

# PRÉFECTURE DE L'ISÈRE

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

## CONCLUSIONS de la Commission d'Enquête

### 3<sup>ème</sup> Plan de Protection de l'Atmosphère Grenoble Alpes Dauphiné

#### Commission d'enquête

**Président :** Yves MARCELLIN

#### Membres titulaires :

Alain CHEMARIN

Gilles DU CHAFFAUT

Michel PUECH

Henri VIGIER

Jean-Louis PRESSE

Gabriel REY



20 juin 2022 - 29 juillet 2022

Décision n° E22000048/38 du Tribunal administratif de Grenoble du 13 avril 2022

Arrêté préfectoral n° DDPP-DREAL UD38-2022-05-12 du 18 mai 2022

## SOMMAIRE

1 /	PRÉAMBULE.....	3
	1.1. L'objet de l'enquête publique.....	3
	1.2. Le dossier.....	5
	1.3. Les modalités de l'enquête publique.....	5
2 /	CONCLUSIONS MOTIVEES.....	6
	2.1. Éléments généraux.....	6
	2.1.1. Période d'enquête.....	6
	2.1.2. Périmètre du PPA3.....	6
	2.1.3. Autres préalables abordés.....	6
	2.2. Industrie-BTP.....	7
	2.3. Résidentiel Tertiaire.....	7
	2.4. Agriculture.....	9
	2.5. Mobilité-Urbanisme.....	11
	2.6. Communication.....	15
	2.7. Transversal.....	16
	2.8. Évaluation du PPA, suivi des indicateurs.....	17
3 /	AVIS DE LA COMMISSION.....	18

# 1 / PRÉAMBULE

Ce document présente les conclusions motivées de la commission de l'enquête publique concernant le 3<sup>ème</sup> plan de protection de l'atmosphère de Grenoble Alpes Dauphiné, dont le périmètre s'étend sur 297 communes. Ce plan fait suite aux deux plans précédents mis en œuvre respectivement en 2005 et 2014.

Le présent document est établi en complément du rapport d'enquête. Il en constitue les conclusions.

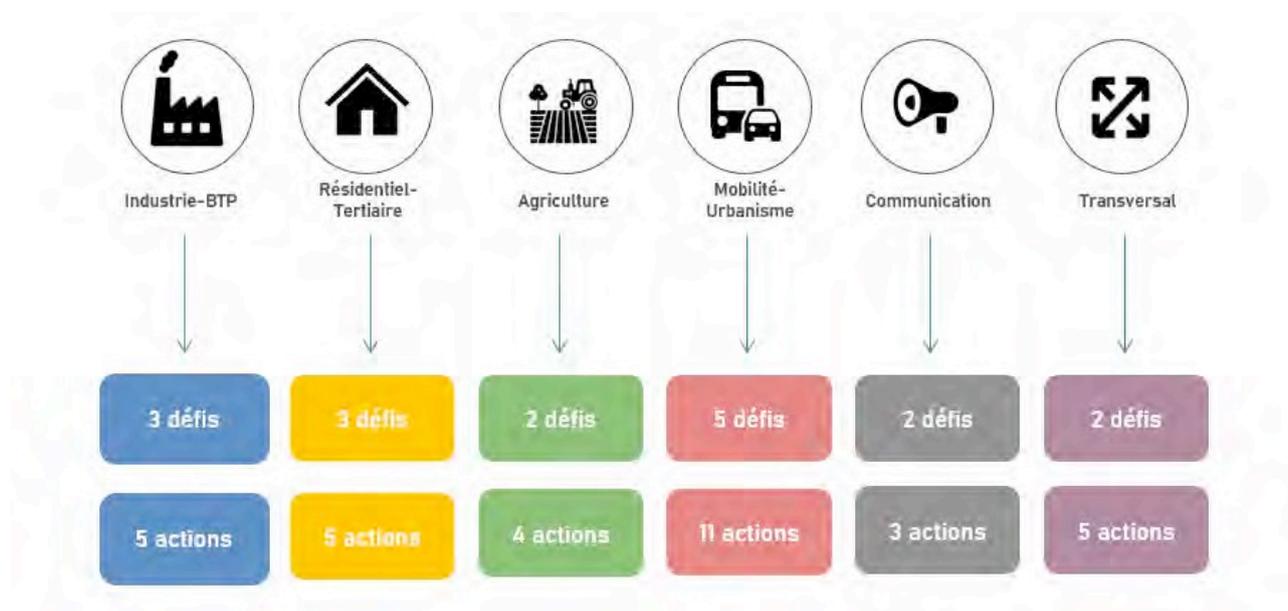
Le rapport détaille la procédure, présente et analyse le dossier du maître d'ouvrage (DREAL), décrit le déroulement de l'enquête, présente et analyse les contributions du public et des entités administratives associées, présente les comptes-rendus des entretiens réalisés par la commission en vue d'obtenir les avis des présidents d'EPCI, de collectivités majeures, du SMMAG, du syndicat du BTP, etc. Le rapport exprime l'analyse et le commentaire de la commission d'enquête publique sur les actions du projet de PPA.

## 1.1. L'objet de l'enquête publique

La qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique.

Le plan a pour objectif de mettre en conformité en 2027, à minima avec les valeurs limites réglementaires (VLR) en concentration et en exposition de la population, le territoire concerné.

À la suite des améliorations apportées par les deux premiers plans, le PPA3, décliné en 6 secteurs, 17 défis et 32 actions<sup>1</sup>, a pour objectifs une baisse des principaux polluants, en premier lieu le dioxyde d'azote et les particules fines.



<sup>1</sup> Le schéma ci-dessus, extrait du dossier PPA comporte une erreur en indiquant 33 actions.

Les enjeux et les objectifs du PPA3 sont résumés dans le tableau suivant, extrait du résumé non technique du dossier.

## Les enjeux identifiés pour les différents polluants et les objectifs retenus pour le PPA3

### Oxydes d'azote (NOx)

Concernant les NOx, la principale problématique est d'ordre réglementaire, au vu des dépassements persistants jusqu'en 2019 des valeurs limites réglementaires mis en exergue tant au niveau des stations de mesures que des modélisations d'Atmo. Néanmoins, depuis 2020, aucun dépassement des valeurs réglementaires n'a été constaté sur les stations de mesure. C'est pourquoi il a été décidé d'aller plus loin et de viser les valeurs OMS. Dans ce contexte, le PPA se fixe pour objectifs :

- **Le respect des VLR aux stations Atmo en priorité, puis du seuil 2 des valeurs OMS<sub>2021</sub> ;**
- **Plus aucune personne n'est exposée à un dépassement de la VLR en 2027 en priorité, puis moins de 1 % de personnes exposées à un dépassement du seuil 3 OMS<sub>2021</sub> ;**
- **Atteindre une concentration moyenne en polluants inférieure au seuil 3 OMS<sub>2021</sub>**

### Particules fines : PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>

Pour ces polluants, les VLR sont respectées depuis plusieurs années ; toutefois ils présentent un enjeu sanitaire très élevé et sont les principaux responsables de la mortalité induite par la pollution de l'air. Dès lors, ce sont plutôt les valeurs recommandées par l'OMS modifiées en août 2021 (voir en annexe) qui ont guidé le choix des objectifs :

- **Respecter le seuil 3 des valeurs OMS<sub>2021</sub> aux stations Atmo**
- **Moins de 30 % des personnes exposées à un dépassement du seuil 4 OMS<sub>2021</sub> et moins de 50 % des personnes exposées au seuil OMS<sub>2021</sub>**
- **Atteindre une concentration moyenne en polluants inférieure au seuil OMS<sub>2021</sub> pour les PM10 et au seuil 4 OMS<sub>2021</sub> pour les PM<sub>2,5</sub> ;**

### Ozone (O<sub>3</sub>)

Ce polluant est le seul pour lequel peut être observé une augmentation des concentrations et de l'exposition de la population au cours des récentes années. S'agissant d'un polluant secondaire qui se forme à partir d'autres composés chimiques et polluants présents dans l'atmosphère, il est très difficile d'en faire baisser les concentrations. Le PPA retient l'objectif de :

- **Contenir la dégradation de la situation observée concernant l'ozone.**

### Intégration des objectifs de baisse d'émissions nationaux fixés par le PREPA

Le PREPA est le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques. Il prévoit une trajectoire de baisse des émissions pour 5 polluants : les particules fines (PM<sub>2,5</sub>), les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils non méthaniques (Conn), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et l'ammoniac (NH<sub>3</sub>). Pour chacun de ces 5 polluants, le PPA retient l'objectif :

- **La baisse des émissions sur le territoire est au moins égale à l'objectif PREPA calculé en 2027 avec un objectif plus ambitieux pour les COV et les PM<sub>2,5</sub> (respect dès 2027 des valeurs 2030), et pour les NOx (-66 % au lieu de -61%)**

### Objectif spécifique des mesures nationales concernant le chauffage au bois

La loi climat résilience a introduit un objectif de baisse des émissions de PM issues du chauffage au bois de 50 % en 2030 par rapport à leur niveau de 2020. Cet objectif a bien été pris en compte dans le PPA.

## 1.2. Le dossier

---

Le dossier d'enquête est apparu très complet, bien documenté. Son volume (près de 1.500 pages), sa complexité, sont compensés par un résumé non technique de grande qualité. On peut regretter que ce document résumé, compréhensible par un plus grand nombre, n'ait pas fait l'objet d'une plus large diffusion (par exemple auprès des 297 communes concernées).

## 1.3. Les modalités de l'enquête publique

---

La présente enquête publique a fait suite à la décision E22000048/38 du 13 avril 2022 du tribunal administratif de Grenoble et a été prescrite par arrêté préfectoral DDPP-DREAL UD-38 2022-05-12, signé par le Préfet de l'Isère le 18 mai 2022. Elle s'est déroulée du 20 juin au 29 juillet 2022. La commission a tenu 40 permanences réparties sur 29 communes parmi les 297 du périmètre contenant 8 EPCI.

Lors des permanences, 12 personnes ont été accueillies. Elles ont laissé 15 observations réparties sur les 29 registres « papier ». Le registre numérique a connu un meilleur succès avec 1 023 visites. 604 téléchargements ont été réalisés et 106 contributions validées y ont été recueillies. 5 courriers ont été adressés directement au siège de l'enquête.

La commission d'enquête a réalisé de nombreuses consultations :

- Rencontre avec l'ATMO
- Rencontre avec la mairie de Grenoble
- Rencontres avec les présidents de GAM et des 7 autres EPCI du périmètre
- Rencontre avec GEM
- Rencontre avec la Chambre d'Agriculture
- Rencontre avec les nuciculteurs du CING et SENURA
- Rencontre avec la fédération du BTP
- Rencontre avec le SMMAG

(La CCI de Grenoble sollicitée à plusieurs reprises n'a pas répondu)

## 2 / CONCLUSIONS MOTIVEES

### 2.1. Éléments généraux

---

#### 2.1.1. PERIODE D'ENQUETE

La période d'enquête était particulièrement mal choisie comme cela a été souligné par la commission avant son démarrage, puis par plusieurs contributeurs pendant l'enquête. Si l'on peut comprendre les contraintes du maître d'ouvrage (pas d'enquête pendant la période électorale, nécessité de terminer le processus avant la fin de l'année 2022), il n'en reste pas moins que cette période estivale constitue en partie l'une des causes du peu d'intérêt manifesté par les particuliers pour les permanences. D'autres raisons peuvent être avancées : la complexité du sujet et enfin la faible prise de conscience de l'importance de la qualité de l'air sur la santé.

La commission reste étonnée que les habitants de la fameuse « cuvette grenobloise » qui fait souvent la une des médias ne se soient pas davantage investis alors que l'enquête sur la Vallée de l'Arve montre que les citoyens savent se mobiliser lorsqu'ils sont directement concernés.

La question du prolongement de la durée de l'enquête a été posée. La commission, après consultation avec la maîtrise d'ouvrage, a jugé qu'une prolongation qui, règlementairement, ne pouvait intervenir qu'au mois d'août, n'apporterait pas des possibilités complémentaires d'information et d'expression des citoyens.

#### 2.1.2. PERIMETRE DU PPA3

Sur le périmètre retenu et notamment l'exclusion des territoires de montagne, la commission et le maître d'ouvrage se sont largement exprimés dans le rapport. Toutefois, la commission tient à rappeler l'observation de France Nature Environnement concernant le Vercors et la recommandation de l'autorité environnementale pour le Cœur de Chartreuse qui contestent ce retrait. La commission regrette que ces 2 territoires, imbriqués dans l'espace du PPA n'aient pas été inclus dans le périmètre lors de l'arbitrage préfectoral.

Plus globalement, il ressort sur le territoire du PPA, un clivage entre les « urbains » et les « ruraux », ainsi qu'en témoignent fortement les points de vue exprimés par les EPCI « urbaines » (agglomération grenobloise, Grésivaudan et Voironnais) et par les EPCI « rurales » (Trièves, Saint Marcellin, Bièvre-Isère, Bièvre-Est et Vals du Dauphiné). Ce clivage s'exprime majoritairement sur les questions du chauffage au bois, du remplacement des véhicules thermiques et de la mise en place des ZFE. Sur ces sujets, la commission souligne l'inégalité d'accès aux financements aidés pour la conversion des matériels et encourage à la création d'un fonds de péréquation sur l'ensemble du territoire PPA.

#### 2.1.3. AUTRES PREALABLES ABORDES

##### Choix de la période de référence climatique

Le travail de modélisation d'Atmo repose sur un inventaire des émissions des polluants sur le territoire, rapporté aux niveaux de pollution constatés. Les hypothèses d'évolution sont basées sur l'estimation de la réduction des émissions de polluants par secteur à l'horizon 2027. Les niveaux de concentration des polluants dans l'atmosphère dépendent également de leur persistance dans l'air, donc des conditions météorologique et topographique qui conditionnent les phénomènes de diffusion et de dispersion. Ainsi, le dossier indique que les données de 2017 ont été retenues comme référence dans la mesure où elles sont représentatives de la moyenne de la dernière décennie. Considérant l'évolution de plus en plus rapide du changement climatique la commission regrette que d'autres scénarios climatiques n'aient pas été testés.

### Effet du télétravail

La covid et le confinement ont permis une accélération de la mise en place du télétravail. Cette mesure, qui limite considérablement les déplacements domicile-travail n'est pas étudiée dans le dossier. L'effet sur l'évolution de la qualité de l'air dans l'agglomération grenobloise aurait pu être un critère intéressant dans la définition des objectifs du projet.

### Objectif de réduction pour l'ozone

La commission constate qu'aucun objectif de réduction de l'ozone n'est retenu dans le cadre du PPA3. Elle entend la difficulté à maîtriser la formation de ce polluant (polluant secondaire dont les mécanismes de formation à partir des polluants primaires sont complexes avec possibilité d'importation depuis des territoires voisins).

Cependant, elle constate qu'à la recommandation faite par l'Autorité Environnementale de « préciser l'objectif à atteindre concernant la pollution liée à l'ozone », le maître d'ouvrage « affiche l'objectif de ramener les niveaux moyens d'ozone en 2027 à un niveau équivalent à celui de 2015 ».

Pour atteindre cet objectif, le maître d'ouvrage fait référence au plan Ozone porté par la Région dans le cadre de la stratégie régionale Air Eau Sol. Ce dernier décline les leviers pour agir dans tous les compartiments : mobilité, résidentiel, agriculture et industrie en adoptant le slogan « Nous avons tous un rôle à jouer ».

La commission regrette que certains de ces leviers ne soient pas repris dans le projet de PPA3 et que l'impact des actions sur les polluants primaires n'apparaissent pas clairement comme un enjeu important pour la réduction des niveaux d'ozone.

## 2.2. Industrie-BTP

---

De gros efforts ont été réalisés lors des plans précédents. Les actions prévues au PPA3 visent les valeurs basses des émissions polluantes (NOx, COV, SOx) des gros émetteurs industriels, les émissions de particules et de NOx par les installations de combustion et chaudières qui n'ont pas conduit à des questions ou des commentaires de la part du public et des industriels eux-mêmes.

La réduction des émissions diffuses de chantiers, carrières, plateformes de concassage/recyclage, cimenteries et producteurs de chaux est en cours et ne suscite pas de réaction des professionnels. Seuls des aménagements de calendriers sont suggérés par le BTP pour les stations de concassage. Les bonnes pratiques sur les chantiers sont une préoccupation des professionnels qui se déclarent en même temps citoyens.

La commission a pris bonne note du fait que le cas des riverains de la carrière de la Sône, qui se sont vigoureusement exprimés lors de l'enquête, fera l'objet d'une attention particulière de la part de la DREAL.

Les préoccupations des professionnels sont plutôt centrées sur les actions prévues dans le cadre de la mobilité : les aménagements de calendrier et les aides au financement du renouvellement des matériels présentées ci-après à la rubrique 2.5 des présentes conclusions.

Sur le thème de l'industrie, la commission n'émet ni réserve ni recommandation spécifique.

## 2.3. Résidentiel Tertiaire

---

Le secteur du Résidentiel-Tertiaire est le plus gros émetteur de particules microscopiques et de COVnM. La source principale de ces différents polluants est le **chauffage individuel au bois**, très présent sur le territoire du PPA.

Deux défis ont été mis en avant, pour inciter l'ensemble des acteurs du PPA à y concentrer en priorité tous leurs efforts.

L'un autour du chauffage au bois, avec notamment la confirmation des interdictions d'installations d'appareils non performants déjà prises dans le cadre du PPA2 et la poursuite du dispositif Fonds Air Bois et son développement sur tout

le territoire PPA en vue de remplacer les appareils non performants. L'autre en vue de limiter les utilisations de solvants et autres produits émetteurs de COV.

Globalement, malgré une bonne volonté manifeste des collectivités locales et des EPCI, l'enquête publique a mis en évidence une **méconnaissance de l'importance** des différents polluants émis par le chauffage individuel au bois par leurs territoires. **Voir recommandation RT1.**

### **Défi - RT1 Réduire l'impact du chauffage sur la qualité de l'air**

Le défi RT1 a un impact majeur sur les gains d'émissions du PPA. Il participe à 79% de réduction des PM 10, 83% des PM 2,5 et 77% des COV.

L'enquête a fait apparaître que le public était très sensible à cette problématique, notamment en milieu rural où le chauffage au bois est très présent pour des raisons traditionnelles, mais aussi en milieu urbain où il est synonyme de plaisir de la vie. Les communes et les EPCI périphériques de la métropole l'ont également souvent évoquée dans les entretiens menés par la commission d'enquête.

On peut alors s'inquiéter du nombre important d'appareils non performants de chauffage individuel au bois qui seraient à remplacer sur le périmètre PPA : 67 % des 107800 équipements constituant le parc d'appareils de chauffage individuel au bois selon la DREAL, soit plus de 70000 appareils. L'objectif affiché de remplacement de 7150 moyens de chauffage non performants d'ici 2027 semble bien faible au regard de cette réalité.

Ce d'autant plus qu'un contrôle efficace semble pour l'instant tributaire de dispositions législatives et réglementaires, actuellement seulement en cours d'étude.

Des échanges avec la DREAL, on retient que le reste à charge (après MaPrimeRénov', Fonds Air Bois, etc.) peut rester conséquent pour certains particuliers, en particulier dans certains territoires. En effet, si certains EPCI comme la métropole, le Grésivaudan, le Pays Voironnais, Bièvre Isère, ont mis en place des dispositifs locaux permettant d'accompagner le renouvellement des appareils de chauffage non performants, c'est loin d'être le cas dans tout le territoire du PPA.

Heureusement, pour les usagers, la date d'interdiction des appareils non performants pourra varier d'un territoire à l'autre, en fonction de l'atteinte des objectifs.

On peut cependant se demander si les moyens de ce défi sont bien à la hauteur de l'enjeu.

Il ressort de l'enquête publique qu'un accompagnement homogène à l'échelle du territoire du PPA (comme c'est actuellement le cas en vallée de l'Arve ou dans le département des Bouches-du-Rhône) pourrait être un bon levier. La proposition de la DREAL de modifier la fiche action RT1.1 afin de prévoir le principe **d'un fond de péréquation**, alimenté par chaque EPCI à hauteur de ses moyens, permettrait d'aller dans ce sens. **Voir réserve RT1.**

En ce qui concerne l'élargissement à tout le territoire PPA3 de l'interdiction de l'installation et de l'utilisation d'équipements à foyers ouverts et des appareils de chauffage au bois non performants au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2026, il semble très souhaitable :

- préalablement à toute interdiction drastique des foyers ouverts, de vérifier que la totalité des possibilités d'équipements a bien été balayée. Au vu des résultats de test réalisés par certains concepteurs /constructeurs, une vérification de l'efficacité de dispositifs d'insert, censés améliorer fortement le rendement des foyers ouverts et surtout pour ce qui concerne le PPA ramener les émissions de particules fines à des niveaux admissibles, pourrait être envisagée. Si les performances annoncées par les concepteurs sont vérifiées, cela élargirait les possibilités offertes au public, entrer dans les dispositifs d'aides, et pourrait être une alternative moins brutale qu'une interdiction pure et simple. **Voir recommandation RT2.**

Ensuite,

- Rendre obligatoire la délivrance d'un certificat de conformité des installations de chauffage lors des transactions ou les locations immobilières,

- Mobiliser les compagnies d'assurance dans l'application de la réglementation sur l'usage du chauffage au bois.

Le premier point pourrait être mis en œuvre dans le cadre du diagnostic de performance énergétique permis par la loi ELAN. **Voir recommandation RT3.**

Le second point pourrait être porté par une modification du Code des assurances, visant à entraîner une perte de la couverture assurantielle en cas de dommages matériels résultant directement de l'utilisation d'un système de chauffage non conforme aux prescriptions du PPA. **Voir recommandation RT3.**

### **Défi - RT2 Soutenir la rénovation énergétique des logements, locaux d'activité et bâtiments publics**

Les contributeurs à l'enquête publique se sont peu exprimés sur ce thème.

Si le soutien à la rénovation énergétique des logements, des locaux d'activité et des bâtiments publics est une nécessité, la question de l'impact environnemental de cette rénovation énergétique mérite d'être soulevée.

Une association d'habitants a souligné le fait que beaucoup de propriétaires découvrent que la loi Climat et Résilience les oblige à rénover leur logement, alors qu'ils ne connaissent pas les solutions à mettre en œuvre.

La mesure RT2.1.4 du défi visant à déployer des actions locales de communication pour accentuer le recours aux plateformes d'aide à la rénovation énergétique prend donc tout son sens.

Plus en amont, le défi prévoit une sensibilisation et une communication autour de la qualité de l'air ciblée vers les professionnels et les propriétaires de logements chauffés au bois et au fioul. En cours d'enquête publique GRDF a proposé, en liaison avec le coordonnateur de la mesure RT2.1.1, de contribuer à cette campagne. **Voir recommandation RT4.**

### **Défi - RT3 Limiter les utilisations de solvants et autres produits émetteurs de COV**

Sur ce thème encore, les contributeurs à l'enquête publique se sont peu exprimés. Pourtant, il existe des alternatives aux produits courants contenant des solvants, à condition d'en connaître leur existence et d'en encourager la production à des prix abordables.

Une bonne communication semble être indispensable à ce sujet. Si elle fait bien l'objet d'une mesure dans le cadre du défi, elle pourrait être enrichie par une communication plus ciblée vers les usagers, par exemple au moment de l'octroi des permis de construire. La création d'une cellule de conseil à destination des particuliers et des artisans pourrait être un apport intéressant du PPA. **Voir recommandation RT5.**

## **2.4. Agriculture**

---

L'Agriculture figure pour la première fois dans un PPA de Grenoble. Il s'agit de lutter contre les émissions d'**ammoniac**, gaz ayant une action irritante et participant à l'acidification des sols. Il est également un précurseur des particules fines secondaires par combinaison avec les oxydes d'azote. Au niveau national l'ammoniac est le seul polluant stable sur 10 ans. L'ammoniac étant produit à 97% par l'Agriculture, c'est à juste titre que cette activité est intégrée dans un plan de protection de l'atmosphère.

Les objectifs fixés par le PPA3 sont ceux du PREPA national : -8% à horizon 2025 et -13% à partir de 2030 (par rapport à 2005).

Les contributions du public ont été au nombre de 13 sur registre numérique et 2 sur registres papier. Les entretiens avec les EPCI à caractère rural ont soulevé la difficulté de mobiliser le monde agricole en l'absence d'aides spécifiques.

Le PPA3 prévoit pour le thème Agriculture de relever deux défis :

### **Le Défi A1 prévoit de Favoriser la prise en compte de la qualité de l'air dans les pratiques agricoles**

Ce défi consiste à intégrer les problématiques de qualité de l'air dans les pratiques agricoles grâce à des actions de formation, d'information et de sensibilisation de toute la filière.

La commission estime que la sensibilisation du monde agricole à la qualité de l'air est souhaitable et nécessaire mais qu'elle sera lente et qu'il est à craindre que peu de résultats significatifs interviennent dans ce domaine dans les prochaines années si une prise de conscience n'intervient pas. Il conviendrait que les formations prévues mettent en avant également les avantages de la protection de l'atmosphère vis-à-vis de la production agricole.

Concernant la formation des futurs agriculteurs, la commission n'a pas eu d'informations pour savoir si la qualité de l'air sera effectivement intégrée dans les programmes des lycées agricoles.

Il s'agit là d'actions qui ne nécessitent pas de budgets conséquents mais plutôt d'une volonté du Ministère de l'Agriculture et des DRAAF. **Voir recommandation A 1**

### **Le Défi A2 Prévoit de réduire les émissions du secteur agricole**

Dans ce cadre, la première action proposée consiste à soutenir les exploitants adoptant des pratiques plus vertueuses et en particulier à promouvoir les labels et certifications tels que l'agriculture biologique ou autre label environnemental.

La Commission considère que l'agriculture biologique qui utilise les engrais organiques d'origine animales va dans le sens des bonnes pratiques mais rappelle qu'il convient, pour ne pas générer d'émissions d'ammoniac, de les incorporer au sol dans les meilleurs délais. Faut de quoi l'avantage vis-à-vis de la qualité de l'air sera limité. **Voir recommandation A2**

La deuxième action prévoit d'encourager les techniques et les matériaux d'épandage et d'élevage moins émissifs.

Les émissions issues des pratiques d'épandage représentent 59% des émissions d'ammoniac. Il est donc essentiel d'adopter des bonnes pratiques lors des épandages d'engrais azotés qu'ils soient minéraux ou organiques. Ces bonnes pratiques (enfouissement rapide ou injection par pendillards) nécessitent souvent du matériel spécialisé. Il convient que le monde agricole soit conscient que ces bonnes pratiques pour l'atmosphère sont également favorables à une meilleure absorption de l'azote par les plantes et donc à une meilleure efficacité économique.

Il apparaît que, si des aides sont possibles pour favoriser le changement de matériel, elles sont à ce jour mal connues par la profession.

Selon le maître d'ouvrage, un recensement des matériels d'épandage devra être entrepris. Ce recensement permettra à la Chambre d'Agriculture d'assurer le suivi nécessaire à la réussite de cette action. **Voir recommandation A3**

A noter que les contributions du public ont concerné essentiellement **les pesticides**, alors que le PPA ne traite que de l'ammoniac, ce qui a engendré des incompréhensions et engendrera peut-être plus tard des frustrations quand le PPA sera prescrit.

Bien que ne faisant pas partie du PPA, le maître d'ouvrage signale que les pulvérisations de pesticides feront l'objet de suivis attentifs par les AASQA et en particulier ATMO. **Voir recommandation A4**

Toujours concernant les pulvérisations de pesticides, la charte adoptée entre les producteurs de noix, les organisations professionnelles et les riverains est un exemple intéressant qui peut être repris pour d'autres productions. **Voir recommandation A5**

**Les brûlages** pratiqués en agriculture ont également été abordés à plusieurs reprises et en particulier à l'encontre des producteurs de noix. Ceux-ci, conscients du problème, souhaitent des aides afin de s'équiper de broyeurs adaptés. **Voir recommandation A6**

### **§§§**

La Commission relève que la relation entre Agriculture et Qualité de l'Air est un dialogue complexe car à double sens.

L'Agriculture a un impact indéniable sur la qualité de l'air mais, la pollution de l'air a des effets très néfastes sur la production agricole. Les acteurs agricoles doivent prendre de plus en plus conscience du caractère réciproque de cette relation.

Cette prise de conscience est récente et ne peut être que progressive. Elle conditionne pourtant l'atteinte des objectifs ambitieux qui sont demandés à l'Agriculture.

Au-delà des aspects d'attribution d'aides à la conversion de matériel plus vertueux, qui peuvent évidemment faciliter le changement, la commission considère comme essentiel de convaincre les agriculteurs de l'intérêt de ces pratiques qui sont bénéfiques pour eux à tout point de vue, y compris sur le plan économique dans une période d'accroissement des coûts des engrais minéraux.

## 2.5. Mobilité-Urbanisme

Sur la zone d'étude du PPA, le secteur de la mobilité et de l'urbanisme est la première source des émissions d'oxyde d'azote (60% du total des émissions de NOx) et la seconde source d'émission de particules microscopiques (14% des PM<sub>10</sub> et 16% des PM<sub>2,5</sub>) après le secteur résidentiel. Il est donc prioritaire pour l'objectif de réduction des émissions de ces polluants de l'atmosphère. Au regard de l'importance de l'enjeu, les défis mobilité urbanisme regroupent un tiers des actions figurant au plan d'action global (11 actions sur 32).

Les gains attendus en termes d'émissions évitées sur le territoire du PPA par les défis mobilité urbanisme sont importants. Ils participent à l'objectif PPA à hauteur de 65% pour les oxydes d'azote et de 4% pour les particules microscopiques (2% pour les PM<sub>10</sub>, 2% pour les PM<sub>2,5</sub>).

La modélisation a fait apparaître qu'une grande majorité des gains provenait de deux actions phare : la mise en place d'une ZFE tous véhicules sur la métropole (action MU2.2), et le renforcement du report modal vers les transports en commun, les modes actifs de déplacement, le covoiturage etc. (action MU3.3).

Les deux défis comprenant ces actions ont ainsi été mis en avant, pour inciter l'ensemble des acteurs du PPA à concentrer en priorité tous leurs efforts sur ces actions. Il s'agit des défis MU1 (Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière) et MU2 (Réglementer l'accès aux zones densément peuplées grâce au dispositif de ZFE).

Au cours de l'enquête publique, ce thème a fait l'objet d'une majorité de contributions, ce qui montre que le public et les professionnels ont considéré eux aussi que les sujets qui y étaient traités étaient importants.

### Défi MU1 - Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière

Le renforcement du report modal vers les transports en commun, les modes actifs de déplacement, le covoiturage etc. est une action phare du PPA. En visant à faciliter le report vers d'autres modes de transports des autosolistes, les trois actions du défi sont très corrélées entre elles.

Les déplacements actifs (marche, vélos, etc.) ont en effet un impact positif, fort et immédiat sur la pollution de l'air. Il est important qu'ils soient davantage encouragés, aidés, facilités et récompensés.

De même, le développement des offres des transports partagés (Transports en commun, covoiturage, autopartage) et de leur attractivité, en visant à offrir des transports alternatifs à la voiture individuelle, ouvre une piste très prometteuse pour la réduction de l'usage de celle-ci.

Les mesures engagées ou à l'étude dans ces domaines doivent faire l'objet d'une très large communication.

Le PPA n'est pas en lui-même porteur d'avancées très innovantes sur ces sujets, mais l'élargissement proposé des mesures mises en place sur la métropole dans le cadre du PDUi à tout le territoire du PPA est très prometteur. Le concept chronovélo est un bon exemple de ce qui pourrait être développé dans d'autres villes centre du territoire.

La coordination des actions par le SMMAG offre une garantie de savoir-faire, les actions du PDUi en la matière portant progressivement leurs fruits sur le périmètre de la métropole. Cependant, le SMMAG dépassera les limites de son territoire

statutaire et la généralisation au territoire du PPA des mesures mises en place sur la métropole nécessite une coordination avec de nombreux EPCI au sein desquels les AOM sont différentes.

En ce qui concerne le report modal dans le cadre des déplacements pendulaires liés à l'activité professionnelle, il est apparu que l'incitation des entreprises à la mise en œuvre de plans de mobilité (PDM) doit être amplifiée par une communication renforcée. Le télétravail et le co-working ont en particulier un impact important sur le trafic en supprimant des trajets. Ils doivent être encouragés. **Voir recommandation MU1.**

De nombreux contributeurs se sont étonnés qu'aucune mesure ne concerne l'augmentation du nombre ou l'accroissement de la taille des parkings relais. Leur existence est cependant très incitative au report modal pour les automobilistes. **Voir recommandation MU2.**

Quant aux partenariats avec les acteurs des domaines touristiques et culturels, ils peuvent amener à des reports modaux intéressants, mais ils resteront probablement marginaux.

La coordination des trois actions du défi par la SMMAG est un atout pour la réussite de leur mise en œuvre. Cependant, aucune instance formelle n'a été créée au niveau du territoire PPA en vue d'y assurer un déploiement simultané et égalitaire des mesures proposées.

Dans ces conditions, la création récente du comité de territoire piloté par le SMMAG et regroupant la Région, le Département, le SMMAG et les 11 EPCI du bassin de mobilité est intéressante et pourrait être une première étape vers une évolution indispensable.

Cette instance de coordination pourrait être le bon niveau d'action pour faire connaître, promouvoir et encourager les déplacements actifs, les transports partagés, et le report modal, par des moyens de communication innovants permettant de toucher un très large public, allant des très jeunes aux personnes âgées.

De même, la mise en œuvre sur le terrain des actions reposant en grande partie sur les EPCI, elle pourrait apporter un soutien actif aux EPCI sur la recherche des moyens de financement possibles, nombreux au vu des fiches action mais pas nécessairement bien connus de tous. **Voir recommandation MU3.**

### **Défi MU2 - Réglementer l'accès aux zones densément peuplées grâce au dispositif de ZFE**

Les deux actions de ce défi du PPA, mises en place des deux ZFE, visent à soutenir des actions déjà engagées par la métropole, le SMMAG et l'AURG, ainsi qu'à maintenir les calendriers prévus, sans y apporter de plus-value significative.

La mise en place d'une ZFE tous véhicules sur la métropole est une action phare du PPA.

En ce qui concerne la ZFE VUL/PL, la métropole a procédé à une large concertation avec les milieux professionnels avant son instauration. L'arrêté du président de la métropole du 30 juin 2022 qui en a défini les modalités prévoit de nombreuses dérogations qui devraient leur permettre de s'adapter progressivement aux contraintes de l'action.

La mesure MU2.1.5, préconise de réunir 1 à 2 fois par an une instance de concertation logistique intégrant tous les EPCI du périmètre du PPA. Cette instance peut être une opportunité d'apporter une bonne appropriation par les professionnels de tout le territoire PPA des contraintes qui leur sont imposées par la ZFE VUL/PL, et la possibilité d'un dialogue continu entre eux et la métropole. **Voir recommandation MU4**

Le projet de mise en place de la ZFE VP est quant à lui très sujet à polémique. Il est cependant imposé par la loi LOM d'abord, puis par la loi Climat et résilience (qui fixe comme 1ère échéance l'interdiction des CQA5 au 1er janvier 2023), tant que les valeurs limites sur la qualité de l'air seront dépassées dans la métropole.

L'enquête publique a mis en évidence que, si les conditions réglementaires pour sa mise en œuvre restent réunies en 2023, elle devrait se faire avec une grande prudence et être précédée d'une information et d'une concertation de grande qualité, tant sur les dangers d'un air dégradé en ville que sur l'efficacité de la solution retenue pour les limiter.

Les territoires inclus dans le périmètre du PPA au-delà de la métropole sont aussi impactés par la mise en place de cette ZFE. Des échanges avec eux, il ressort une demande que soit prise en compte la problématique des résidents hors

métropole travaillant dans la métropole. De façon duale, des résidents dans la métropole, ayant une conduite vertueuse au quotidien, ont indiqué avoir la nécessité de posséder un véhicule pour leurs déplacements longue distance et de pouvoir sortir et entrer dans la ZFE. **Voir recommandation MU5**

### **Défi MU3 - Aménager les voies rapides pour réduire les émissions**

Ce défi vise à étendre des dispositions déjà en place sur des voies rapides du territoire métropolitain à d'autres sections et à améliorer les émissions issues des voies rapides. Cela passe par la réduction de la vitesse sur certains tronçons autoroutiers, la mise en place des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage, et la surveillance des émissions de l'A480.

En ce qui concerne la réduction des vitesses, les contributeurs se sont approprié le sujet pour demander, pour la majorité, que la vitesse soit limitée sur d'autres axes que ceux ciblés par l'action, et surtout que les mesures soient prises pour que ces limitations soient respectées.

Les tronçons ciblés par l'action (A41, A48, A49, A51, Rocade Sud) semblent correspondre à une attente, car l'A41 de Crolles à Grenoble et l'A51 jusqu'à Vif ont en particulier été souvent cités. **Voir recommandation MU6.**

Les populations riveraines de l'A480 dans sa traversée de Grenoble et de la Rocade Sud sont particulièrement exposées à la pollution atmosphérique due au trafic routier. Cette situation particulière doit être entendue. **Voir recommandation MU7.**

En ce qui concerne la mise en place des voies réservées au covoiturage (VR2+), il est apparu que sa généralisation est conditionnée aux résultats de l'expérimentation de la VR2+ entre la barrière de péage de Voreppe et l'entrée de l'agglomération, initialisée en 2020 et prévue pour durer jusqu'en aout 2024. Les résultats de cette expérimentation restent à confirmer en l'absence de contrôle. **Voir recommandation MU8.**

Cette action a été l'occasion en cours d'enquête publique de demandes d'autres aménagements routiers permettant de fluidifier la circulation automobile, et de l'éloigner des lieux très habités : exemples des Abrets, de Mens, de Monestier de Clermont. Ces questions sortent du champ du PPA actuel mais méritent d'être considérées.

Enfin, concernant l'aménagement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération, il convient de noter que les conditions de non-augmentation du trafic routier sur l'A480 issu de l'extérieur de l'agglomération, et de ses nuisances induites, ont été garanties par la DREAL, service de l'État : verrou nord (2 fois 2 voies à proximité du pont sur l'Isère), vitesse limitée à 70km/h.

On notera de même l'intérêt de l'allongement des voies d'insertion pour la fluidité du trafic, et par conséquent sur l'émission des gaz polluants.

Le principe d'un verrou sur l'A480 au sud du Rondeau sur le modèle du verrou nord a été affirmé par la DREAL lors des échanges avec la commission d'enquête. **Voir recommandation MU9.**

En ce qui concerne le suivi des émissions issues de l'A480, cœur de l'action MU3.3, le manque de précision de l'objectif poursuivi et des moyens engagés pour y parvenir sont patents. On peut se demander pourquoi des capteurs permettant de mesurer le trafic et le niveau de pollution atmosphérique n'ont pas été mis en place le long de l'A480 avant les travaux d'aménagement, puis maintenus pendant et après travaux. Cela aurait permis d'avoir des données comparatives pertinentes sur l'influence de l'aménagement sur la qualité de l'air.

La mesure consistant en la mise en place d'un observatoire global de la qualité de l'air, de suivi du trafic et du report de circulation, sur les deux projets A480 et Rondeau est particulièrement appréciable. Comme prévu dans la mesure, y associer usagers, associations d'habitants, collectivités, maitres d'ouvrages, etc. est un gage d'efficacité.

On peut s'étonner que l'engagement de la DREAL, pris lors des échanges avec la commission d'enquête, de tenir une réunion de travail pour un suivi à plus grande échelle avec les principaux acteurs à l'automne 2022 soit bien en deçà de cette ambition. **Voir réserve MU1.**

#### **Défi MU4 - Accélérer le verdissement des véhicules**

Concernant ce défi, le sujet du développement des points de recharges électrique a été peu évoqué par les contributeurs. Cependant la montée en puissance du réseau de recharge est une nécessité en regard de l'évolution programmée du parc automobile.

En ce qui concerne le GNV, GRDF a proposé pendant l'enquête publique de participer au financement des stations GNV/BioGNV privés des professionnels de transport sous réserve d'y inclure une piste d'accès public, dans l'objectif de diminuer leurs coûts d'investissement et d'exploitation, de garantir une qualité de service, et d'offrir la possibilité à de plus petites entreprises de s'y avitailler.

La DREAL s'est engagée à prendre contact avec GRDF rapidement afin de valider le portage et le financement de la mesure par GRDF. **Voir recommandation MU10.**

Quant à l'action visant au renouvellement des parcs de véhicules des particuliers, des collectivités et des entreprises afin de répondre aux impératifs réglementaires actuels et à venir, au travers de mesures incitatives, l'enquête publique a montré que la migration rapide et généralisée des motorisations thermiques vers des motorisations électriques reste un sujet de vive controverse. Les études mises en avant par la DREAL montrent bien la supériorité des véhicules électriques sur les thermiques en termes d'émission de GES, mais il n'est pas dit dans l'argumentaire ce qu'il en est en termes de pollution atmosphérique.

Les échanges de la commission d'enquête avec la DREAL ont mis en évidence que le retrofit (vs une destruction-remplacement de véhicule) est une solution efficace tant en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques, que de bilan carbone, que de coût pour l'automobiliste. Cependant, le marché est assez étroit (véhicules en bon état ayant la capacité de durer), les aides publiques annoncées doivent donc être pérennes pour qu'une activité économique sur ce créneau soit viable.

Par ailleurs, la contribution de l'ensemble des défis mobilité à l'amélioration de la qualité de l'air étant essentiellement concentrée sur la réduction des NOx (65% du programme PPA, alors qu'ils contribuent pour seulement 4% de la réduction des PM), on peut se demander pourquoi faire sortir du parc automobile des véhicules thermiques récents dotés d'un système d'absorption des NOx par l'urée (AdBlue).

Les véhicules à motorisation hybride utilisent quant à eux une technologie qui pourrait permettre d'accompagner la période de transition de la production énergétique (des hydrocarbures vers l'électricité). La question de l'intérêt à soutenir également, au moins pendant quelques années, l'acquisition de ce type de véhicules semble légitime.

Enfin, la question de la dépendance à la production d'énergie électrique ne peut pas être éludée. Tout dépend en effet de la façon dont elle sera produite, la source première de production d'électricité en France, l'énergie nucléaire certes décarbonée, ne pouvant être considérée comme une énergie renouvelable.

La commission d'enquête considère qu'elle n'a pas les compétences requises pour se prononcer plus avant sur ce sujet, mais elle constate qu'en ce qui concerne les véhicules pour les particuliers, le choix des constructeurs automobile s'oriente à 100% sur la motorisation électrique sans explorer par ailleurs la piste d'une réduction drastique du poids des véhicules et celle des petits véhicules légers adaptés à des déplacements pendulaires pour une ou deux personnes. **Voir recommandation MU11.**

En accord avec la DREAL, la commission d'enquête estime cependant que la meilleure solution à terme reste l'évitement d'un véhicule individuel et le report modal au profit de mobilités actives ou des transports en commun.

En termes de soutien financier à la conversion énergétique des véhicules, on peut regretter qu'il ne soit pas envisagé à ce stade d'étendre l'aide de GAM à l'ensemble du territoire du PPA, même si on peut se féliciter de l'aide de l'État (48 M€ ces trois dernières années sur le territoire) en souhaitant qu'elle soit reconduite. **Voir recommandation MU12.**

En ce qui concerne les professionnels, on peut être satisfait du fait que les aides qui leur sont accordées par la Métropole permettent aussi bien d'accompagner l'acquisition de véhicules utilitaires légers ou poids lourds électriques, GNV, GPL,

hydrogène que d'accompagner les opérations de rétrofit (conversion en un moteur fonctionnant au GPL, GNV ou à l'électricité).

De plus, on peut noter que des dérogations individuelles aux mesures de restriction prévues peuvent être accordées aux professionnels sur demande motivée des intéressés (exemple des entreprises pouvant justifier de l'achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés avec un délai de livraison important).

### **Défi MU5 - Limiter l'exposition des populations dans les zones les plus polluées**

Ce défi a pour ambition d'intégrer les enjeux de la qualité de l'air dans les politiques d'urbanisme en sensibilisant les décideurs et en limitant l'implantation d'établissements recevant des publics sensibles dans les zones exposées à une qualité de l'air dégradée.

Les contributeurs ont fait des propositions qui, bien qu'ayant un impact évident sur la qualité de l'air, relèvent pour la plupart des PLU ou PLUi, du Code forestier, des Règlementations de boisement des communes, des Plans simples de gestion forestière, etc., et sur lesquelles le PPA n'a pas de prise.

Lors de ses échanges avec la commission d'enquête, la DREAL a indiqué que le PPA prévoit bien d'étendre les initiatives vertueuses du PLUi de Grenoble Alpes Métropole (en particulier son OAP thématique « qualité de l'air ») à d'autres collectivités du territoire. On ne peut que s'en réjouir.

La méthodologie retenue pour l'action - élaboration de cartes stratégiques air, croisement avec les cartes des zones agglomérées et des établissements recevant un public sensible, puis inscription dans les documents, les règles et les outils des PLU-PLUi - est séduisante.

On peut s'interroger cependant sur les leviers dont le PPA pourra disposer pour imposer le renforcement visé des mesures sur la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme. Il serait nécessaire qu'au minimum les cartes stratégiques air figurent en annexe des documents d'urbanisme à l'échelle des territoires concernés, au titre du PPA dans le cadre du « porter à connaissance » du préfet. Une demande de même nature avait d'ailleurs déjà fait l'objet d'une réserve dans les conclusions de l'enquête publique du PPA 2. **Voir réserve MU2**

Lors des échanges avec la commission d'enquête, la DREAL a proposé la mise en place d'une commission thématique Mobilités Urbanisme début 2023 afin de planifier plus facilement la mise en œuvre de l'action. La concrétisation de cette proposition, non prévue au projet de PPA, renforcerait l'efficacité de l'action. **Voir réserve MU3**

Enfin, la commission remarque que le financement ADEME est prévu seulement pour des études sur la Feuille de Route Qualité de l'Air de Grenoble, et non pour l'ensemble des communes du territoire PPA.

## **2.6. Communication**

---

La commission considère que les citoyens se sont peu mobilisés lors de l'enquête. Pourtant, l'enjeu est important pour chacun en termes de santé. Il semble que, toute polémique mise à part sur l'efficacité de la publicité de l'enquête publique elle-même lorsqu'elle est essentiellement limitée à la publicité légale, la conscience de l'enjeu et de la nécessité d'agir dans le cadre d'un plan ne soit pas largement perçue. Or la réussite du PPA3 résultera en grande partie de la compréhension, de l'acceptation et de l'appropriation des actions par le public de tout le périmètre.

Cette appropriation par le public passera par une information intelligible, organisée, large et régulière pendant toute la durée du plan, sur tout le territoire, avec des moyens innovants permettant de toucher un maximum de citoyens et d'acteurs économiques.

Cette communication reposera sur une structuration des actions de communication impliquant les EPCI et les acteurs économiques et l'établissement d'un calendrier. **Voir recommandations C1 et C2**

Relier la communication sur le PPA à la compréhension qu'a le public des émissions de gaz à effet de serre permettrait probablement une meilleure sensibilisation du public sur la pollution. **Voir recommandations C3 et C4**

## 2.7. Transversal

Le contrôle du respect de la réglementation est un des piliers du PPA ! Il garantit l'efficacité des actions mises en place pour l'amélioration de la qualité de l'air. Les actions du défi transversal viennent confirmer la volonté du maître d'ouvrage de renforcer les contrôles sur les véhicules et sur certaines installations classées pour la protection de l'environnement potentiellement émettrices de polluants primaires.

De même, la gestion des pics de pollution et le respect de l'interdiction de brûlage à l'air libre relèvent du respect des réglementations. Si les actions inscrites au PPA prévoient des contrôles et des sanctions, elles misent en premier lieu sur les actions de communication. C'est par l'information de l'impact des polluants sur la santé, le développement de pratiques alternatives, la formation des partenaires et le soutien à l'organisation des relais locaux que l'adoption des comportements nouveaux est souhaitée.

**L'action T1.1 qui vise à renforcer le contrôle de véhicules tant contre la fraude au système AdBlue que sur le respect des restrictions de circulation à l'intérieur de la ZFE** apparaît indispensable à la commission.

L'apport technologique est essentiel pour lutter contre la pollution de l'air. Le système AdBlue des véhicules, obligatoire depuis 2006 pour les PL et de plus en plus fréquemment installé sur les VP diesel effectue une réduction très significative (80 à 90%) de l'émission des oxydes d'azote.

Concernant la ZFE, la commission note que :

- Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022, une nouvelle étape est mise en œuvre. Les restrictions de circulation s'imposent aux véhicules Crit'Air 3.
- Les contrôles reposent uniquement sur la collectivité (GAM) et sur la disponibilité des forces de police (municipale, nationale, gendarmerie). Ils restent manuels et peu nombreux.
- On estime à 8% le nombre de véhicules en infraction en 2021 (pour les véhicules ayant une vignette à Crit'Air supérieure à 3)
- L'évaluation réalisée en 2021 montre un effet positif sur la qualité de l'air. Le tendancier propulsé par d'autres mesures (report modal, réduction de la place des voitures en ville, stationnement payant), ou d'autres circonstances (confinement, télétravail...), mais également le différentiel entre le scénario tendancier et le scénario ZFE montre des gains significatifs (6% pour les NOx, 12% pour les PM10, 16% pour les PM2,5).
- Les mesures qualité de l'air établies par Atmo n'indiquent plus de dépassement des valeurs limites réglementaires (VLR) pour les NO<sub>2</sub> depuis 2 ans.
- La ZFE est souvent critiquée, notamment pour son effet discriminatoire sur le plan social.
- Le nouvel arrêté institue un pass (dérogation journalière de 12 jours par an, à télécharger sur le site de la Métropole) qui permet de traverser ponctuellement la ZFE, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2022.

Avec le pass mis en place, la commission constate que la collectivité adopte une position conciliante, toutefois sans laxisme, pour faciliter l'acceptabilité de l'action. Néanmoins, elle estime que les contrôles manuels puis automatisés, dès que la législation l'autorisera, sont nécessaires pour prolonger l'effet de l'action dans le temps. **Voir recommandation T1**

Parallèlement, la commission estime que les solutions alternatives ou compensatoires destinées à réduire l'effet discriminatoire reste très partielles dans le projet de PPA et lorsqu'elles existent ne sont pas présentées comme telles.

**Voir recommandation T2**

### Renforcement des contrôles sur les ICPE

La commission confirme l'intérêt des actions T.1.2 et T.1.3. L'intensification des contrôles et des sanctions sur des installations classées pour la protection de l'environnement, autant pour les installations de combustion (NOx, Particules et autres polluants) que pour les stations-services, émettrices de COV, est une mesure qui tend, entre autres, à limiter les polluants primaires responsables de la production d'ozone.

### Actions T.2.1 Renforcer le dispositif de pic de pollution

S'il est difficile de distinguer la contribution des épisodes de pollutions sur la santé, la survenue de ces derniers constituent une opportunité pour sensibiliser les parties prenantes et le grand public aux effets de la pollution de l'air sur la santé.

Actuellement, le dépassement des seuils réglementaires pour les quatre polluants atmosphériques suivants : particules (PM10), ozone (O3), dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) déclenchent deux niveaux de vigilance : le seuil d'information et de recommandation et le seuil d'alerte auxquels correspondent des mesures adaptées.

Face au constat de faible acceptabilité et de non-respect des mesures de restriction et parce que les normes évoluent, une démarche est en cours pour refonder l'arrêté préfectoral.

A la suite de son approbation, les actions du PPA prévoient de communiquer auprès du grand public.

- Communiquer sur l'arrêté préfectoral lui-même et sur les mesures associées
- Communiquer sur la conduite à tenir (explication des sources des pollutions, des impacts sur la santé, des seuils de déclenchement et des alternatives possibles)

L'action propose de réviser le protocole de gestion (messages de communication et moyens de diffusion). En même temps, elle signale que la documentation repose sur des documents existants et que l'action ne prévoit pas d'augmenter les moyens actuellement mis à disposition. **Voir recommandation T3**

La commission considère que la communication offre une meilleure compréhension et une acceptabilité des mesures restrictives, toutefois elle estime que les contrôles sont indispensables. A ce sujet l'action T.2.1.4 n'est pas développée. Les mesures restrictives et leur contrôle qui pourraient s'appliquer aux professionnels et au grand public ne sont pas décrites. **Voir recommandation T4**

### Action T.2.2 Accompagner l'interdiction du brûlage à l'air libre

Le brûlage à l'air libre émet des particules fines qui contribuent aux pics de pollution et émettent des polluants particulièrement toxiques (Dioxines, furanes, HAP, COV ...) selon les matériaux brûlés.

La pratique est interdite mais l'interdiction n'est pas respectée.

Clairement, la commission approuve les mesures développées par le PPA3 et leur application progressive :

1. l'information sur les effets et les réglementations,
2. les alternatives possibles,
3. les dérogations acceptées,
4. les contrôles et les sanctions.

La commission note positivement les sources de financement proposées par la DREAL pour l'acquisition de matériels alternatifs. Toutefois, elle pointe la lourdeur des démarches à entreprendre pour solliciter ces financements et insiste sur la nécessité de regroupement des acteurs autour des collectivités, syndicat, CUMA, pour mutualiser les moyens et les matériels. **Voir recommandation T5**

## 2.8. Évaluation du PPA, suivi des indicateurs

---

Des indicateurs de suivi des actions retenues au PPA3 sont présentés dans l'évaluation environnementale stratégique à l'aide d'un tableau. On retrouve ce document au paragraphe « VII-2- L'évaluation du PPA - Analyse des indicateurs suivi » de l'annexe 3 du dossier d'enquête (pages 282 à 288).

**Ce tableau est indispensable à une évaluation en continu du PPA.**

Cependant, il se trouve au fond d'une annexe où la probabilité qu'il soit lu paraît assez faible. En ne reprenant que les indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions indiquées dans les fiches actions du Plan d'action détaillé (Pièce D), il est incomplet pour être un outil de travail efficace à destination d'une éventuelle **commission d'évaluation** semestrielle ou annuelle du PPA.

Selon ce modèle, un tableau de synthèse faisant apparaître, outre les indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions, **le calendrier détaillé de cette mise en œuvre** tel qu'il est présenté dans chaque fiche action, paraît indispensable à la commission d'enquête.

Ce tableau devrait apparaître comme une pièce à part entière du dossier, d'une part afin de donner une visibilité concrète des actions du PPA, d'autre part afin de fournir **un guide de travail précis pour une commission permanente** d'évaluation du PPA. **Voir réserve PPA1.**

### 3 / AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Forte de tous ces apports, la commission d'enquête publique estime que :

- Le projet de PPA3 Grenoble Alpes Dauphiné répond aux exigences de la loi et à la nécessité de prendre des dispositions dans les meilleurs délais ;
- Le projet va dans le sens de l'amélioration de la qualité de l'air afin de préserver et d'améliorer la santé des populations concernées ;
- Les contraintes imposées le sont par la nécessité d'agir pour le droit imprescriptible de bénéficier d'un air de qualité ;
- Le dossier d'enquête ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ont été complets et sont de nature à apporter les éléments essentiels à la compréhension ;
- La disponibilité de la DREAL, même en période estivale, a montré son implication pour le projet et sa volonté de le voir aboutir en tenant compte des observations émises.

La commission d'enquête publique constate que les dates estivales n'étaient pas favorables à une large participation du public, ce qui peut expliquer la faible participation aux permanences pour un sujet majeur sur la santé publique et regrette que :

- Les communes de la zone (à l'exception de celles des permanences) n'ont pas reçu les éléments minima pour servir de relai efficace à l'information des citoyens, comme par exemple les avis d'enquête à afficher et le résumé non technique ;
- Les contraintes imposées par le PPA ne soient pas suffisamment exposées comme étant essentielles à la santé des populations, à la situation sanitaire du territoire et à la biodiversité ;
- Le lien entre, pollution atmosphérique, réchauffement climatique et risques sanitaires ne soit pas davantage développé, alors qu'il est de plus en plus perçu comme tel.

La commission d'enquête est persuadée que :

- Pour avoir une chance d'être comprises et acceptées par les populations concernées, les contraintes, du type ZFE ou chauffage au bois, devront être expliquées au plus près des citoyens et s'appuyer sur une éthique de partage et de responsabilité ; faute de quoi ces actions seront détournées ou rejetées et en conséquence inefficaces ;
- Une politique est d'autant plus populaire qu'elle apparaît comme juste et équitable ;

- Des politiques environnementales efficaces peuvent être soutenues par une majorité de citoyens, dès lors qu'elles proviennent d'une écoute attentive de leurs attentes et d'une bonne articulation entre éthique et politique ;
- Les informations sur les effets des outils proposés afin de lutter contre la pollution et le réchauffement climatique n'expliquent pas suffisamment les bienfaits qui peuvent en résulter.

C'est pourquoi nos diverses réserves et recommandations reprennent ces orientations.

## **Au vu des conclusions motivées ci-dessus, la commission émet un avis favorable avec 5 réserves et 33 recommandations**

### **Réserves**

#### **Thème général**

##### **Réserve-PPA1**

La commission d'enquête demande qu'un tableau de synthèse des actions soit créé, qu'il fasse l'objet d'une pièce à part du dossier PPA, et qu'il soit utilisé comme tableau de bord d'une commission d'évaluation du PPA qui devra se réunir au minimum une fois par an.

#### **Thème Résidentiel et Tertiaire**

##### **Réserve-RT1**

La commission d'enquête demande que l'action RT.1.1 soit modifiée en vue de l'instauration d'un fonds territorial de péréquation, alimenté par chaque EPCI à hauteur de ses moyens, permettant le renouvellement des appareils de chauffage non performants de façon homogène sur le territoire du PPA.

#### **Thème Mobilité et Urbanisme**

##### **Réserve-MU1**

La commission d'enquête demande que soient précisés les objectifs principaux de l'action MU3.3 et les moyens engagés pour les atteindre. Elle demande aussi que soit réellement et immédiatement créé l'observatoire sur la qualité de l'air et le suivi du trafic annoncé, que sa composition et les moyens précis dont il disposera pour pouvoir apprécier l'évolution du trafic et de la pollution atmosphérique de manière régulière et pérenne soient précisés.

##### **Réserve-MU2**

La commission d'enquête demande que l'action MU51 soit complétée afin qu'au minimum soit imposé que les cartes stratégiques air soient portées en annexe des documents d'urbanisme à l'échelle des territoires concernés, au titre du PPA, dans le cadre du « porter à connaissance » du préfet.

##### **Réserve-MU3**

La commission d'enquête reprend à son compte la proposition de la DREAL de la mise en place d'une commission thématique Mobilités Urbanisme début 2023 afin de planifier plus facilement la mise en œuvre de l'action. Elle demande qu'elle soit inscrite au PPA pour une mise en œuvre au plus tôt.

## Recommandations

### Secteur Résidentiel - Tertiaire

#### Recommandation-RT1

La commission d'enquête recommande qu'une mesure du PPA incite les différents partenaires, et notamment les collectivités locales et les EPCI, à adhérer à ATMO.

#### Recommandation-RT2

La commission d'enquête recommande, si les performances du point de vue de la réduction des émissions de particules de certains dispositifs d'inserts dans les foyers ouverts sont confirmées comme atteignant des performances satisfaisantes du point de vue de la réduction de l'émission de particules fines, d'envisager les conditions de leur habilitation et les modalités d'aides financières éventuelles pour les foyers ouverts qui en seraient équipés.

#### Recommandation-RT3

La commission d'enquête recommande que soit rendue obligatoire la délivrance d'un certificat de conformité des installations de chauffage lors des transactions ou les locations immobilières, par le biais du diagnostic de performance énergétique.

De même, la commission d'enquête recommande que l'on aille vers une modification du Code des assurances, visant à entraîner une perte de la couverture assurantielle en cas de dommages matériels résultant directement de l'utilisation d'un système de chauffage non conforme aux prescriptions du PPA.

#### Recommandation-RT4

La commission d'enquête recommande que soit tenu l'engagement de la DREAL de valider la contribution de GRDF à la mesure RT2.1.1, concernant la campagne de sensibilisation et de communication autour de la qualité de l'air ciblée vers les professionnels et les propriétaires de logements chauffés au bois et au fioul.

#### Recommandation-RT5

La commission d'enquête recommande d'enrichir l'action RT3.1 par la proposition de création d'une cellule de conseil à destination des particuliers et des artisans en vue d'encourager le recours à des produits solvants ou d'entretien faiblement émetteurs de COV

### Secteur Mobilité-Urbanisme

#### Recommandation-MU1

La commission d'enquête recommande qu'une large communication soit conduite à destination des entreprises en vue de les convaincre de mettre en place des plans de mobilité, ou à les amplifier pour celles qui en ont déjà un. Elle souhaite qu'un effort tout particulier soit apporté dans ce cadre au développement du télétravail et du co-working.

#### Recommandation-MU2

La commission souhaite que l'action M1.3 soit enrichie d'une mesure concernant l'augmentation du nombre des parkings relais et l'accroissement de la taille de ceux qui existent déjà.

#### Recommandation-MU3

La commission d'enquête recommande que les prérogatives du comité de territoire soient élargies à la mise en œuvre du PPA en ce qui concerne le report modal :

- Pour faire connaître, promouvoir et encourager les déplacements actifs, les transports partagés, et le report modal, par des moyens de communication innovants permettant de toucher un très large public, allant des très jeunes aux personnes âgées.
- Pour apporter un soutien actif aux EPCI sur la recherche des moyens de financement possibles, nombreux mais complexes à activer.

### **Recommandation-MU4**

La commission d'enquête souhaite que l'instance de concertation logistique prévue pour la ZFE VUL/PL soit initialisée et formalisée dans les plus brefs délais, qu'elle associe les territoires (EPCI et métropole) et les organisations professionnelles concernées (entreprises, syndicats, etc.), qu'elle se réunisse aux échéances annoncées, qu'elle soit informée régulièrement sur l'état des indicateurs de suivi de l'action, et consultée lors de l'évolution du calendrier de l'action.

### **Recommandation-MU5**

La commission d'enquête demande qu'une concertation de grande qualité précède la mise place de la ZFE VP. Elle demande que les EPCI soient associés à cette concertation afin que soit prise en compte la problématique des résidents hors métropole travaillant dans la métropole. De façon duale, la situation des résidents dans la métropole, ayant une conduite vertueuse au quotidien, mais ayant la nécessité de posséder un véhicule pour leurs déplacements longue distance doit être considérée.

De façon générale, des dispositifs d'accompagnement à destination de tous devront être présentés dès cette étape de concertation et mis en œuvre à l'ouverture de la ZFE. Une attention particulière devra être apportée aux personnes les plus vulnérables, premières impactées par cette action.

### **Recommandation-MU6**

La commission d'enquête, en accord avec les conclusions de l'ADEME (la réduction ciblée de la vitesse permet de réduire les émissions de NOx et de PM) valide l'action MU3.1. Elle souhaite que l'État la mette en œuvre en accélérant le calendrier prévu au PPA.

### **Recommandation-MU7**

La commission d'enquête n'est pas favorable à la mise en place de la régulation dynamique des vitesses sur les grands axes urbains. Si celle-ci apporte un confort de conduite à l'automobiliste, elle ne limite en rien l'exposition aux différentes sources de pollution de l'air engendrées par la circulation automobile (accélération, échappement, pneus, freins) des habitants riverains des grands axes. La commission recommande de ne jamais dépasser les 70km/h sur les axes bordés par des populations importantes ainsi que par des établissements recevant des publics fragiles, c'est à dire au minimum l'A480 dans sa traversée de Grenoble et la Rcade Sud.

### **Recommandation-MU8**

La commission d'enquête prend acte de l'engagement de la DREAL de présenter, lors des réunions de suivi du PPA, les résultats de l'expérimentation menée sur l'A480 depuis 2020.

Si les résultats intermédiaires encourageants devaient se vérifier à l'issue de l'expérimentation, la commission d'enquête préconise que soit aussi étudiée la possibilité d'une VR2+ en amont de l'échangeur du rondou et du verrou sud de l'A480. A plus long terme, les déclinaisons possibles citées dans le descriptif de l'action, pour la RN481, la RD1090, l'A41, et dans une moindre mesure l'A51 semblent judicieuses.

### **Recommandation-MU9**

La commission d'enquête recommande que le principe affirmé par la DREAL d'un verrou sur l'A480 au sud du Rondeau fasse l'objet d'un projet.

### **Recommandation-MU10**

La commission d'enquête recommande que soit tenu l'engagement de la DREAL de prendre contact avec GRDF rapidement afin de valider le portage et le financement de la mesure par GRDF.

### **Recommandation-MU11**

La commission d'enquête recommande que le rétrofit de véhicules, les véhicules hybrides, voire des motorisations diesel équipées de dispositifs d'absorption des NOx, soient considérées pendant quelques années encore comme des solutions permettant une transition réaliste vers les motorisations tout électrique.

### **Recommandation-MU12**

La commission d'enquête recommande que soient étudiées les modalités en vue de généraliser à tout le territoire du PPA le fonds air véhicule instauré par la métropole et alimenté par l'ADEME et la Région.

## **Secteur Agriculture**

### **Recommandation-A1**

La Commission considère que la formation des agriculteurs et des futurs agriculteurs est fondamentale afin de permettre une prise de conscience de l'importance de la lutte contre la pollution atmosphérique. Outre l'intérêt direct pour la santé des populations, il conviendra de mettre en avant dans cette formation les avantages indirects que le monde agricole peut en retirer :

- Meilleur rendement obtenu suite à la diminution du taux d'ozone
- Meilleur rendement grâce à une moindre perte d'azote dans l'air au profit d'une absorption directe au niveau racinaire ;
- Meilleure acceptabilité de l'élevage dans la mesure où le stockage des déjections animales est mieux géré ;

Les budgets correspondant à ces formations devront être privilégiés. Il s'agit de la concrétisation d'une volonté politique.

### **Recommandation-A2**

Les agricultures sous label (bio ou Haute Valeur Environnementales) devront s'efforcer d'intégrer dans leur cahier des charges les bonnes pratiques disponibles en matière de qualité de l'air.

### **Recommandation-A3**

L'existence de subventions destinées à permettre un rééquipement en matériel plus performant en vue de l'épandage d'engrais azotés organiques ou minéraux devra être communiquée aux intéressés. Une fois l'inventaire en cours réalisé, il appartiendra à la Chambre d'Agriculture d'être moteur du suivi et de l'incitation à aller vers les meilleures techniques disponibles.

### **Recommandation-A4**

Il conviendra de veiller à ce que les AASQA et en particulier ATMO, puissent poursuivre la surveillance des enjeux émergents que sont en particulier les pesticides. Cette surveillance permettra d'améliorer les connaissances sur les degrés d'imprégnation des populations concernées et le cas échéant de mettre en place des mesures de prévention efficaces.

### **Recommandation-A5**

La charte élaborée entre les producteurs de noix, les riverains et les organisations professionnelles concernées pourrait constituer un modèle à mettre en place dans les cas de traitement ou d'épandages susceptibles de générer des nuisances auprès de riverains.

### **Recommandation-A6**

La possibilité de disposer d'aides à l'équipement de broyeurs devra être portée à connaissance de la profession des producteurs de noix. L'équipement (éventuellement en CUMA) de ce type de matériel devrait permettre de diminuer les brûlages de taille ou d'arbres morts.

### Thème Communication

### **Recommandation-C1**

La commission d'enquête publique propose que l'action C.1.1 soit reprise en détaillant la communication sur le suivi des actions du PPA3, notamment :

- La création de groupes citoyens de suivi des actions, avec les associations et les collectivités locales qui pourraient être mis en place par thème, ou par secteur (exemples : autoroute A480, secteur La Sône, mobilités vertes, protection des riverains de noyeraies...);
- La programmation au moins semestrielle par ECPI de réunions publiques de suivi du PPA3.

### **Recommandation-C2**

La Commission d'enquête recommande l'élaboration d'un Plan de communication spécifique pour les collectivités territoriales dans la mesure où il est indiqué que les ECPI doivent « s'engager ».

Dans un second temps, une charte de partenariat détaillant les attentes, les moyens humains et matériels partagés, les engagements, serait à proposer aux collectivités territoriales.

### **Recommandation-C3**

Il serait particulièrement recommandé qu'une personne dédiée soit réellement et durablement mobilisée sur ce projet, avec l'aide de stagiaires d'universités et d'organismes de formation à la communication publique.

Ces organismes sont toujours friands de sujets du réel avec impacts forts et le PPA a ces deux caractéristiques.

Beaucoup de choses existent et il serait dommageable que cet éparpillement se traduise par un essoufflement des acteurs et une perte de richesses exploitables.

### **Recommandation-C4**

La Commission d'enquête propose de mettre en avant une « communication positive » faisant ressortir les avantages que peuvent procurer les moyens de lutte contre la pollution atmosphérique :

### Secteur Transversal

### **Recommandation-T1**

Considérant l'amélioration de la qualité de l'air enregistrée, notamment depuis la mise en place de la ZFE VUL/PL, la commission encourage à poursuivre cette action. Toutefois, considérant le faible recul sur lequel repose la première évaluation, la commission recommande de prolonger l'évaluation engagée afin de mesurer l'effet à plus long terme.

### **Recommandation-T2**

Considérant les contraintes imposées à la population, et plus particulièrement aux personnes à moyen et faible revenus ne pouvant pas changer leur véhicule, la commission estime nécessaire que des assouplissements soient possibles ponctuellement et que les solutions alternatives soient mises en place et expliquées à la population. Elle recommande de développer avec la métropole, un plan de communication à ce sujet.

### **Recommandation-T3**

Considérant l'importance de la communication sur les restrictions imposées lors des pics de pollution, la commission recommande de préciser les modalités des dispositifs de communication envisagés à l'action T.2.1.3. La diffusion des documents existants lui paraissant insuffisante.

Parallèlement, en absence d'une identification claire des objectifs et des moyens de lutte contre la pollution liée à l'ozone, la commission recommande de communiquer sur les pics de pollution estivaux liés à l'ozone : Identifier les sources, expliquer les seuils de déclenchement des niveaux d'alerte, rappeler les impacts sanitaires, indiquer les solutions alternatives.

### **Recommandation-T4**

Si une bonne communication crée les conditions d'une meilleure acceptabilité des mesures restrictives liées au pic de pollution, la commission estime que les contrôles restent indispensables. A ce sujet l'action T.2.1.4 n'est pas développée. La commission recommande de préciser les mesures restrictives et les modalités de leur contrôle qui pourraient s'appliquer aux professionnels et au grand public.

### **Recommandation-T5**

La commission estime que la mise en place de solutions alternatives au brûlage à l'air libre est primordiale à la réussite de l'action T.2.2. Elle recommande le développement d'actions locales de communication pour mobiliser les particuliers, les agriculteurs, les professionnels et les élus locaux. Pour ce faire, l'implication de tous les partenaires institutionnels (communes, EPCI, DDT, Chambre d'agriculture, CUMA, Atmo, ...) doit être sollicité.

Fait à Grenoble, le 27 septembre 2022.

Le président de la commission d'enquête, Yves MARCELLIN

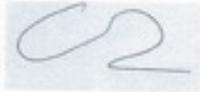


Les membres titulaires de la commission d'enquête

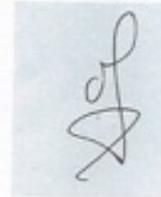
Alain CHEMARIN



Gilles DU CHAFFAUT



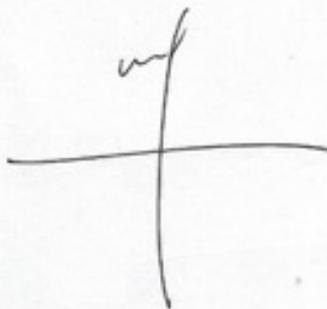
Michel PUECH



Henri VIGIER



Jean-Louis PRESSE



Gabriel REY

