhicules avec covoiturage à trois ou plus).

#### 2 - Transport en commun

- La mise en place du 50% employeur a amené le Conseil Général à diminuer ses aides. En conséquence, les abonnements sont actuellement plus chers pour les salariés.
- Il y a des problèmes d'harmonisation des tarifs entre AOT : il semble par exemple que cette harmonisation fonctionne bien entre TransIsère et TAG, mais beaucoup moins bien entre TAG et Transports du Grésivaudan, ou TAG et Transports du Pays Voironnais.

#### 3 - Mesures incitatives à la mise en place des PDE, PDA, PDIE

Il serait souhaitable, sur le territoire du PPA de fixer réglementairement une date butoir de mise en place d'un PDE (ou d'adhésion à un PDIE) auprès des entreprises de plus d'un certain nombre de salariés (100 a été proposé dans une observation).

### **Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête pour l'action 18**

L'article 28-1 Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifié par l'article 96 de la Loi SRU du 13 décembre 2000 porte sur « *L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage* ». Il ne s'agit donc pas d'une obligation.

Or, l'observatoire 2011 des PDE-PDA dans la région urbaine grenobloise faisait déjà apparaître dans ces conclusions « *que si les PDE-PDA ont généré un véritable report modal, nous arrivons à un palier ou un second souffle doit être trouvé* ».

L'observatoire 2013 des PDE-PDA dans la région urbaine grenobloise a confirmé cette tendance. Il montre que 14% des déplacements sont de type « domicile-travail » mais se concentrent aux heures de congestion des axes routiers. L'« autosolisme » est certes passé de 61% à 46% de 2009 à 2012, mais ce gain de 15% a été induit essentiellement par l'usage du train, des cars et des vélos, le gain en covoiturage ne contribuant qu'à hauteur d'1% au sein des 15 %. Ces gains ne sont pas suffisants pour réduire notablement la congestion aux heures de pointe.

L'ADEME a confirmé à la commission que la mise en œuvre des PDE-PDA est aujourd'hui bien engagée auprès des grandes entreprises et des administrations. L'effort doit donc dorénavant porter sur la mise en place de PDIE qui concernent les petites entreprises, beaucoup plus nombreuses, moins facilement mobilisables car disposant généralement de peu de personnel hors du cœur de leur métier, et par conséquent moins réactives à la problématique. Or, le descriptif de l'action 18 décrit un catalogue de mesures en termes de financement et d'aides qui existent antérieurement au PPA. Sans moyens spécifiques, on voit mal comment l'action 18 permettrait de contribuer à l'atteinte d'un objectif autre que l'objectif « 2015 tendanciel » en termes de qualité de l'atmosphère.

Ainsi, il semble que la mesure la plus efficace pour l'atteinte des objectifs fixés par l'action 18, serait de fixer réglementairement une date butoir de mise en place d'un PDE (ou d'adhésion à un PDIE) auprès des entreprises de plus d'un certain nombre de salariés, sur tout le territoire du PPA. Ce nombre de salariés ne devrait pas excéder 250 pour une entreprise isolée devant mettre en place un PDE et 50 pour une entreprise appartenant au périmètre d'un PDIE regroupant une dizaine d'entreprises.

Cependant, en cours d'enquête, il est apparu que l'ADEME ne finance plus à 50 % (cf. réponse PV-RT14) l'établissement d'un diagnostic PDE, PDIE, PDA. Or cette phase est indispensable pour l'adhésion des entreprises et le démarrage des PDE, PDIE et PDIA. Il est donc nécessaire de rétablir les aides au diagnostic et à la mise en place des PDE, PDIE et PDIA. Ces aides doivent aussi porter sur les mesures d'accompagnement des entreprises à la mise en place des infrastructures de soutien aux salariés utilisant les mode de déplacement doux, telles que :

- prises électriques pour vélos à assistance électrique et voitures électriques,
- garages à vélos, douches, vestiaires, atelier technique.

Enfin, il apparaît indispensable de promouvoir encore davantage le covoiturage par des propositions d'actions plus concrètes : extension des parkings relais à la périphérie de l'agglomération même très loin en amont (exemple à l'entrée de l'A480, après le péage de Voreppe), incitation financière et plus grande facilité de circulation pour les véhicules en covoiturage élevé (c'est-à-dire au moins 3) .

Sur ce point, il conviendrait d'envisager, par exemple, de permettre l'utilisation des voies « réservées bus » ou des voies spécialisées partagées « VSP » sur les voies rapides urbaines aux heures de congestion pour les véhicules « covoiturants à trois » (déjà accessibles aux véhicules TC si la vitesse de roulement sur la voie centrale est <50km/h). Cette question se heurte à la problématique d'identification de l'usage des véhicules : taux d'occupation, covoiturage. Des solutions de contrôle automatique du taux d'occupation des véhicules existent, mais elles sont toutes difficiles à mettre en œuvre :

- systèmes de détection extérieure au véhicule (vidéo, infrarouge proche) ;
- utilisation de technologies embarquées dans le véhicule (capteurs, transmission aux services de surveillance et de contrôle de l'infrastructure routière.

Mais il n'existe réellement aucun système automatique véritablement assez fiable à ce jour pour mesurer le taux d'occupation des véhicules.

La meilleure solution, envisageable rapidement et à moindre coût, est sans doute celle de déclaration de covoiturage (ou de véhicules autorisés) associée à un contrôle strict avec des amendes très fortes à la clé en cas d'infraction, comme cela existe déjà aux USA ou en Norvège.

Bien évidemment, l'utilisation de BAU à cette fin devra s'accompagner de la mise en place de PAU (parking d'arrêt d'urgence).

Il est à noter qu'un effort important a déjà été fait concernant la création de voies spécialisées partagées (VSP) permettant la circulation des bus sur les bandes d'arrêt d'urgence (BAU). Le tronçon entre le péage de Voreppe et l'échangeur de St Egrève va être rapidement ouvert à cette possibilité, en complément du tronçon existant déjà jusqu'au pont d'Oxford. Pour la création de VSP sur A 41, il n'y a pas d'échéance connue à ce jour. Sur ce secteur, la priorité porte sur la partie Nord Est de l'axe Voironnais-Grésivaudan. Il s'agira de réaliser la bretelle d'entrée sur l'A41 à Bernin qui permettra d'améliorer l'efficacité de l'Express 1 dans le sens Crolles Voiron : l'échéance prévue pour cette mise en service est fin 2014 début 2015.

### **5.5.6 Conclusions partielles de la commission d'enquête (actions transports - déplacement) :**

La priorité des priorités est **d'assurer la protection des populations les plus exposées** à la pollution atmosphérique induite par la circulation automobile, c'est-à-dire celles du centre étendu et celles riveraines des voies rapides urbaines, par les objectifs suivants :

- à court terme : la limitation de l'accès au centre étendu par les véhicules les plus polluants tant pour des déplacements privés que pour les livraisons de marchandises, et la régulation dynamique du trafic sur les VRU pour réduire la congestion du trafic tant dans le temps que l'espace.
- d'une façon générale à moyen terme, la disparition ou le « retrofit » des véhicules les plus polluants, donc les plus anciens,
- à moyen terme encore, favoriser, pour tous les types de déplacement (individuels (loisirs ou travail), transports en commun (loisir ou travail), marchandises), l'usage de moyens non polluants : transports en commun à énergie propre, véhicules électriques (2 ou 4 roues), vélos, marche à pied.

Par ailleurs, la commission estime que l'exemplarité préconisée par l'Etat et les Collectivités locales en matière de lutte pour une meilleure qualité de l'air a une valeur incitative et pédagogique majeure ; toutefois, la mise en œuvre de ces bonnes pratiques ( PDA, PDIA, flotte non polluante, etc..) dans ce domaine doit être effective.

La commission d'enquête a bien noté, au fur et à mesure de ses investigations, que dans le domaine des transports et des déplacements, les évolutions technologiques sur les dispositifs anti pollution en cours de développement chez les constructeurs contribueront pour une forte part, et dans des délais pouvant être très rapides **pour les véhicules neufs**, à une réduction très importante de leurs émissions en PM10, PM2.5 et NOx. Les véhicules à moteur diesel récents sont maintenant tous dotés de filtres à particules de plus en plus performants, et les constructeurs ont en cours de développement des dispositifs de traitement des NOx (pièges à NOx, réduction catalytique sélective) très performants pouvant être introduits très prochainement sur les véhicules neufs. Avec le mixte des véhicules existants, l'atteinte des objectifs actuels fixés pour le transport sur le périmètre du PPA et pour ce qui a trait aux valeurs moyennes serait ainsi obtenue en tendancier avant 2018.

Par contre, la commission d'enquête est aussi consciente de la très grande hétérogénéité des performances des véhicules en circulation en fonction de leur année d'introduction. Couplée à l'hétérogénéité de la circulation et de la population selon les zones, cette situation conduit toujours à des dépassements très notables des taux d'exposition acceptables dans les zones sensibles (Centre étendu, VRU). Dans certaines conditions climatiques, les niveaux critiques peuvent même être très largement dépassés et conduire à des situations d'alerte sanitaire imposant des mesures d'urgence.

Il est donc tout à fait justifié que le projet de PPA consacre une part importante à l'amélioration de la pollution induite par les transports et déplacements.

Pour ce qui a trait à l'amélioration de l'émission des véhicules en circulation, la commission recommande de s'attacher à gérer en priorité le parc des véhicules très anciens (carence de filtres à particules ou filtres très insuffisants). A plus long terme, il pourrait être souhaitable considérer le parc des véhicules avec filtre à particules mais non dotés initialement de solutions concernant la réduction ou l'élimination de NO<sub>x</sub>.

**La commission d'enquête recommande que le projet de révision du PPA affiche un positionnement plus volontariste sur le long terme et comme objectif majeur d'évolution à long terme, la réduction drastique de la pollution induite par le trafic automobile en zone sensible urbaine, tant par une utilisation accrue de transports en commun non polluants que par la substitution progressive de véhicules à énergie fossile par celle de véhicules électriques.**

Le PPA s'imposant aux PDU, pour une meilleure gouvernance des PDU et/ou Plans de Transports à venir, qui ont des échéances à long terme (2020 ou au-delà), la commission d'enquête **demande qu'il soit ajouté au PPA des objectifs quantifiés pour l'année 2018, en réévaluant les objectifs envisagés pour 2015. Pour l'horizon 2018, ces objectifs devront satisfaire la réglementation Européenne existante ou à venir.**

**La commission d'enquête recommande que soit incluse une obligation de présentation du PPA aux autorités chargées de l'élaboration ou de la mise en œuvre des PDU et autres plans de transports.** L'acceptabilité de plusieurs mesures de gouvernance relatives à la maîtrise de la qualité de l'air en sera facilitée.

**La commission d'enquête recommande que soit dressé un descriptif plus précis des mesures les plus efficaces et de leur échéancier potentiel concernant le « centre étendu » et les VRU (voies rapides urbaines). En particulier, elle recommande de ne pas exclure la possibilité de réglementer l'accès au « centre étendu », selon des critères à définir : type de véhicules, numéro d'immatriculation du véhicule, heure, jour, lieu. Elle recommande de promouvoir des facilités d'accès aux véhicules propres de distribution de marchandises en s'appuyant le cas échéant sur une identification particulière et sur l'adhésion à la charte CO<sub>2</sub> étendue au PM10 et aux NO<sub>x</sub>.**

A l'instar de la réserve faite dans le SCoT, la commission d'enquête recommande une mise à l'essai expérimentale dans un délai bref d'une mesure de réduction de la vitesse maximale à 70km/h sur les VRU, en vue d'une évaluation rapide de l'impact potentiel escompté, tant en termes de réduction des congestions et de fluidité du trafic que de la qualité de l'air. Des mesures complémentaires concernant l'insertion des flux de véhicules sur les VRU, devraient elles aussi faire l'objet d'une mise à l'essai dans les mêmes délais, en vue d'une évaluation sur les mêmes critères, auxquels se rajoutera l'impact sur les reports de trafic induits vers les voiries des communes périphériques.

La commission d'enquête est favorable à la mise en œuvre rapide d'aménagements permettant de réduire les congestions en améliorant la fluidité du trafic sur les VRU et par conséquent la qualité de l'air à proximité immédiate. Dans ce contexte, le traitement de l'échangeur « du rondou » ,premier point noir de l'agglomération en terme de congestions, est la priorité de ces aménagements. La mise à 2x3 voies de l'A480 et de la rocade sud devra probablement être réalisée également. Ces aménagements peuvent devoir être accompagnés de mesures permettant le maintien d'une vitesse apaisée par l'adaptation des bandes de roulements. La réservation d'une voie de roulement dédiée non seulement au transports en commun mais aussi au covoiturage de teneur élevée est aussi un axe incitatif pour réduire l'« autosolisme » et par suite améliorer la fluidité globale du trafic .

En sus des aspects liés à l'amélioration de la qualité de l'air, ces mesures peuvent contribuer à l'autonomie et au développement des territoires alentours en offrant des temps de déplacement fiables vers ou depuis l'agglomération grenobloise. Comme déjà indiqué à la page 175, il conviendra de veiller et d'agir pour que l'action 15 destinée à stabiliser le trafic routier sur les VRU reste efficace pour éviter que les aménagements engagés pour réduire la congestion et améliorer la fluidité du trafic ne génèrent pas une attirance accrue pour les déplacements routiers. L'articulation de l'action 16 avec les autres actions du PPA restera essentielle pour en faire perdurer le gain.

Compte tenu de l'impact du transport routier sur la qualité de l'atmosphère, l'adhésion des transporteurs à une charte CO<sub>2</sub> étendue au PM10 et NO<sub>x</sub> est fondamentale. Cependant, il est à craindre que laisser reposer la réussite d'une action de ce type sur le seul engagement volontaire des professionnels soit insuffisant, au vu de l'expérience de la charte CO<sub>2</sub>. La commission d'enquête souhaite que l'Etat (via l'ADEME) mette en place des moyens humains et financiers complémentaires permettant d'accompagner les entreprises (communication, adhésion, mise en œuvre) pour favoriser l'avancement de cette mesure, de façon conforme aux objectifs annoncés. Et afin d'obtenir rapidement des résultats bénéfiques en terme de qualité de l'atmosphère, **la commission d'enquête recommande de faire porter prioritairement l'effort d'adhésion à la charte CO<sub>2</sub>, étendue au PM10 et NO<sub>x</sub>, sur les entreprises de distribution des marchandises en milieu urbain.**

La commission d'enquête est favorable à ce qu'une date buttoir de mise en place d'un PDE (ou d'adhésion à un PDIE) soit fixée réglementairement pour les entreprises de plus d'un certain nombre de salariés, sur tout le territoire du PPA. Ce nombre de salariés ne devrait pas excéder 250 pour une entreprise isolée et 50 pour une entreprise appartenant au périmètre d'un PDIE. Pour favoriser la mise en place des PDIE, qui représentent le principal levier d'évolution en termes de facilitation des déplacements des salariés, **la commission d'enquête recommande que l'Etat donne les moyens nécessaires à l'ADEME pour aider au diagnostic préalable et à la mise en place des PDIE.**

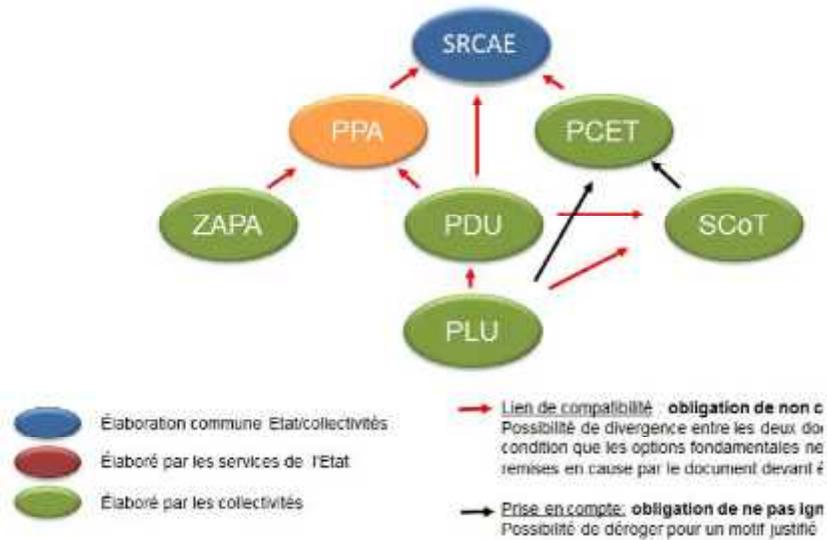
La commission d'enquête estime qu'il devient indispensable de promouvoir davantage le covoiturage par des propositions d'actions concrètes : extension des parkings relais à la fonction d'aires de covoiturage en améliorant leur visibilité, leur convivialité et leur sécurité, à la périphérie de l'agglomération, y compris très loin en amont (exemple à l'entrée de l'A480, après le péage de Voreppe), incitation financière et plus grande facilité de circulation pour les véhicules en covoiturage, etc. **La commission d'enquête recommande que soient étudiées toutes les solutions permettant l'utilisation dynamique des voies « réservées bus » ou des BAU des voies rapides urbaines aux heures de congestion pour les véhicules à fort taux d'occupation (3 personnes au moins).** L'exemple d'autres pays (USA, Norvège) montre que des solutions d'identification de l'usage des véhicules est possible : contrôle automatique, déclaratif associé à la mise en œuvre d'un contrôle, label, signe distinctif, etc.

## 5.6 URBANISME

Pour le secteur urbanisme, les enjeux du PPA et les requêtes exprimées par le public et les collectivités territoriales sont souvent transversaux aux actions 19 et 20, mais le sont également pour l'actions 21 qui relève du volet « autres secteurs » dans le projet mis à l'enquête ; en conséquence et pour en faciliter la lecture (et la compréhension) les analyses qui suivent intègrent aussi l'action 21 dans le secteur urbanisme.

**Sur la zone PPA étudiée, différents plans d'actions pouvant avoir un impact sur la qualité de l'air coexistent et leur prise en compte, dans les documents d'urbanisme (PLU, PDU, SCOT...) est indispensable pour assurer la cohérence de l'espace considéré :**

- **Le Plan de Protection de l'Atmosphère** doit tout d'abord être compatible avec le **Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)**, qui définit les orientations à échéance 2020 en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, d'adaptation aux changements climatiques, de maîtrise énergétique... L'enjeu qualité de l'air est bien pris en compte dans ce plan et le lien avec le PPA grenoblois est établi.
- Les **PDU (Plans de Déplacements Urbains)** doivent être compatibles avec le PPA. L'agglomération grenobloise est actuellement en train d'élaborer son PDU 2012-2020. Le projet en phase de finalisation fixe les grandes orientations :
  - o Développer une offre structurante de transports en commun performante à l'échelle de la région grenobloise ;
  - o Favoriser l'inter modalité et la complémentarité des réseaux à l'échelle de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise ;
  - o Partager de manière équilibrée les espaces publics et les voiries entre les différents modes de transports ;
  - o Maîtriser le stationnement automobile ;
  - o Mettre en place une politique de gestion de la mobilité ;
  - o Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de transports des différentes collectivités territoriales.
- **Le Plan Air-Climat** n'a pas de lien de compatibilité directe avec le PPA. La Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes Métropole s'est dotée d'un Plan Climat Energie Territorial **PCET** dès 2005 ; Celui-ci avait pour objectif de lutter contre le changement climatique. Le plan climat de Grenoble a la particularité d'avoir évolué vers un plan Air-Climat. Celui-ci inclue un volet Air devenant ainsi le premier plan Air-Climat français.
- **Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)** ne présentent pas de contrainte de compatibilité explicite avec le PPA mais il est évident qu'il est essentiel de prendre en compte ces documents d'urbanisme au cours de l'élaboration du PPA pour assurer une cohérence entre les actions prises et l'aménagement du territoire. De plus, l'article L121-1 du code de l'urbanisme indique qu'ils doivent préserver la qualité de l'air.



#### Liens entre les différents plans

- Enfin, le **Plan Régional Santé Environnement de Rhône-Alpes** (PRSE 2009-2014) s'applique également sur la zone PPA. Ce PRSE met en place des actions concernant la qualité de l'air, tout particulièrement les actions de la fiche 2 (actions 4 à 6) qui traitent des zones multi-expositions :

**NB :** pour le volet urbanisme, les grands projets à venir cités dans le projet de PPA et qui pourraient avoir un impact sur la qualité de l'air sur la zone concernée sont les suivants à l'horizon 2015 : réaménagement des quais de l'Isère (circulation, stationnement, partage de l'espace, accessibilité, dynamisme commercial, valorisation du patrimoine, continuité cycles, trame verte et bleue) ; projet d'aménagement de l'Esplanade à l'entrée de Grenoble ; création d'un éco-quartier Flaubert et Blanche Monier ; projet Presqu'île (ce programme urbain vise à faire d'un Campus d'Innovation un quartier intégré à la ville, au coeur de l'agglomération avec les fonctions et services urbains, la philosophie du projet reposant sur la mixité (mixité des usages, mixité sociale). Ce projet s'inscrit dans le programme EcoCité : réduction de l'empreinte écologique et proposition d'un bilan carbone neutre et de solutions innovantes.

- Le **SCoT** de la région grenobloise a été approuvé le 19 décembre 2011. Ce SCoT type « Grenelle » deviendra en 2013, et pour 20 ans, le document de référence pour l'ensemble des politiques locales d'aménagement et d'urbanisme. Il fixe pour objectif la lutte contre l'étalement urbain et la périurbanisation. Le périmètre du PPA a été défini en se basant sur celui du SCoT. Les orientations, notamment en termes d'urbanisme, ont été mises en cohérence avec celles du PPA.
- Le PPA doit être compatible avec les orientations du **Plan Régional pour la Qualité de l'Air** (PRQA). En Rhône-Alpes, le PRQA approuvé le 1er février 2001 prévoit 10 orientations pour améliorer la qualité de l'air du territoire rhônalpin sur les thèmes de la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé humaine, la maîtrise des pollutions atmosphériques et l'information du public. Il est actuellement en voie d'être remplacé par le volet Air du Schéma Régional Climat Air Energie.

### 5.6.1 Action n°19 : Urbanisme

<b>Type de mesure ou d'action</b>	<b>Prendre en compte les enjeux de la qualité de l'air dans les plans et schémas d'urbanisme (SCoT, PLU...).</b>
<b>Objectifs de la mesure</b>	Ne pas aggraver et si possible réduire l'exposition de la population à des dépassements des normes de la qualité de l'air.
<b>Catégorie d'action</b>	Urbanisme
<b>Polluants concernés</b>	Ensemble des polluants réglementés : NO <sub>2</sub> ; poussières totales, PM <sub>10</sub> ; plomb ; SO <sub>2</sub> ; O <sub>3</sub> ; CO ; C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ; métaux lourds (Cd, Ni, As) ; HAP ; PM <sub>2,5</sub>
<b>Publics concernés</b>	Collectivités
<b>Description de la mesure</b>	<p>L'urbanisme a un impact évident sur la qualité de l'air : création de zones d'habitation ou de zones d'activité générant du trafic, réflexions sur les transports en commun ou les modes doux, étalement urbain favorable à l'augmentation des distances parcourues, ...</p> <p>Les documents d'urbanisme devront au moins comprendre les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dans les rapports prévus pour ces documents d'urbanisme (SCoT ou PLU), un état de la qualité de l'air sur le territoire considéré, en particulier en matière de concentration de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub>, est attendu à partir des données publiques disponibles sur le site d'AIR Rhône-Alpes. Un bilan des émissions annuelles sur ce territoire (contribution des différents secteurs émetteurs) est également réalisé à partir des données disponibles auprès d'AIR Rhône-Alpes (cf. articles R.122-2 (SCOT), R.123-2 et R.123-2-1 (PLU) du code de l'urbanisme) ;</li> <li>- dans les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des PLU ou des SCOT, qui doivent définir les orientations des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme [...], l'amélioration de la qualité de l'air fait l'objet d'une orientation spécifique pour les communes comprises à l'intérieur de zones sensibles et celles où un enjeu de qualité de l'air a été identifié dans l'état initial de l'environnement (cf. articles L.122-1-3 (SCOT) et L.123-1-3 (PLU) du code de l'urbanisme) ;</li> <li>- dans les documents d'orientations et d'objectifs (DOO) des SCOT, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et les règlements des PLU, est systématiquement étudiée la pertinence des dispositions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• encadrer l'urbanisation (en particulier des établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite...) à proximité des grands axes routiers afin de ne pas augmenter l'exposition des habitants à une mauvaise qualité de l'air (cf. articles L.111-1-4 (SCOT/PLU), L.122-5 (SCOT) du code de l'urbanisme) ;</li> <li>• relier l'implantation d'équipements commerciaux à la desserte 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 (cf. articles L.122-1-8 et R.122-3 (SCOT) du code de l'urbanisme) ;</li> <li>• prévoir des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés (cf. articles L.122-1-8 (SCOT), L.123-1-4 et R.123-9 (PLU) du code de l'urbanisme),</li> <li>• encadrer l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air (cf. article R.123-11 (PLU) du code de l'urbanisme) ».</li> </ul> </li> </ul> <p>Ces mesures sont indicatives des dispositions pouvant être prises pour prendre en compte la qualité de l'air dans les opérations d'urbanisation. L'action s'appuiera sur l'ensemble des éléments méthodologiques ou guides techniques disponibles aux niveaux national et régional relatifs à l'adaptation de l'urbanisation des projets ou des bâtiments existants situés en zone fortement impactée par la pollution atmosphérique.</p>

<b>Justification/argumentaire de la mesure</b>	Inscription des recommandations / actions du PPA dans une politique de long terme Baisse des émissions atmosphériques associées à l'étalement urbain, aux déplacements ...
<b>Fondements juridiques</b>	Loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)
<b>Porteurs de la mesure</b>	Collectivités en charge des projets d'urbanisation et des outils de planification
<b>Partenaires de la mesure</b>	Services état : DDT / DREAL Air Rhône-Alpes, Agences d'urbanisme
<b>Éléments de coût</b>	Pas de coût spécifique lié à la mesure
<b>Echéancier</b>	A compter de l'approbation du PPA
<b>Volet communication</b>	Communication dans le cadre de l'approbation du PPA
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Qualitatif : effectivité de la prise en compte du PPA dans le SCoT et PLU Nombre d'avis DREAL prenant en compte les enjeux air
<b>Récoltes des données</b>	DREAL et collectivités
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	-

**Caractère de l'action**Réglementaire Incitative **Objectif de l'action**

Cette action consiste à prendre en compte les enjeux de la qualité de l'air dans les plans et schémas d'urbanisme (SCoT, PLU...).

**Aspects positifs :**

- Objectifs de ne pas aggraver et si possible réduire l'exposition de la population à des dépassements des normes de la qualité de l'air, pour l'ensemble des polluants réglementés : NO<sub>2</sub> ; poussières totales, PM<sub>10</sub> ; plomb ; SO<sub>2</sub> ; O<sub>3</sub> ; CO ; C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> ; métaux lourds (Cd, Ni, As) ; HAP ; PM<sub>2.5</sub> ;
- Les documents d'urbanisme établis par les collectivités territoriales **devront au moins comprendre** les dispositions du code de l'urbanisme.

**Aspects négatifs :**

- Les mesures préconisées ne vont pas au-delà de celles prévues par le code de l'urbanisme, ce qui signifie qu'en la matière l'action 19 n'a, d'une part, aucun apport supplémentaire à la législation en vigueur et, d'autre part, interroge sur la pertinence des objectifs décrits (*ne pas aggraver et si possible réduire l'exposition de la population à des dépassements des normes de la qualité de l'air, pour l'ensemble des polluants réglementés*) ;
- Par ailleurs, il est précisé que l'action s'appuiera sur l'ensemble des éléments méthodologiques ou guides techniques disponibles au niveau national et régional et que les collectivités en charge des projets d'urbanisation et des outils de planification seront porteuses de la mesure ; **or, d'une part, ces guides techniques sont à**

créer et, d'autre part, il n'y a pas de coût spécifique lié à la mesure alors que, pour adapter l'urbanisation au contexte particulier dans lequel il se situe, chaque territoire situé en zone fortement impactée par la pollution atmosphérique, nécessitera des études spécifiques.

#### **Observations de la commission d'enquête et conclusions partielles :**

**Dans son mémoire en réponse le maître d'ouvrage précise :** PV-RU1 « *après l'approbation du PPA une campagne de communication sera mise en œuvre. Une action forte de communication/sensibilisation sera alors engagée auprès des élus notamment...* ».

Or, vu le faible nombre de communes ayant délibéré lors de la consultation (et sachant que toutes celles qui ne l'ont pas fait sont considérées comme ayant émis un avis favorable) laisse à penser que **l'impact du PPA auprès des collectivités territoriales est faible** et que l'insuffisance de la communication qui en a été faite (avec pour corollaire une mauvaise connaissance des méfaits de la pollution) a été **insuffisante pour susciter une prise de conscience des élus et décideurs locaux sur la nécessité d'améliorer la qualité de l'air.**

Pour que les actions soient portées et réalisées, une information sur l'impact de la pollution sur la santé est probablement ce qu'il y a de plus apte à sensibiliser davantage les décideurs sur l'impérative nécessité d'intervenir pour maintenir ou rétablir la qualité de l'air ; en ce sens, une requête relative au secteur urbanisme attire l'attention sur les éléments suivants : « *L'estimation de 67 décès anticipés par an liés à des pics de pollution, et de 155 décès anticipés par an liés à la pollution habituelle dite de fond est erronée car elle ne concerne que 45 communes de l'agglomération grenobloise (459 000 habitants), alors que le PPA projeté englobe 273 communes et accueille de l'ordre de 730 000 habitants* ».

**Plusieurs requêtes regrettent que la géographie « de cuvette » de l'agglomération grenobloise, à l'intersection de trois vallées, ne fasse pas l'objet de mesures spécifiques** à son territoire et à ses phénomènes locaux : inversion de températures qui agit comme un couvercle en intensifiant les pollutions, brise de pente conduisant à une accumulation de polluants, les fortes chaleurs l'été favorisant la formation de l'ozone.

Renseignements pris, et contrairement à ce qui est affirmé, à savoir « *les éléments ne sont que mentionnés, sans élaboration de mesures particulières* », **les caractéristiques géographiques de l'agglomération ont bien été prises en compte, il s'agit donc il s'agit là d'interprétations erronées.**

Le préfet de Haute-Savoie, par arrêté préfectoral, considérant « *que l'origine de la pollution constatée provient de sources multiples et en particulier du secteur résidentiel et des moyens de chauffage, et que lors d'une transaction immobilière le vendeur est tenu à la garantie des vices cachés, mais que l'obligation de travaux de mise en conformité des moyens de chauffage utilisant de la biomasse apparaît devoir être supporté conventionnellement, soit par le vendeur soit par l'acquéreur* » a pris la décision suivante :

- Les installations de combustion individuelle utilisant de la biomasse mise en service postérieurement à la signature du présent arrêté doivent respecter les valeurs limites d'émissions de poussières de 125 mg/Nm<sup>3</sup> (équivalent à celui de la classe de performance 5 étoiles du label flamme verte).  
En cas de vente de biens immobiliers pourvus d'installation de combustion individuelle utilisant de la biomasse, le vendeur doit justifier de la conformité de cette installation par la production d'un justificatif technique. Ce justificatif technique est joint au dossier de diagnostic technique visé à l'article L. 271 – 4 du code de la construction de l'habitation ... ce justificatif prend la forme soit d'une notice constructeur, soit d'une attestation de conformité établie par un professionnel labellisé Quali'Bois ou équivalent (reconnu Grenelle de l'environnement).

En cas de non-conformité de l'installation de combustion individuelle utilisant de la biomasse lors de la signature de l'acte authentique de vente, le vendeur, ou par convention dans l'acte de vente, l'acquéreur, fera procéder aux travaux de mise en conformité dans un délai d'un an après la signature de l'acte de vente.

Par ailleurs, des requêtes attirent l'attention sur **la question de l'isolation des bâtiments** « *qui est totalement éludée dans le PPA* » et considèrent que certes, les actions de l'ADEME dans ce domaine sont louables, mais alors que pour les constructions nouvelles des normes sont imposées, il n'en est pas de même pour le parc de logements et autres locaux existants et, qu'en ce sens, il y a lieu « *d'introduire des règles en matière d'isolation ; ainsi il ne devrait plus être possible de proposer à la location des logements ne répondant à aucune norme d'isolation* ».

**Le bilan thermique étant devenu obligatoire la commission recommande de renforcer la communication sur l'intérêt d'isoler le mieux possible les logements, voire d'introduire une norme d'isolation que les travaux devront permettre d'atteindre lors du ravalement de façades d'immeubles collectifs.**

## 5.6.2 Action n° 20 : Urbanisme

<b>Type de mesure ou d'action</b>	Inclure un volet air dans les porter à connaissance
<b>Objectifs de la mesure</b>	Aucune réduction des émissions atmosphériques n'est attendue pour cette mesure : il s'agit de porter à connaissance des collectivités et des services en charge de l'urbanisme les zones à enjeux de qualité de l'air afin de maîtriser l'urbanisation (éviter la localisation des établissements sensibles de type écoles, crèches, établissement de santé, maisons de retraite... sur ces zones). L'objectif in fine est de ne pas aggraver l'exposition de la population à des dépassements des normes de la qualité de l'air
<b>Catégorie d'action</b>	Urbanisme
<b>Polluants concernés</b>	Ensemble des polluants réglementés : NO <sub>2</sub> ; poussières totales, PM <sub>10</sub> ; plomb ; SO <sub>2</sub> ; O <sub>3</sub> ; CO ; C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ; métaux lourds (Cd, Ni, As) ; HAP ; PM <sub>2,5</sub>
<b>Publics concernés</b>	Collectivités locales en charge de la planification de l'urbanisme, de l'habitat, AOT
<b>Description de la mesure</b>	<p>L'analyse développée sera basée sur la "carte stratégique de qualité de l'air" actualisée régulièrement (réalisée sur la base d'une méthodologie validée par le MEDDTL - en projet).</p> <p><b>Deux cas possibles suite au porter à connaissance :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>La situation est critique pour un point en particulier : Cf. action 21 « points noirs » pour la qualité de l'air.</i> Des mesures doivent être prises pour améliorer la situation.</li> <li>2. La situation ne demande pas de mesure immédiate mais des recommandations sont émises. Dans ce cas, deux types de projets devront faire l'objet d'une analyse : <ul style="list-style-type: none"> <li>- projets concernant l'implantation de nouvelles populations</li> <li>- projets concernant l'implantation de nouvelles activités émettrices.</li> </ul> <i>Par exemple :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Examen de l'implantation de nouveaux bâtiments à vocation d'habitat dans une zone déjà soumise à des dépassements de valeur réglementaire (à moins de mettre en oeuvre les mesures de protection ad hoc). Les établissements recevant un public sensible devront être traités avec une attention particulière.</li> <li>- Pas de nouvelle implantation d'activités économiques ou d'équipements susceptibles d'engendrer une dégradation de la qualité de l'air dans une zone déjà fragile.</li> </ul> </li> </ol> <p>L'action s'appuiera sur l'ensemble des éléments méthodologiques ou guides techniques disponibles aux niveaux national et régional relatifs à l'adaptation de l'urbanisation des projets ou des bâtiments existants situés en zone fortement impactée par la pollution atmosphérique.</p>
<b>Justification/argumentaire de</b>	Les modélisations réalisées lors de l'état des lieux montrent que certaines zones du périmètre PPA dépasseront encore en 2015 les objectifs de qualité

<b>la mesure</b>	de l'air et ce, quelles que soient les mesures prises. Il apparaît donc nécessaire de définir des actions visant à diffuser l'information et à limiter l'urbanisation, et en particulier l'implantation des établissements sensibles, sur ces zones
<b>Fondements juridiques</b>	Article R. 121-1 du code de l'urbanisme sur le « porter à connaissance »
<b>Porteurs de la mesure</b>	DDT / AIR Rhône-Alpes
<b>Partenaires de la mesure</b>	DREAL / CG / ARS / DDT / SCOT / collectivités / Agence d'urbanisme
<b>Eléments de coût</b>	Coûts liés à la réalisation de la cartographie et à sa diffusion
<b>Financement-Aides</b>	Crédit Etat pour la réalisation des cartographies
<b>Echéancier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans les 6 mois à compter de l'approbation du PPA : finalisation cartographie / éléments d'informations / caractérisation et identification des mesures de maîtrise d'urbanisation dans le cadre d'une boîte à outils</li> <li>- Dans les 12 mois à compter de l'approbation du PPA : porter à connaissance</li> </ul>
<b>Volet communication</b>	Action de communication nécessaire sur la cartographie et les risques sanitaires liés aux dépassements des objectifs et/ou valeurs limites de qualité de l'air et motivant certaines actions de maîtrise de l'urbanisation
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Actions de communication / actualisation éventuelle de la cartographie / suivi de la prise en compte dans les documents d'urbanisme (PLU notamment) / nombre de porter à connaissance
<b>Récoltes des données</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Air Rhône-Alpes pour la partie cartographie</li> <li>- DDT pour la veille à la prise en compte dans le cadre des documents de planification</li> </ul>
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Mise à jour éventuelle de la cartographie annuellement

**Caractère de l'action**Réglementaire Incitative **Objectif de l'action**

Cette action consiste à inclure un volet air dans les porter à connaissance.

**Aspects positifs :**

- Le porter à connaissance auprès des collectivités et des services, en charge de la planification de l'urbanisme, de l'habitat et des transports, sur les zones à enjeux de qualité de l'air afin de maîtriser l'urbanisation (éviter la localisation des établissements sensibles de type écoles, crèches, établissement de santé, maisons de retraite... sur ces zones) est en soi un objectif de protection des populations ;
- De même est positif le principe d'une analyse développée sur la base d'une "carte stratégique de qualité de l'air" financée par l'Etat et actualisée régulièrement, ainsi que celui relatif à la communication des risques sanitaires liés aux dépassements des objectifs et/ou valeurs limites de qualité de l'air et motivant certaines actions de maîtrise de l'urbanisation ;

**Aspects négatifs :**

- La description de la mesure indique que l'analyse développée sera basée sur la "*carte stratégique de qualité de l'air*" actualisée régulièrement...**mais sur la base d'une méthodologie en projet...**
- Comme pour l'action 19, il est précisé que l'action 20 s'appuiera sur l'ensemble des éléments méthodologiques ou guides techniques disponibles au niveau national et régional ; **or, d'une part, ces guides techniques sont à créer et, d'autre part, il n'y a pas de coût spécifique lié à la mesure** alors que, pour adapter l'urbanisation au contexte particulier dans lequel il se situe, chaque territoire situé en zone fortement impactée par la pollution atmosphérique, nécessitera des études spécifiques détaillées ;
- **Il n'y a pas de précisions sur le contenu des indicateurs fiables et pérennes à mettre en place** pour, d'une part, observer les évolutions et, d'autre part, définir avec suffisamment de précision les mesures à réaliser selon une définition permettant de les spatialiser dans la carte générale des pollutions et ce, dans le délai le plus court possible ; de plus, il est indiqué que **leur mise à jour annuelle n'est qu'éventuelle**, alors que le système d'intégration des données doit être permanent ;

**Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête :**

**La surveillance de la qualité de l'air en Rhône-Alpes** est réalisée à partir de différents outils conformément à la directive européenne 2008/50/CE définissant le type de surveillance nécessaire en fonction des niveaux de pollution estimés. A notre aussi que sur son site <http://www.air-rhonealpes.fr> Air Rhône-Alpes diffuse, pour chaque commune, l'état de la qualité de l'air.

En matière de dispositif de surveillance de la qualité de l'air, le rapport précise que l'ensemble des outils qui composent le réseau métrologique permet d'évaluer l'exposition des territoires et des populations à la pollution atmosphérique sur la totalité du territoire du PPA grenoblois. Ces outils permettent de réaliser une évaluation de la qualité de l'air pour une situation passée, mais ils permettent également d'évaluer l'impact de scénarios d'émission prospectifs.

Quatre polluants présentent des dépassements de valeur réglementaire entre 2007 et 2009 (valeur limite ou valeur cible) : **le dioxyde d'azote, les particules PM10 et PM2.5, et l'ozone.**

L'article L221-1 du code de l'environnement précise : *l'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de décentralisation, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement...Des normes de qualité de l'air, ainsi que de valeurs-guides pour l'air intérieur définies par décret en Conseil d'Etat sont fixées, après avis de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, en conformité avec celles définies par l'Union Européenne et, le cas échéant, par l'Organisation mondiale de la santé. Ces normes sont régulièrement réévaluées pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques.*

Actuellement, les permis de construire, privés et publics, sont instruits sans prendre en compte la qualité de l'air que vont respirer les futurs habitants qui pourront en être impactés négativement.

**Plusieurs requêtes (signalées au maître d'ouvrage) demandent qu'un volet « qualité-air » soit inclus dans l'instruction des permis de construire** en intégrant les données fournies par Air Rhône-Alpes (ou par un autre organisme habilité à mesurer la qualité de l'air) ; à cela, dans son mémoire, le maître d'ouvrage répond **(RU7)** « *les actions 19 et 20 permettront d'informer les maires de la problématique qualité de l'air sur sa commune. Les données d'AIR Rhône-Alpes, carte stratégique de qualité de l'air actualisée régulièrement) y seront notamment intégrées. Chaque maire aura alors à veiller à ne pas aggraver une situation d'un territoire qui serait identifié comme critique* ».

Dans le rapport de l'inspection des installations classées, le Préfet propose la mise en place d'un groupe de travail régional, piloté par la DREAL, pour définir les dispositions relatives à la qualité de l'air à intégrer dans **le porter à connaissance**<sup>4</sup> à destination des communes comprises dans le périmètre du PPA en distinguant deux cas : soit la situation est critique et des mesures doivent être prises pour l'améliorer ; soit la situation ne demande pas de mesure immédiate mais des recommandations sont émises.

**Compte tenu des taux de pollutions constatés et en complément aux dispositions de l'actuel PPA, le travail de finalisation d'une carte générale des pollutions de l'air relève de l'intérêt général et s'impose sitôt l'approbation du PPA, avec un délai maximum de 6 mois. Il s'agit en effet, après les avoir identifiées, de traduire spatialement, de façon rigoureuse et détaillée, le plus rapidement possible, les zones en dépassement des valeurs limites (ou en risque de dépassement) dans la perspective de définir des lieux inconstructibles (ou constructibles sous conditions) pour l'habitat et/ou les activités économiques et/ou les équipements publics et privés. Il va de soi que les échelles de cette carte doivent être adaptées selon qu'il s'agit de territoires urbains ou ruraux et en adéquation avec les niveaux de précision nécessaires pour que le porter à connaissance définisse, avec le plus de précision possible, les mesures édictées par le PPA que les collectivités territoriales auront à conduire.**

Afin d'éviter que les communes tardent à intégrer dans les PLU les dispositions résultant de l'application du PPA et engagent des opérations de construction dans des conditions non compatibles avec la qualité de l'air du secteur concerné **la commission d'enquête recommande que, dès l'approbation du PPA, les dispositions en résultant soit intégrées ipso facto dans le SCoT.**

**De même, la commission recommande qu'un volet « qualité de l'air »** intégrant les données fournies par Air Rhône Alpes (ou autre organisme habilité) **soit être obligatoirement examiné « immédiatement » dans l'instruction des permis de construire, privés et publics.**

En compatibilité avec l'article L 220-1 du code de l'environnement, la commission d'enquête recommande que soient réalisés des **guides méthodologiques et/ou techniques pour aider les collectivités territoriales , d'une part, à adapter l'urbanisation aux enjeux de la qualité de l'air et, d'autre part, leur offrir un cadre juridique sur lequel elles pourront s'appuyer pour justifier la mise en œuvre d'actions fortes.**

---

<sup>4</sup> Le porter à connaissance est ainsi défini par l'article L 121-2 du code de l'urbanisme : « dans les conditions précisées par le présent titre, l'Etat veille au respect des principes définis à l'article L. 121-1 et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national. Le Préfet porte à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme. Tout retard ou omission dans la transmission desdites informations est sans effet sur les procédures engagées par les communes ou leurs groupements. Le préfet fournit notamment les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement, ainsi qu'en matière d'inventaire général du patrimoine culturel. Les porters à connaissance sont tenus à la disposition du public ».

### 5.6.3 Action n°21 : Points noirs de la qualité de l'air

Type de mesure ou d'action	Traiter les « points noirs » de la qualité de l'air par des actions spécifiques
Objectifs de la mesure	Diminuer la part de population exposée aux dépassements des valeurs limites
Catégorie d'action	Tous secteurs confondus
Polluants concernés	Ensemble des polluants réglementés : NO <sub>2</sub> ; poussières totales, PM <sub>10</sub> ; plomb ; SO <sub>2</sub> ; O <sub>3</sub> ; CO ; C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ; métaux lourds (Cd, Ni, As) ; HAP ; PM <sub>2,5</sub>
Publics concernés	Collectivités locales en charge de la planification de l'urbanisme, de l'habitat, AOT
Description de la mesure	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le porter à connaissance permettra l'identification des zones en dépassement ou en risque de dépassement des valeurs limites pour la qualité de l'air (sur la base de l'analyse de la "carte stratégique de qualité de l'air" actualisée régulièrement)</li> <li>2. Objectif de protection des populations : croiser la carte stratégique avec les établissements qui accueillent des populations sensibles (personnes âgées, petite enfance, personnes immuno-déficientes...).</li> <li>3. Réduction des émissions locales : actions transports sur axes spécifiques, ou action sur des sources ponctuelles dans la mesure du possible.</li> <li>4. Dans les cas les plus critiques, d'autres mesures visant à différer l'urbanisation et ou soustraire les populations sensibles exposées seront considérées si les actions de réduction des émissions à la source ne montrent pas de résultats satisfaisants.</li> </ol> <p><b>L'action s'appuiera sur l'ensemble des éléments méthodologiques ou guides techniques disponibles aux niveaux national et régional relatifs à l'adaptation de l'urbanisation des projets ou des bâtiments existants situés en zone fortement impactée par la pollution atmosphérique</b></p>
Justification/argumentaire de la mesure	Les modélisations réalisées lors de l'état des lieux montrent que certaines zones du périmètre PPA dépasseront encore en 2015 les objectifs de qualité de l'air et ce, quelles que soient les mesures prises. Il apparaît donc nécessaire de définir des actions spécifiques sur les points noirs.
Fondements juridiques	Charte constitutionnelle de l'Etat français. Code de l'environnement
Porteurs de la mesure	Collectivités
Partenaires de la mesure	Air Rhône-Alpes, ARS et DREAL
Éléments de coût	Coût dépendant des mesures spécifiques mises en œuvre (infrastructure transport, déplacement)
Financement-Aides	Pas de financement spécifique identifié
Echéancier	En fonction du porter à connaissance (action 20). Des réflexions devront être engagées dès lors que le point noir sera identifié
Volet communication	Action de communication nécessaire sur et les risques sanitaires liés aux dépassements des objectifs et/ou valeurs limites de qualité de l'air et motivant les actions prises
<b>Indicateurs</b>	

<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de points noirs définis et d'actions mises en œuvre pour réduire l'exposition des populations
<b>Récoltes des données</b>	Collectivités territoriale
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Mise à jour annuelle

### Caractère de l'action

Réglementaire Incitative 

### Objectif de l'action

Cette action consiste à traiter les « points noirs » de la qualité de l'air par des actions spécifiques

### Aspects positifs :

- Diminuer la part de population exposée aux dépassements des valeurs limites ;
- Définition d'actions spécifiques sur les points noirs, vu que les modélisations réalisées lors de l'état des lieux montrent que certaines zones du périmètre PPA dépasseront encore (en 2015 ...et probablement après) les objectifs de qualité de l'air et ce, **quelles que soient les mesures prises** ;
- Objectif de protection des populations selon le croisement de la carte stratégique avec les établissements qui accueillent des populations sensibles (personnes âgées, petite enfance, personnes immuno-déficientes...) ;
- Réduction des émissions locales : actions transports sur axes spécifiques, ou action sur des sources ponctuelles dans la mesure du possible ;
- Dans les cas les plus critiques, d'autres **mesures visant à différer l'urbanisation et ou soustraire les populations sensibles exposées** seront considérées si les actions de réduction des émissions à la source ne montrent pas de résultats satisfaisants ;
- Des réflexions devront être engagées dès lors que le point noir sera identifié.

### Aspects négatifs :

- **Nombre très élevé d'habitants qui ne sont pas considérés comme étant prioritaires**, bien qu'étant soumis à des niveaux de pollution, bien supérieurs aux valeurs limites, pour le dioxyde d'azote et pour les particules PM<sub>10</sub>.
- Pas de données sur les niveaux de pollution justifiant le classement de certaines communes dites sensibles ;
- Pas de financement spécifique identifié ;

### 5.6.4 Commentaires et conclusions partielles de la commission d'enquête:

Plusieurs requêtes signalent que **la population résidant dans l'agglomération est soumise à des taux de pollutions supérieurs à la valeur limite et doivent aussi être considérés comme étant prioritaires**. Le rapport précise que « *l'objectif de protection des populations concerne en premier lieu les établissements accueillant personnes âgées, petite enfance, personnes immuno-déficientes...* ».

Par ailleurs, dans son mémoire en réponse, la DREAL rappelle (PV-RU6): *l'article R222-14 du code de l'environnement précise que « Les plans de protection de l'atmosphère rassemblent les informations nécessaires à leur établissement, fixent les objectifs à atteindre et énumèrent les mesures préventives et correctives,*

*d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés dans le respect des normes de qualité de l'air.*

*Ils recensent et définissent les actions prévues localement pour se conformer aux normes de la qualité de l'air dans le périmètre du plan ou pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante.*

*Ils organisent le suivi de l'ensemble des actions mises en œuvre dans leur périmètre par les personnes et organismes locaux pour améliorer ou maintenir la qualité de l'air, grâce notamment aux informations que ces personnes ou organismes fournissent chaque année au préfet en charge du plan sur les actions engagées et, si possible, sur leur effet sur la qualité de l'air. »*

Un PPA ne vise donc pas seulement les populations dites sensibles mais l'ensemble de la population de son territoire.

Toutefois les mesures du PPA ont pour objet de protéger en priorité les personnes sensibles chez lesquelles les conséquences de la dégradation de la qualité de l'air sont plus rapides et plus graves.

Certes, le rapport précise que « *l'objectif de protection des populations concerne en premier lieu les établissements accueillant personnes âgées, petite enfance, personnes immuno-déficientes...* ». **A l'évidence il s'agit là d'enjeux prioritaires** ; cependant, l'état des lieux du PPA montre qu'en 2007, 14% de la population résidant dans l'agglomération (45 200 habitants) est soumise à des niveaux supérieurs à la valeur limite pour le dioxyde d'azote. Il s'agit essentiellement des riverains de la rocade et des axes grenoblois principaux.

Pour cette même année et pour les particules, 100% de la population du cœur de l'agglomération (plus de 319 000 habitants) sont soumis à des niveaux supérieurs à la valeur limite pour les particules PM<sub>10</sub> fixée à 35 jours pollués maximum par an.

**Au vu de ces résultats, la commission demande que les mesures à engager pour améliorer la qualité de l'air concernent aussi en priorité les populations (décrites ci-dessus) qui sont soumises à des seuils de pollution excessifs et pas seulement les établissements sensibles.**

**Les orientations fixées par le Schéma Régional Climat Air Energie énumèrent les zones sensibles, ainsi que les territoires à protéger sur le périmètre du PPA ; ces zones sensibles se concentrent essentiellement sur l'agglomération grenobloise, dans le début de la vallée du Grésivaudan, en direction du Voironnais et vers Beaurepaire.**

**La commission recommande que soient précisées les données sur les niveaux de pollution justifiant le classement (parfois surprenant) de certaines communes dites sensibles, en distinguant les différents dépassements des valeurs limites dans les territoires concernés.**

Enfin, l'objectif de protection de la population, eu égard aux « points noirs » de la qualité de l'air, **nécessite d'identifier de façon rigoureuse et détaillée les zones en dépassement des valeurs limites (ou en risque de dépassement) avec un degré de précision et d'analyses suffisants pour élaborer une carte générale des pollutions de l'air** et en compatibilité avec l'article R222-14 du code de l'environnement.

## 5.7. PICS DE POLLUTION

### Action 22 : mesures en cas de pic de pollution

Type de mesure ou d'action	Étendre et renforcer les actions prises dans l'arrêté inter préfectoral relatif à la procédure d'information et d'alerte de la population en cas de pointe
Objectif(s) de la mesure	Réduire le nombre de jours pour lesquels la concentration en particules PM <sub>10</sub> est supérieure à 50 µg/m <sup>3</sup> et ramener ce nombre de jours à moins de 35.
Catégorie d'action	Sources mobiles, sources fixes
Polluant(s) concerné(s)	NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub>
Public(s) concerné(s)	Tous
Description de la mesure	En cas d'épisode pollué, les mesures suivantes seront considérées pour la révision du dispositif en vigueur : Interdiction d'utilisation des foyers ouverts sur le territoire du PPA pour le chauffage d'appoint résidentiel (en anticipation de la mesure 9), Adaptation du fonctionnement des principales sources industrielles. Interdiction de la pratique de l'écobuage Adaptation du prix des transports en commun. Gratuité du stationnement résidentiel Faire évoluer l'action de circulation alternée vers une action de restriction des véhicules les plus polluants <del>Promouvoir le télétravail et la visio-conférence</del>
Justification / Argumentaire de la mesure	La France est en contentieux avec l'Europe pour non-respect des seuils réglementaires au sujet des particules (PM <sub>10</sub> ) et du dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> ) à partir de 2011.
Fondements juridiques	Articles L. 222-5 et R. 223-3 du code de l'environnement
Porteur(s) de la mesure	DREAL et DDT
Partenaire(s) de la mesure	AOT, fédérations des transporteurs (TLF, FNTR), CCI, CMA
Éléments de coût	

<b>Financement- Aides</b>	/
<b>Echéancier</b>	Mise à jour de l'arrêté inter préfectoral dès la parution de l'arrêté ministériel cadre.
<b>Volet communication communication</b>	Communication à mettre en œuvre auprès du grand public par voie de presse, TV
<b>Indicateurs</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Niveaux de pollution/nombre de déclenchements de la mesure
<b>Chargé de récoltes des données</b>	DREAL – DDT / Air Rhône-Alpes
<b>Echéanciers de mise à jour des indicateurs</b>	Annuel

Le Code de l'environnement prévoit que lorsque les seuils d'alerte sont dépassés ou risquent de l'être, le préfet en **informe** immédiatement le public et **prend des mesures** propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population (article L 223-1).

« En cas d'épisode de pollution, lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet en **informe** immédiatement le public titre et prend des **mesures** propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population. Ces mesures, **prises en application du PPA** et après information des maires intéressés, comportent un dispositif de **restriction** ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.

En cas de mesure de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules décidée par le préfet dans le cadre d'une procédure d'alerte, l'accès aux réseaux de **transport public en commun** de voyageurs est assuré **gratuitement**.

*Dans chaque agglomération ou zone surveillée, un arrêté du préfet, compatible avec le PPA, définit des mesures d'urgence susceptibles d'être prises. Ces mesures sont adaptées à la nature et à l'ampleur de l'épisode de pollution et peuvent être progressives. »*

Les seuils de déclenchement de ce dispositif correspondent à des concentrations de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà desquelles une exposition présente un **risque pour la santé humaine** ou de dégradation de l'environnement. En **Rhône-Alpes, depuis 2011**, un nouveau dispositif inter-préfectoral a été mis en place afin d'améliorer la coordination des actions et d'adapter les dispositions aux nouvelles exigences réglementaires.

Il a pour objectif de **limiter l'exposition des populations** lors des épisodes de pollution et permet d'une part d'informer la population et de délivrer des recommandations sanitaires et comportementales et d'autre part de lancer des actions de réduction des émissions sur les différentes sources concernées (trafic routier, industries, secteurs agricole et domestique,...).

**L'arrêté de 2011 avance l'heure d'activation** : un dispositif préfectoral est mis en place à la mi-journée et non plus en fin de journée. Les actions de réduction des émissions comme la **limitation de vitesse** peuvent ainsi être opérationnelles le jour même, alors qu'il fallait attendre le lendemain 5 heures

dans le dispositif de 2006.

Le dispositif repose sur deux niveaux gradués: le **niveau d'information** et de recommandations qui s'adresse aux personnes sensibles (patients souffrants d'une pathologie chronique, asthmatiques, insuffisants respiratoires ou cardiaques, personnes âgées, jeunes enfants...) et le **niveau d'alerte** qui s'adresse à toute la population.

Au **niveau d'alerte**, des actions de réduction des rejets de polluants sont mises en œuvre.

Il existe 14 zones d'activation dans la région Rhône-Alpes dont le « bassin grenoblois ». Les mesures d'information et d'urgences sont déclenchées et activées par zone lorsqu'un dépassement de seuil est constaté ou prévu des 4 polluants représentatifs de la pollution subie par l'ensemble de la population. Sont concernés : le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules PM10. Le dispositif peut être mis en place si le **dépassement d'un seuil est constaté ou prévu**. La prévision permet une meilleure protection des personnes et des actions anticipées sur les sources de pollution ; le dépassement de seuil peut être évité. Dans cet arrêté, **la pollution en bordure des voiries est prise en compte**. De plus, les **seuils** d'information et d'alerte pour les particules ont été abaissés afin de prendre en compte l'évolution de la réglementation. Ils sont ainsi fixés à **50** et **80** µg/m<sup>3</sup> depuis janvier 2011

**Aujourd'hui 3 niveaux d'alerte possibles**, avec un renforcement des actions de 1 à 3.

**1-Les Recommandations.** Deux types de recommandations à destination de la population :

-**Sanitaires.** Des conseils permettant à chacun de se protéger au mieux : respecter les traitements médicaux ; éviter les conduites à risque (usage de solvants, tabac, activités physiques intenses).

-**Comportementales :**

**En matière** de déplacements : privilégier les modes de transports alternatifs (marche, vélo, transports publics,...) ; réduire sa vitesse si l'utilisation d'un véhicule est indispensable.

**A la maison** : reporter l'utilisation d'appareils individuels de chauffage et de cuisson utilisant des combustibles solides (bois, charbon), s'ils ne sont pas les modes principaux ; éviter d'utiliser des solvants.

**Au travail** : renforcer la surveillance des appareillages de traitement des vapeurs, de dépoussiérage, de climatisation.

**2-Les Mesures d'urgence.** Ces mesures permettent de réduire les rejets polluants des sources majeures :

**Le trafic routier.** Renforcement des contrôles (antipollution, contrôles techniques, vitesse) ; mesures concernant le stationnement, visant à inciter les résidents d'un quartier à ne pas utiliser leur véhicule, et a contrario dissuader les non-résidents de stationner (modulation tarifaire, interdictions,...) ; limitation de la vitesse maximale : -20 km/h pour les véhicules légers sur tous les axes où la vitesse habituelle est supérieure à 70 km/h ; Circulation alternée : au plus haut niveau d'alerte (3), environ un véhicule sur deux est frappé d'interdiction de circuler, selon le numéro de sa plaque minéralogique.

**Les activités agricoles:** Interdiction de l'écobuage

**L'industrie** : Report d'actions de maintenance ; Suspension d'activités polluantes ; Remplacement de combustibles par d'autres moins polluants.

Aujourd'hui, l'application de l'arrêté de 2011 apparaît comme insuffisante et il semble nécessaire à tout le monde, aussi bien pour la région grenobloise qu'au niveau national, que de nouvelles directives soient données aux préfets pour améliorer à la fois la connaissance sur les pics de pollution à venir, ainsi que les mesures à prendre suivant le niveau de pollution reconnu.

	Niveau d'information et de recommandation	Niveau d'Alerte			
	sur prévision ou constat	SEUIL	sur prévision ou constat	SEUIL	en cas de persistance
<b>Dioxyde de soufre</b> <i>SO<sub>2</sub></i>	<b>300</b> en moyenne sur une heure	1	<b>500</b> sur 3 moyennes horaires consécutives	1 2 3	<b>300</b> en moyenne sur 1h pendant 2 jours <b>500</b> en moyenne sur 1h pendant 2 jours <b>500</b> en moyenne sur 1h pendant 4 jours
<b>Dioxyde d'azote</b> <i>NO<sub>2</sub></i>	<b>200</b> en moyenne sur une heure	1	<b>400</b> en moyenne sur une heure	1 2 3	<b>200</b> en moyenne sur 1h pendant 2 jours <b>400</b> en moyenne sur 1h pendant 2 jours <b>400</b> en moyenne sur 1h pendant 4 jours
<b>Ozone</b> <i>O<sub>3</sub></i>	<b>180</b> en moyenne sur une heure	1 2 3	<b>240</b> en moyenne sur une heure <b>300</b> sur 3 moyennes horaires consécutives <b>360</b> en moyenne sur une heure	1 2 3	<b>180</b> en moyenne sur 1 h pendant 2 jours <b>240</b> en moyenne sur 1 h pendant 2 jours <b>240</b> en moyenne sur 1 h pendant 4 jours
<b>Particules fines</b> <i>PM<sub>10</sub></i>	<b>50</b> en moyenne sur 24 h	1	<b>80</b> en moyenne sur 24h	1 2 3	<b>50</b> en moyenne sur 24h pendant 2 jours <b>80</b> en moyenne sur 24 h pendant 2 jours <b>80</b> en moyenne sur 24 h pendant 4 jours

Les seuils d'activation pour les différents polluants - Concentrations exprimées en  $\mu\text{g.m}^{-3}$

Même si le Haut Conseil de la Santé Publique HCSP souligne que la priorité doit être donnée à la réduction des expositions chroniques, il *« rappelle que la communication sur la qualité de l'air doit être régulière, l'occurrence des « pics » journaliers devant être considérée comme l'opportunité de réactiver la vigilance pour l'atteinte de cet objectif »*, les **pics de pollution** sont, et l'actualité vient de le rappeler, un des moyens de sensibilisation de la population sur les dangers de la pollution atmosphérique et des contraintes qu'impose celle-ci quand le travail amont, c'est-à-dire le travail régulier et quotidien de réduction des pollutions, n'est pas assuré.

Aussi le ministère envisage de modifier la procédure de déclenchement des seuils d'information et d'alerte afin que les mesures prévues soient appliquées plus fréquemment. Objectif : *"tripler le nombre de jours soumis à la procédure d'alerte (à environ 30 jours en moyenne contre seulement environ 10 jours aujourd'hui) [et] au moins doubler la durée de chaque épisode d'alerte (d'environ 1 ou 2 jours aujourd'hui, à 3 ou 4 jours)"*.

**La commission d'enquête constate et regrette** que la mesure 29, « renforcer les mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution » et la mesure 38 pour un « renforcement de l'information vis-à-vis des particuliers et des conducteurs en cas de pic de pollution » adoptée par le CIQA le 6 février 2013 soit reportée. Un projet d'arrêté existe bel et bien depuis maintenant plusieurs années. Au début de l'année 2013, le gouvernement entendait le publier en juin afin que la mesure soit opérationnelle dès cet hiver. A l'occasion de sa mise en consultation, la date de son entrée en vigueur était prévue au **31 octobre 2013** (article 10). Aujourd'hui, le texte n'est toujours pas publié au *Journal officiel*. Interrogé sur le sujet, le ministère annonce aujourd'hui qu'il *"devrait être publié d'ici plusieurs semaines"* et que sa date d'application serait en juillet 2014 !

Sans attendre la publication de l'arrêté ministériel, dont au moins les grandes lignes sont connues depuis le mois d'avril 2013, les services préfectoraux pourraient commencer à travailler avec les principales collectivités territoriales concernées sur les points les plus importants qui, actuellement, n'existent pas dans l'arrêté préfectoral réglementant les pics de pollution.

En particulier la Métro et la ville de Grenoble souhaitent que soit précisée pour cette action 22 que, *« dès le niveau 1 d'alerte, les mesures proposées, à savoir l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts pour le chauffage d'appoint résidentiel, l'adaptation du fonctionnement des principales sources industrielles, l'adaptation du prix des transports en commun, la gratuité du stationnement résidentiel et la restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants soient mis en œuvre. La circulation alternée pourrait également faire partie des hypothèses étudiées. En effet, les niveaux 2 et 3 d'alerte ne sont, pour l'instant, jamais déclenchés dans l'agglomération alors que le niveau 1 a été déclenché 14 jours en 2012. »*

Il est aussi remarqué que nombre de ces mesures ne sont pas obligatoirement de la compétence étatique et que donc *« il conviendrait de bien distinguer ces mesures en fonction des compétences institutionnelles (Etat, commune, autorités organisatrices des transports). »*

La commission d'enquête reconnaît, avec ces 2 collectivités, *« qu'il paraît également indispensable de renforcer de manière significative les moyens de communication vers les citoyens, en particulier sur les comportements à adopter pendant les périodes de pollution. En outre, une campagne de sensibilisation des citoyens à la non utilisation des cheminées à foyer ouverts pendant les périodes de pollution paraîtrait plus efficace qu'une interdiction, compte tenu de la difficulté à contrôler cette mesure »*.

Les propositions du HCSP sur les messages sanitaires à diffuser lors des épisodes de pollution devraient par ailleurs être intégrées dans les stratégies de communication liées à l'action 22.

MESSAGES SANITAIRES À DIFFUSER LORS DES ÉPISODES DE POLLUTION (RECOMMANDÉS PAR LE HCSP)			
Niveau de PM	Valeurs	Messages sanitaires pour les groupes à risque et la population générale	
		Population sensible	Population générale
Faible	PM <sub>10</sub> : inférieur à 50 µg/m <sup>3</sup> et : inférieur à 30 µg/m <sup>3</sup>	Profitez des activités habituelles.	Profitez des activités habituelles.
Modéré	PM <sub>10</sub> : 50-80 µg/m <sup>3</sup> et/ou PM <sub>2,5</sub> : 30-50 µg/m <sup>3</sup>	Les adultes et les enfants avec des problèmes cardiaques et pulmonaires qui manifestent des symptômes, devraient envisager de réduire les activités physiques et sportives intenses.	Profitez des activités habituelles.
Élevé	PM <sub>10</sub> : supérieur à 80 µg/m <sup>3</sup> et/ou PM <sub>2,5</sub> : supérieur à 50 µg/m <sup>3</sup>	Les adultes et les enfants avec des problèmes cardiaques et pulmonaires et les personnes âgées devraient réduire voire éviter les activités physiques et sportives intenses. Les personnes asthmatiques peuvent ressentir le besoin d'utiliser leur médicament inhalé plus fréquemment. Veuillez cependant à respecter les prescriptions du médecin.	Réduire les activités physiques intenses et les efforts physiques si des symptômes comme la toux, les sifflements, la dyspnée ou des maux de gorge sont ressentis.

L'action 22 prévoit que l'arrêté préfectoral à venir devrait prendre en considération les mesures suivantes :

- « – Interdiction d'utilisation des foyers ouverts sur le territoire du PPA pour le chauffage d'appoint résidentiel (en anticipation de la mesure 9),
- Adaptation du fonctionnement des principales sources industrielles.
- Interdiction de la pratique de l'écobuage
- Adaptation du prix des transports en commun. Gratuité du stationnement résidentiel
- Faire évoluer l'action de circulation alternée vers une action de restriction des véhicules les plus polluants
- Promouvoir le télétravail et la visio-conférence. »

Parmi les mesures qui pourraient, en complément de celles déjà envisagées, être pris en considération et qui, d'après les textes, devront être **compatibles avec le PPA**, on peut imaginer les mesures suivantes :

### 1) Secteur agricole

- Interdire les épandages de fertilisants minéraux et organiques ainsi que les travaux du sol sans préjudice du calendrier d'interdiction d'épandage pris en application de la directive « nitrates » 91/676/CEE (« PM10 », NO<sub>2</sub> et O<sub>3</sub>).
- Interdire toute opération de brûlage à l'air libre des sous-produits de culture agricoles tels que le chaume ou la paille (« PM10 »).
- Rendre obligatoire le report des activités de nettoyage de silo ou tout événement concernant ce type de stockage, susceptible de générer des particules, sous réserve que ce report ne menace pas les conditions de sécurité (« PM10 »).

- Rendre obligatoire le recours à des enfouissements rapides des effluents.

## 2) Secteur résidentiel et tertiaire

- Interdire l'utilisation de barbecue à combustible solide (« PM10 », NO2, O3).
- Interdire totalement le brûlage des déchets verts à l'air libre : suspension des éventuelles dérogations (« PM10 »).

## 3) Secteur industriel

- Sur la base de plans d'actions en cas d'épisode de pollution de l'air, rendre obligatoire pour les installations industrielles la mise en œuvre de dispositions de nature à réduire les rejets atmosphériques, y compris la baisse de leur activité, sous réserve que les conditions de sécurité soient préservées et que les coûts induits ne soient pas disproportionnés.
- Rendre obligatoire le report de certaines opérations émettrices de COV (travaux de maintenance, dégazage d'une installation, chargement ou déchargement de produits émettant des composants organiques volatils en l'absence de dispositif de récupération des vapeurs) à la fin de l'épisode de pollution.
- Rendre obligatoire le report de certaines opérations émettrices de particules ou d'oxydes d'azote à la fin de l'épisode de pollution.
- Rendre obligatoire le report du démarrage d'unités à l'arrêt à la fin de l'épisode de pollution.
- Rendre obligatoire la mise en fonctionnement de systèmes de dépollution renforcés, lorsqu'ils sont prévus, pendant la durée de l'épisode de pollution.
- Rendre obligatoire la réduction de l'activité de certaines installations et bâtiments durant l'épisode de pollution (« PM10 », NO2, O3).
- Arrêter progressivement ou réduire, conformément, si possible, au plan d'action prévu à cet effet en cas de pic de pollution, l'activité des établissements fortement émetteurs, en cas de prévision d'un épisode de pollution supérieur à 24 heures, sous réserve des conditions de sécurité et sous réserve que cela n'entraîne pas des coûts non- disproportionnés argumentés par les industriels (« PM10 », NO2, O3).
- Rendre obligatoire le recours à un combustible moins polluant lorsque cela est prévu.
- Sous réserve des conditions de sécurité et de coûts non-disproportionnés argumentés par les industriels, arrêter ou réduire l'activité des chantiers générateurs de poussières et l'utilisation de groupes électrogènes (« PM10 »).

## 4) Secteur des transports

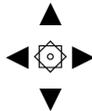
- Intensifier les contrôles de pollution des véhicules (y compris les deux-roues) (« PM10 », NO2, O3).
- Activer le volet d'urgence préalablement établi dans les PDE, PDiE, PDUE et PDA : différer les déplacements automobiles non indispensables des entreprises et des administrations, adapter les horaires de travail, renforcer la pratique du co-voiturage, intensifier les mesures favorables au report vers les véhicules propres et les transports en commun (« PM10 », NO2, O3).
- Limiter, voire interdire la circulation dans certains secteurs géographiques, comme les zones urbaines denses, à certaines classes de véhicules polluants définis selon la classification prévue à l'article R 318-2 du code de la route (« PM10 », NO2, O3), hormis les véhicules d'intérêt général visés à l'article R 311-1 du code de la route.
- Limiter le trafic routier PL en transit dans certains secteurs géographiques,
- Abaisser temporairement de 20 km/h les vitesses maximales autorisées sur les voiries localisées dans la zone concernée par l'épisode de pollution, sans toutefois descendre en-dessous de 70 km/h (« PM10 », NO2, O3).

La commission d'enquête considérant que la lutte contre la pollution atmosphérique ne peut, hélas, permettre de diminuer rapidement, drastiquement et d'une manière pérenne les pollutions, ne peut qu'approuver la mise en place particulière d'actions restrictives appuyées sur une forte communication.

La commission d'enquête préconise que les seuils d'alerte pour les particules PM2,5 et PM10 soient revus pour tenir compte des propositions du Haut Conseil de la santé publique d'avril 2012, et que les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'information et de recommandation, soient les suivants :

	PM <sub>2,5</sub>	PM <sub>10</sub>
Objectifs de qualité de l'air (µg/m <sup>3</sup> ) [annuel]	15	25
Seuil d'information et de recommandation (µg/m <sup>3</sup> ) [journalier]	30	50
Seuil d'alerte (µg/m <sup>3</sup> ) [journalier]	50	80

La commission d'enquête demande que des mesures contraignantes telles celles énoncées ci-dessus soient prises dès le niveau 1 de pollution pour permettre une meilleure sécurisation des populations de la région grenobloise.



Rapport terminé à Grenoble le 24 janvier 2014

Le Président de la Commission d'Enquête :

BRUN Bernard



Les membres de la Commission d'Enquête :

BACUVIER Pierre



TABOURET Georges



REY Gabriel



GAMEN Philippe



CHEMARIN Alain



CANOSSINI Jean-Claude

