

PRÉFECTURE DE L'ISÈRE

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

Rapport d'enquête publique

3^{ème} 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.....	4
1.1.	Pollution atmosphérique et santé publique - généralités.....	4
1.2.	Contexte réglementaire.....	4
1.2.1.	Le contexte européen :.....	4
1.2.2.	Le contexte national :.....	4
1.2.3.	Le contexte local :.....	4
1.3.	Particularités de Grenoble Alpes Dauphiné.....	5
1.4.	Situation de la qualité de l'air à l'issue du PPA2.....	5
1.5.	Pourquoi un PPA3.....	10
2/	PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PPA3.....	11
2.1.	Déroulement de la révision.....	11
2.2.	Justification du périmètre retenu.....	12
2.3.	Concertation préalable.....	14
2.4.	Échanges DREAL-Autorité Environnementale.....	17
2.5.	Objectifs du PPA3.....	17
2.5.1.	Objectifs en termes de concentration et d'exposition.....	18
2.6.	Méthodologie d'évaluation : modélisation ATMO.....	18
3/	PLAN D'ACTION DU PPA3.....	20
3.1.	Le secteur Industrie-BTP.....	21
3.1.1.	DEFI I.1 : Réduire les émissions des gros émetteurs industriels.....	21
3.1.2.	DEFI I.2 : Réduire les émissions de particules et de NOx des installations de combustion.....	21
3.1.3.	DEFI I.3 Réduire les émissions diffuses de particules des chantiers, carrières, plateformes de concassage/recyclage des cimenteries et producteurs de chaux.....	22
3.2.	Le secteur Résidentiel-Tertiaire.....	23
3.2.1.	défi RT .1 : réduire l'impact du chauffage sur la qualité de l'air.....	23
3.2.2.	défi RT.2 : Soutenir la rénovation énergétique des logements, locaux d'activités et bâtiments publics.....	24
3.2.3.	défi RT.3 : limiter les utilisations de solvants et autres produits d'entretien émetteurs de COV :.....	25
3.3.	Le secteur Mobilité-Urbanisme.....	25
3.3.1.	Défi MU1 : Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière.....	26
3.3.2.	Défi MU2 : Réglementer l'accès aux zones densément peuplées grâce au dispositif de ZFE.....	27
3.3.3.	Défi MU3 : Aménager les voies rapides pour réduire les émissions.....	28
3.3.4.	Défi MU4 : Accélérer le verdissement des véhicules.....	30
3.3.5.	Défi MU5 : Limiter l'exposition des populations dans les zones les plus polluées.....	31
3.4.	Le secteur Agriculture.....	31

3.4.1. DEFI A.1 Favoriser la prise en compte de la qualité de l'air dans les pratiques agricoles	33
3.4.2. DEFI A2 Réduire les émissions du secteur agricole	34
3.5. Communication.....	35
3.5.1. DEFI C.1 Piloter, organiser, évaluer.....	35
3.5.2. DEFI C.2 Renforcer la communication auprès du grand public et la formation des acteurs relais	36
3.6. Transversal	36
3.6.1. Défi T.1 – Faire respecter les réglementations et renforcer les contrôles.....	36
3.6.2. Défi T.2 – Agir en transversalité sur des problématiques ponctuelles	37
4 / ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	38
4.1. Dispositions administratives et publicité	38
4.1.1. Ordonnance de désignation	38
4.1.2. Arrêté Préfectoral	38
4.2. Composition du dossier d'enquête publique.....	38
5 / DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	40
5.1. Opérations préalables à l'enquête :	40
5.2. Consultations complémentaires.....	40
5.3. Réunions de la Commission d'enquête pendant et après l'enquête.....	43
5.4. Calendrier et lieux d'enquête	45
5-5 Évaluation Quantitative de la participation du public.....	46
5.4.1. Nombre et nature des contributions	46
5.4.2. Thèmes abordé	49
5.4.3. Orientations des contributions.....	53
6 / PROCES VERBAL DE SYNTHESE	53
7 / ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS PARTIELLES	54
7.1. THÈMES GÉNÉRIQUES.....	54
7.1.1. Généralités	54
7.1.2. Moyens du PPA.....	57
7.1.3. Le territoire du PPA.....	58
7.1.4. Santé.....	60
7.1.5. Communication-Publicité/Enquête publique et participation	65
7.2. THEME INDUSTRIE-BTP.....	66
7.2.1. Défi I.1 Réduire les émissions des gros émetteurs industriels.....	66
7.2.2. Défi I.2 Réduire les émissions de particules et de NOx des installations de combustion	66
7.2.3. Défi I.3 Réduire les émissions de particules des chantiers, carrières, plateformes de concassage/recyclage, des cimenteries et producteurs de chaux.....	67

7.2.4. Avis de la commission sur le THEME INDUSTRIE	69
7.3. THEME RESIDENTIEL TERTIAIRE.....	69
7.3.1. Défi RT.1 Réduire l'impact du chauffage sur la qualité de l'air.....	69
7.3.2. Défi RT.2 Soutenir la rénovation énergétique des logements, locaux d'activité et bâtiments publics.....	75
7.3.3. Défi RT.3 Limiter les utilisations de solvants et autres produits émetteurs de COV	76
7.3.4. Avis de la commission sur le Thème Résidentiel-Tertiaire.....	77
7.4. THEME MOBILITE URBANISME	77
7.4.1. Contributions communes aux actions mobilité	77
7.4.2. Défi MU.1 Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière.....	79
7.4.3. Défi MU.2 Réglementer l'accès aux zones densément peuplées grâce au dispositif de ZFE m	83
7.4.4. Défi MU.3 Aménager les voies rapides pour réduire les émissions	86
7.4.5. Défi MU.4 Accélérer le verdissement des véhicules	91
7.4.6. Défi MU.5 Limiter l'exposition des populations dans les zones les plus polluées	97
7.4.7. Mobilité Urbanisme - Avis de la commission sur le thème	100
7.5. THEME AGRICULTURE	101
7.5.1. Analyses des défis et actions proposées par le PPA.....	101
7.5.2. DEFI A1 : Favoriser la prise en compte de la qualité de l'air dans les pratiques agricoles.....	102
7.5.3. DEFI A2 : favoriser la baisse des émissions du secteur agricole sur le territoire du PPA à travers des actions de sensibilisation et d'accompagnement pour encourager à la mise en place de pratiques moins émettrices. » ..	103
7.5.4. Autres Points soulevés par les contributeurs :	107
7.5.5. Avis de la commission sur le thème Agriculture.....	110
7.6. THEME TRANSVERSAL.....	111
7.6.1. Défi T.1 Faire respecter les réglementations et renforcer les contrôles.....	111
7.6.2. Défi T.2 Agir en transversalité sur des problématiques ponctuelles	115
7.7. THEME COMMUNICATION	120
7.7.2. Défi C.1 Piloter, organiser, évaluer	120
7.7.3. Défi C.2 Renforcer la communication auprès du grand public et la formation des acteurs relais	122
7.7.4. Avis de la commission sur le Thème communication.....	123
7.8. AUTRES THÈMES	124
7.8.1. Les sports de loisirs.....	124
7.8.2. Le matériel de jardinage.....	125
8 / LISTE DES ANNEXES	126
9 / LISTE DES PIECES JOINTES	126

1 / PRÉAMBULE

1.1. Pollution atmosphérique et santé publique - généralités

La pollution de l'air représente un enjeu majeur pour la santé des habitants, exposés à la pollution atmosphérique, par des effets à court terme ou à long terme. C'est ainsi que Santé Publique France estime à 7% la part, en France des décès attribuables à la pollution de l'air aux particules (PM2,5)

Soit 40.000 décès par an dont 18 % attribuable au dioxyde d'azote, soit 7.000 décès par an, ce qui représente un coût sanitaire annuel de plus de 100 Md d'euros et une perte d'espérance de vie à 30 ans de 8 mois. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), 90 % de la population mondiale vit dans des zones dans lesquelles les valeurs qu'elle recommande sont dépassées et le rapport de l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE) de 2020 indique que les pollutions atmosphériques sont à l'origine de plus de 450.000 décès prématurés dans l'Union européenne et ce malgré les efforts accomplis depuis plusieurs décennies.

L'agglomération grenobloise, comme d'autres grandes agglomérations françaises et européennes, est particulièrement concernée par cette problématique, qui touche en premier lieu les populations dites « sensibles ».

Pour lutter contre ce fléau, des normes réglementaires de qualité de l'air ont été instaurées et des plans de protection de l'atmosphère ont été arrêtés en France dans les agglomérations et territoires les plus exposés, mais ces efforts sont encore insuffisants, au regard notamment des nouvelles normes de l'OMS, prescrites en 2021.

Il convient également de souligner les effets de la pollution de l'air sur l'environnement (cultures, fonctionnement des écosystèmes, végétation, etc.)

1.2. Contexte réglementaire

1.2.1. LE CONTEXTE EUROPEEN :

La France est visée par un arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE), en date du 24 octobre 2019 : dans une procédure de « manquement » à l'encontre de la France, constatant des dépassements systématiques et persistants de la limite annuelle pour le NO2 la CJUE met en demeure la France d'agir, **la zone de Grenoble faisant partie des 12 territoires concernés.**

1.2.2. LE CONTEXTE NATIONAL :

Par décision en date du 12 juillet 2017, le Conseil d'État a enjoint le Premier Ministre et le Ministre chargé de l'environnement de prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter dans les meilleurs délais les normes sanitaires européennes, puis par un arrêt du 10 juillet 2020, prononcé à l'encontre de l'État une astreinte de 10 ME par semestre, s'il ne justifie pas avoir, dans un délai de six mois, exécuté la décision de 2017.

Grenoble fait partie des 9 agglomérations concernées.

1.2.3. LE CONTEXTE LOCAL :

Malgré les efforts accomplis, Grenoble le 4 août 2021, est toujours identifié comme n'étant pas dans une situation de non-dépassement stabilisé.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été introduit en France par la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) du 30 décembre 1996, maintenant codifiée dans le Code de l'Environnement. Un PPA est

notamment obligatoire pour les agglomérations d'au moins 250.000 habitants avec pour objectif de ramener, dans un délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone considérée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes en vigueur. C'est dans le cadre de cette loi que, par arrêté du 26 décembre 2016, L'agglomération grenobloise (658.073 habitants) a été classée « Zone à Risques- agglomération » (ZAG),

Pour répondre à la loi LAURE, un premier PPA de l'agglomération grenobloise a été adopté en 2006 pour la période 2005-2010 couvrant 45 communes. Un deuxième PPA a été adopté en 2014 pour la période 2014-2018 couvrant 273 communes. Ce troisième PPA a été lancé par le Préfet de l'Isère le 15 octobre 2019.

1.3. Particularités de Grenoble Alpes Dauphiné

Grenoble Alpes Dauphiné est un territoire contrasté : composé de plaines, de collines, de montagnes, de vallées, son altitude varie de 62 m à près de 4.000 m (la Meije, qui sépare l'Isère des Hautes Alpes, culmine à 3.983 m).

C'est un territoire fortement urbanisé, notamment dans l'Y grenoblois, doté d'un important réseau d'infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires, qui engendrent une importante circulation.

C'est un territoire fortement peuplé et fortement industrialisé, notamment au sud de l'agglomération. Les activités concentrées en plaine et en fond de vallée exposent la population aux pollutions atmosphériques.

C'est un territoire doté d'un climat semi-continental sous influence montagnarde, avec des hivers froids et des étés chauds, ce qui peut entraîner :

- En hiver un phénomène d'inversion de température, avec un effet « cuvette » dans l'agglomération
- En été une forte augmentation des niveaux d'ozone

1.4. Situation de la qualité de l'air à l'issue du PPA2

L'évaluation du PPA2 au terme d'une période de 5 ans a été réalisée en 2019.

Rappel des objectifs du PPA2

Rappelons les objectifs du PPA2 approuvé le 25 février 2014 par le Préfet de l'Isère. Ce plan visait majoritairement la réduction des niveaux de dioxyde d'azote et des particules (PM10 et PM2,5) afin de les ramener en deçà des seuils réglementaires. Parallèlement, il s'agissait pour ces éléments de respecter les objectifs nationaux de réduction des émissions (- 40% pour les NOx, - 30% pour les particules¹.) Enfin, l'objectif consistait à réduire au minimum l'exposition des populations à ces polluants.

Le PPA2 reposait sur 4 leviers principaux, ci-dessous, déclinés en 22 actions.

- Industrie,
- Chauffage individuel au bois transports routiers,
- Urbanisme et
- Aménagement du territoire,

¹ Les objectifs de réduction sont définis par rapport aux émissions de l'année de référence 2005. (art.D222-38 du code de l'environnement)

BILAN QUANTITATIF DE LA QUALITE DE L'AIR

Le bilan est réalisé par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur la période 2013-2018. Les mesures sont effectuées pour 2 typologies de stations, celles situées à proximité des axes de trafic important et celles représentatives de la pollution du fond urbain et périurbain. Les principaux paramètres testés sont les NO₂, les PM₁₀, les PM_{2,5} et l'ozone.

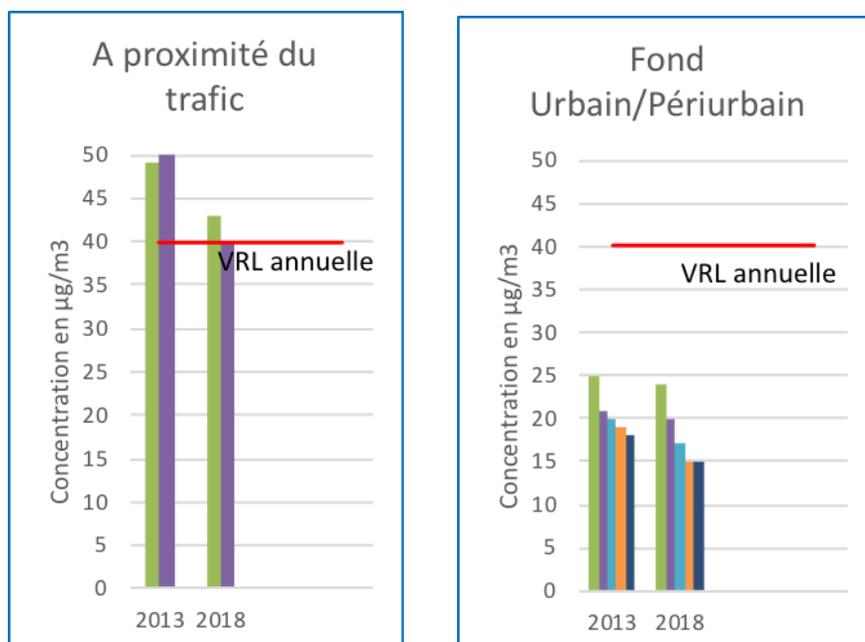
Le dioxyde d'azote NO₂

Rappel : Le dioxyde d'azote, principalement émis par le transport routier, est problématique dans les zones proches des grandes voiries.

Malgré une baisse notable en 2018, la valeur limite réglementaire (VRL) de 40µg/m³ est dépassée sur les zones les plus proches des grands axes de circulation. Ce dépassement affecte une population estimée à 700 personnes.

Les mesures dans le fond urbain/périurbain respectent la valeur réglementaire. Entre les 2 dates de 2013 et 2018, on observe une baisse des niveaux de pollution qui reste toutefois limitée.

Mesures NO₂ sur les stations de référence selon la typologie Evolution 2013-2018



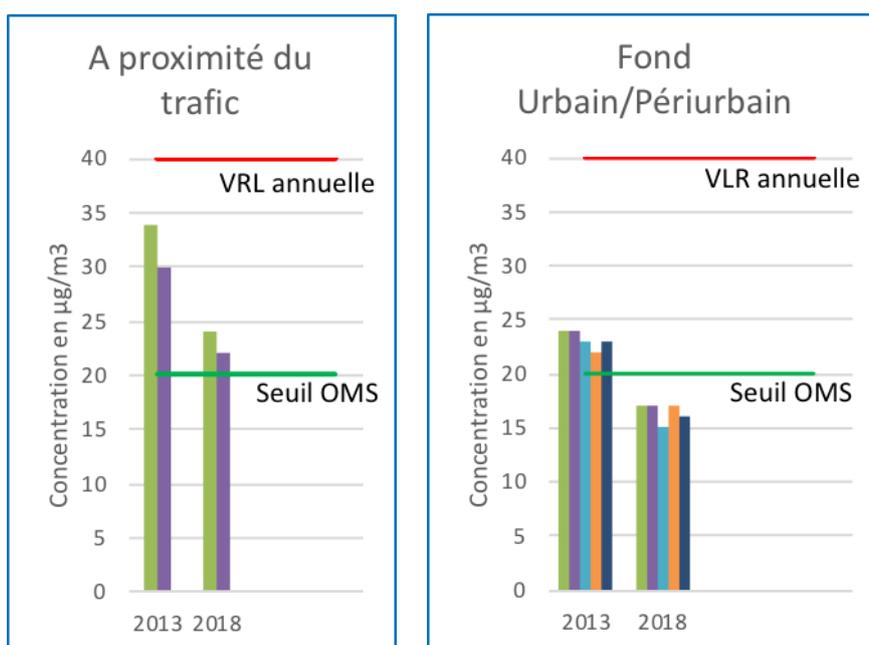
<p>Réduction du niveau de pollution de 12 à 20 %</p> <p>La valeur limite réglementaire de 40µg/m³ n'est pas respectée.</p> <p>700 personnes restent exposées à des niveaux de dioxyde d'azote supérieurs à la valeur limite réglementaire.</p>	<p>Réduction du niveau de pollution de 4 à 27 %</p> <p>La diminution des niveaux reste faible</p>
---	---

Les particules fines - PM₁₀

Rappel : Les particules sont majoritairement issues des combustions incomplètes liées au chauffage (notamment au bois), aux activités industrielles ainsi qu'aux transports (combustion des carburants, freins, pneus).

Les résultats des mesures montrent une baisse significative des niveaux de pollution. Ils respectent la valeur limite annuelle réglementaire de 40µg/m³. Toutefois, dans les zones à proximité du trafic, le seuil OMS (20 µg/m³ en 2005) est encore dépassé. Ce dépassement concerne une population estimée à 9 700 personnes.

Mesures PM₁₀ sur les stations de référence selon la typologie Evolution 2013-2018



Réduction du niveau de pollution
de 27 à 29 %

La valeur limite réglementaire de 40µg/m³ est respectée, cependant le seuil recommandé par l'OMS 20µg/m³ est dépassé

9 700 personnes restent exposées à des niveaux de particules supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS

Réduction du niveau de pollution
de 23 à 35%

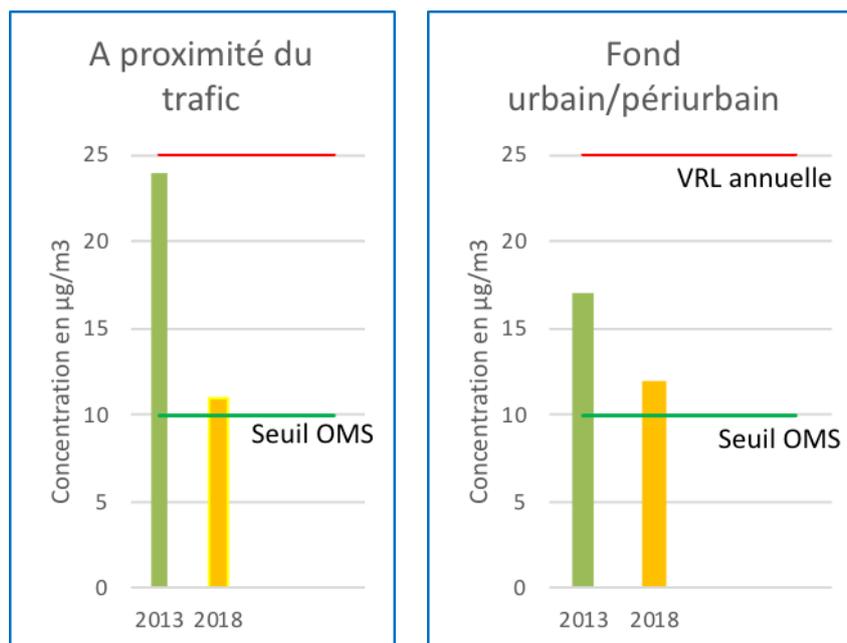
Sur les sites de fond urbain et périurbain, les concentrations moyennes de PM₁₀ ont nettement baissé.

Les particules en suspension – PM_{2,5}

Rappel : Les particules en suspension PM_{2,5} sont majoritairement émises par le chauffage au bois individuel et les transports routiers.

Malgré une baisse significative du niveau de pollution en particules en suspension PM_{2,5}, le niveau reste supérieur aux valeurs seuils de l'OMS. L'exposition des populations à ce seuil est évaluée à 450 000 personnes.

Mesures PM_{2,5} sur les stations de référence selon la typologie Evolution 2013-2018



<p>Réduction du niveau de pollution de 54 %</p> <p>La valeur limite réglementaire de 25µg/m³ est respectée.</p> <p>Toutefois, malgré la baisse enregistrée le seuil recommandé par l'OMS de 10µg/m³ est dépassé.</p>	<p>Réduction du niveau de pollution de 29 %</p> <p>Si les concentrations moyennes de PM 2,5 sont en baisse significative en milieu urbain, elles restent supérieures aux valeurs seuils recommandées par l'OMS.</p>
<p>En 2018, 450 000 personnes restent exposées à des niveaux de particules supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.</p>	

L'ozone

Il faut distinguer l'ozone présent dans la stratosphère terrestre, essentiellement à une altitude comprise entre 15 et 20 km de l'ozone troposphérique engendré par la pollution près de la surface de la terre.

- L'ozone stratosphérique absorbe fortement les rayons ultraviolets ; il agit comme un filtre invisible qui protège toutes les formes de vie contre une sur exposition aux UV nocifs. Il est détruit par des aérosols, notamment issus de l'activité humaine, parmi lesquels les CFC, entraînant ainsi un trou dans la couche d'ozone.
- A l'inverse, l'ozone des basses couches de l'atmosphère est un oxydant puissant, extrêmement irritant. Il contribue à l'effet de serre et aux pluies acides. Il est formé par une réaction photochimique impliquant les polluants primaires, précurseurs de l'ozone que sont les oxydes d'azote et les composés organiques volatiles, principalement en condition estivale d'ensoleillement et de fortes chaleurs.

Les mesures de concentration pour l'année 2018 montrent un dépassement de la valeur cible pour la protection de la santé ($< 120\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur 8h pendant 25 jours) sur la quasi-totalité du territoire du PPA, ce qui concerne 630 000 habitants. Entre 2013 et 2018, les concentrations d'ozone ont tendance à augmenter sur la plupart des stations.

Parallèlement, l'ozone reste le principal déclencheur des activations de vigilance pour les pics de pollution.

Conclusion

Le bilan 2013-2018 confirme la tendance à l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire du PPA, excepté pour l'ozone.

Toutefois, 2 polluants restent nettement en dépassement des valeurs fixées par la réglementation.

- ***Le dioxyde d'azote le long des principaux axes de de circulation***
- ***L'ozone sur la quasi-totalité du territoire du PPA***

Parallèlement, une partie de la population du PPA, résidant principalement dans la métropole grenobloise, reste exposée à des niveaux de particules supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.

- ***9 700 hab pour les PM10 ($20\mu\text{g}/\text{m}^3$)***
- ***450 000 hab pour les PM2,5 ($10\mu\text{g}/\text{m}^3$)***

EVALUATION DES ACTIONS DU PPA

L'évaluation quantitative des actions du PPA s'appuie sur une modélisation des émissions effectuée pour 3 scénarii.

- Un scénario de référence 2013
- Un scénario tendanciel 2018 donc sans mise en œuvre des actions du PPA
- Un scénario 2018 avec les actions du PPA

Les 3 principaux polluants évoluent selon le tableau suivant

Scénarii	Évolution 2013-2018 tendanciel	Gain entre 2018 tendanciel et 2018 avec actions PPA
NO2	-14,6%	-1,9%
PM10	-8,6%	-2,9%
PM2,5	-9,9%	-3,0%

L'analyse de l'évolution des émissions montre que la baisse tendancielle est notable, (particulièrement pour certains polluants tels que les oxydes d'azote (NO₂) tandis que le gain spécifiquement lié aux actions du PPA reste modéré (-1,9%).

Les actions apportant proportionnellement le plus de gain sont :

- Au niveau des NO₂, les actions du secteur des transports (régulation du flux des véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, mise en place des plans de déplacements entreprises). Elles apportent plus de 99% des gains quantifiés.
- Pour les PM_{2,5}, les actions du secteur résidentiel. La mise en œuvre du fonds air bois apportent 64 % des gains quantifiés (76 % si on ajoute l'action promotion des bois de qualité et l'interdiction du brûlage des déchets verts).

1.5. Pourquoi un PPA3

En conclusion du bilan 2013-2018, l'évaluation confirme la tendance à l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire du PPA, excepté pour l'ozone. Toutefois, 2 polluants restent nettement en dépassement des valeurs fixées par la réglementation.

- Le dioxyde d'azote le long des principaux axes de de circulation. 700 personnes sont soumises à des niveaux de pollution à la valeur limite.
- L'ozone sur la quasi-totalité du territoire du PPA, ce qui concerne 630 000 habitants.

Parallèlement, une partie de la population du PPA, résidant principalement dans la métropole grenobloise, reste exposée à des niveaux de particules supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.

- 9 700 habitants pour les PM₁₀ (20µg/m³)
- 450 000 habitants pour les PM_{2,5} (10µg/m³)

Considérant les résultats de l'évaluation, le COPIL du 29 octobre 2019, présidé par le Préfet de l'Isère, a décidé d'engager la mise en révision du PPA2 pour continuer à agir et amplifier l'effort collectif pour l'amélioration de la qualité de l'air.

Les enjeux

L'enjeu principal de cette révision porte un abaissement des émissions de dioxyde d'azote. La vigilance devra également être maintenue sur les particules fines afin de réduire l'exposition des populations et de se rapprocher des seuils de l'OMS. L'ozone, dont la concentration a augmenté pendant le PPA2 devient un enjeu important à traiter au niveau régional.

Afin d'accroître l'efficacité de la mise en œuvre et le suivi des actions et d'effectuer les ajustements nécessaires, le maître d'ouvrage indique que le portage et le suivi du projet seront renforcés.

Enfin, il précise que le projet devra s'adresser et impliquer le grand public. Le PPA devra largement diffuser son avancement par une communication renforcée.

2 / PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PPA3

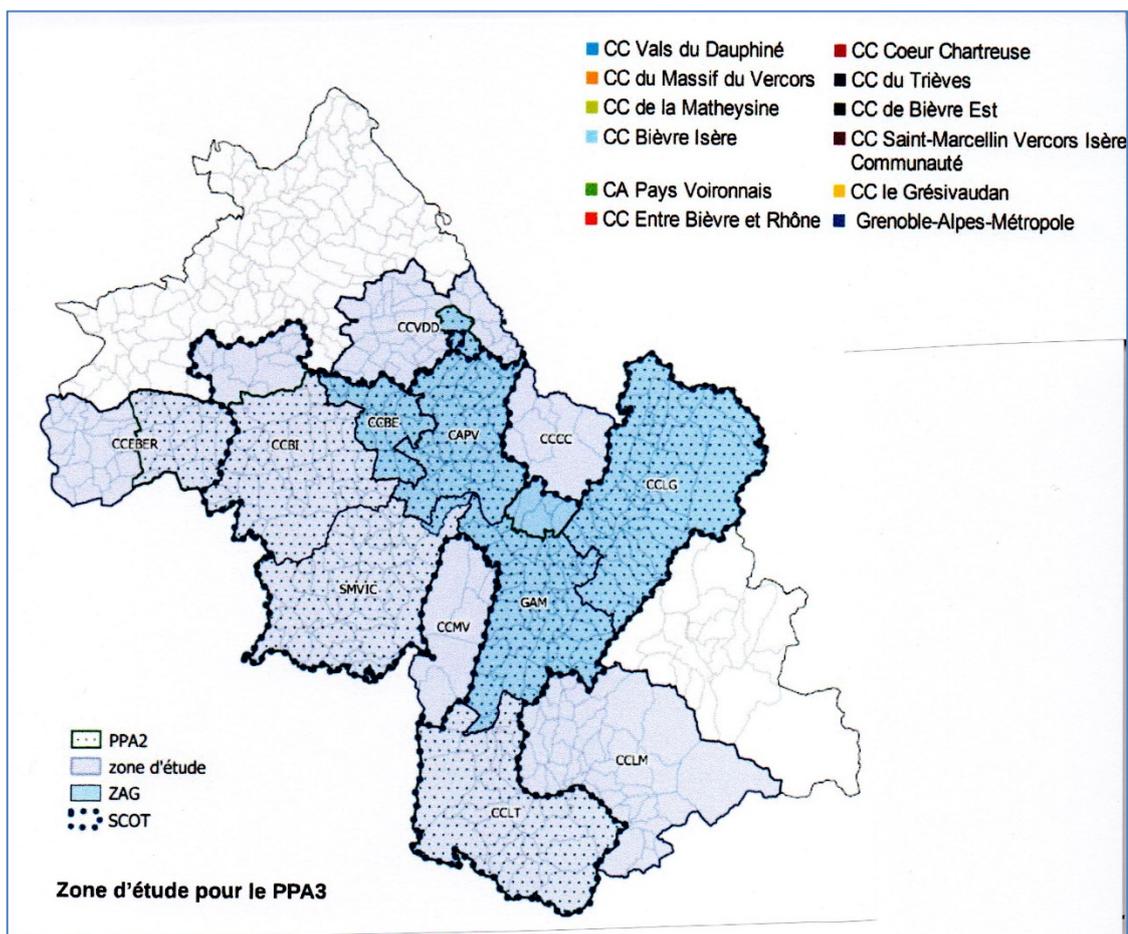
2.1. Déroulement de la révision

L'élaboration du PPA3 a été décidée le 29 octobre 2019, par le COPIL (Comité de pilotage), réunissant l'État, collectivités territoriales, représentant des secteurs économiques émettrices de substances, associations et personnalités qualifiées.

Un diagnostic territorial et un état des lieux de la qualité de l'air sur une zone d'étude définie ont été réalisés.

En tenant compte des spécificités du territoire, ils ont permis de déterminer un périmètre d'action pertinent et d'identifier les enjeux à traiter en lien avec les différents polluants.

Dans un premier temps, il a été envisagé d'inclure la Communauté de communes Entre Bièvre et Rhône dans le périmètre d'étude, mais il a été jugé plus pertinent de la rattacher au PPA de Lyon.



Pour favoriser la mise au point des défis et des actions sur une base la plus partagée possible, les travaux ont été partagés en groupes de travail, rassemblant les représentants des collectivités et des EPCI (établissement public de coopération intercommunale), les acteurs économiques du territoire et les experts.

Ces travaux sont portés par les services de l'État.

Cinq ateliers de concertation, ont permis de faire émerger les futures actions du PPA3 et de consolider celles déjà inscrites dans la feuille de route opérationnelle ou dans les plans et schémas des collectivités territoriales :

- Mobilité-Urbanisme : piloté par la SMMAG (Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise) et la DREAL-UD (unité départementale Isère de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Auvergne Rhône-Alpes) ;
- Industrie et BTP : piloté par VICAT (La Société des Ciments Vicat) et la DREAL-UD ;
- Résidentiel-Tertiaire : piloté par la Communauté de communes du Grésivaudan et la DDT ;
- Agriculture : piloté par la Chambre d'agriculture de l'Isère et la DDT (Direction Départementale des Territoires de l'Isère) ;
- Transversal, communication et contrôle : piloté par Grenoble Alpes Métropole et la DREAL-UD.

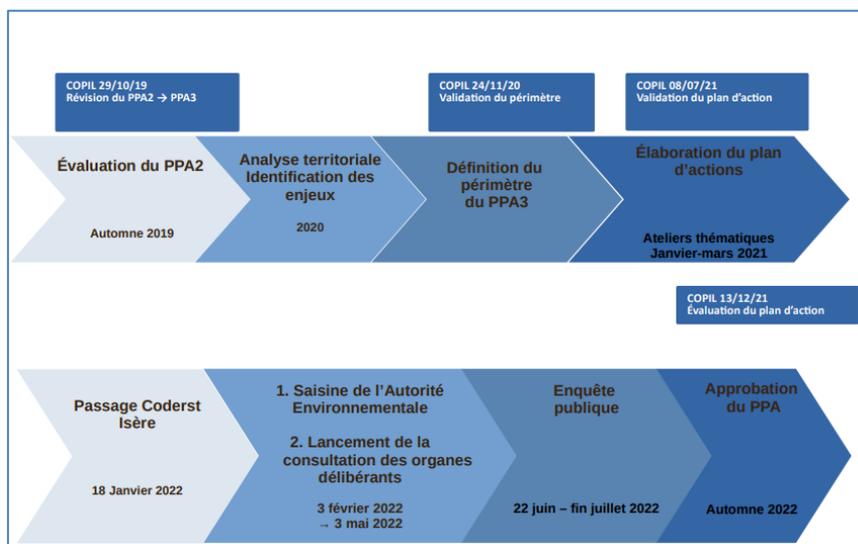
Une concertation préalable auprès du grand public s'est déroulée du 21 mai au 18 juin 2021 ; celle-ci a recueilli 150 contributions (Cf. § 2.3).

A l'issue de cette démarche, un plan d'action a été établi.

Le dossier a été présenté au CODERST (Comité Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques) de l'Isère, les collectivités territoriales ont été consultées afin qu'elles puissent délibérer.

L'AE-CGEDD (Autorité environnementale - Conseil général de l'Environnement et du Développement durable) a été saisi et a rendu son avis.

Ces démarches entreprises, l'enquête publique s'est tenue en juin et juillet 2022.



Calendrier d'élaboration du PPA3

2.2. Justification du périmètre retenu

La définition du périmètre du PPA 3 à partir du diagnostic territorial croise différentes approches :

- Une approche réglementaire, qui repose sur la prise en compte des zones en dépassement des valeurs réglementaires ou susceptibles de l'être ;
- Une approche territoriale, basée sur une mise en cohérence des différents documents de planification et la prise en compte des dynamiques territoriales ;
- Une approche technique, basée sur l'évolution du territoire à horizon 2025 et les incidences potentielles sur la qualité de l'air.

Trois périmètres ont été étudiés :

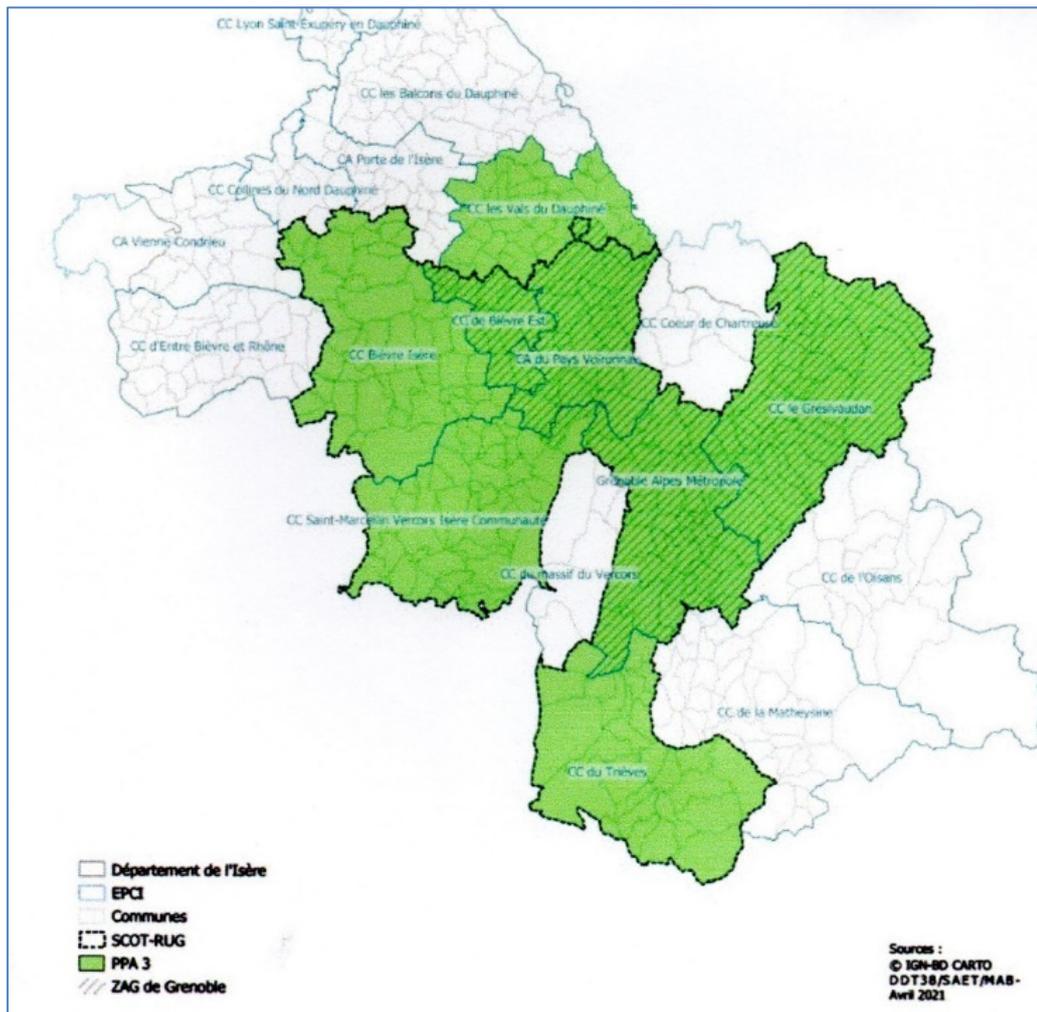
- Un périmètre 1, minimal ou « réglementaire », regroupant :
 - Grenoble Alpes Métropole ;
 - Communauté de Communes Le Grésivaudan ;

- Communauté d'agglomération du Pays Voironnais.
- Un périmètre 2, « *intermédiaire* », regroupant :
 - Sept EPCI du périmètre du SCoT de la Grande Région de Grenoble
 - Grenoble Alpes Métropole ;
 - Communauté de communes Le Grésivaudan ;
 - Communauté d'agglomération du Pays Voironnais.
 - Communauté de communes de Bièvre Isère ;
 - Communauté de communes Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté ;
 - Communauté de communes Bièvre Est ;
 - Communauté de communes du Trièves ;
 - Communauté de Communes de Vals du Dauphiné.
 - Un périmètre 3, regroupant les EPCI compris dans le périmètre 2, plus :
 - Communauté de communes Cœur de Chartreuse ;
 - Communauté de communes du Massif du Vercors ;
 - Communauté de communes de la Matheysine.

Le **périmètre 2** a été retenu par le COPIL, celui-ci est proche du périmètre du PPA2, il est également suffisamment large pour avoir un impact efficace sur la qualité de l'air et peut faire l'objet d'une coopération et d'un pilotage acceptable.

Les trois EPCI dites « *de montagne* », Massif du Vercors, Cœur de Chartreuse et Matheysine n'ont pas été intégrés au périmètre du PPA3 ; ils ne représentent que 5 % de la population, 5 % des émissions de NOx (oxydes d'azote) de la zone d'étude et impactent peu les niveaux de concentration en NO2 (dioxyde d'azote) sur la métropole grenobloise.

Le périmètre retenu



2.3. Concertation préalable

Dans le cadre de la révision du PPA de Grenoble Alpes Dauphiné, une concertation du public a été réalisée en 2021.

Modalités de la concertation

La phase de concertation a été organisée en application du III de l'article L.121- 17 du code de l'environnement, et conformément aux modalités décrites dans la déclaration d'intention du 16 février 2021 publiée sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

Objectifs

- Informer le public sur l'état de la qualité de l'air et les actions entreprises pour l'améliorer,
- Recueillir les attentes, les avis et les propositions citoyennes afin d'améliorer ensemble la qualité de l'air de Grenoble Alpes Dauphiné.

Méthode

Cette concertation a mobilisé les services du cabinet Niagara Innovation qui l'a coordonnée (questionnaire en ligne, webinaire), et a produit une synthèse des éléments recueillis dans le cadre de cette démarche. Toutes les contributions font fait l'objet d'une égale attention et ont été jugées de façon objective sur leur pertinence propre.

Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée suivant les modalités suivantes :

- Un dossier support permettant d'accéder aux informations relatives à la qualité de l'air et aux enjeux liés au PPA3 sur Grenoble Alpes Dauphiné.
- Une consultation libre ouverte du 21 mai au 18 juin 2021 pour que chacun puisse faire connaître son avis et ses propositions en répondant à un questionnaire en ligne.
- Une réunion virtuelle/en ligne, le 21 mai de 12h00 à 14h00, qui a permis aux participants de poser des questions, de s'exprimer sur la thématique et de réfléchir aux leviers disponibles pour les acteurs locaux et pour les citoyens, en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air.

Analyse de la participation :

➤ Répartition des participants par âge

- 43% des participants avaient entre 36 et 50 ans.
- 23% entre 51 et 65 ans.

Les jeunes (entre 20 et 35 ans) représentaient 15% des participants.

➤ Répartition des participants par commune de résidence :

Les habitants de Grenoble étaient les plus nombreux : 43%

➤ Motifs de la participation :

47% des participants ont déclaré qu'ils s'intéressaient pour des enjeux de santé pour eux-mêmes et leurs enfants.

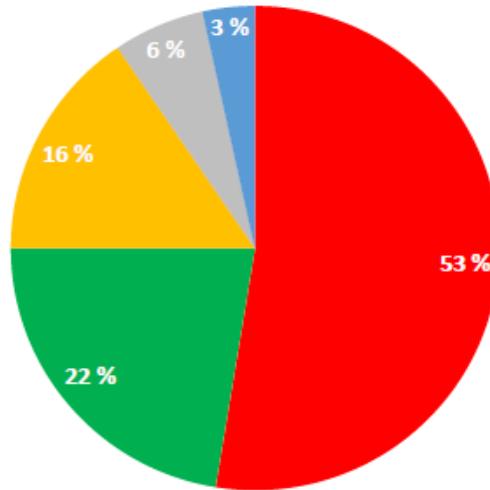
28% ont déclaré participer en vue de s'informer et d'agir éventuellement.

Les répartitions suivantes démontrent que les participants considèrent très majoritairement (69%) que la qualité de l'air est **mauvaise ou même très mauvaise**.

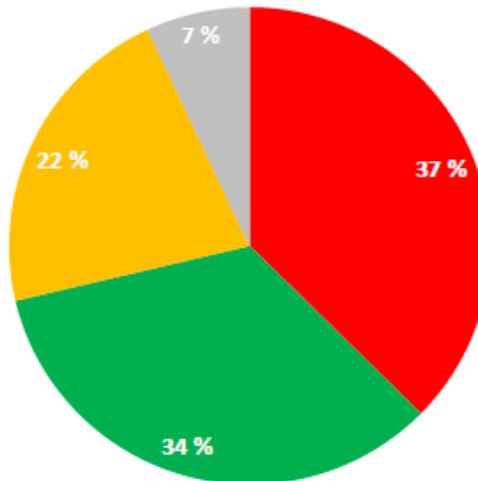
De plus 37% estiment que **la qualité de l'air s'est dégradée** ces dix dernières années :

Comment qualifieriez-vous l'état de la qualité de l'air extérieur dans votre commune ?

■ Mauvaise ■ Bonne ■ Très mauvaise ■ Sans avis ■ Très bonne



■ Dégradation ■ Amélioration ■ Absence d'évolution ■ Sans avis



D'après vous, comment a évolué la qualité de l'air ces 10 dernières années ?

Lorsqu'ils sont interrogés sur les mesures prises ces dernières années en vue d'améliorer la qualité de l'air, ils répondent :

A 32% sur le trafic routier en citant la vignette Crit'air, la limitation de vitesse, les zones à Faible Émissions.

A 32% sur les modes doux de circulation (pistes cyclables, covoiturage...).

A 10% sur les transports en commun.

D'une manière générale ils sont peu satisfaits : **71% qualifient ces mesures de peu satisfaisantes ou pas du tout satisfaisantes...**

Bien sûr ces chiffres ne sont pas significatifs, du fait de la faiblesse de l'échantillon. Tout au plus peut-on relever qu'il ne semble pas que les améliorations générées par les précédents PPA aient été perçues par les participants à cette concertation...

Pour eux les mesures prises manquent d'ambition politique, ont des lacunes importantes en étant inégalitaires, en poussant à l'achat de matériels neufs... Ils mettent en avant l'insuffisance des contrôles (vignettes, limitations de vitesses, respect des ZFE lors des pics de pollution...

Ils mettent en avant également l'insuffisance des transports en commun en matière de fréquence, de tarif, de sécurisation en dehors du centre-ville.

Ils critiquent l'élargissement de l'A480 et trouvent le plan de circulation inadapté...

Lorsqu'ils sont interrogés sur les mesures les plus urgentes à mettre en œuvre, ils citent :

- A 79% les transports.
- A 51% le résidentiel et le tertiaire.
- A 25% l'industrie.

Toutefois lorsqu'ils sont interrogés sur ce qu'ils pourraient faire pour agir sur la qualité de l'air

- 75% disent qu'ils ne savent pas...
- 3% seulement citent la prise plus fréquente de transports en commun...

A noter que 77% souhaiteraient être mieux informés sur la qualité de l'air ; 50% par affichage public et 28% par des applications smartphone.

§ § §

A total 27 avis et propositions ont été recensés ; ces propositions ont été regroupées dans les 5 grands thèmes retenus : Transports ; urbanisme ; résidentiels ; agriculture et industrie. Chaque proposition enrichit le thème dont elle est partie prenante. Cela a permis de prendre en compte les observations des participants.

En conclusion

La concertation préalable relative au plan de protection de l'atmosphère de Grenoble Alpes Dauphiné s'est tenue du 21 mai au 18 juin 2021. Le registre électronique mis à disposition, ainsi que la réunion publique organisée sous forme de webinar le 21 mai à 12h ont permis de recueillir **un total de 150 contributions** émanant de citoyens du territoire et de représentants d'associations. Si ce nombre de participants peut paraître assez faible compte tenu de la population de la zone d'étude concernée par le PPA, il est d'un ordre de grandeur cohérent avec la participation habituellement constatée lors des consultations réglementaires sur ce type de plans et programmes de grande ampleur.

Toutefois, les contributions reçues sont riches et détaillées, témoignant d'une très grande appropriation de cette problématique complexe par les participants à cette concertation. Il en ressort que les 150 contributions se traduisent in fine par **272 avis et propositions techniques** qui ont pu être analysées et synthétisées par le consultant Niagara Innovation, missionné à cet effet par la DREAL.

De manière générale, **les propositions qui se dégagent sont très largement en phase avec le projet de plan d'actions du PPA3** sur lequel la DREAL a travaillé en étroite concertation avec l'ensemble des parties prenantes (collectivités, autres services de l'État, acteurs économiques, etc.) de la problématique. En particulier, il ressort une demande de :

- Restreindre davantage la circulation automobile dans le centre de l'agglomération,
- Mobiliser différents leviers pour soutenir les modes alternatifs (transports en commun, vélo, marche, covoiturage),
- Favoriser les motorisations à faibles émissions,
- Amplifier les dispositifs d'aides à la rénovation thermique des logements,
- Accompagner le remplacement voire interdire l'usage des systèmes individuels de chauffage les plus polluants,
- Durcir l'encadrement et le suivi des émissions industrielles.

Autant de mesures effectivement prévues dans le cadre du plan d'actions.

Parallèlement, les citoyens ont également fait des propositions intéressantes concernant des enjeux transverses comme un meilleur contrôle des mesures d'interdiction déployées, une meilleure sensibilisation et une information du public sur les bons gestes et les bons comportements à adopter.

Ces enjeux font effectivement l'objet d'un volet à part entière dans le PPA qui se décline en plusieurs actions transversales relatives à la communication, au suivi et à la gouvernance du plan.

Enfin, cette concertation fait émerger des propositions intéressantes (notamment concernant la logistique urbaine, le soutien au covoiturage, la tarification du stationnement, le recours accru aux énergies renouvelables, ou encore concernant la définition des formes urbaines et la végétalisation des espaces publics, etc.) qui ont utilement enrichi le plan d'action et également été prises en compte par les partenaires de l'État dans leurs actions en faveur de la qualité de l'air.

2.4. Échanges DREAL-Autorité Environnementale

Le dossier de PPA 3 a été soumis à l'Autorité Environnementale (AE) et sa rédaction finale a été élaborée par la DREAL à la lumière des remarques et suggestions de l'AE.

La commission d'enquête a analysé thème par thème le dossier de questions/réponses afin d'avoir un avis sur cet échange DREAL/AE, sur la prise en compte des demandes de l'AE dans le dossier PPA3 soumis à l'enquête publique et le cas échéant sur la justification des divergences. Cette analyse est donnée en **annexe 2**.

2.5. Objectifs du PPA3

L'objectif principal du PPA est de respecter (et de faire respecter) :

- Les VLR (valeurs limites réglementaires) en station, en concentration moyenne et en exposition de la population ;
- La réglementation, les objectifs du PREPA (Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques) et de la loi C & R (Climat & Résilience), afin de s'assurer que ces réglementations seront respectées en 2030.

Il est avéré que **plus on diminue l'exposition de la population aux polluants, plus les risques pour la santé diminuent**.

Aussi, le COPIL a fixé des objectifs ambitieux, allant plus loin que la réglementation et en visant les objectifs 2021 de l'OMS (Organisation mondiale de la santé) ainsi que le respect des objectifs 2030 du PREPA et de la loi Climat & Résilience dès 2027.

2.5.1. OBJECTIFS EN TERMES DE CONCENTRATION ET D'EXPOSITION

Les objectifs définis dans le PPA sont donc les suivants :

Polluant	Stations	% personnes exposées	Concentration moyenne	Émissions
NO ₂	< Seuil 2 OMS 21	- 1 % > Seuil 3 OMS 21	< Seuil 3 OMS 21	PREPA 2027 < Objectif < PREPA 2030
PM _{2,5}	< Seuil 3 OMS 21	- 30 % > Seuil 4 OMS 21	< Seuil 4 OMS 21	Objectif PREPA 2030 Objectif article 186 loi C&R
PM ₁₀	< Seuil 3 OMS 21	-50 % > OMS 21	< OMS 21	Objectif article 186 loi C&R
NH ₃	-	-	-	Objectif PREPA 2027
COVnM	-	-	-	Objectif PREPA 2030

On peut traduire ces objectifs avec des valeurs chiffrées comme suit :

Polluant	Stations	% personnes exposées	Concentration moyenne	Émissions
NO ₂	< 30 µg.m ⁻³	- 1 % > 20 µg.m ⁻³	< 20 µg.m ⁻³	-66 %émissions /2005
PM _{2,5}	< 15 µg.m ⁻³	- 30 % > 10 µg.m ⁻³	< 10 µg.m ⁻³	-57 %émissions /2005 - 50 % émissions 2020-2030 (C&R)
PM ₁₀	< 30 µg.m ⁻³	-50 % > 15 µg.m ⁻³	< 15 µg.m ⁻³	- 50 % émissions 2020-2030 (C&R)
NH ₃	-	-	-	-11 %émissions /2005
COVnM	-	-	-	-52 %émissions /2005

2.6. Méthodologie d'évaluation : modélisation ATMO

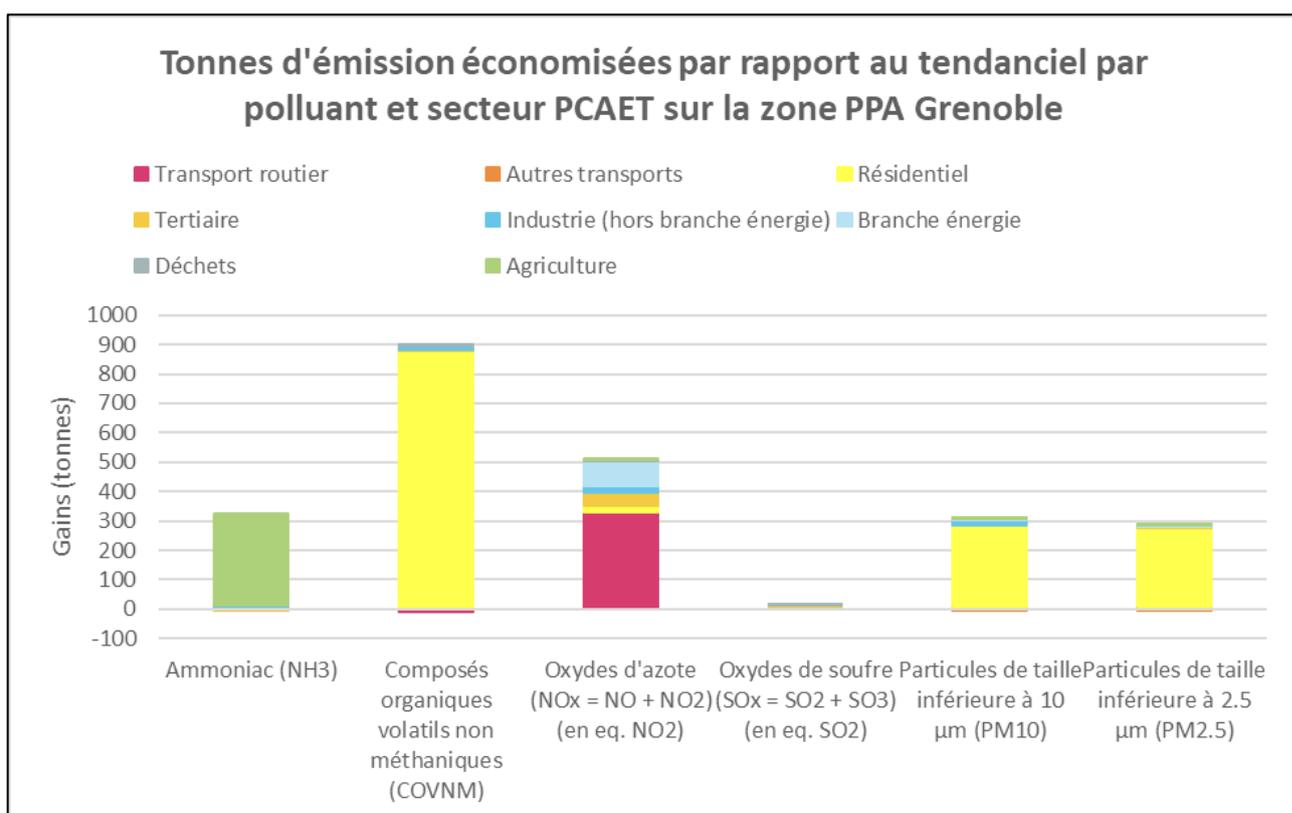
La modélisation de la qualité de l'air repose sur plusieurs paramètres : les émissions de polluants, les concentrations mesurées et le niveau des populations exposées. Le nouveau PPA décline la stratégie pour lutter contre la pollution de l'air à l'horizon 2027.

Pour rendre compte des effets du PPA, 2 scénarios sont testés.

- Un scénario 2027 tendanciel **SANS les actions du PPA3**. Il reflète l'évolution naturelle de la qualité de l'air par rapport à la situation de référence de 2017, sans prendre en compte les actions spécifiques du PPA. Ce scénario montre toutefois une évolution favorable dans la mesure où il inclut les progrès technologiques et les actions déjà enclenchées sur le territoire.
- Un scénario 2027 tendanciel **AVEC les actions du PPA3**. Ce scénario intègre donc les hypothèses d'évolution des différentes sources d'émission. L'évaluation des gains repose sur une analyse des paramètres pouvant être modifiés par les différentes actions du PPA3. Elle concerne tous les secteurs : Transport et mobilités, résidentiel et tertiaire, agricole, industriel et BTP. Les actions du volet urbanisme et communication n'apportent pas de gains d'émissions directs. A titre d'exemple, on peut citer les effets de :

- La baisse de la vitesse sur les autoroutes (130 à 110 km/h sur un linéaire de 15 km et la limitation à 70 km/h sur la rocade Sud) sont pris en compte.
- Le renouvellement de 7000 foyers non performants de chauffage au bois,
- L'utilisation de pendillards et enfouisseurs avec un gain de 5% des émissions de NH₃
- L'abaissement de la VLE à 0,35 g/m²/j pour les carrières et les installations de concassage/recyclage est pris pour un abattement de 15% des émissions de ces activités.

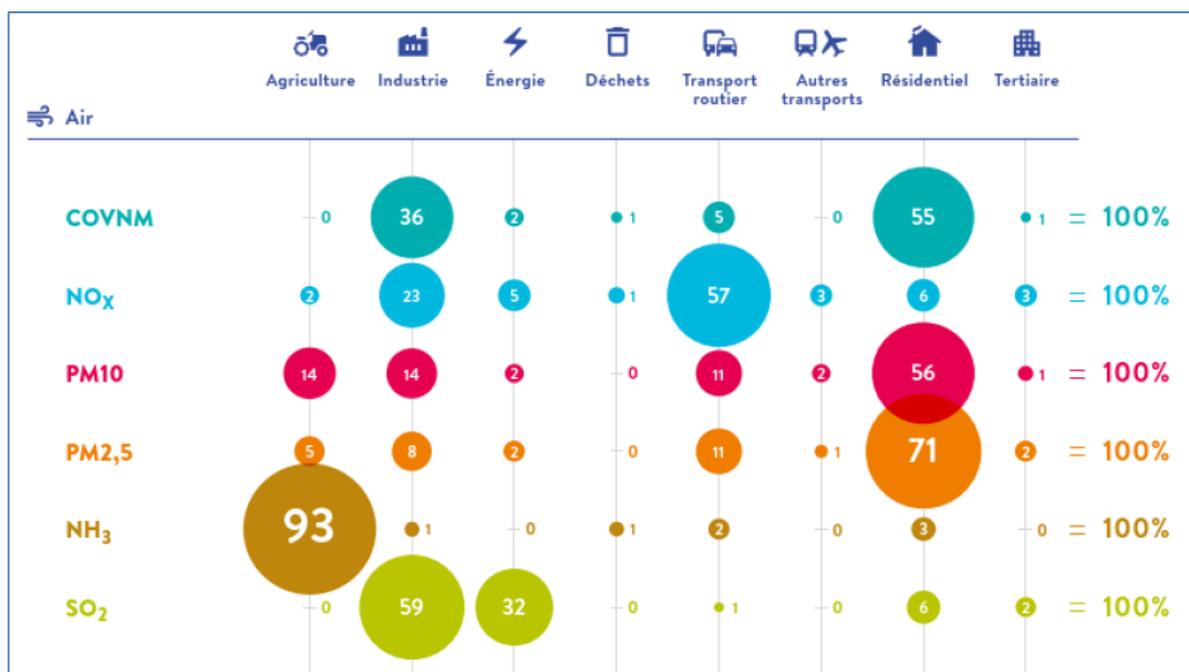
De manière prospective, la modélisation montre que les actions mises en place dans le cadre de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère entraînent des réductions d'émission sur l'ensemble des polluants. Pour chaque polluant, un secteur contribue particulièrement à cette baisse : résidentiel pour les COVnM et particules, agriculture pour l'ammoniac, transport routier pour les oxydes d'azote ou encore le secteur de l'énergie pour les oxydes de soufre. Ces propos sont illustrés par la figure ci-dessous.



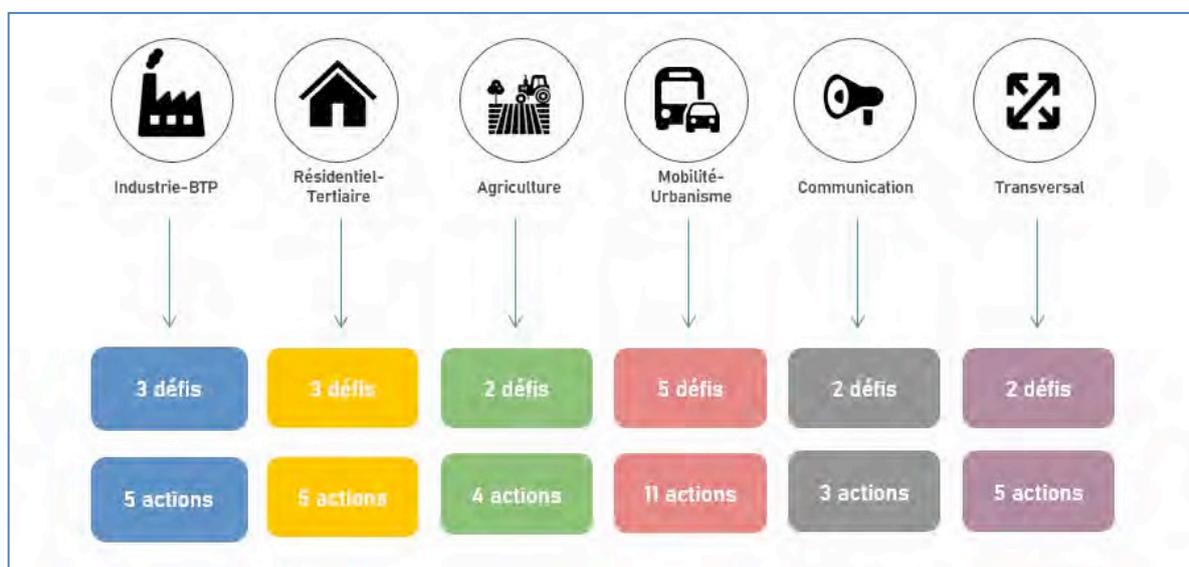
3 / PLAN D'ACTION DU PPA3

Le PPA 3 est constitué de 17 défis balayant 6 secteurs, et découpés en 32 actions elles-mêmes regroupant plusieurs sous actions. Ces défis traitent chacun des leviers spécifiques et visent la réduction des émissions de polluants atmosphériques ou la diminution de l'exposition des populations. Certaines actions spécifiques visent en outre une meilleure sensibilisation et information des partenaires et du grand public aux enjeux de la pollution de l'air. Chacune de ces actions est détaillée sous la forme de fiches (cf. pièce D du dossier d'enquête publique) précisant leurs modalités de pilotage, les acteurs, les partenaires et les responsables de suivi de l'action, leurs objectifs, ainsi que le détail des sous actions dont la mise en œuvre est envisagée.

On rappellera pour mémoire ci-dessous la contribution des différentes activités humaines aux émissions de polluants atmosphériques en Isère (données 2019) :



Le schéma ci-dessous présente la structure du plan d'action en de 17 défis et 32 actions.



3.1. Le secteur Industrie-BTP

Bien que les émissions aient fortement diminué depuis les années 1990, cette tendance doit être encore renforcée et il subsiste des gisements importants d'émissions pouvant être encore réduites.

3.1.1. *DEFI 1.1 : REDUIRE LES EMISSIONS DES GROS EMETTEURS INDUSTRIELS*

Ce défi vise à réduire les émissions de polluants des industries dites « IED – Industriel Emission Directive » en visant les valeurs basses possibles des niveaux d'émission admissibles (NEA) avec les meilleurs techniques disponibles (MTD). Une action est associée à ce défi.

	PM ₁₀	PM _{2,5}	COV	NO _x	SO _x	NH ₃
Émissions évitées t/an	-	-	14	19	4	-
Participation à l'objectif PPA	-	-	2%	4%	25%	-

3.1.1.1. *Action 1.1.1 Viser les valeurs basses en NO_x, PM, COV pour les gros émetteurs*

Outre toute nouvelle implantation, 23 établissements industriels existants sont visés en 2022.

La mise en œuvre nécessitera de prescrire des études technico-économique (ETE) afin d'arbitrer la capacité à atteindre les objectifs tout en restant rentables. Cette prescription se fera par arrêté préfectoral fixant les nouvelles valeurs limites d'émission (VLE) et autres moyens de réduction.

Le suivi sera réalisé par la DREAL UDI selon 3 indicateurs de suivi : sur installations nouvelles, sur installations existantes, nombre d'ETE prescrites.

3.1.2. *DEFI 1.2 : REDUIRE LES EMISSIONS DE PARTICULES ET DE NO_x DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION*

Il s'agit de réduire les VLE des NO_x et particules sur les installations nouvelles et existantes.

	PM ₁₀	PM _{2,5}	COV	NO _x	SO _x	NH ₃
Émissions évitées t/an	-	-	14	19	4	-
Participation à l'objectif PPA	-	-	2%	4%	25%	-

3.1.2.1. *Action 1.2.1 Sévérer le niveau d'émission de particules et NO_x/puissance entre 1 et 50MW*

Cette action vise les installations équipant les industriels, collectivités et grandes copropriétés.

Il s'agira de prendre des arrêtés préfectoraux pour imposer les prescriptions générales de la rubrique 2910 de la nomenclature des ICPE, d'imposer des valeurs limites d'émission (VLE) plus restrictives et de conditionner les aides publiques aux équipements performants en termes de rejets.

Par ailleurs l'utilisation du fioul domestique, du fuel lourd et du charbon sera interdite pour les installations nouvelles pour réduire les émissions des installations existantes.

Pour l'existant entre 20 et 50MW, l'objectif de réduction devra conduire aux valeurs basses des objectifs en NO_x et PM.

Des modes de financement seront promus : ADEME, plan de relance de l'état, conseil régional. Le suivi sera réalisé par la DREAL UDI.

3.1.2.2. **Action 1.2.2 Sévéreriser le niveau d'émission de particules et NOx/ puissance entre 0,4 et 1MW**

Cette action cible les chaudières biomasse, avec obligation de s'équiper de matériel permettant de réduire les émissions de poussière et NOx avec mise en place d'une surveillance en sortie de cheminée.

L'action prévoit un recensement des installations, une surveillance dont les résultats seront portés sur un livret de chaufferie, avec une campagne de mesure sur 2 ans.

Des financements sont prévus par l'ADEME et le Département et le suivi réalisé par la DREAL UD et les collectivités.

3.1.3. **DEFI I.3 REDUIRE LES EMISSIONS DIFFUSES DE PARTICULES DES CHANTIERS, CARRIERES, PLATEFORMES DE CONCASSAGE/RECYCLAGE DES CIMENTERIES ET PRODUCTEURS DE CHAUX**

Les activités du BTP sont à l'origine de 12% des émissions nationales de PM₁₀. Or seules les carrières ont obligation de surveiller les retombées de poussières.

Le défi consiste à étendre cette obligation aux installations de concassage/recyclage, cimenteries et fours à chaux, et à favoriser les bonnes pratiques sur les chantiers de BTP. On recense en 2022 sur le territoire du PPA3 18 carrières, 3 cimenteries et producteurs de chaux et 25 plateformes de concassage.

Le défi I.3 aura un impact sur les gains d'émission en particules :

	PM ₁₀	PM _{2,5}	COV	NO _x	SO _x	NH ₃
Émissions évitées t/an	17	3	-	-	-	-
Participation à l'objectif PPA	5%	2%	-	-	-	-

3.1.3.1. **Action 1.3.1 Réduire les émissions diffuses de poussières**

Il s'agit d'étendre à toutes les installations de concassage/recyclage et producteurs de chaux l'obligation d'abaisser la valeur limite en PM₁₀ et PM_{2,5} à 0,35g/M²/j en moyenne annuelle glissante.

La mise en œuvre passe par un arrêté préfectoral, puis un contrôle des sites concernés.

Un financement ADEME est disponible pour les inventaires et études de faisabilité. Le coût des transformations est à la charge des exploitants.

Le suivi sera réalisé par la DREAL UDI.

3.1.3.2. **Action 1.3.2 Favoriser les bonnes pratiques sur les chantiers**

Outre une bonne information et communication auprès des acteurs du BTP et la signature de chartes environnement, il sera prévu d'introduire des clauses spécifiques dans les cahiers des charges des maîtres d'ouvrages publics et privés afin de réduire de 7,5% les émissions de chantier par rapport au scénario tendanciel.

Les clauses spécifiques pourront être d'imposer des arrosages, l'humidification des appareils de découpage, un bâchage efficace des chargements, l'utilisation d'engins de chantier propres.

La responsabilité du suivi est plurielle, DREAL UD/UNICEM/MOA/Collectivités/État.

3.2. Le secteur Résidentiel-Tertiaire

Le secteur résidentiel/tertiaire représente le plus grand émetteur de PM₁₀ (57 % des émissions en 2017) dues en quasi-totalité au chauffage individuel au bois, en raison principalement des foyers ouverts et des appareils anciens du secteur domestique (qui de surcroît ont un très faible rendement énergétique). Dans une région au climat semi-continental, le besoin de chauffage est important et même en agglomération, le chauffage au bois est très répandu, essentiellement en maisons individuelles. En dehors du PM₁₀, ce secteur a aussi sa part dans les émissions de PM_{2,5} et COV. Le plan d'action proposé participerait pour 79 % à l'objectif de réduction des PM₁₀, à 83 % pour les PM_{2,5} et à 77 % pour les COV.

Le plan d'action de ce secteur comporte 3 défis et 5 actions :

3.2.1. DEFI RT .1 : REDUIRE L'IMPACT DU CHAUFFAGE SUR LA QUALITE DE L'AIR

Ce défi comprend trois actions phares :

3.2.1.1. - Action RT 1-1 : poursuivre et étendre la prime Air-bois sur le reste du territoire :

Il s'agit de remplacer les chauffages au bois non performants (antérieurs à 2002 ou foyers ouverts), par l'extension de la prime Air bois, déjà mise en place sur le territoire de Grenoble-Alpes-Métropole, du Grésivaudan, du Voironnais et plus récemment sur Bièvre-Isère. L'objectif est de remplacer 7.150 appareils d'ici 2027. Pour ce faire, 5 leviers sont prévus :

- RT 1-1-1 : poursuivre la prime Air bois jusqu'en 2026 sur les territoires l'ayant mis en place dans le cadre du PPA 2.
- RT 1-1-2 : réaliser une étude de préfiguration pour la mise en place de la prime Air bois sur les territoires qui n'en disposent pas.
- RT 1-1-3 : en fonction des résultats de cette étude, mettre en place une prime Air bois dans les territoires qui n'en disposent pas encore, afin d'obtenir un taux de remplacement supérieur au tendanciel (3 % par an en moyenne).
- RT 1-1-4 : dans le cas où le taux de renouvellement est inférieur aux objectifs au bout de deux ans, réfléchir à l'opportunité de faire évoluer le dispositif de la prime Air bois : mieux définir l'appareil non performant, intégrer les appareils postérieurs à 2002, inclure les appareils utilisant une autre énergie renouvelable, intégrer au dispositif les résidences secondaires, prendre en compte les critères de performance des appareils remplacés.
- RT 1-1-5 : assurer une installation conforme : par la certification RGE des installateurs.

Des financements sont possibles, par l'ADEME, la Région, MaPrimeRenov, les collectivités essentiellement, sans que soient précisées les éventuelles enveloppes budgétaires prévues à cet effet.

Le dispositif s'appuie sur la loi ELAN et la loi Climat et résilience. Il doit prendre en compte la production de déchets (remplacement des appareils de chauffage), dont la filière d'élimination est à construire.

3.2.1.2. - Action RT 1-2 : interdire l'usage et l'installation des foyers ouverts et des appareils non performants.

L'objectif est de n'avoir plus aucun foyer ouvert en 2027. Pour ce faire, 3 leviers sont prévus :

- RT 1-2-1 : interdire, par arrêté préfectoral l'installation et l'utilisation d'équipements à foyers ouverts et des chauffages au bois non performants au plus tard au 1^{er} janvier 2026.

- RT 1-2-2 : rendre obligatoire la délivrance d'un certificat de conformité des installations de chauffage lors des transactions/ locations immobilières.
- RT 1-2-3 : mobiliser les compagnies d'assurance dans l'application de la réglementation sur l'usage du chauffage au bois.

Ces mesures fortes devront être accompagnées, notamment en milieu rural, par une importante communication, pour pouvoir être socialement acceptées.

3.2.1.3. - **Action RT 1-3 : favoriser la filière professionnelle bois bûche de qualité :**

La qualité du bois brûlé est en effet capitale pour limiter les émissions polluantes. Pour ce faire, il est prévu de :

- RT 1-3-1 recenser les producteurs et vendeurs de la filière bois-énergie sur le territoire et indiquer leur certification et labellisation.
- RT 1-3- 2 réaliser une sensibilisation efficace et ciblée sur l'intérêt du label Rhône Alpes Bois Bûche.
- RT 1-2-3 mettre en place des contrôles lors des ventes de bois.

L'impact sur la qualité de l'air de ce défi est majeur, comme indiqué ci-dessus.

Ce défi est dans la ligne du plan national d'action « chauffage domestique performant du PREPA dans son volet « réduire les émissions des appareils de chauffage », de la feuille de route qualité de l'air de la Zone Administrative de Surveillance de Grenoble 2018, du PCAET de Grenoble Alpes Métropole, et de la démarche TEPCV, TEPOS entreprise par plusieurs territoires du PPA.

3.2.2. DEFI RT.2 : SOUTENIR LA RENOVATION ENERGETIQUE DES LOGEMENTS, LOCAUX D'ACTIVITES ET BATIMENTS PUBLICS

Cet enjeu est essentiel : ce secteur représente 45 % de la consommation d'énergie en France ; 7 millions de logements sont mal isolés. Pour ce faire une action est envisagée :

3.2.2.1. **Action RT 2-1 : développer et amplifier l'usage du service public des plateformes de rénovation énergétique.**

Pour sa mise en œuvre, différentes mesures sont prévues :

- RT 2-1-1 : sensibiliser et communiquer autour de la qualité de l'air en ciblant les professionnels et les propriétaires de logements chauffés au bois et au fuel.
- RT 2-1-2 : animer les réseaux départementaux des acteurs de la rénovation énergétiques.
- RT 2-1-3 : définir et suivre les indicateurs de suivi de la rénovation énergétique des bâtiments.
- RT 2-1-4 : déployer des actions locales de communication pour accentuer le recours aux plateformes d'aide à la rénovation énergétique.

Le financement de ce programme peut se faire via le plan de relance, la prime MaPrimeRenov, ainsi que l'ANAH ; la loi Climat Résilience oblige les propriétaires de « passoires thermiques » à rénover leur logement, sous peine de ne pouvoir les mettre en location.

Sur le plan environnemental, la rénovation du bâti peut aller à l'encontre de sa préservation : sur les bâtiments anciens, la rénovation peut en effet amener à déloger des espèces qui s'y seraient installer (oiseaux, chauves-souris...). De plus la phase chantier peut entraîner des nuisances ainsi que la production de déchets. Des mesures d'évitement et de réduction sont donc à mettre en œuvre.

3.2.3. DEFI RT.3 : LIMITER LES UTILISATIONS DE SOLVANTS ET AUTRES PRODUITS D'ENTRETIEN EMETTEURS DE COV :

La qualité de l'air intérieur influence sur la santé des occupants mais aussi sur l'air extérieur par diffusion.

Une seule action est envisagée :

- 3.2.3.1. **Action RT 3-1** : sensibiliser le grand public et les acheteurs publics locaux aux émissions de produits de solvants, peinture et autres produits d'entretien. Ce devra être essentiellement au travers d'actions de communication

3.3. Le secteur Mobilité-Urbanisme

Le secteur de la mobilité et de l'urbanisme apparaît prioritaire pour réduire les émissions de NOx et de PM₁₀ sur le territoire du PPA. En effet, l'agglomération de Grenoble figure parmi les agglomérations concernées par le contentieux européen sur les dépassements systématiques et persistants depuis 2010 des valeurs limites annuels de NOx.

La part des émissions du secteur du transport routier sur la zone d'étude du PPA représente environ 60% pour les NOx et plus de 20% pour les particules fines (PM₁₀ et PM_{2.5}). Au regard de l'importance de l'enjeu, les actions mobilité et urbanisme représentent un tiers des actions figurant au plan d'action global : 11 actions sur les 32 que compte le PPA3, organisées en 5 défis.

Concrètement l'une des actions phares de ce PPA sur le volet mobilité sera la mise en place progressive d'une ZFE pour tous les véhicules sur la métropole, de logistique d'abord puis les véhicules légers, avec pour objectif d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules routiers et d'encourager les usagers à recourir à d'autres modes de déplacements.

Une autre action concerne le renforcement du report modal vers les transports en commun, modes actifs, covoiturage, etc.

D'autres actions visent à encourager l'ensemble des acteurs du territoire à renouveler leurs véhicules routiers en allant si possible au-delà des obligations réglementaires récemment renforcées par la loi Climat et Résilience, à soutenir le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et de stations multi-énergies.

Des actions concernent spécifiquement les autoroutes et voies rapides : abaissements de vitesse maximale autorisée, aménagement de voies réservées, contrôle des émissions de l'A480.

Le PPA intègre enfin une action concernant l'Urbanisme, qui vise une meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans la planification urbaine et à traiter spécifiquement les secteurs où la qualité de l'air est dégradée pour y limiter l'implantation de nouveaux établissements accueillant des populations vulnérables, ou pour que ces implantations soient adaptées de manière à limiter l'exposition des usagers.

Globalement, la somme des défis Mobilité et Urbanisme permettraient les gains suivants :

	PM ₁₀	PM _{2,5}	COV	NO _x	SO _x	NH ₃
Émissions évitées - t/an	7	7	-	328	1	4
Participation à l'objectif PPA	2%	2%	-	65%	5%	1%

3.3.1. DEFI MU1 : POURSUIVRE ET AMPLIFIER LES MESURES VISANT A DIMINUER LA CIRCULATION ROUTIERE

Le territoire grenoblois fait l'objet de nombreuses initiatives en faveur des déplacements doux, Grenoble étant l'une des villes françaises où le vélo est le plus utilisé. Pour accompagner ce changement de mode de déplacements, le défi vise à développer les infrastructures de déplacement actif et faciliter le recours aux transports partagés et à l'intermodalité.

Pour relever ce défi, 3 actions sont envisagées.

3.3.1.1. Action MU.1.1 : promouvoir et développer les modes de déplacement actifs

Cette action vise à coordonner l'ensemble des itinéraires cyclables à minima sur le territoire du PPA. Une piste consistera à inciter les parents à l'utilisation du vélo sur les trajets domicile-école. Il est encore envisagé d'étendre la réalisation d'un schéma de coordination aux voies piétonnes.

Les principaux objectifs :

- Augmenter la part modale du vélo et de la marche sur chaque territoire ;
- Augmenter le nombre de stationnements vélos dans les gares, les trains et sur la voirie ;
- Augmenter le nombre d'établissements scolaires desservis par voie cyclable.

Cibles

Le grand public, avec une attention particulière pour les personnes recourant à l'autosolisme pour les trajets domicile-travail.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

- Réaliser une feuille de route commune des déplacements cyclables à minima à l'échelle du PPA ;
- Couvrir l'intégralité du périmètre du PPA par des schémas des déplacements cyclables ;
- Mettre en place des schémas-piéton dans les zones urbaines et périurbaines du PPA ;
- Mettre en œuvre une desserte scolaire active.

3.3.1.2. Action MU.1.2 : développer les offres et l'attractivité des transports partagés

Cette action s'inscrit dans un historique de mesures, en visant à enrichir l'offre de transports en commun sur la zone du PPA afin de favoriser le report modal. Cela inclut le développement de lignes et l'augmentation de leur fréquence. Elle vise également à développer le covoiturage et l'autopartage. Elle vise enfin à coordonner l'ensemble afin d'offrir aux utilisateurs un système efficace de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Cible

Le grand public.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

- Poursuivre les politiques de déploiement des services de mobilité alternatifs à la voiture (TC, covoiturage, autopartage, train...);
- Réaliser une feuille de route commune des transports partagés à minima à l'échelle du PPA, et couvrir l'ensemble du périmètre du PPA d'un plan de développement des transports partagés ;

Structurer l'offre et la réalisation du covoiturage : sites dédiés, voies réservées, aires de covoiturage, facilités de stationnement, subventions spécifiques, etc. ;

Poursuivre le comité des territoires récemment créé (Région, le Département, SMMAG 11 EPCI), piloté par le SMMAG, et y intégrer les actions du PPA.

3.3.1.3. Action MU.1.3 : favoriser le report modal et accompagner le changement de comportement

L'action vise à développer des actions concrètes afin de renforcer et valoriser les accompagnements existants aux transports intermodaux (combinaison de plusieurs modes de transports) et générer un report du transport individuel vers les transports collectifs. Par exemple la mise en place d'une subvention pour le stationnement covoiturage ou l'adaptation des abonnements aux transports en commun pour favoriser le recours au télétravail. Elle vise aussi à inciter à l'élaboration de plan de mobilité d'entreprise (PDMe).

L'objectif est une réduction de la part modale de la voiture sur les trajets inférieurs à 3km et sur les trajets domicile-travail.

Cibles

Le grand public, qui doit pouvoir identifier les possibilités de report modal.

Les entreprises, par une incitation à la création de PDMe et à la facilitation des moyens d'action.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

Inciter les entreprises à mettre en place et maintenir un PDMe ou un PDMeC (plan de mobilité entreprise commun), et à mettre en place un forfait mobilité durable (FMD), intégrant les mobilités actives, le covoiturage, le télétravail, les transports en commun...

Favoriser l'accès des usagers aux alternatives à l'autosolisme : système d'information multimodale l'échelle du PPA, pass-mobilité sur l'ensemble du bassin de mobilité, incitation au télétravail et au co-working, etc.

Créer des partenariats avec des acteurs permettant d'aider au changement de comportement (universités, organisateurs d'évènements culturels, opérateurs de loisir...).

3.3.2. **DEFI MU2 : REGLEMENTER L'ACCES AUX ZONES DENSEMENT PEUPLEES GRACE AU DISPOSITIF DE ZFE**

Le défi vise d'une part à revoir les déplacements des véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) dans la Métropole en optimisant la logistique urbaine, et d'autre part à élargir le périmètre et les cibles visés par la Zone à Faibles Émissions en cours de mise en œuvre.

Le défi MU2 a un impact majeur sur les gains d'émissions du PPA en NOx. Il comprend 2 actions phares : MU2.1 et MU2.2.

3.3.2.1. Action MU.2.1 : Poursuivre la ZFE VUL/PL pour optimiser la logistique

La Zone à faible émission mise en place par Grenoble-Alpes-Métropole de Grenoble interdit pour l'instant l'accès dans son périmètre aux PL et VUL les plus polluants c'est-à-dire de CQA 5 et 4. Cette interdiction sera étendue aux PL et VUL de classes CQA 3 au 1er juillet 2022.

Cette action vise ainsi à maintenir le calendrier prévu par la ZFE et à favoriser l'intermodalité et l'optimisation des trajets.

Cibles

Les professionnels du transport et du bâtiment et tous les conducteurs de PL et de VUL.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

- Poursuivre la ZFE VUL/PL sur le périmètre actuel des 27 communes, en respectant le calendrier fixé dans l'arrêté n°19-AP00016 et en produisant une liste des voies concernées et non concernées par la ZFE ;
- Renforcer les Centres de Distribution Urbaine à l'aide d'une carte recensant l'ensemble des points logistiques ;
- Inciter au report modal, notamment sur le dernier kilomètre ;
- Analyser les impacts du e-commerce sur le territoire de l'aire grenobloise à minima et identifier les solutions à mettre en place le cas échéant ;
- Réunir une instance de concertation logistique 1 à 2 fois/an et y intégrer tous les EPCI du PPA.

3.3.2.2. Action MU.2.2 : Étudier et mettre en place une ZFE pour les voitures particulières

Cette action vise à étudier et mettre en place une Zone à Faibles Émissions pour les voitures particulières, au minimum selon les exigences de la Loi climat et résilience et dans le respect des objectifs du PPA.

Cibles

Tous les usagers de la route.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

- Réaliser une étude conforme aux exigences de l'article L.2213-4-1 du CGCT sur l'ensemble du territoire de Grenoble-Alpes-Métropole ;
- Définir, en concertation avec les acteurs et les usagers, un périmètre et des modalités permettant d'assurer un équilibre entre efficacité maximale sur la qualité de l'air, fonctionnalité en matière de circulation, lisibilité et acceptabilité sociale ;
- Définir et mettre en œuvre des dispositifs d'accompagnement notamment vis-à-vis des plus vulnérables ;
- Accompagner le cas échéant la mise en place de nouvelles ZFE.

3.3.3. DEFI MU3 : AMENAGER LES VOIES RAPIDES POUR REDUIRE LES EMISSIONS

Depuis plusieurs années des aménagements sur les voies rapides d'accès à métropole afin de diminuer la pollution atmosphérique et de favoriser les transports partagés : la vitesse a été abaissée sur une partie de l'A480 et une voie réservée au covoiturage (VR2+) a été mise en place sur l'A48.

Ce défi vise à étendre ces dispositifs à d'autres sections autoroutières à enjeux et à améliorer les connaissances sur les émissions issues des voies rapides. Pour le relever, 3 actions sont envisagées.

3.3.3.1. Action MU.3.1 : réduire la vitesse réglementaire sur certains tronçons autoroutiers après études préalables

Cette action vise, sur certains axes ciblés et suite à étude préalable, à diminuer la vitesse réglementaire de 130 à 110 km/h.

Cibles

Le grand public, usager des tronçons autoroutiers concernés.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

Identifier les tronçons d'autoroute situés à proximité des habitations ou des établissements sensibles : sont envisagés le passage de Crolles sur l'A41, l'A48, l'A49, l'A51 et la RN87 ;

Réaliser une étude d'opportunité d'abaissement des vitesses sur ces tronçons ;

Le cas échéant, acter la diminution de la vitesse par un arrêté et mettre en place une signalisation adaptée et/ou mettre en place la régulation dynamique des accès et vitesses sur ces axes routiers.

3.3.3.2. Action MU.3.2 : mettre en œuvre des voies réservées (VR2+ et transports collectifs)

Cette action vise à identifier et mettre en place des voies réservées aux transports en commun (VRTC) et éventuellement au covoiturage (VR2+).

Cibles

Le grand public, et les autosolistes, usagers des voies de circulation concernées.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

Pour les VRTC : créer de nouvelles voies réservées aux transports collectifs, afin de traiter certains flux pendulaires de déplacement : sont envisagées les routes et autoroutes suivantes : la RN481, la RD1090, l'A480 sud, l'A41 et l'A51 ;

Dans le cas où les conclusions de l'expérimentation de la voie réservée VR2+ sur l'A48 seraient encourageantes, pérenniser la voie réservée et étudier l'opportunité d'étendre la démarche à d'autres axes routiers.

3.3.3.3. Action MU.3.3 : suivre les émissions issues de l'A480

Cette action vise à suivre les émissions sur l'autoroute A480 en cours de réaménagement, pour disposer d'outils d'évaluation du PPA en 2027 et ainsi mesurer l'impact des réaménagements sur les émissions en polluants et l'exposition de la population riveraine. Ce suivi permettra de disposer de résultats concrets pour informer les citoyens à ce sujet.

Cibles

Le grand public.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

Poursuivre et amplifier le suivi des émissions de PM et de NOx sur l'A480 et sur le Rondeau, aussi bien en phase chantier que sur le trafic à long terme, ainsi qu'en bordure des itinéraires de déviation récurrents et au niveau de certains ERP ;

Suivre l'exposition de la population située à proximité de l'A480 aux PM et aux NOx via un contrat avec ATMO.

3.3.4. DEFI MU4 : ACCELERER LE VERDISSEMENT DES VEHICULES

De manière complémentaire au déploiement de la ZFE-m, il s'agit ici de favoriser le remplacement de la flotte de véhicules par des véhicules mus par des énergies alternatives. Le défi vise donc à favoriser ce renouvellement, notamment en augmentant l'offre de distribution d'énergies alternatives. Pour relever ce défi, 2 actions sont envisagées.

3.3.4.1. Action MU.4.1 : renforcer le maillage en énergies alternatives

Cette action vise à assurer un maillage territorial en installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et à ceux fonctionnant au gaz naturel pour véhicules (GNV), aujourd'hui insuffisant.

Cibles

Le grand public et les professionnels, pour les inciter au renouvellement de leurs véhicules au profit de véhicules à faibles émissions, les propriétaires de voitures GNV ou électriques.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

Réaliser un schéma des IRVE à l'échelle du PPA et un schéma de déploiement de stations publiques au GNV-BioGNV à l'échelle du PPA ;

Poursuivre le déploiement d'installations de recharge pour véhicules électriques ;

Solidifier le système du GNV avec un minimum de 12 stations sur le territoire du PPA en 2027.

3.3.4.2. Action MU.4.2 : poursuivre et amplifier la conversion énergétique des flottes de véhicules et leur optimisation

Cette action vise à accélérer le renouvellement des différents types de parc de véhicules (particuliers, entreprises, collectivités) afin de répondre aux impératifs réglementaires en place et à venir, à travers une incitation au renouvellement de la flotte de véhicules. Elle vise aussi à la suppression progressive des bus au diesel au profit de bus à énergie propre.

Le travail à engager doit également avoir pour objectif d'optimiser les flottes de véhicules, afin de réduire le nombre de véhicules en circulation, les distances parcourues et l'impact induit des renouvellements en émissions indirectes de gaz à effet de serre liée à la fabrication de véhicules neufs.

Sur la flotte de véhicules des professionnels, l'objectif est de renouveler 50% des effectifs de véhicules VUL et PL de vignettes Crit'Air 3, 4 et 5 et non classés par rapport aux données du 1er janvier 2021. Sur la flotte de véhicules des particuliers, seront renouvelés 15 % des effectifs de véhicules de vignettes Crit'Air 4 et 5 et non classés.

Cibles

Les particuliers et les professionnels propriétaires d'un véhicule de vignette Crit'Air 3, 4 ou 5.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

Se doter de feuilles de route optimisation et verdissement des flottes (plus de 20 véhicules) pendant la première année du PPA ;

Fixer un objectif ambitieux de renouvellement des flottes en véhicules < 3,5 T pour chaque collectivité et service de l'État ;

Fixer un objectif ambitieux de renouvellement des bus et cars ;

Accompagner financièrement la conversion des véhicules sur le territoire, en complément des mesures facilitant le report modal : primes à la conversion, bonus écologique, mesures GAM (ZFE-m) pour les VUL-PL dans le cadre du Fonds Air Véhicule, permettre le remplacement par un véhicule d'occasion, un triporteur, un vélo, ou autre véhicule propre.

3.3.5. DEFI MU5 : LIMITER L'EXPOSITION DES POPULATIONS DANS LES ZONES LES PLUS POLLUEES

Les Codes de l'urbanisme et de l'environnement reconnaissent l'imbrication des enjeux croisés entre urbanisme et qualité de l'air.

Ce défi vise à réduire l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, au travers de l'intégration des enjeux de qualité de l'air dans les politiques d'urbanisme. Pour relever ce défi, une seule action est envisagée :

3.3.5.1. Action MU.5.1 : renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les problématiques liées à l'urbanisme

L'action vise à 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 et des aires de jeux dans les zones exposées à une qualité de l'air dégradée, sauf à prévoir des mesures compensatoires.

Cibles

Les établissements recevant du public (ERP), les collectivités territoriales.

Mise en œuvre

Par les moyens suivants :

Aider les collectivités dans leur politique d'urbanisme : réalisation des cartes stratégiques air et d'un document d'information et d'accompagnement de l'intégration des enjeux air dans les documents d'urbanisme, localisation des équipements recevant un public sensible, aires de jeux... ;

Réduire le nombre de personnes sensibles exposées à une qualité de l'air dégradée en inscrivant dans les PLU-PLUi les règles permettant d'éviter l'implantation de nouveaux ERP dans les zones exposées à une qualité de l'air dégradée. Et pour les établissements existants, prévoir des mesures compensatoires ;

Encourager les projets innovants proposant des dispositions qui atténuent l'exposition de la population.

3.4. Le secteur Agriculture

Parmi les objectifs généraux du PPA3 figurent pour la première fois **des propositions d'actions sur l'ammoniac** car, au niveau national, il s'agit du seul polluant stable sur 10 ans.

L'ammoniac a une action irritante sur les muqueuses de l'organisme et participe à l'acidification des sols. Il est également un précurseur de particules fines, dites secondaires, ayant un impact sur la santé, ces particules se formant par recombinaison avec les oxydes d'azote notamment lors des épandages printaniers.

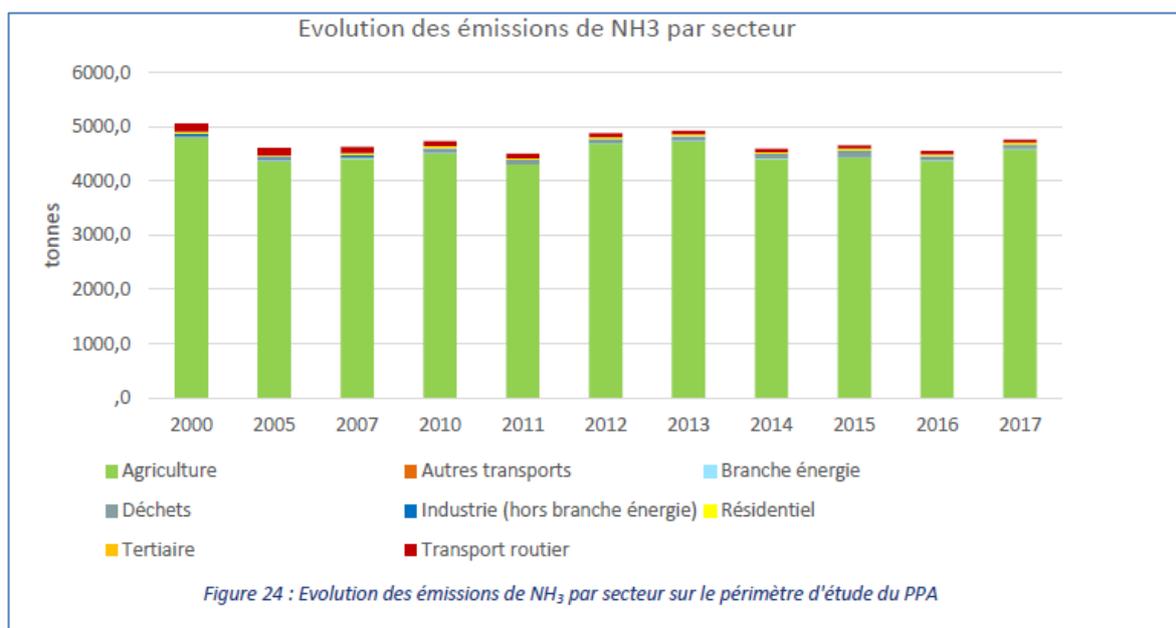
Un ensemble de réglementations internationales a été mis en place depuis la fin des années 1990 dans l'objectif de diminuer les émissions d'ammoniac :

- le Protocole de Göteborg,
- la Directive NEC 2001/81/CE,
- la Directive Qualité de l'air 2008/50/CE
- et la Directive IED (Industrial Emission Directive).

En France, le Plan particules et le Plan National de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) découlent de ces réglementations.

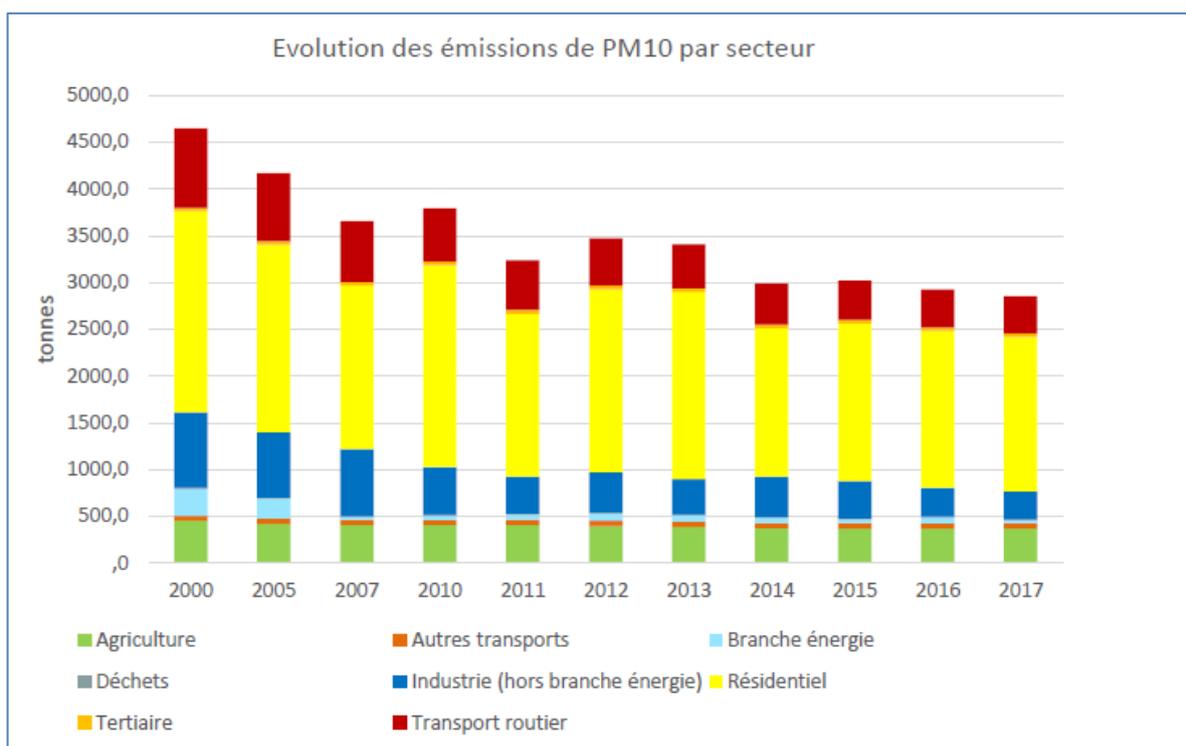
Avec 649 kT d'ammoniac (NH₃) émis dans l'atmosphère, la France en 2010 est le premier émetteur d'ammoniac de l'Union Européenne. **Cet ammoniac est généré à 97% en 2010 par l'agriculture**, faisant de ce secteur le levier principal pour la réduction des émissions de NH₃ en France.

Sur la zone d'étude les émissions d'ammoniac présentent peu de variabilité annuelle et surtout restent globalement stable d'une année sur l'autre. On constate bien que la quasi-totalité provient du secteur agricole :



Parmi les autres émissions générées par l'agriculture figurent essentiellement les particules PM₁₀.

A noter que, ne diminuant pas, il s'agit maintenant de proportion comparable à l'industrie et aux transports routiers :



Il est donc logique que l'agriculture constitue dans le PPA3 un défi à elle seule au même titre que les autres sources de polluants comme l'industrie ou les transports.

Les émissions agricoles ont deux grandes origines :

- Les origines énergétiques dues aux engins agricoles et au chauffage des bâtiments agricoles
- Les origines non énergétiques qui se décomposent en trois principales sources :
 - L'élevage avec essentiellement les déjections animales,
 - Les épandages d'engrais azotés qu'ils soient d'origine minérale ou organiques,
 - Les brûlages des déchets agricoles (écobuage, brûlage des sarments de vigne).

Au sein du secteur agricole, **l'élevage** est le principal contributeur et représente 77 % des émissions d'ammoniac agricole en 2010.

En France, le principal contributeur de l'élevage est l'élevage bovin (67 % des émissions de l'élevage 2010), suivi par les élevages avicole (15 %) et porcin (10 %).

Depuis plusieurs années, l'élevage s'est engagé dans la réduction des émissions d'azote, dont l'ammoniac, via notamment l'optimisation de l'alimentation animale (volailles et porcins), l'amélioration de la gestion des effluents et leur valorisation agronomique ainsi que via les efforts de réduction des nuisances olfactives.

De plus, dans un contexte d'augmentation à moyen et long terme du prix des engrais azotés de synthèse, la poursuite de la réduction des émissions d'ammoniac peut s'avérer compatible avec les enjeux agronomiques et la performance économique des élevages.

Le PPA3 vise à accompagner les objectifs posés par le PREPA 2017 : pour l'ammoniac, l'objectif visé est de -4% à horizon 2020, -8% à horizon 2025 et -13% à partir de 2030 (par rapport à 2005).

Plusieurs études ont permis d'améliorer les connaissances en termes d'émissions de polluants atmosphériques du secteur agricole en identifiant son rôle prépondérant dans les émissions d'ammoniac, précurseur de particules secondaires. Toutefois, les conclusions de ces études et, par extension, l'effet des pratiques agricoles sur la qualité de l'air, restent encore insuffisamment prises en compte par les agriculteurs.

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

3.4.1. DEFI A.1 FAVORISER LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE DE L'AIR DANS LES PRATIQUES AGRICOLES

3.4.1.1. L'action A.1.1 vise à développer l'approche qualité de l'air dans les formations et informations destinées aux agriculteurs.

L'action cherche à enrichir les connaissances des exploitants et futurs exploitants concernant les effets environnementaux et sanitaires des activités agricoles : cycle de l'azote, mécanismes de formation des polluants secondaires, effets comparés des différents intrants utilisés...L'action mettra l'accent sur les pratiques alternatives existantes pour réduire les émissions d'ammoniac des activités agricoles.

Les cibles sont les établissements d'enseignement agricole, les organismes de formation continue des agriculteurs.

Les financements : Le fonds VIVEA destiné à prendre en charge les formations des agriculteurs peut être utilisé

La DRAAF peut puiser dans le budget formation des enseignants en lycée agricole.

La commission a rencontré la chambre d'Agriculture de l'Isère afin de connaître sa sensibilisation et sa motivation sur cette action de formation : cf dossier pièces jointes

3.4.2. DEFI A2 REDUIRE LES EMISSIONS DU SECTEUR AGRICOLE

Outre l'ammoniac qui génère 98% des émissions issues de l'agriculture en Auvergne Rhône-Alpes **20% des PM10 et 6% des émissions d'oxyde d'azote proviennent de l'agriculture**. Mais l'agriculture génère aussi 67% des émissions de méthane, composé organique volatil précurseur d'ozone.

Ce défi vise donc à favoriser la baisse des émissions du secteur agricole sur le territoire du PPA grâce à des accompagnements pour encourager la mise en place de pratiques moins émettrices.

Sachant que 59% des émissions d'ammoniac proviennent des pratiques d'épandage et que les 41% sont dues aux bâtiments d'élevage et aux déjections des animaux, il est clair que les actions prévues vont porter sur ces aspects.

3.4.2.1. Action A.2.1 Soutenir les exploitants adoptant des pratiques plus vertueuses

Cette action vise à **promouvoir les actions labels et certifications** les plus favorables à la qualité de l'air ainsi qu'à renforcer les initiatives des collectivités sur l'ensemble du territoire PPA dans la mise en œuvre de leurs politiques agricole et alimentaire.

Les cibles sont les agriculteurs en direct et les EPCI.

L'objectif consiste à avoir un volet air dans tous les PAT publiés entre 2022 et 2027. (Les Projets Alimentation Territoriaux (PAT) ont pour objectif de relocaliser l'agriculture et l'alimentation dans les territoires en soutenant l'installation d'agriculteurs, les circuits courts ou les produits locaux dans les cantines. Issus de la Loi d'avenir pour l'agriculture qui encourage leur développement depuis 2014, ils sont élaborés de manière collective à l'initiative des acteurs d'un territoire.

A ce titre, le PPA a retenu que **les surfaces consacrées à l'agriculture biologique ou autre label environnemental devrait atteindre 20% contre 9% actuellement**.

Le financement peut être assuré par plusieurs sources de subvention d'État ou de l'Europe (FEADER)

3.4.2.2. Action A.2.2 Encourager les techniques et les matériaux d'épandage et d'élevage moins émissifs

Dans les 59% des émissions d'ammoniac provoquées par les pratiques d'épandage 29% sont consécutives à l'application d'engrais minéraux, 21% des engrais organiques et 9% des épandages à la pâture.

L'ADEME a identifié les 10 mesures efficaces pour réduire les émissions métropolitaines d'ammoniac issues de l'élevage. Les pratiques présentant les potentiels de réduction les plus élevés correspondent aux **pratiques d'incorporation rapide des déjections post-épandage, suivies par les pratiques à l'épandage (injection et pendillards)**, puis par les pratiques portant sur le stockage, sur le bâtiment et sur la réduction de l'excrétion azotée des bovins par l'optimisation de l'alimentation.

La cible principale de cette action est constituée des agriculteurs.

Les objectifs de cette action du PPA sont constitués de deux leviers principaux :

- L'équipement en matériels d'épandage performants qui permettent de limiter la ré-évaporation de l'ammoniac lors des épandages
- L'équipement en couverture des fosses à lisier performantes

Divers financements sont possibles : plan de relance, plans de développements ruraux....

Il demeure cependant que des précisions relatives à d'éventuelles enveloppes budgétaires permettant de réaliser de tels investissements, sont attendues de la part des ministères en charge de l'écologie et de l'agriculture.

Par rapport au scénario tendanciel 2027 les actions du PPA3 permettraient **une réduction de 320T d'ammoniac** soit légèrement mieux que l'objectif 2027 de 313T économisés.

Les gains seraient essentiellement assurés par 3 actions :

- 145 T par l'action A2.1
- 110 T par l'action A2.2 - élevage
- 50 T par l'action A2.2 – épandage

La position de la Chambre d'Agriculture, rencontrée le 11 juin, est explicitée dans le compte-rendu en **pièces jointes**.

3.5. Communication

Parmi les objectifs généraux du PPA3 figurent des propositions d'actions concernant la communication pour répondre aux attentes formulées par les acteurs : animation continue du PPA par les services de l'État et communication régulière sur son avancement.

Outre une gouvernance et des leviers spécifiques de communication, ce volet vise : à la mise à disposition d'outils à mutualiser, à l'accompagnement des collectivités territoriales et à la sensibilisation des citoyens, afin notamment d'encourager les bonnes pratiques en la matière.

Le secteur communication comporte deux défis qui seront coordonnés par la DREAL-UD 38.

3.5.1. DEFI C.1 PILOTER, ORGANISER, EVALUER

3.5.1.1. L'action C.1.1 vise à organiser la gouvernance de l'air

L'action devrait permettre la mise en place d'une gouvernance structurée, facilitant le dialogue entre les acteurs et le suivi de l'avancement du PPA3.

Les cibles sont les acteurs concernés par la mise en œuvre ainsi que les habitants du périmètre du PPA3.

Cette action comporte trois points :

- C.1.1.1 l'organisation de la gouvernance de l'air à plusieurs niveaux : un comité plénier, un comité de pilotage, cinq commissions thématiques et un bureau en charge des arbitrages et du suivi des financements ;
- C.1.1.2 l'animation globale du PPA prise en charge par le référent PPA de la DREAL-UD 38 ;
- C.1.1.3 le suivi du PPA, assuré de manière précise et rigoureuse et la réalisation des actions de communication sur son avancement.

3.5.1.2. L'action C.1.2 vise à mutualiser les moyens et à communiquer sur les bonnes pratiques et les interdictions

L'action devrait permettre :

- La coordination des actions et le partage des retours d'expériences, des bonnes pratiques et des difficultés rencontrées ;
- La coordination, à plus large échelle que celle des ECPI, visant l'harmonisation des messages, la mutualisation des projets et la rationalisation des outils, des publications...

Les cibles sont principalement les collectivités territoriales, mais également tous les acteurs du PPA3.

Cette action comporte quatre points :

- C.1.2.1 la réalisation d'un inventaire des bonnes pratiques et des dispositifs existants ;
- C.1.2.2 la mise à disposition des outils de mise en œuvre et d'élaboration (cahier des charges, conventions, études...);
- C.1.2.3 le partage des supports de communication et des éléments de sensibilisation, voire d'accompagnement ;
- C.1.2.4 la centralisation et le partage des actions dans la plateforme Web Air Attitude.

3.5.2. DEFI C.2 RENFORCER LA COMMUNICATION AUPRES DU GRAND PUBLIC ET LA FORMATION DES ACTEURS RELAIS

3.5.2.1. L'action C.2.1 vise à sensibiliser le grand public à la qualité de l'air, à former les acteurs relais et à favoriser l'engagement des citoyens

L'action devrait permettre :

- D'élargir l'engagement et la mobilisation des citoyens sur le sujet par la diffusion des bonnes pratiques, des bons comportements à mettre en œuvre ainsi que des interdictions existantes ;
- De former des acteurs relais (professionnels de santé, du milieu scolaire...) pour sensibiliser la population sur la problématique de la qualité de l'air.

Les cibles sont le grand public, les professionnels et les acteurs relais.

Cette action comporte quatre points :

- C.2.1.1 la définition d'une stratégie « *Communication AIR* » et son déploiement sur le territoire au travers d'actions ciblées ;
- C.2.1.2 la mise en place d'actions de sensibilisation à destination des scolaires ;
- C.2.1.3 la proposition de sessions de formation à destination des professionnels, notamment ceux travaillant auprès d'un public vulnérable aux pollutions atmosphériques ;
- C.2.1.4 l'aide à l'implication citoyenne en définissant les « *éco gestes* » que chaque citoyen peut mettre en œuvre pour réduire les émissions polluantes dans son quotidien.

3.6. Transversal

Le volet transversal tend à remédier aux insuffisances identifiées dans la conduite du PPA2. Il n'intervient pas directement sur les polluants mais contribue à renforcer la mise en œuvre des actions. Il vise par des mesures de contrôle à garantir l'application des pratiques réglementaires édictées dans les actions du projet.

3.6.1. DEFI T.1 – FAIRE RESPECTER LES REGLEMENTATIONS ET RENFORCER LES CONTROLES

3.6.1.1. Action T.1.1 - Renforcer le contrôle des véhicules

Ces opérations concernent principalement :

- L'application du dispositif Ad Blue (réduction de 85% des émissions des NOx) sur les véhicules lourds.
- Le respect des restrictions d'accès à une zone à faibles émissions.

3.6.1.2. Action T.1.2 - Renforcer le contrôle des installations de combustion de puissance comprise entre 1 et 50 MW

L'État s'impose de contrôler les ICPE de la rubrique 2910 de la nomenclature.

L'action identifie les étapes à actionner progressivement 1. Recensement préalable des établissements – 2. Information et sensibilisation des exploitants – 3. Mise en œuvre d'un programme d'inspection – 4. Réalisation de contrôles inopinés - 5. Mise en place de mesures correctives.

3.6.1.3. Action T.1.3 – Renforcer le contrôle des stations-services

Les stations-services constituent une source importante d'émissions de COV. Toutefois, toutes les installations distribuant plus de 500 m³ d'essence par an doivent s'équiper d'un dispositif de récupération des vapeurs d'essence permettant ainsi un retour de 85 à 90% des vapeurs dans les réservoirs.

L'opération consiste à réaliser un inventaire des établissements concernés, de mettre en place des mesures de contrôle et éventuellement de s'assurer de la régularisation de la situation.

3.6.2. *DEFI T.2 – AGIR EN TRANSVERSALITE SUR DES PROBLEMATIQUES PONCTUELLES*

3.6.2.1. Action T.2.1 – Renforcer le dispositif de pic de pollution

Il est apparu important pour une meilleure lisibilité des informations et bonne compréhension pour le public de mettre en cohérence les seuils de déclenchement des niveaux de vigilance (et de mesures associées) avec le nouvel indice ATMO. Ce dernier s'appuie désormais sur de nouveaux seuils et de nouveaux qualificatifs et retient un polluant supplémentaire : les particules fines PM_{2,5}. L'objectif de cette action est de prendre un nouvel arrêté préfectoral concernant les pics de pollution, en accord avec les nouvelles orientations nationales et régionales.

3.6.2.2. Action T.2.2 – Accompagner l'interdiction des brûlages à l'air libre

Le brûlage des déchets verts libère par une combustion incomplète des nombreux polluants (furanés, HPA, etc.)

Ce dernier axe consiste à faire respecter l'interdiction des brûlages de déchets verts en renouvelant la communication auprès du grand public et des communes sur cet enjeu et en encourageant le développement d'alternatives par les collectivités. Bien que cette pratique soit interdite, elle perdure. Ainsi, cette action vise autant informer et sensibiliser sur les effets néfastes sur la qualité de l'air qu'à proposer des solutions alternatives.

4 / ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

4.1. Dispositions administratives et publicité

4.1.1. ORDONNANCE DE DESIGNATION

Décision n° E22000048/38 du 13 avril 2022 du tribunal administratif de Grenoble, désignant la commission d'enquête publique. Ont été désignés membres de la commission d'enquête :

- Monsieur Yves MARCELLIN, ingénieur retraité, en qualité de président

En qualité de commissaires enquêteurs titulaires (dans l'ordre de l'ordonnance du TA) :

- Monsieur Henri VIGIER ingénieur agronome retraité
- Monsieur Gabriel REY, ingénieur TPE retraité
- Monsieur Jean-Louis PRESSE, directeur assurance chômage retraité
- Monsieur Alain CHEMARIN, ingénieur retraité
- Monsieur Gilles DUCHAFFAUT, administrateur territorial retraité
- Monsieur Michel PUECH, consultant environnement

4.1.2. ARRETE PREFECTORAL

L'arrêté Préfectoral DREAL UD-38 2022-05-12 prescrivant l'enquête publique du 3^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Grenoble Alpes Dauphiné du 20 juin 2022 à 8 h au vendredi 29 juillet 2022 à 12h, a été signé par le préfet de l'Isère le 18 mai 2022.

Il indique que ce troisième PPA couvre 297 communes réparties dans 7 EPCI et la Métropole.

L'enquête publique a fait l'objet de 2 insertions réglementaires dans les journaux d'annonces légales : le 24 juin et le 3 juin dans le Dauphiné Libéré et le 3 juin et le 24 juin dans les Affiches de Grenoble et du Dauphiné.

4.2. Composition du dossier d'enquête publique

Comme indiqué dans l'arrêté préfectoral précité, le dossier se compose :

- Pièce A Note explicative de l'enquête
- Pièce B Résumé non Technique sur le projet de PPA3
- Pièce C Rapport principal du PPA3
- Pièce D Plan d'actions détaillé
- Pièce E Résumé non Technique de l'Évaluation environnementale
- Pièce F Synthèse des avis par les organes délibérants des collectivités
- Pièce G Délibéré de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse à l'Autorité environnementale

Et de nombreuses annexes :

- Annexe 1 Autres avis réglementaires sur le projet de PPA3
- Annexe 2 Aide à la décision du périmètre du PPA3
- Annexe 3 L'Évaluation Environnementale du PPA3
- Annexe 4 Procédure de concertation préalable avec le public en 2021
- Annexe 5 La note d'hypothèses d'ATMO tendancielle et scénario PPA3

- Annexe 6 Le rapport d'évaluation du PPA2
- Annexe 7 Gestion des pics de pollution
- Annexe 8 Le PPA 3 et les Plans Programme existant

Il s'agit d'un dossier important constitué au total de 1500 pages environ. La présentation est toutefois assez aérée avec des graphiques chaque fois que possible. Les résumés non techniques sont clairs et pouvaient permettre au public d'avoir une bonne compréhension des objectifs et des actions de ce nouveau plan de protection de l'atmosphère.

La version papier était consultable aux jours et heures d'accueil du public

- A la DREAL 17 bd Joseph VALLIER à GRENOBLE, siège de l'enquête du lundi au jeudi de 9h à 12h et de 14h à 16h30 et le vendredi de 9h à 12h et de 14h à 16h30
- Dans les mairies où se tiendront les permanences

Cette version a été communiquée le 2 juin aux membres de la commission.

La version numérique était consultable

- sur la plateforme mise en place pour l'enquête : <https://www.registre-numerique.fr/ppa-grenoble-alpes-dauphine>
- sur un poste informatique mis à la disposition du public au siège de l'enquête à la DREAL

La version numérique définitive nous a été communiquée le 26 mai.

5 / DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

5.1. Opérations préalables à l'enquête :

Le 15 avril, soit deux jours après la désignation, la commission s'est réunie en visio-conférence pour un premier contact et une présentation de chacun. Il a été décidé de se rencontrer dans les locaux de la DREAL afin d'organiser ensemble le déroulement de l'enquête.

Le 3 mai s'est tenue en présentiel et en distanciel une rencontre avec l'UD de la DREAL 38 ainsi qu'avec un représentant de la DREAL de Lyon. Celui-ci nous a avisé que le registre numérique serait tenu par la société PUBLI LEGAL, société également retenue pour le PPA de l'agglomération lyonnaise. Une formation de présentation de ce logiciel a été demandée. Cette réunion a permis de déterminer le nombre et le lieu des différentes permanences.

Le 17 mai la Commission s'est réunie en visio-conférence afin de se répartir les permanences. A cette occasion nous nous sommes également répartis les EPCI afin de pouvoir les rencontrer par groupe de deux. Nous nous sommes également distribué les thèmes, ce qui permettra de les travailler plus particulièrement.

C'est ainsi que

- Le thème Industrie-BTP a été affecté à Yves MARCELLIN
- Le Thème résidentiel-Tertiaire à Gilles DU CHAFFAUT
- Le thème Agriculture à Henri VIGIER
- Le thème Mobilité-Urbanisme à Alain CHEMARIN et Gabriel REY
- Le thème Communication à Jean-Louis PRESSE
- Le thème Transversal à Michel PUECH

Le 24 mai signature des 29 registres par Yves Marcellin à la DREAL.

Le 30 mai eut lieu la réunion demandée à la DREAL par la Commission afin de nous présenter plus particulièrement le dossier et répondre à nos premières questions. Il fut sollicité de pouvoir faire le point ensemble vers la fin juin après le démarrage de l'enquête. La date du 1^{er} juillet a été retenue.

Le 17 juin, dans les locaux de la DREAL où nous étions tous réunies, s'est tenue en visio-conférence la réunion de formation au registre numérique géré par Publilégal.

Cette matinée a été précédée d'une réunion de travail de la commission en présentiel.

Elle a été également suivie d'une rencontre au cours de laquelle nous nous sommes réparti les différents thèmes à affecter aux contributions reçues du public (les 6 thèmes) ainsi que les 8 EPCI.

Nous avons aussi défini la répartition d'envoi de différentes contributions entre les différents commissaires-enquêteurs de la Commission en choisissant l'ordre séquentiel des arrivées.

Ces nouvelles thématiques ont été rentrées dans le logiciel de Registre Numérique afin d'être opérationnel dès le 20 juin prochain date de démarrage de l'enquête.

5.2. Consultations complémentaires

La Commission a demandé à rencontrer **ATMO**. Cette rencontre s'est tenue **le 3 juin** dans les locaux de cet organisme à Saint Martin d'Hères. Monsieur Alexandre THOMASSON responsable du pôle Action et Territoire et Gladys MARY nous ont fait une présentation d'ATMO ainsi qu'un exposé des moyens consacrés à la Qualité de l'air. **cf. pièce jointe**

Par ailleurs un courrier a été adressé par le président de la Commission à **chaque président d'EPCI** afin de l'informer de notre désignation et du souhait de pouvoir les rencontrer, si possible avant le début de l'enquête publique.

Les entretiens (dont les comptes rendus détaillés se retrouvent **en pièces jointes du procès-verbal de synthèse – annexe 1**) se sont tenus les :

➤ **14 juin** pour l'EPCI du Trièves avec MM Alain CHEMARIN et Gilles Du CHAFFAUT

Points abordés

- *Avis exprimé par la CC du Trièves sur le PPA (délibération du 28 mars 2022)*
- *Adaptation des mesures du PPA au territoire du Trièves*
- *Délimitation du périmètre du PPA*
- *Équité de traitement des entreprises du périmètre du PPA au regard des contraintes de la ZFE*
- *Politique commune sur le territoire du PPA en matière d'aides à la substitution des moyens de chauffage au bois non performants*
- *Fiabilité de la connaissance de la pollution atmosphérique en milieu rural*
- *Initiatives locales sur la réduction de la pollution atmosphérique liée à l'agriculture*
- *Les transports publics Trièves-Métropole*

➤ **15 juin** pour l'EPCI de St Marcellin, Vercors Isère avec Henri VIGIER et Gilles DU CHAFFAUT

Points abordés :

- *Avis favorable de l'EPCI et position des communes membres*
- *Inquiétudes sur*
***La ZFE** pour les artisans. Remise de l'étude d'opportunité réalisée dans le cadre du PCAET*
***Le chauffage au bois** non considéré comme polluant*
***L'ammoniac** : Objectifs ambitieux sans aides substantielles pour les éleveurs*
***Les carrières** nombreuses dans l'EPCI et qui posent de vrais problèmes d'impacts pour les populations riveraines*

➤ **16 juin** pour la GAM avec Alain CHEMARIN et Michel PUECH

Points abordés

- *Avis GAM (délibération du 25 mars 2022)*
- *Cohérence entre l'avis de la Métropole et l'avis des communes*
- *Méthodologie d'élaboration et de suivi du PPA*
- *ZFE, équité entre communes*
- *Service express métropolitain ou « RER Grenoblois*
- *Limitation de la vitesse dans les centres et les roclades*
- *Chauffage au bois, actions métropole, actions PPA*
- *Mesures de la pollution atmosphérique au plus près du citoyen*
- *Convention métropolitaine sur le Climat*

➤ **21 juin** pour l'EPCI du Grésivaudan avec Yves MARCELLIN et Gabriel REY

Points abordés

- *Bonne association de la CC à l'élaboration du PPA3,*
- *Le PCAET est à l'étude pour une approbation fin 2023,*
- *Approbation du PPA3 avec 15 observations,*
- *Zones d'artificialisation nette à réduire,*

- Effets de la ZFE,
 - Le volet sanitaire, le brûlage,
 - La poursuite des aides (air-bois, acquisition de véhicules propres)
- **6 juillet** pour l'EPCI du Voironnais avec Jean-Louis PRESSE et Gabriel REY
- Points abordés**
- Réseaux de chaleur
 - Transports (ferroviaire, autoroutier, covoiturage),
 - Agriculture,
 - Schéma vélo,
 - Évolution du parc de véhicules (bus, ramassage OM)
 - Fond air-bois (demande de pérennisation)
- **19 juillet** pour l'EPCI Vans Dauphiné avec Jean-Louis Presse et Michel PUECH
- Points abordés**
- Non avis de la CCVDD
 - Participation à l'élaboration du PPA
 - Particularités du territoire
 - Démarche territoriale de la CCVDD pour la qualité de l'air
 - Adhésion, Certification, Labellisation
 - Chauffage au bois
 - Alternative Vélo électrique et infrastructures
 - Agriculture et demande de productions locales
 - Comment communiquer sur la santé et la qualité de l'air
- **20 juillet** pour l'EPCI Bièvre Est avec Gilles Du CHAFFAUT et Michel PUECH
- Points abordés**
- Avis de la CCBE et des communes du territoire
 - Particularités du territoire
 - Inquiétude de l'effet domino de la ZFE « grenobloise »
 - Mise en place d'une station multi-énergie
 - Délégation de la compétence Mobilité à la Région
 - Le report modal : co-voiturage et itinéraire cycle de rabattement
 - Chauffage au bois, faisabilité de la Prime Air Bois
 - Agriculture : vers un Projet Agro-environnemental et climatique, production de biogaz
- **22 juillet** pour l'EPCI Bièvre Isère avec Gilles Du CHAFFAUT et Michel PUECH
- Points abordés**
- Densité du territoire

- Avis défavorable pour les actions T1.1 et RT1.2
- Financement des mesures proposées par le PPA et communication
- Les mesures concrètes du PCAET
- Soutien à l'agriculture : Producteurs locaux et méthaniseurs
- Mobilités douces et report modal

A l'occasion de ces contacts nous avons pu constater qu'alors que dans la pièce F du dossier relative aux avis émis par les collectivités **il était indiqué que la commune de Grenoble n'avait pas émis d'avis**, en réalité la commune de Grenoble avait délibéré sur le PPA3 le 28 mars 2022, soit largement dans les temps. Cet avis, défavorable au motif de l'insuffisance des actions proposées dans le PPA3, ne figurait donc pas dans le dossier.

S'agissant de la commune principale objet du PPA, cette supposée absence d'avis (indiqué en conséquence comme favorable pour non-réponse) constituait une anomalie. Aussi, par mail adressé à la DREAL le 19 juin 2022, le président de la commission a demandé que cette erreur soit corrigée.

C'est ce qui fut fait immédiatement par la DREAL qui, dès le 20 juin à 8h a demandé à toutes les communes, siège de permanences disposant des dossiers d'intégrer l'extrait de délibération de Grenoble dans la pièce F.

De même le dossier numérique, accessible dès le 20 juin date de démarrage de l'enquête, a été corrigée en rajoutant la délibération².

Chaque commissaire-enquêteur, lors des permanences a vérifié que cet ajout avait bien été réalisé, ce qui n'avait pas toujours été le cas.

Le public a pu ainsi prendre connaissance de la position de la commune principale du PPA3.

Plus tard, à l'occasion d'une demande de rendez-vous, nous avons également constaté que **l'avis du SMMAG ne figurait pas dans le dossier** alors qu'il avait été rendu dans les délais. Nous avons immédiatement constitué une contribution (N°67) afin de faire figurer cet avis important.

5.3. Réunions de la Commission d'enquête pendant et après l'enquête

Le 1^{er} juillet

En début de matinée, la commission s'est retrouvée en télétravail sur ZOOM afin de tirer les premiers enseignements des permanences et de pouvoir ainsi les communiquer à la DREAL.

Il en est ressorti aucune visite du public lors de ces premières permanences et en conséquence le souhait de développer des actions de publicité sur l'enquête en cours. De son côté le registre numérique enregistre une soixantaine de visites du site et la moitié environ de contributions.

Certains rendez-vous sont difficiles à obtenir. Il sera demandé à la DREAL de nous y aider. Une salle de travail sera demandée pour que la commission puisse travailler le 11 juillet

Lors de l'échange avec la DREAL, celle-ci nous a fait part des actions d'information en cours (lettre du préfet aux mairies concernées et aux présidents d'EPCI) **cf. pièces jointes**

² A noter toutefois que le tableau faisant état de la non-réponse n'a pu être modifié

Le 8 juillet Gilles Du CHAFFAUT et Henri VIGIER ont rencontré madame Delphine Gatti-Urweiller, responsable des Innovations à l'École de Management de Grenoble (**GEM**). Un people Fab a été constitué en 2019 sur le thème de la Qualité de l'Air. **Cf. pièce jointe**

Le 11 juillet Dans la matinée Yves MARCELLIN et Henri VIGIER ont rencontré M. André COPPARD vice-président de la **Chambre d'Agriculture de l'Isère** en charge du PPA3 pour le COFIL. **Cf. pièce jointe**

Dans l'après-midi la Commission a fait le point avec la DREAL puis a travaillé sur le traitement des contributions.

Le 12 juillet : trois commissaires enquêteurs se sont retrouvés autour du président de la Commission pour un Zoom urgent concernant la position à adopter vis-à-vis de la contribution 52. Cette contribution nous demande en effet, compte tenu de la faible participation du public, de prolonger l'enquête et de tenir quatre réunions publiques réparties sur le territoire du PPA. Après discussion il ressort qu'une prolongation durant le mois d'août n'aurait pas d'intérêt. De plus une suspension n'est pas réglementairement possible. Il est donc retenu de ne pas donner suite à cette demande mais d'alerter à nouveau la DREAL afin de développer des actions de publicité sur l'enquête en cours (message du président à la DREAL le 13 juillet)

Le 18 juillet rencontre de la commission avec des représentants de la **Mairie de Grenoble**

- M. Pierre-André JUVEN, Adjoint à l'urbanisme et à la santé ;
- M. Vincent FRISTOT, Adjoint aux transitions énergétique
- Mme Anne-Cécile FOUVET, Directrice de projet Air et Climat
- M. Raphael REVEL directeur adjoint du cabinet.

cf. pièce jointe

Cet échange fut suivi d'une réunion de travail de la Commission l'après-midi

Le 20 juillet rencontre de Yves MARCELLIN et Alain CHEMARIN à la **Fédération du BTP** avec messieurs

- CONVERSO Bertrand -président de la Fédération BTP de l'Isère
- ROY Emmanuel chargé de mission technique et fiscal
- CALVI Jérôme chargé de mission environnement

cf. pièce jointe

Le 28 juillet visite au SMMAG d'Yves Marcellin accompagné de Gilles Du Chaffaut

cf. pièces jointes

Le 29 juillet, après la fin de l'enquête à midi la Commission s'est retrouvée afin de travailler à la rédaction du PV de synthèse.

Après avoir réceptionné les derniers registres émanant des mairies où se sont tenues les permanences, le PV de synthèse a été adressé à la DREAL **le 10 août**.

Le mémoire en réponse a été envoyé le **24 août** dans les délais réglementaires.

Le 26 août la commission s'est retrouvée en ZOOM afin d'étudier les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage.

Le 29 août les membres de la commission ont travaillé toute la journée à la rédaction du rapport dans les locaux de la DREAL.

Le 31 août les membres de la commission ont travaillé toute l'après-midi à la rédaction du rapport dans les locaux de la DREAL.

Le 2 septembre les membres de la commission ont travaillé toute la matinée à la rédaction du rapport dans les locaux de la DREAL et en visio.

Le 6 septembre les membres de la commission ont travaillé toute la matinée à la rédaction du rapport dans les locaux de la DREAL.

Le 9 septembre les membres de la commission ont travaillé toute la matinée à la rédaction du rapport dans les locaux de la DREAL et ont amorcé la rédaction des conclusions.

Le **21 septembre**, une délégation de la commission s'est réunie afin de finaliser le rapport et les conclusions.

Le **27 septembre**, la commission s'est réunie pour relire le rapport et les conclusions avant de les remettre à la DREAL.

5.4. Calendrier et lieux d'enquête

Il a été retenu, en accord avec la DREAL, de tenir des permanences dans chaque EPCI.

La métropole de Grenoble fut couverte par 5 lieux de permanences en plus de Grenoble même, avec 11 permanences au total. Les autres EPCI ont été couvertes en fonction de leur géographie par 2 ou en général 4 permanences.

Au total ce sont 40 permanences qui ont été tenues dans 29 lieux différents.

A l'exception de Grenoble, les permanences ont été annoncées pour une durée de deux heures, sachant qu'en cas d'affluence il était toujours possible de prolonger.

A noter que, chaque fois que possible en fonction des heures d'ouverture des mairies, nous avons veillé à tenir des permanences le samedi matin. Ce fut le cas à Crolles, Vinay, La Tour du Pin et Au Grand Lemps.

En revanche il n'a pas été possible d'en organiser en soirée.

Il faut rappeler que la période de plein été nous a été imposée. Il n'est pas évident qu'elle ait été propice à une large participation du public...

Nom de la commune	Date	Heures
Grenoble Alpes Métropole		
Grenoble	lundi 20 juin 2022 mercredi 13 juillet 2022 vendredi 29 juillet 2022	de 13h30 à 17h00 de 9h00 à 12h00 de 9h00 à 12h00
Vizille	mercredi 6 juillet 2022 mercredi 27 juillet 2022	de 14h00 à 16h00 de 9h30 à 11h30
Saint-Egrève	jeudi 23 juin 2022	de 9h30 à 11h30
Fontaine	vendredi 8 juillet 2022 mardi 26 juillet 2022	de 15h00 à 17h00 de 9h00 à 11h00
Echirolles	jeudi 7 juillet 2022 mardi 26 juillet	de 8h30 à 11h30 de 13h30 à 16h30
Claix	mardi 28 juin 2022	de 9h30 à 11h30
CC Le Grésivaudan		
Crolles	samedi 2 juillet 2022 mercredi 27 juillet 2022	de 9h30 à 11h30 de 9h30 à 11h30
Pontcharra	vendredi 22 juillet 2022	de 15h00 à 17h00
Saint-Martin-d'Uriage	mercredi 20 juillet 2022	de 9h30 à 11h30
Goncelin	vendredi 24 juin 2022	de 9h30 à 11h30
CA du Pays Voironnais		
Voiron	mardi 21 juin 2022 jeudi 30 juin 2022	de 9h30 à 11h30 de 14h00 à 16h00
Tullins	mercredi 29 juin 2022	de 9h00 à 11h00
Rives	mercredi 20 juillet 2022	de 14h00 à 16h00
Saint-Geoire-en-Valdaine	jeudi 21 juillet 2022	de 9h30 à 11h30

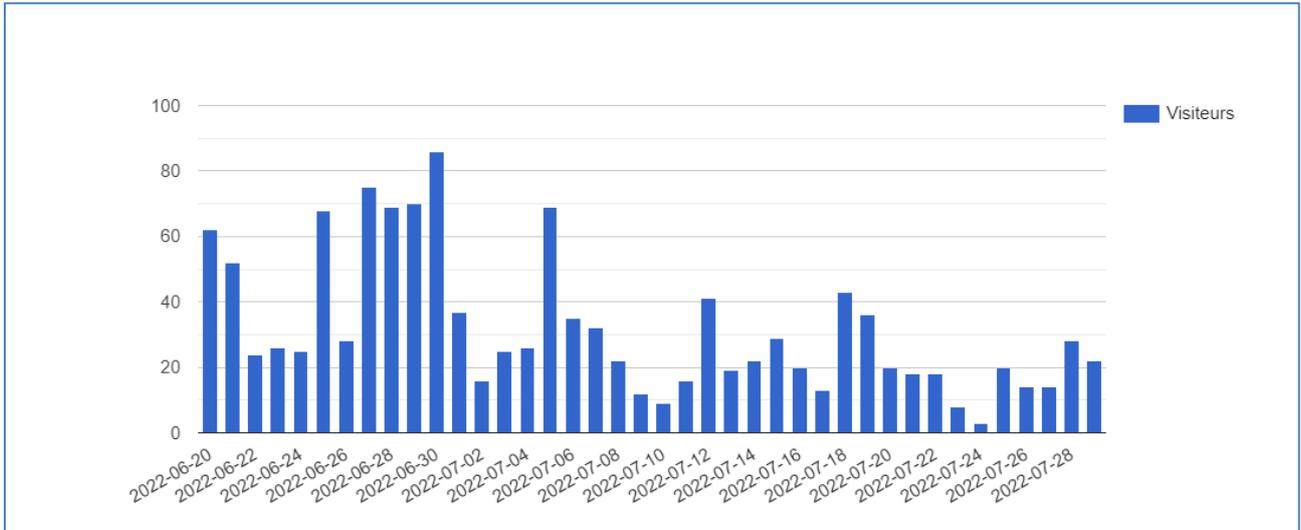
CC du Trièves		
Mens	vendredi 8 juillet 2022	de 9h30 à 11h30
Monestier-de-Clermont	mardi 19 juillet 2022	de 9h30 à 11h30
CC Bièvre Est		
Le Grand-Lemps	mercredi 22 juin 2022 samedi 23 juillet 2022	de 15h00 à 17h00 de 9h30 à 11h30
CC Bièvre Isère		
Saint-Jean-de-Bournay	jeudi 30 juin 2022	de 10h00 à 12h00
La Côte-Saint-André	lundi 4 juillet 2022	de 9h30 à 11h30
Roybon	lundi 4 juillet 2022	de 14h30 à 16h30
Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs	mardi 21 juin 2022 mardi 5 juillet 2022	de 14h00 à 16h00 de 14h00 à 16h00
CC Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté		
Saint-Marcellin	mercredi 22 juin 2022 mardi 12 juillet 2022	de 9h00 à 12h00 de 13h30 à 16h30
Vinay	samedi 2 juillet 2022	de 9h00 à 11h00
Saint-Lattier	lundi 27 juin 2022	de 15h00 à 17h00
Poliénas	vendredi 1 juillet 2022	de 15h30 à 17h30
CC Vals du Dauphiné		
La Tour-du-Pin	samedi 2 juillet 2022 mardi 19 juillet 2022	de 9h00 à 11h00 de 14h00 à 16h00
Les Abrets-en-Dauphiné	lundi 4 juillet 2022	de 9h00 à 11h00
Le Pont-de-Beauvoisin	lundi 11 juillet 2022	de 9h00 à 11h00
Dolomieu	vendredi 22 juillet 2022	de 9h00 à 11h00

5-5 Évaluation Quantitative de la participation du public

5.4.1. NOMBRE ET NATURE DES CONTRIBUTIONS

Durant la période de l'enquête il y eut **1023 visiteurs sur le Registre Numérique qui effectuèrent 604 téléchargements**. Ces plus de 1000 visiteurs ont rédigé **106 contributions** (après avoir enlevé les doublons et les non publiés). Il en résulte que seulement **un visiteur sur 10 a exprimé sa position ou posé une question**. La complexité du dossier a pu décourager le public à s'exprimer.

La répartition dans le temps des contributeurs a été la suivante :



Les permanences ont été délaissées par le public : 12 personnes seulement se sont présentées durant les 40 permanences.

15 observations ont été rédigées sur le registre papier.

5 courriers ont été reçus au siège de l'enquête.

Celles-ci furent toutefois l'occasion de s'entretenir avec les maires ou des adjoints ainsi que des directeurs des services.

Le tableau ci-après résume les activités enregistrées lors des diverses permanences.

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

Compte rendu des visites lors des permanences						
Dates		Commune	Durée de la permanence	Personnes s'étant présentées lors de la permanence	Élus s'étant entretenus avec le CE	Personnel communal s'étant entretenu avec le CE
Lu	20-juin	Grenoble	3h30	0	1	0
Ma	21-juin	Voiron	2h	0	0	0
Ma	21-juin	Saint-Étienne-de-St-Geoirs	2h	0	0	0
Me	22-juin	Roybon	2h	0	0	1
Me	22-juin	Saint-Marcellin	3h	0	0	0
Me	22-juin	Le Grand-Lemps	2h	0	0	0
Je	23-juin	Saint-Égrève	2h	0	1	0
Ve	24-juin	Goncelin	2h	0	1	1
Lu	27-juin	Saint-Lattier	2h	0	1	0
Ma	28-juin	Claix	2h	0	0	0
Me	29-juin	Tullins	2h	0	0	2
Je	30-juin	Saint-Jean-de-Bournay	2h	0	0	0
Je	30-juin	Voiron	2h	0	0	0
Ve	01-juil	Poliénas	2h	0	1	0
Sa	02-juil	Crolles	2h	0	1	0
Sa	02-juil	Vinay	2h	1	1	0
Sa	04-juil	La Tour-du-Pin	2h	0	0	1
Lu	04-juil	La Côte-Saint-André	2h	0	0	0
Lu	04-juil	Les Abrets-en -Dauphiné	2h	0	0	3
Me	06-juil	Vizille	2h	0	0	0
Je	07-juil	Echirolles	3h	0	0	1
Ve	08-juil	Mens	2h	0	0	2
Ve	08-juil	Fontaine	2h	0	0	1
Lu	11-juil	Le Pont-de-Beauvoisin	2h	0	0	0
Ma	12-juil	Saint-Marcellin	3h30	2	0	1

Me	13-juil	Grenoble	2h	1	0	1
Ma	19-juil	Monestier-de-Clermont	2h	4	1	1
Ma	19-juil	La Tour-du-Pin	2h	0	0	0
Me	20-juil	Saint-Martin-d'Uriage	2h	0	0	0
Me	20-juil	Rives	2h	1	0	0
Je	21-juil	Saint-Geoire-en-Valdaine	2h	0	1	0
Ve	22-juil	Pontcharra	2h	1	0	0
Ve	22-juil	Dolomieu	2h	0	1	1
Sa	23-juil	Le Grand-Lemps	2h	0	0	0
Lu	25-juil	Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs	2h	0	0	0
Ma	26-juil	Fontaine	2h	0	1	2
Ma	26-juil	Echirolles	3h	2	0	1
Me	27-juil	Crolles	2h	0	0	0
Me	27-juil	Vizille	2h	0	0	0
Ve	29-juil	Grenoble	3h	0	0	0

TOTAL	12	11	19
-------	----	----	----

5.4.2. THEMES ABORDE

Une sélection sur les thématiques abordées dans les différentes contributions a donné le résultat suivant :

- Mobilité Urbanisme 93 observations
- Résidentiel Tertiaire 16
- Agriculture 13
- Transversal 12
- Industrie BTP 9
- Communication 2

Les thèmes les plus fréquemment abordés peuvent aussi être recensés à travers les mots utilisés dans les contributions.

Les plus fortes occurrences ont été :

- Véhicules, 26 fois
- Transport, 19 fois
- Vitesse... 16 fois
- Mobilité 12 fois

C'est donc bien le thème de la **Mobilité** qui a été le plus souvent abordé.

On peut le retrouver à travers les propositions faites dans les différentes contributions. La liste des propositions classées par thème donne le résultat suivant ;

Généralités :

- S'aligner sur les nouveaux seuils réglementaires européens de fin 2022
- Limiter les émissions de CO2 et de méthane
- Suivi de la qualité de l'air en zone rurale
- S'inspirer des exemples européens
- Émettre un avis défavorable de la commission d'enquête

Industrie :

- Application progressive des seuils d'émission des particules

Résidentiel-Tertiaire :

- RT.1 Chauffage au bois

Mobilité-Urbanisme :

- Propose la mise en place d'un « forum de la mobilité verte »
- Nouvelles modalités de transport
- MU.3.1 Réduction de la vitesse
- Étudier une déviation PL
- Interdiction de traverser le centre des Abrets pour les PL
- Végétalisation des parkings
- Parkings à vélos
- MU.1.2 Rénover et moderniser les lignes SNCF
- MU.1.2 Doubler les fréquences des trains dans toutes les gares
- MU1.2 Rendre les tarifs SNCF plus attractifs et même gratuits
- MU.1.2 Grands parkings gratuits aux abords des gares
- Rendre l'autoroute gratuit depuis Rives
- MU.1.1 Aménagements facilitant la cohabitation entre voitures, piétons et vélos de Voiron à Grenoble
- MU.1.2 Améliorer les transports en commun
- MU.3.1 Réduire la vitesse entre Montbonnot et Crolles
- Étudier une déviation circulation
- MU.4.1 Gratuité de l'autoroute pour les voitures électriques
- ZTL stricte
- MU.2.2 Accélérer le calendrier de la ZFE

- Soumettre les 2 roues à un contrôle technique
- MU.1.2 Participation plus importante des employeurs au coût des abonnements TC
- MU.3.2 Faire des aménagements routiers pour fluidifier la circulation
- MU.4.1 Faciliter et augmenter les aides à l'acquisition, pour les particuliers, de voitures électriques
- MU.1.1 Développer les alternatives à la voiture particulière
- MU.5.1 Supprimer les voies double ou triple en ville
- Construction de la rocade Nord
- MU.1 Limiter le nombre de voiture par famille et par logement
- Favoriser de la même façon véhicules électriques et hybrides
- MU.5.1 Création d'un boulevard urbain
- MU.1.2 Réouverture de la voie ferrée de Bièvre
- MU.2.1 Dérogation pour la ZFE
- MU.1.1 Création d'une bourse aux vélos électriques
- MU.3 Création de lignes dédiées aux voitures électriques sur les voies rapides
- Mise en place de parkings gratuits et de bornes de recharge gratuites pour les véhicules électriques
- MU.2.2 Différer la mise en place de la ZFE
- MU.3.3 Surveiller pour pouvoir limiter le trafic sur l'A480
- MU.1.2 Gratuité des transports collectifs
- MU.1.1 Créer des pistes cyclables
- MU.2 Supprimer les actions mobilités urbanisme qui sont inutiles pour atteindre les objectifs

Agriculture :

- Préserver les zones agricoles et naturelles de l'agglomération
- Campagne de plantation d'arbres
- A.1 Contrôler les pollutions de l'air par pesticides
- Mieux gérer la forêt et les zones boisées
- A.2 Réglementer l'épandage des lisiers
- A.1 Favoriser une agriculture avec un couvert végétal permanent

Transversal

- Interdire les brûlages à l'air libre
- Contrôler les feux allumés par des agriculteurs pour se débarrasser de leurs déchets
- Brûlage des prés en montagne
- Autoriser le brûlage, sous conditions, dans les territoires de montagne inaccessibles
- Limiter les activités loirs des aérodromes

- Interdire loisirs hyper polluants
- Réduire le nombre de stations hivernales pour éviter le trafic routier
- Mise en place d'un forfait pour se rendre en station en voiture
- Taxer les bateaux et les avions
- Interdire la circulation des véhicules diesel le weekend
- Faire appliquer strictement les dispositifs de pic de pollution

Communication

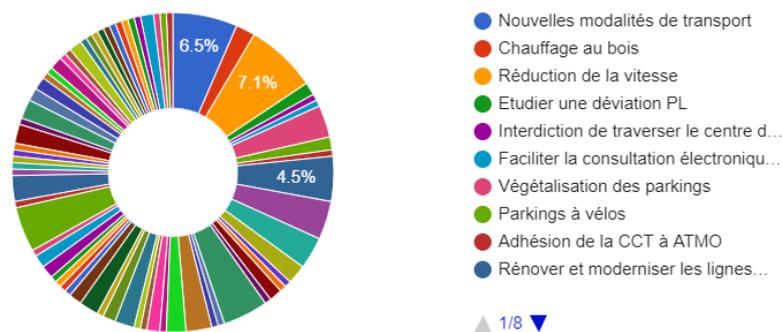
- Faciliter la consultation des documents pour les citoyens
- Adhésion de la CCT à Atmo
- Communication du suivi de la qualité de l'air le long de l'A480
- Publicité sur l'EP insuffisante
- Prolongation de l'enquête et réunion publiques
- Prévoir une nouvelle enquête publique pour la mise en place de la ZFE

Autres :

- Favoriser l'énergie solaire
- Limiter l'installation des piscines individuelles
- Favoriser les achats du quotidien de proximité
- Favoriser l'électrique pour les outils de jardin

Ces différentes propositions classées en fonction de leur fréquence d'apparition donnent la représentation suivante :

Propositions soumises



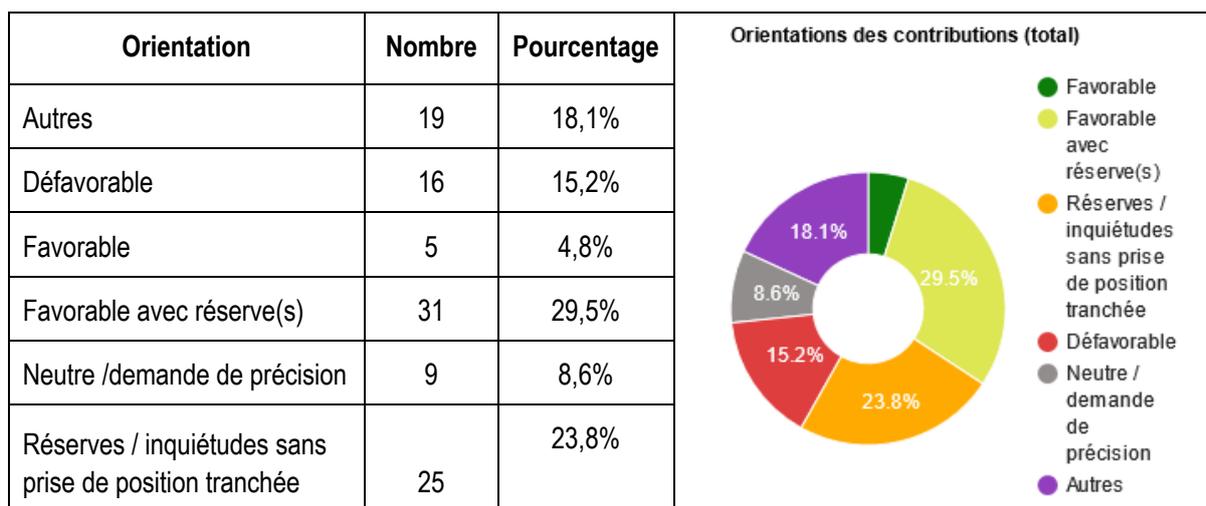
On peut constater que les propositions sont nombreuses mais que les plus fréquemment citées sont bien celles liées **aux modes de transport** :

- Réduction de la vitesse 7.5%
- Nouvelles modalités de transport 6.5%
- Rénover lignes SNCF 4.5%
- Améliorer les transports en commun 4.5%

- Alternatives aux Véhicules Particuliers 4.5%
- Doubler fréquences TC 3.9%
- Tarifs SNCF attractifs 3.2%

5.4.3. ORIENTATIONS DES CONTRIBUTIONS

Les contributeurs ont donné les orientations suivantes à leurs observations. La commission note que l'avis des contributeurs est assez nuancé.



6 / PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Le procès-verbal de synthèse **présenté en annexe 1** a servi de base à la DREAL pour y exprimer ses réponses.

La commission l'a communiqué le 10 août 2022 à la DREAL, après réception de la totalité des registres papier par les communes. Le mémoire en réponse a été reçu par la commission le 24 août 2022, dans les délais réglementaires.

7 / ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS PARTIELLES

La plupart des thèmes abordés recourent les actions du PPA3. D'autres ont rapidement été identifiées par les commissaires-enquêteurs en cours d'enquête et classées en conséquence. Enfin, quelques thématiques ont été abordées plus marginalement.

La présentation ci-dessous de ce chapitre 7 reprend les questions de la commission exprimées dans le PV de synthèse (en rouge), les réponses de la DREAL (en bleu) et l'avis de la commission en grisé.

7.1. THÈMES GÉNÉRIQUES

7.1.1. GENERALITES

7.1.1.1. Avis de la commission sur la participation du public à l'enquête

Constat : Très peu d'observations ont été émises lors de l'enquête publique, mais un bon nombre pointe l'impératif de communication auprès des citoyens, souvent mis en parallèle avec l'information jugée minimaliste sur l'enquête publique PPA3. Un certain nombre porte sur la période jugée peu propice.

Devant la faible participation anticipée mais aussi constatée en début d'enquête, la commission est allée au-devant des entités publiques concernées, et notamment des EPCI dont une grande partie des communes du périmètre n'avaient pas donné d'avis sur le PPA.

Par ailleurs, pendant l'enquête, un certain nombre de contributeurs se sont étonnés de la période estivale choisie pour une enquête publique importante, avec des enjeux importants de santé publique en relevant le risque d'une participation réduite, le public étant plus retreint pendant la période estivale. Un échange a eu lieu à ce sujet entre la DREAL et la commission d'enquête. Toutefois, une prolongation ne pouvant excéder un mois, celle-ci aurait eu lieu au mois d'août, ce qui n'apportait pas d'intérêt en matière de mobilisation du public.

Avis de la commission sur la participation du public à l'enquête PPA3 :

Compte tenu du fort enjeu de santé publique, la commission pense qu'une plus grande participation du public aurait pu être obtenue avec une communication plus offensive sur l'enquête publique, du type de celle qui a été faites pour le PPA de la vallée de l'Arve*. Toutefois, les nombreuses contributions des citoyens et des associations dans une période estivale peu propice montrent que la mobilisation a été significative et que l'intérêt des contributions est incontestable.

*La Commission d'enquête remarque que la DREAL cite dans sa réponse au PVS pour la première fois le PPA de la Vallée de l'Arve.

Dans son courriel du 24 août 2022 elle démontre que le peu de participation citoyenne est « la norme » pour toutes les enquêtes PPA, en omettant de citer le PPA de la Vallée de l'Arve de 2018 :

- 826 observations pour 160 000 habitants avec 4 909 visites sur le registre dématérialisé pour le PPA2 de la Vallée de l'Arve ;
- 121 observations pour 830 000 habitants avec 1 500 visites sur le registre dématérialisé pour le PPA3 Grenoble Alpes Dauphiné.

Pour apprécier la réussite participative à l'enquête, il ne faudrait pas se contenter de prendre en référence les seuls PPA qui n'ont pas brillé par la participation active de leurs populations concernées.

7.1.1.2. Objectifs du PPA

Plusieurs observations rappellent l'effet de la dégradation de la qualité de l'air sur la santé. C'est une préoccupation majeure qui justifie l'urgence à intervenir. (Réglementation et respect de la réglementation).

Le PPA a pour ambition de respecter les valeurs réglementaires. Toutefois, certaines délibérations ou contributions du registre numérique objectent que cette ambition est insuffisante, voire insincère.

Une observation notamment, (@85 du registre numérique) par Monsieur G. D., souligne que « la commission européenne est engagée dans le processus de révision à la baisse de ces seuils (les valeurs limites réglementaires), révision prévue pour le 3e trimestre 2022 ». Ces seuils pourraient tendre vers les valeurs retenues par l'OMS en septembre 2021. Dès lors le PPA3 ne respecterait pas les VLR. Face à des objectifs nettement insuffisants le projet de PPA3 deviendrait juridiquement très fragile. (Parmi d'autres, des arguments similaires ont conduit la mairie de Grenoble à donner un avis négatif sur le projet).

Monsieur D rappelle que « l'indice ATMO de qualité de l'air a été révisé en 2021 pour s'aligner sur les recommandations de l'OMS ». Il souligne que « le nouvel indice de qualité de l'air ATMO permet des prévisions, et ainsi de prévenir des épisodes de forte pollution de l'air ».

Question 1 :

Pourquoi ne pas avoir retenu les préconisations plus strictes de MOBIL AIR avec lequel vous avez collaboré ?

L'article scientifique présentant les résultats de l'étude MOBIL'AIR a été publié le 15 janvier 2022 et le webinaire de présentation a eu lieu le 21 mars.

Le COPIL de validation du PPA de Grenoble a eu lieu en amont le 13 décembre 2021, ce qui chronologiquement ne rendait pas possible la prise en compte de l'étude dans le PPA. Cela ne nous a pour autant empêché d'être dans le même esprit que cette étude. Dès la parution des nouveaux seuils OMS, nous avons revu et adapté les objectifs du PPA pour les prendre en compte. Les orientations et les actions retenues dans le PPA sont largement en phase avec cette étude.

Avis de la commission :

Le projet MobilAir, développé sur l'agglomération grenobloise par l'université de Grenoble Alpes, en s'appuyant sur une équipe pluridisciplinaire vise à identifier des mesures précises pour réduire de manière significative la pollution atmosphérique dans la ville. Bien qu'abordant la problématique de la qualité de l'air à l'aide d'indicateurs différents, notamment en retenant le potentiel oxydant des particules comme indicateur principal, les scientifiques associés à MobilAir confirment le diagnostic établi par Atmo Auvergne Rhône Alpes et le PPA. Les principales sources de pollution de l'air de l'agglomération pour les particules fines PM_{2,5}, sont le chauffage au bois majoritairement et le transport routier.

Les mesures concrètes préconisées par MobilAir pour atteindre le gain de 67% sur les mortalités prématurées sur la période 2016-2030 consistent à remplacer tous les foyers non performants par des poêles à granulés et réduire de 36 % le trafic routier. Considérant l'importance des pollutions particules par les véhicules électriques, MobilAir considère que la solution passe par la promotion et le développement des transports actifs (vélo, marche, TC). La part modale du vélo devrait atteindre 18%.

Ces reports qui permettront de réduire la pollution entraîneront également des répercussions positives sur la santé de celles et ceux qui en feront le choix. Au-delà des bénéfices sanitaires, ces mesures sont très favorables d'un point de vue économique.

La commission constate que le projet du PPA va dans le même sens, sans toutefois retenir un objectif aussi ambitieux à l'horizon 2030.

Question 2 :

Le PPA3 ne doit-il pas être complété avec différents scénarios d'action pour anticiper la potentielle très prochaine révision européenne des seuils d'émission de polluants ?

En application des articles L.222-5 et R.222-16 du code de l'environnement, l'objet d'un plan de protection de l'atmosphère est de ramener, dans les délais les plus courts possible, les concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux valeurs limites réglementaires mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement ou, lorsque cela est possible, par des mesures proportionnées au regard du rapport entre leur coût et leur efficacité dans un délai donné, à un niveau conforme aux valeurs cibles mentionnées dans ce même article. Dès la mise en révision du plan de protection de l'atmosphère, il a été convenu avec le comité de pilotage d'aller au-delà de ces objectifs réglementaires et de mieux prendre en compte les enjeux sanitaires. Le choix a donc été fait de viser les seuils alors préconisés par l'organisation mondiale de la santé en cohérence avec les orientations identifiées par la commission européenne suite à l'évaluation de sa directive (intérêt à aligner les normes de qualité de l'air sur les recommandations sanitaires), orientations depuis confirmées dans le pacte vert pour l'Europe en date du 11 décembre 2019 (https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/european-green-deal-communication_fr.pdf) et partagées entre Etats membres le 5 mars 2020 ou par le parlement européen dans sa résolution du 25 mars 2021 (https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0107_FR.html). Les travaux de révision de la directive se poursuivent et plusieurs scénarii de renforcement des normes de qualité de l'air sont actuellement à l'étude. En l'occurrence, en ce qui concerne les particules de taille inférieure à 2,5 microns, la commission a indiqué au lendemain de la publication des nouvelles normes OMS étudier les scénarii ci-après :

- scénario de référence : maintien de la valeur limite réglementaire de 20-25 µg/m³
- scénarii « bas » : respect à horizon 2030 (scénario 2) ou 2050 (scénario 3) de l'objectif intermédiaire préconisé par l'OMS de 15 µg/m³ (interim target 3);
- scénarii « intermédiaires » : respect à horizon 2030 (scénario 4) ou 2050 (scénario 5) de l'objectif intermédiaire préconisé par l'OMS de 10 µg/m³ (interim target 4), valeur correspondant à la valeur guide de 2005 et retenue comme objectif à l'échelle du PPA à un horizon plus court ;
- scénarii « haut » : respect à horizon 2030 (scénario 6) ou 2050 (scénario 7) de la nouvelle valeur guide préconisée par l'OMS de 5 µg/m³.

Il découle des éléments précités que les objectifs du PPA ont d'ores et déjà intégrés un potentiel renforcement des normes européennes de qualité de l'air et sont cohérents avec la trajectoire décrite par l'Organisation mondiale de la santé qui, via ses objectifs intermédiaires, souhaite guider les efforts des pouvoirs publics de manière incrémentale. À titre informatif, il est ressorti de l'atelier du 4 avril 2022 sur la révision des normes européennes qu'un alignement des valeurs limites réglementaires relatives aux PM2.5, PM10 et NO2 sur la nouvelle valeur guide de l'OMS ne serait a priori pas réalisable d'ici 2030 et qu'un alignement sur cette valeur serait davantage envisagé à horizon 2050 (<https://circabc.europa.eu/ui/#>), ce qui conforte les objectifs retenus dans le cadre du PPA.

Avis de la commission :

Le maître d'ouvrage rappelle la démarche de la commission européenne qui travaille actuellement sur la révision des normes européennes. Cette dernière étudie plusieurs scénarios, testant les seuils OMS 2021 et des échéances à respecter.

Considérant « qu'un alignement des valeurs limites réglementaires relatives aux PM2.5, PM10 et NO2 sur la nouvelle valeur guide de l'OMS ne serait a priori pas réalisable d'ici 2030 et qu'un alignement sur cette valeur serait davantage envisagé à horizon 2050 », la commission estime que les objectifs du PPA 3, rappelés pages 23 à 26 du résumé non technique, restent cohérents avec l'application progressive des seuils OMS 2021 à l'échéance 2050, ce qui paraît très lointain.

7.1.2. MOYENS DU PPA

Le projet de PPA3 est l'occasion de donner de la visibilité sur les actions engagées et à venir relatives à l'amélioration de la qualité de l'air, sur leurs acteurs, et de proposer un repère normatif commun aux différents territoires de son périmètre

Il n'est doté d'aucuns moyens humains et financiers affectés en propre, ceux-ci étant définis dans d'autres plans, programmes, ou projets existants. Le plus souvent le renvoi est fait, tant pour les mesures préconisées que pour le contrôle de leur effectivité, sur les dispositifs existants, sans mesurer ni leur coût ni les capacités de ces dispositifs à les intégrer.

Question 3 :

Si l'on occulte sa dimension obligatoire voulue par le législateur, quel niveau d'efficacité supplémentaire à ces plans, programmes ou projets existants peut-on réellement attendre du PPA3 ?

La maîtrise d'ouvrage conteste l'avis de la commission d'enquête concernant le manque de moyens accordés aux plans de protection de l'atmosphère et ses apports. Le plan de protection de l'atmosphère est un outil qui permet, en application des articles L.222-6, L.222-6-1 et R.222-32 à 36 du code de l'environnement de prendre des mesures prescriptives afin de limiter les émissions de polluants atmosphériques et ramener, dans les délais les plus courts possibles, les concentrations en polluants dans l'air à un niveau conforme aux normes édictées. C'est l'existence même du plan de protection de l'atmosphère qui justifie notamment, par exemple, le renforcement réglementaire proposé concernant l'installation et l'utilisation des appareils de chauffage au bois non performants ou encore les émissions industrielles. En outre, dans la mesure où des relations juridiques existent entre ce plan et d'autres démarches de planification ou d'urbanisme, l'existence du plan permet une meilleure prise en compte des enjeux de la qualité de l'air à tous les niveaux :

- Chaque établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants est tenu, en application de l'article L.229-26 du code de l'environnement, dès lors qu'il est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, d'intégrer à son PCAET un plan d'action « qualité de l'air » (à défaut de PPA, seuls deux EPCI seraient concernés à l'échelle du PPA : Grenoble Alpes Métropole et Grésivaudan) ;
- Les plans de mobilités établis par une autorité organisatrice de la mobilité dont le ressort est couvert par un PPA doivent être compatibles avec les objectifs fixés pour chaque polluant dans le cadre du PPA ;
- Les plans locaux d'urbanisme doivent prendre en compte les PCAET, eux-mêmes compatibles avec les objectifs fixés par le PPA.

Ses apports à l'échelle du territoire ont d'ailleurs été évalués par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes et sont explicitement décrits au sein du chapitre 10 du rapport principal et de son annexe 5 tant sur le plan des émissions de polluants atmosphériques (gain de 9 % sur les émissions d'ammoniac, de 6 % sur les émissions de COVnM, 3 % sur les oxydes d'azote, 10 % sur les particules fines), qu'en termes de concentrations ou d'exposition des populations.

Quant aux moyens mobilisés, une réponse a été apportée à l'autorité environnementale (pièce G - question 26). Cette réponse met en évidence que des financements sont bien disponibles et mobilisés sur les actions les emblématiques et génératrices de gains sur la qualité de l'air et que des moyens humains sont bien identifiés pour accompagner la mise en œuvre du PPA. De manière à illustrer ces propos, il convient tout particulièrement de relever que :

- ❖ Si le territoire bénéficie d'un financement spécifique de l'ADEME au titre de la feuille de route (financement à hauteur de 3 M€) et peut prétendre à un accompagnement au titre des fonds air-bois (4,8 M€ engagés sur la période 2017-2024 sur Pays Voironnais, Grésivaudan et Grenoble Alpes Métropole - enveloppe de 15 à 30 M€ a été retenue dans le cadre du plan national chauffage au bois pour les 5 prochaines années dont une partie bénéficiera dès cette année à la CC du Trièves et à la CC St Marcellin Vercors Isère Communauté), il n'en bénéficie que du fait son intégration à un plan de protection de l'atmosphère (l'engagement du conseil régional s'appuyait sur cette même base) ;
- ❖ L'appartenance à un plan de protection de l'atmosphère est prise en compte dans le cadre de l'instruction des dispositifs de droit commun (en particulier des dispositifs portés par France mobilités) afin d'orienter les décisions

de financement (par ex : 113 M€ des 135 M€ alloués à la région dans le cadre de l'appel à projets « transports en commun en site propre » l'ont été sur les territoires couverts par les PPA).

Avis de la commission :

D'une manière générale, la commission estime que les moyens des actions du PPA3 sont peu définis et/ou peu dotés en moyens humains et financiers.

Considérant la réponse du maître d'ouvrage, elle reconnaît que le cadre réglementaire du PPA permet d'accéder à divers financements, ceux cités ci-dessus et ceux développés dans la réponse à l'avis de l'autorité environnementale question 26.

La commission ne nie pas les prescriptions du PPA et les financements qui peuvent être associés, notamment l'abondement de l'Ademe au titre du Fonds Air Bois ou l'attribution de financements pour les « transports en commun en site propre ».

Les financements reposent sur des dispositifs variés (aides nationales ou européennes, contrat de plan État-Région, dotation de l'État, nombreux appels à projets développés par l'Ademe, l'État ou la Région, certificats d'économie d'énergie des fournisseurs d'énergie) dont les acteurs peuvent se saisir pour leur réalisation. Les sources sont parfois limitées dans le temps ou ciblées sur des actions précises. D'autres restent à confirmer. Globalement, les dispositifs de financement sont susceptibles d'évoluer. A ce sujet le maître d'ouvrage s'engage à diffuser aux acteurs les nouveaux dispositifs qui pourraient être développés.

Consciente de l'importance de la tâche de gouvernance de ce projet, la DREAL annonce la constitution d'une équipe et la recherche d'une assistance AMO communication pour accompagner la mise en œuvre du PPA.

La commission considère que c'est dans l'activation des partenariats et en particulier avec les EPCI que la mise en œuvre du PPA devra développer des moyens importants.

Pour ce faire et pour une meilleure lisibilité de la progression des actions dans le laps de temps du projet, la commission estime que la réalisation d'un tableau-suivi des actions constituerait un outil de travail performant.

7.1.3. LE TERRITOIRE DU PPA

7.1.3.1. Synthèse des contributions

Le choix d'un territoire cohérent pour préserver la qualité de l'air est apparu délicat. Il répond d'une part à l'exigence du respect des valeurs limites réglementaires dans tous les secteurs géographiques surveillés par Atmo Auvergne Rhône Alpes et d'autre part à une obligation d'efficacité pour la mise en œuvre de ce plan.

Néanmoins, de nombreuses contributions ont critiqués le choix retenu. Le périmètre est considéré par certains comme trop vaste. Les problématiques des secteurs ruraux, notamment le Trièves, Saint Marcellin-Vercors-Isère, Bièvre-Isère, Bièvre-Est et Vals du Dauphiné, sont considérées comme différentes de celles de l'agglomération grenobloise. A ce sujet, les contributeurs appellent à la réalisation de plusieurs PPA : un PPA Nord-Isère et un PPA Alpes du Sud.

A contrario, d'autres remarques dénoncent l'exclusion des secteurs de montagne que sont en particulier les communautés de communes du Massif du Vercors et du Cœur de Chartreuse. Comment ne pas prendre en compte la diffusion et les déplacements des polluants pour ces 2 territoires de forte proximité géographique ? Les observations soulignent que déplacements pendulaires domicile-travail et loisir des week-end sont très importants vers ces 2 massifs.

L'autorité environnementale avait également demandé de préciser les raisons qui ont conduit à ne pas retenir les communautés de communes du Cœur de Chartreuse dans le périmètre du PPA3.

7.1.3.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

La question du périmètre du PPA a été longuement débattue, dans le cadre de l'élaboration du PPA (étude de trois scénarii) et abordée dans les avis de certaines communes et EPCI, avec des points de vue très différents : périmètre plus restreint, plus large, instauration d'un PPA nord-Isère, d'un PPA « montagne », inclusion de l'Oisans, du Vercors, etc...

Si l'on peut concevoir l'extension de ce périmètre (les pollutions s'exportent...), si l'on peut comprendre que la Chartreuse n'ait pas été retenue (chevauchement sur deux départements, trafic en partie tourné vers la Savoie), on peut s'interroger sur la non prise en compte du Vercors, dans sa partie iséroise : le trafic pendulaire entre le plateau et l'agglomération grenobloise est de l'ordre de 3 fois supérieur au trafic pendulaire entre le Trièves et l'agglomération.

A noter en particulier, l'observation de FNE concernant le Vercors et la recommandation de l'AE au sujet du cœur de Chartreuse

La commission a formulé sur ce sujet la question n° 4 suivantes :

Question 4 :

Comment justifiez-vous de n'avoir pas retenu le Vercors dans le périmètre du PPA3 ?

La définition du périmètre du PPA a fait l'objet de plusieurs réunions de travail et réflexions collectives, avec un souci de pragmatisme et de cohérence territoriale. Ces réunions de travail ont conduit à la proposition de trois périmètres présentés au chapitre 9 du document principal : un périmètre restreint et réglementaire, un périmètre intermédiaire (périmètre in fine retenu) et un périmètre étendu incluant les trois EPCI de montagne dont le Vercors. Comme cela a pu être précisé en réponse à l'autorité environnementale (question 10), sur ces 3 EPCI représentant 5 % de la population et 5 % des émissions d'oxydes d'azote de la zone d'étude, c'est plutôt la CC Cœur de Chartreuse qui se distinguait en présentant des enjeux similaires à d'autres intercommunalités comme Bièvre Est ou le Trièves. L'annexe 2 permet de bien identifier les enjeux propres à chaque intercommunalité en termes d'exposition à la pollution atmosphérique ou encore d'émissions de polluants : il en ressort notamment qu'en termes d'exposition la CC du Massif du Vercors et la CC du Trièves présentent des enjeux similaires mais que la contribution de la CC du Trièves aux émissions des principaux polluants atmosphériques est supérieure à celle du Massif du Vercors. Il en ressort également une part significativement plus importante d'actifs issus de la CC du Trièves travaillant dans le périmètre central réglementaire par rapport au Massif du Vercors ainsi qu'un certain volontarisme de la collectivité (signature d'une convention TEPCV en 2016, engagement dans une démarche TEPOS, implication dans un contrat de transition écologique expérimental comportant un volet mobilité et lutte contre la pollution de l'air, mobilisation sur appel à projets « fonds air bois de l'ADEME, etc.).

Néanmoins, quand bien même les problématiques de pollution atmosphérique sur les territoires de montagne sont globalement moindres que celles rencontrées sur les territoires du périmètre 2, la décision de ne pas inclure les territoires de montagne dont le Vercors s'est principalement justifiée par un souci de pilotage du plan. En effet, il s'agissait de définir un périmètre suffisamment large pour avoir un impact efficace sur la qualité de l'air et pouvant faire l'objet d'une coopération et d'un pilotage acceptable. Les EPCI intégrés dans le périmètre du PPA travaillaient déjà en partenariat dans le cadre du SCoT (à l'exception de la CC Vals du Dauphiné qui ne pouvait être mise de côté du fait de ses émissions et des enjeux sanitaires liés à l'exposition de sa population) ce qui favorisait le pilotage et le suivi du plan et permettait de consolider la nécessaire articulation des politiques menées dans le cadre du PPA avec les politiques d'urbanisme.

Avis de la commission :

La commission note que les arguments fournis paraissent probants, au vu des différentes analyses produites.

7.1.4. SANTE

7.1.4.1. Synthèse des contributions

Selon l'OMS, la pollution de l'air est le principal risque environnemental pour la santé dans le monde et conduit chaque année au décès d'environ 4,2 millions de personnes dans le monde.

En France, Santé Publique France estime que chaque année près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines (PM2,5).

La pollution de l'air ambiant est ainsi un facteur de risque important pour la santé en France puisqu'elle représente 7% de la mortalité totale de la population française attribuable à une exposition aux PM2,5.

Ces risques pour la santé des personnes justifient la mise en place des Plans de protection atmosphérique.

Durant l'enquête publique même si moins de 10 % des personnes ayant déposé des observations évoquent ce thème, on voit bien qu'à part une observation contraire, tous ont en tête la question de la santé.

Les personnes s'étant exprimé sur ce sujet déclarent :

- « Sentir » la pollution due au trafic et souhaiter déménager pour s'éloigner de ces nuisances (P1 Pontcharra) ;
- Souhaiter que les agriculteurs respectent les règles concernant les pulvérisations de pesticides et le brûlage des déchets (@32) ;
- Après avoir rappelé le lien entre santé et pollution, souhaiter une enquête sur les conséquences sanitaires de la pollution (@33) ;
- Regretter l'absence d'une approche sur les nouveaux risques épidémiques, comme le développement des virus dans les atmosphères polluées (@62) ;
- Estimer nécessaire que l'ensemble des études épidémiologiques soient disponibles (E68) ;
- Regretter que le secteur de la santé soit très peu présent (@91) ;
- Contester le fait que le PPA3 base ses diagnostics et ses « décisions contraignantes et coûteuses » sur une pollution « comme le NO2 », alors que l'on ne sait pas si « cette pollution fait réellement zéro mort ou des milliers de morts par an ». (@92) ;
- Estimer que le développement et le fonctionnement des transports en commun soit responsable d'une baisse de 2,1 ans de l'espérance de vie (@112) ;
- Estimer également que les ZFE sont responsables de « la mortalité accrue parmi les employés et les artisans ayant perdu leur travail (du fait de) la fragilisation des entreprises suite au remplacement des véhicules polluants ». (@112) ;
- Constater la forte nocivité sur l'atmosphère des traitements des noyers et rappelle les risques sanitaires pour les populations et la biodiversité (@117).

Il est évident que les citoyens globalisent la question de la pollution atmosphérique en y adjoignant les pesticides qui polluent également l'atmosphère et nuisent à leur santé.

7.1.4.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 5 :

Les données gouvernementales, citées régulièrement dans le dossier, indiquent que la pollution de l'air est responsable d'environ 48 000 décès prématurés par an en France, ce qui correspond à 9% de la mortalité totale. Ces chiffres sont par ailleurs contestés par certains contributeurs.

Sur quelle base scientifique cette estimation s'appuie-t-elle ? Avec quel degré d'incertitude au sens statistique du terme ?

Le chiffre de 48 000 décès prématurés par an est issu de travaux menés par Santé Publique France, agence nationale de santé publique dont les résultats ont été publiés en 2016 et sont disponibles au lien ci-contre :

<https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/documents/rapport-synthese/impacts-de-l-exposition-chronique-aux-particules-fines-sur-la-mortalite-en-france-continentale-et-analyse-des-gains-en-sante-de-plusieurs-scenarios>.

Il correspond à l'impact des particules fines (PM2.5) sur la mortalité calculée pour la France continentale pour la période 2007-2008.

La détermination de cette estimation s'appuie sur une évaluation quantitative d'impact sanitaire (EQIS), outil initialement développé par l'Organisation Mondiale de la Santé afin d'illustrer l'impact de la pollution de l'air sur la santé publique.

Cette évaluation permet, en utilisant les relations concentration-risque issues des études épidémiologiques disponibles (études ayant notamment permis d'établir et quantifier la relation causale entre exposition aux particules fines et impact sur la santé en matière de mortalité et de morbidité) et en les appliquant aux données sanitaires et environnementales collectées, de calculer l'impact sanitaire selon le principe ci-après (source : Santé Publique France) :

Les hypothèses et orientations méthodologiques retenues pour cette EQIS sont accessibles dans le rapport visé dans le lien précité tout comme l'évaluation des incertitudes (chapitre 3.2) du rapport.

On relèvera, en outre, qu'en 2021, Santé Publique France a réévalué cette estimation pour la période 2016-2019 à près de 40 000 décès annuels attribuables à l'exposition aux PM2.5 pour l'ensemble de la France métropolitaine en tenant compte de l'évolution démographique et en utilisant des données environnementales plus précises pour caractériser l'exposition de la population (amélioration significative de la modélisation de l'exposition du fait d'un réseau de mesure plus dense).

La publication relative à ces travaux est accessible au lien ci-contre :

<https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>.

On rappellera notamment que les estimations des EQIS doivent être considérées comme des ordres de grandeur.

Pour en savoir plus sur les liens entre pollution atmosphérique et santé :

<https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air>

Pour en savoir plus sur la méthodologie EQIS :

<https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/articles/pollution-atmospherique-evaluations-quantitatives-d-impact-sur-la-sante-eqis>

Avis de la commission /Question 5 :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse complète et détaillée qui répond en grande partie à sa demande.

Il n'est pas répondu à la question de l'intégration dans l'analyse des risques de l'étude contestant les chiffres de mortalité présentés.

Cette étude est mentionnée dans l'observation (@92) qui se réfère à une présentation faite par « Le Health Effects Institute de Boston : Lifetime Cancer and Non-Cancer Assessment in Rats Exposed to New-Technology Diesel Exhaust – 2015 » consultable sur internet.

Question 6 :

Existe-t-il une déclinaison cartographique de cette estimation, en particulier pour la zone géographique du PPA3 ?

L'EQIS publiée en 2016 par Santé Publique France proposait effectivement une déclinaison territoriale en fournissant des résultats au niveau régional et départemental.

Cependant, cette EQIS, qui reposait sur un modèle estimant les concentrations de PM2.5 sur une grille de 2*2 km et sur un réseau de mesures insuffisamment dense pour le recalage du modèle, ne permettait pas de rendre compte finement de l'impact de la pollution de l'air ambiant, en particulier dans les zones de la région présentant une géographie complexe comme les vallées encaissées.

Néanmoins, comme cela a été précisé en réponse à l'autorité environnementale (pièce G – question 24), l'élaboration du PPA3 de GAD a pu bénéficier de tels travaux puisque, concomitamment à sa définition, Santé Publique France conduisait une évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique sur différents événements de santé en Auvergne-Rhône-Alpes.

Cette étude qui a pu prendre en compte les derniers guides méthodologiques, a notamment étudié l'impact des particules PM2,5 (plus pertinent que les PM10 – les PM2,5 représentant une fraction plus fine des PM10 et pénétrant plus profondément dans les poumons), du dioxyde d'azote (NO2) et de l'ozone ainsi que des polluants qui leur sont corrélés.

A cet égard, l'évaluation des impacts sanitaires associés à ces polluants s'appuie sur des études épidémiologiques et permet de prendre en compte en sus les polluants qui leur sont corrélés (et qu'il n'y a de fait pas lieu d'étudier isolément), les différents polluants réglementés au titre du R.221-1 du code de l'environnement (par ex : pour le NO2, ce n'est pas l'impact du NO2 seul qui pourrait être mesuré dans un laboratoire mais l'impact du NO2 et des polluants qui lui sont associés tels que les particules ultrafines, le carbone suie ou les composés organiques volatils ; le NO2 étant considéré comme un traceur de la pollution liée au trafic routier).

Cette étude publiée en octobre 2021 et accessible depuis le lien ci-contre (<https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-en-region-auvergne-rhone-alpes-premiere-evaluation-quantitative-de-l-impact-sur-la-sante-a-l-echelle-regionale>), a permis, à partir d'une situation de référence basée sur les années 2016 à 2018, de quantifier à différentes échelles (région, département, zones prioritaires, EPCI et communes de plus de 20 000 habitants) ces impacts et de fournir des représentations cartographiques.

A cette occasion, plusieurs scénarii ont été étudiés, en particulier :

- un scénario visant à estimer le poids total de la pollution aux PM2,5 et au NO2 liée aux activités anthropiques ;
- un scénario correspondant au bénéfice sur la santé attendu si, en matière de pollution particulaire, l'ancienne valeur guide recommandée par l'OMS pour les PM2.5 (10 µg/m3) était respectée pour toutes les communes ;

Ces scénarii ont notamment pu mettre en évidence qu'à partir de la situation de référence précitée :

- 546 décès pourraient être évités par an dans un scénario fictif d'absence totale de pollution particulaire d'origine anthropique à l'échelle du périmètre PPA. Ce chiffre est ramené à 251 décès annuels évités si les concentrations en PM2.5 étaient ramenées sous la valeur de 10 µg/m3 recommandée par l'OMS en 2005 (objectif poursuivi par le PPA)
- 219 décès pourraient être évités par an en absence de pollution au dioxyde d'azote.

Ces résultats pour les NOx ne sont cependant pas cumulables avec ceux présentés ci-dessus pour les PM2,5, car une partie des impacts peut être attribuée à une exposition conjointe aux deux polluants.

L'évaluation réalisée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes du PPA de GAD (dont les résultats sont disponibles au chapitre 10.5 du document PPA) met en évidence que la mise en œuvre du PPA devrait permettre à horizon 2027 (à partir d'une année de référence 2017) une réduction de l'exposition moyenne des habitants au(x) :

- Dioxyde d'azote de 18,6 µg/m3 à 10,3 µg/m3 (gain de 1,2 µg/m3 attribuable aux actions du PPA)
- PM2,5 de 12,5 µg/m3 à 8,8 µg/m3 (gain de 0,8 µg/m3 attribuable aux actions du PPA).

Si l'évaluation menée par Santé Publique France telle que disponible au lien précité n'établissait pas spécifiquement les gains sanitaires associés au déploiement de ce plan, un travail mené ultérieurement a permis d'estimer, avec les réserves ci-après, les gains sanitaires associés au scénario tendanciel et au scénario PPA précités.

Il en découle que la mise en œuvre du PPA assortie au scénario tendanciel devrait permettre d'éviter (sans que les résultats pour les PM_{2,5} et NO₂ ne soient cumulables) chaque année :

- Environ 295 décès dus à la pollution particulaire (80 % attribuables au scénario tendanciel – 20 % à la seule mise en œuvre des actions du PPA)
- Environ 109 décès dus à la pollution au dioxyde d'azote (85 % attribuables au scénario tendanciel - 15% à la seule mise en œuvre des actions du PPA)

Réserves : cette évaluation estime les bénéfices sanitaires attendus par une approche où seules les évolutions de concentrations sont prises en compte, toutes choses égales par ailleurs.

Ainsi ne sont pas prises en compte certaines informations pouvant influencer significativement sur les résultats à l'horizon 2027 telles que l'évolution de la population sur le territoire du PPA, de sa structure par âge, de la mortalité totale ou encore les migrations infra-territoriales au sein du PPA.

Avis de la commission/Question 6 :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse complète et détaillée en regrettant qu'une cartographie ne soit pas établie, et présentée dans le dossier d'enquête.

Cela aurait permis aux citoyens de mieux comprendre des éléments scientifiques complexes à appréhender.

Il n'est pas simple d'arriver à trouver les données annoncées dans le site référencé par la DREAL dans sa réponse, ce qui rend l'analyse plus difficile.

Question 7 :

Serait-il possible d'annexer au dossier les études médicales de référence, concernant l'impact sanitaire des pollutions aux particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}, aux oxydes d'azote, à l'ozone, en fonction de la localisation, de l'âge, du milieu social, etc. et leurs déclinaisons à l'échelle du territoire du PPA3 ?

Il existe une littérature scientifique très importante sur les liens entre pollution de l'air et santé qui continue à s'enrichir régulièrement.

Il est donc difficilement envisageable d'annexer au dossier l'ensemble des études médicales concernant l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique.

Ces études sont accessibles depuis des bases de données telles que PUBMED (<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/>).

Néanmoins, parmi les travaux existants, et en sus des travaux listés ci-dessus menés par Santé Publique France (EQIS nationale 2016, EQIS nationale 2021, EQIS régionale 2021), les références ci-après peuvent notamment être citées (il convient toutefois de relever que la comparaison des résultats de différentes EQIS implique de prendre en compte les différences méthodologiques introduites par le type de données environnementales et sanitaires utilisées, par le choix du risque relatif, des scénarios, des valeurs cibles de référence ainsi que de la zone et la période d'étude considérées de fait, de manière générale, les résultats des EQIS menées à des périodes et/ou par des organismes différents ne peuvent être comparés directement)

- Le rapport de l'OMS de septembre 2021 sur ses nouvelles lignes directrices :
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf> ;

- Le rapport de l'OMS de 2018 qui attribuait pour l'année 2016 à la pollution atmosphérique particulaire (PM2.5) plus de 4,2 millions de décès dans le monde dont plus de 16 000 en France :

<https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/ambient-air-pollution-attributable-deaths> ;

- Les rapports de l'agence européenne de l'environnement dont le dernier, publié en décembre 2021 (<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/health-impacts-of-air-pollution>) ; estime, à l'échelle des 27 États membres, à 307 000 le nombre de décès attribuables à la pollution atmosphérique aux PM2.5 [373 000 à l'échelle des 41 pays de la zone européenne], 40 400 le nombre de décès attribuables à la pollution au dioxyde d'azote [47 700 à l'échelle des 41 pays précités] et 16 800 le nombre de décès attribuables à la pollution atmosphérique à l'ozone [19 070] ;
- évalue pour la France à 29 800, 4 970 et 2 050 le nombre de décès découlant respectivement de l'exposition aux polluants précités : <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/table-4/#table-3-premature-deaths-attributable-to-pm2-5-no2-and-o3-exposu> ;

En outre, pour en savoir plus, le paragraphe 1.1 de l'EQIS régionale précitée permet de retrouver dans la partie bibliographie les principaux articles scientifiques ou méta-analyses d'articles sur lesquelles Santé Publique France s'appuie le plus souvent dans le cadre de ses travaux.

Avis de la commission/Question 7 :

Il est effectivement difficile, comme le précise la DREAL d'intégrer en annexe du dossier PPA3 « l'ensemble des études médicales concernant l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique ».

Cependant, une liste plus complète eut été utile en indiquant les spécificités propres à la région grenobloise.

Question 8 :

Avez-vous reçu l'avis de l'ARS (voir @91) sur les impacts du PPA3 en termes de santé publique (@91).

L'ARS a été largement associée à l'élaboration de ce PPA, que ce soit lors des ateliers, des COTECH et des COPIL.

D'ailleurs, lors du dernier COPIL de validation des objectifs et des fiches actions du PPA le 13 décembre 2021, l'ARS a présenté l'impact de la pollution de l'air sur la santé et a validé avec les autres membres les objectifs retenus pour le PPA 3.

De plus, l'ARS a donné un avis sur le PPA (le 18/03/2022).

Avis de la commission/Question 8 :

La commission d'enquête aurait souhaité avoir connaissance de l'avis de l'ARS pour pouvoir compléter son information. De fait par courriel du 2 sept 22, la DREAL a informé la commission que l'ARS a participé au CODERST du 18/02/2022 sans qu'un avis séparé ait été rendu.

La commission fait sienne la remarque de la FNE « Il a manqué ... des contributions fortes d'acteurs de la santé publique, par exemple de l'ARS ou de spécialistes en santé publique. Nous n'avons pas trouvé dans le dossier l'avis de l'ARS sur les impacts du PPA en termes de santé publique ».

Question 9 :

La question sanitaire légitime le projet. Le médical, le socio-médical et le social, du public comme du privé, les associations de patients victimes de la pollution de l'atmosphère, peuvent agir.

Quelles sont les actions que vous comptez concrètement mener avec les acteurs de ces secteurs ?

La formation des acteurs relais est abordée dans la fiche action C.2.1 où on cible principalement les professionnels de santé et le milieu scolaire.

Cela sera décliné à partir de 2023 sur le modèle des formations qualité de l'air réalisées par Atmo avec l'ADEME en 2021.

Les modalités pratiques seront définies courant 2022 après l'approbation du PPA et au vu de la stratégie communication AIR.

On relèvera néanmoins que les acteurs de ces secteurs sont d'ores et déjà associés à la gestion des épisodes de pollution.

En effet, comme le prévoit l'annexe 4 du document-cadre zonal approuvé par arrêté du 19 juin 2019 ou l'annexe 5 de l'arrêté-cadre départemental isérois, les établissements de santé et médico-sociaux, les ordres professionnels des pharmaciens et médecins, établissements recevant des personnes sensibles, associations de malades sont tout particulièrement informées des recommandations sanitaires et comportementales à adopter lors des épisodes de pollution ou des mesures réglementaires à appliquer par les délégations territoriales de l'ARS, elles-mêmes informées par les préfetures de département concernées.

Enfin, comme l'a précisé l'ARS :

- Tous les habitants sont concernés, l'objectif du PPA étant de diminuer les expositions des populations aux polluants atmosphériques en favorisant les actions qui peuvent réduire leurs émissions ;
- Les établissements de santé et médico-sociaux ont bien sûr la possibilité de s'abonner aux alertes d'ATMO.

Avis de la commission/Question 9 :

Comme le précise la DREAL, l'action C.2.1 développe ce sujet et l'avis de la commission est argumentée à la question 64 du thème Communication.

Dans ce domaine, « l'information sur les recommandations sanitaires et comportementales à adopter » nous semble nécessaire mais ne saurait suffire à changer les comportements des populations.

7.1.4.3. Avis de la commission-thème santé

Il serait certainement nécessaire de mener des actions de sensibilisation plus larges pour les populations à partir des établissements sociaux, médico-sociaux, d'enseignement et de loisirs.

La DREAL ne saurait se satisfaire de bonnes intentions si elle veut avoir par son action un véritable impact sur la santé et la qualité de vie des citoyens.

De même, indiquer que « les établissements de santé et médico-sociaux ont bien sûr la possibilité de s'abonner aux alertes d'ATMO » est une réponse bien peu volontariste, il serait bon que l'ARS oblige les établissements en question à s'abonner à l'Atmo. Le département pourrait faire de même pour les collèges et la région pour les lycées. L'inscrire dans le PPA aurait certainement un effet positif.

Il serait également indispensable que chaque EPCI du territoire du PPA soit inscrit à l'ATMO.

7.1.5. COMMUNICATION-PUBLICITE/ENQUETE PUBLIQUE ET PARTICIPATION

7.1.5.1. Avis de la commission

Le thème de la pollution atmosphérique tel qu'il a été présenté dans le PPA3 reste très technique et difficilement compréhensible sans un accompagnement pour les non-initiés.

Il est regrettable que le Résumé Non Technique, document de bonne qualité se soit retrouvé « noyé » dans la masse du dossier et non diffusé abondamment.

Une large distribution aux communes, établissements publics, associations, collectifs d'habitants eut été utile.

7.2. THEME INDUSTRIE-BTP

9 contributions ont été faites portant sur ce thème. La contribution @29 fait état de fumées continue au sud d'Echirolles dues à la centrale d'enrobés. La contribution @31 fait état des émanations de la carrière d'enrobés de La Sône. Le comité écologique Voiron Chartreuse prône le verdissement des activités existantes voire la décroissance.

Les diverses sollicitations de la commission par mails ou téléphone auprès de la CCI de Grenoble sont restées sans aucun retour. Parmi les professionnels, seuls ceux du BTP se sont manifestés. Le BTP s'est exprimé sur les actions spécifiques au BTP mais ses préoccupations essentielles concernent le calendrier mise en œuvre et les aides concernant le renouvellement des matériels dans le cadre des actions liées au thème de la mobilité (défi MU2). Les échanges à ce sujet avec la DREAL (questions 12/13/14 du PV de synthèse)

7.2.1. DEFI 1.1 REDUIRE LES EMISSIONS DES GROS EMETTEURS INDUSTRIELS

Aucune contribution spécifique sur ce défi n'a été faite ni aucun échange avec la DREAL.

7.2.1.1. Avis de la commission

La commission constate que le public ne s'est pas manifesté sur ce sujet, ce qui semble montrer que les PPA précédents ont eu une efficacité certaine sur les émissions industrielles et ont probablement émoussé l'intérêt pour ce thème qui semble donc avoir été réglés.

7.2.2. DEFI 1.2 REDUIRE LES EMISSIONS DE PARTICULES ET DE NOX DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION

7.2.2.1. Synthèse des contributions

Monsieur B, dans sa lettre du 3 juillet, soulève le problème de recyclage de certains déchets industriels comme le mâchefer, et les friches industrielles comme sources de polluants pour l'air (et les eaux).

7.2.2.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 17 :

Ces polluants ont-ils fait l'objet d'une évaluation d'impact dans le cadre de la préparation du PPA ?

Le courrier de Monsieur B attire l'attention sur les mâchefers issus des usines d'incinération d'ordures ménagères et les friches industrielles comme sources de pollution.

Que ce soient les UIOM ou les friches industrielles, celles-ci font l'objet d'un suivi de l'inspection en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement. Les mâchefers peuvent être utilisés comme remblais routiers mais cela se fait dans des conditions strictes et réglementées. En ce qui concerne les friches industrielles, une ICPE qui cesse son activité fait l'objet d'une mise en sécurité puis le cas échéant d'une surveillance environnementale fixée par AP au vu du dossier de cessation d'activité. Au vu de ces éléments, cela n'a pas fait l'objet d'une évaluation d'impact spécifique dans le cadre de la préparation du PPA. Ceci étant, les évaluations d'ATMO prennent en compte globalement les polluants qu'on retrouve dans l'air en fonction de leur réseau de surveillance.

7.2.2.1. Avis de la commission

La commission prend acte de cette réponse

7.2.3. DEFI I.3 REDUIRE LES EMISSIONS DE PARTICULES DES CHANTIERS, CARRIERES, PLATEFORMES DE CONCASSAGE/RECYCLAGE, DES CIMENTERIES ET PRODUCTEURS DE CHAUX

Ce défi s'articule en deux actions :

- 1.3.1 Réduire les émissions diffuses de poussières en abaissant le niveau maximum des valeurs de retombées des poussières globales
- 1.3.2- Favoriser les bonnes pratiques pour améliorer la qualité de l'air

7.2.3.1. Synthèse des contributions

La profession du BTP se dit proactive dans les actions I3 qui la concerne directement et les trouve légitimes. Toutefois elle souhaite que soit traitées différemment les plateformes de transit et de recyclages des matériaux inertes du BTP qui ne sont pas des carrières, ni des cimenteries. Ces plateformes de recyclages des matériaux inertes contribuent fortement à répondre à plusieurs enjeux environnementaux.

- Elles permettent une très forte réduction du nombre de camions sur les routes pour le transport de matériaux inertes du BTP entre les chantiers des zones urbaines et les carrières situées en zones rurales. En effet les camions de matériaux de carrières, de gros volumes, livrent les plateformes et repartent à plein avec des déchets inertes à valoriser en carrière. Et les transports, de plus petits volumes, venant des chantiers pour évacuer des déchets de démolition afin d'être dans un second temps concassés sur la plateforme, rechargent des matériaux de carrière et repartent pour livrer un chantier urbain.

- Ces plateformes contribuent très fortement au recyclage, à la valorisation et au réemploi des déchets inertes du BTP. Elles permettent d'atteindre le résultat de 86 % de recyclage des déchets du BTP en Isère (source CERC AURA). Le réemploi des matériaux recyclés sur les chantiers contribuant à l'économie des matières premières issues de carrières.

Dans le cadre de l'action I3.1, la profession préconise, pour les plateformes de concassage, plutôt que de contraindre ces installations, qui n'ont pas la dimension industrielle d'une cimenterie ou d'une carrière, ne produisant pas non plus les mêmes volumes de matériaux annuellement, que soient poursuivies et améliorées les bonnes pratiques existantes

Si toutefois il devait être retenu, le principe d'obligation de mesure en continu des retombées de poussières diffuses sur ces plateformes comme c'est déjà le cas pour les carrières, la profession demande que cette mesure soit progressive, et que le seuil appliqué pour les plateformes de recyclage des inertes dans le cadre du PPA 3 soit de 0,5 g/m2/j et non pas un seuil immédiatement abaissé à 0,35 g/m2/j.

Le public s'est principalement mobilisé à la Sône.

Les membres de l'Association La Sône Environnement Santé (SES) dénoncent depuis plusieurs années les conséquences des activités du site des carrières de La Sône sur la qualité de l'air à savoir :

- Le fonctionnement d'une centrale d'enrobés
- Les activités de stockage et de recyclage de matériaux divers

Ces activités sont génératrices de poussières très nocives et entraînent une dégradation de l'air déjà fortement pollué par les rejets toxiques de la centrale d'enrobé.

Des analyses réalisées par un laboratoire indépendant (le laboratoire départemental d'analyse de la Drôme) ont montré par rapport à un lot témoin des concentrations plus élevées *en benzol à pyrène* ainsi qu'un taux de silicium 1000 fois supérieur au lot témoin.

Les résultats de cette analyse ont été adressés à la DREAL par courrier

L'ARS a été avisée : la réponse aurait été que la population est trop peu nombreuse...

L'action I.3 est appréciée par la SES... Mais elle doute qu'elle soit suivie d'effets.

Pour cela elle propose d'être partie prenante d'une commission locale d'information dans le but de trouver des solutions pérennes pour réduire au maximum ces nuisances.

7.2.3.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 15 :

Les directives de l'action I3.1 peuvent-elles être adaptées à ces demandes de la profession du BTP pour les plateformes de concassage ?

L'action I3.1 vise spécifiquement les plateformes de concassage/recyclage soumises à enregistrement au titre des rubriques 2515/2516/2517 de la nomenclature ICPE. Pour ces installations, les arrêtés ministériels relatifs à ces rubriques prévoient déjà une surveillance de la qualité de l'air par la mesure des retombées de poussières (cf. articles 40 de l'AM du 10/12/2013 pour la rubrique 2517 et 39 de l'AM du 26/11/2012 pour la rubrique 2515). La fréquence demandée pour les mesures de retombées de poussières est à minima trimestrielle ; par contre, ces AM ne fixent pas de valeur limite. Dans un souci de cohérence (et aussi parce que les plateformes de concassage sont souvent plus proches des habitations), nous souhaitons maintenir le seuil de 0,35 g/m²/j en moyenne annuelle glissante mais il y aura forcément un délai de mise en œuvre puisque cela sera fonction des arrêtés préfectoraux qui seront pris dans les mois qui suivent l'approbation du PPA.

A noter que contrairement à ce qui est écrit, la surveillance ne se fait pas en continu (même pas pour les carrières, où elle se fait deux fois par an sur une durée de 1 mois comme prévu par l'AM du 22 septembre 1994 modifié relatif aux carrières).

Avis de la commission/Question 15 :

La commission note que les dispositions concernant les plateformes de concassages ne seront pas assouplies et que le délai d'application des dispositions sera limité au délai administratif pour les mettre en œuvre

Question 16 : La Sône

Les inspecteurs ont-ils connaissance des problèmes évoqués par cette association de riverains ? La création d'une commission locale d'information proposée par le PPA vous semble-t-elle une bonne solution. ?

Les inspecteurs en charge du suivi de ces installations (centrale d'enrobés FMR Chambard et plateforme de concassage) ont déjà échangé à plusieurs reprises avec l'association la Sône environnement. Ils lui ont transmis à sa demande le 23 mars 2020 les résultats de la surveillance des rejets disponibles à cette date (2015, 2016, 2018 et 2019). Ils ont également partagé les données avec l'ARS. Ils n'ont pas eu à relever d'anomalie particulière sauf en 2019 où il y a eu un dysfonctionnement pour les poussières qui a été traité. Par contre la DREAL n'a pas reçu les résultats de l'analyse que vous citez.

Le PPA n'a pas proposé la création d'une Commission Locale d'Information. Par contre, vu les tensions locales, la DREAL a précisé par mail en date du 8 février 2022 à la commune l'organisation d'une réunion sur place courant 2022 avec les riverains et la mairie.

Avis de la commission/Question 16 :

La commission prend acte de cette réponse et relève que contrairement à la réponse de la DREAL, le résultat des analyses a été communiqué à l'appui de leur contribution, faisant ressortir un taux de silice élevé. Elle note que la DREAL envisage une rencontre avec les riverains en mairie d'ici fin 2022

7.2.4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LE THEME INDUSTRIE

Après les bonnes performances réalisées dans l'industrie en matière de réduction de polluants grâce au respect des directives des deux précédents PPA (résultant peut-être de la plus grande facilité de contrôle que dans les autres thèmes des PPA), les objectifs toujours à la baisse dans ce domaine paraissent légitimes aux professionnels et ne suscitent pas de réaction de leur part (aucune réaction de la CCI de Grenoble malgré plusieurs sollicitations de la commission pendant l'enquête) et très peu du public. Le présent PPA3 met l'accent sur la réduction des émissions de particules fines. Des initiatives ont déjà été prises par l'industrie et le BTP et ces professions semblent proactives, même si les délais de mise en œuvre prévus posent problème pour les stations de concassage. Les contraintes dans ces secteurs économiques sont ailleurs. Elles concernent le planning et le financement des renouvellements de matériel roulant qui sont traités dans la rubrique mobilité-urbanisme.

7.3. THEME RESIDENTIEL TERTIAIRE

7.3.1. DEFI RT.1 REDUIRE L'IMPACT DU CHAUFFAGE SUR LA QUALITE DE L'AIR

Ce défi s'articule en 3 actions :

- RT.1.1 Poursuivre et étendre la prime air bois sur le reste du territoire
- R.T.1.2 : Interdire l'usage et l'installation de foyers ouverts et des appareils non performants
- R.T.1.3 Favoriser la filière professionnelle bois-bûches de qualité

7.3.1.1. Synthèse des contributions

La problématique qui ressort presque exclusivement est celle du chauffage au bois, notamment en milieu rural où ce type de chauffage est majoritaire.

Sur les 106 contributions retenues du registre numérique, une quinzaine abordent cette problématique, une seule sur les 10 observations émises sur les registres ainsi qu'une sur les 4 courriers envoyés. Mais cette problématique est souvent abordée dans les avis des communes et des EPCI ainsi que dans les entretiens menés par la commission avec les EPCI.

Les contributions :

- Dans un courrier, Monsieur B se prononce pour la suppression des foyers ouverts, mais indique qu'il ne faut pas procéder à des coupes à blanc dans les forêts, sous peine de détruire tout un écosystème
- Sur le registre papier de Saint-Egrève, Monsieur Metton se prononce pour l'interdiction du chauffage au bois, première source de particules fines en hiver, d'autant que le bois de chauffage est souvent stocké en extérieur et donc chargé d'humidité
- Principales observations du registre dématérialisé :
 - o n° 5 : Monsieur Isaac, élu municipal à Montbonnot, propose d'inclure les inserts ouverts modernes de type Finoptim dans les aides, car ils sont presque aussi efficaces et moins chers que les inserts fermés ; sinon, il faut inclure le tubage des cheminées dans les aides
 - o n°23:l'attention est attirée sur un lotissement de 150 maisons individuelles à Poisat , toutes équipées d'une cheminée : les matins d'hiver, le village est souvent recouvert d'une nappe de fumées
 - o n° 25;association CIVIPOLE : les actions prévues doivent permettre d'organiser la distribution jusqu'aux utilisateurs et à un prix raisonnable d'un bois local de qualité et abordable, en faisant attention à la préservation de la qualité et de la biodiversité de nos forêts
 - o n° 80 : GRDF rappelle qu'il peut aider la transformation des 16.000 logements qu'il dessert parmi les 41.000 logements chauffés au gaz dans le périmètre du PPA
 - o n°111 : Monsieur Neuder, Président de l'EPCI de Bièvres-Isère indique que 200 chauffages ont été remplacés depuis 2019 grâce à la prime Air-Bois et souhaite développer ce dispositif.

La commission constate que la difficulté en milieu rural ou semi-rural réside dans l'atteinte des objectifs, au regard du coût des transformations ou des nouvelles installations nécessaires. De plus s'ajoute la difficulté, pour les EPCI de taille modeste ou moyenne, de financer une part importante de ces coûts, afin de parvenir à un « reste à charge » faible pour les particuliers. D'autant que l'augmentation des prix du gaz et de l'électricité, peut inciter de nouveaux particuliers à utiliser davantage leur chauffage au bois « d'appoint » non performants.

7.3.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

L'objectif affiché est de remplacer 7150 moyens de chauffage non performants d'ici 2027.

Question 18 :

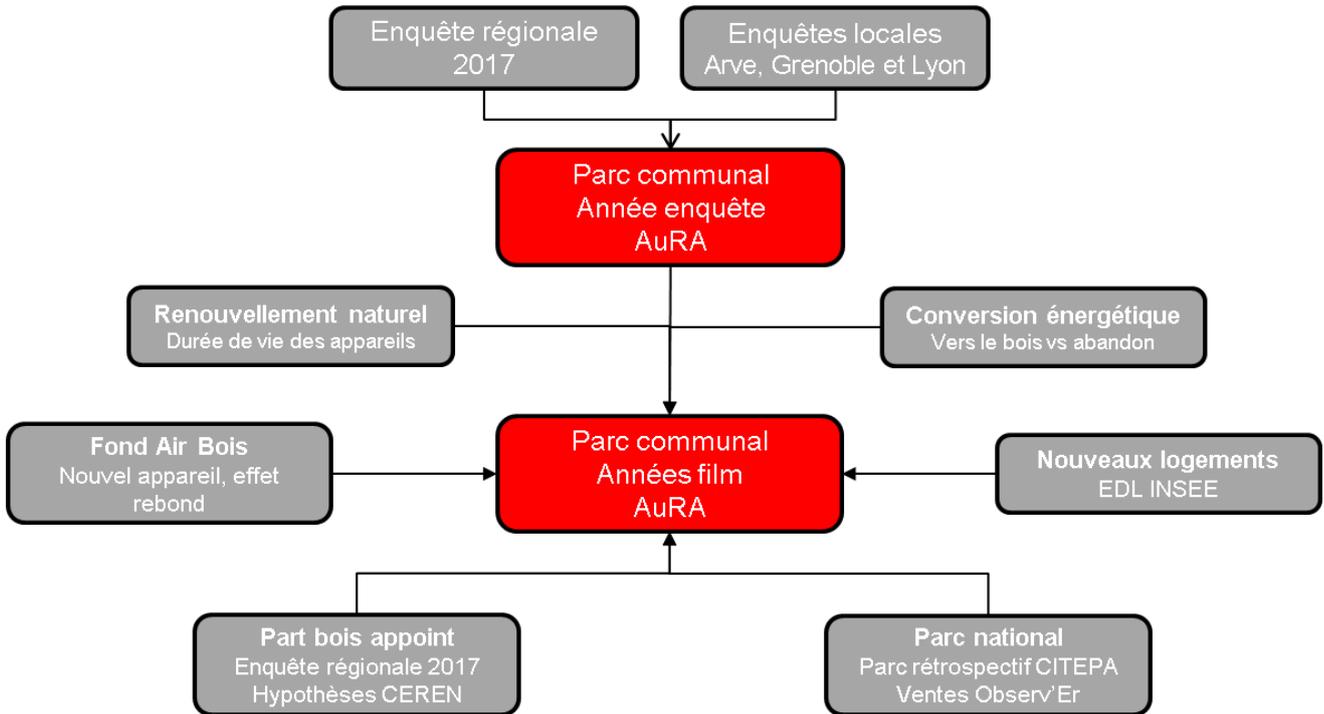
Avez -vous une estimation fiable du nombre de ces appareils sur le territoire du PPA, à l'exemple des estimations faites par GAM ? (10.000 dont 1.000 sur Grenoble)

Atmo Auvergne-Rhône-Alpes estime dans son inventaire des émissions le parc d'appareils de chauffage au bois non performant sur le territoire du PPA. Contrairement aux autres énergies de chauffage pour lesquelles un facteur d'émission moyen est utilisé, le chauffage individuel au bois donne lieu à la modélisation par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes d'un parc d'appareils de chauffage individuel. Ce parc d'appareils, ainsi que sa consommation, sont élaborés à partir des enquêtes locales existantes, dont celle menée en 2018 sur les territoires de la métropole de Grenoble et du Grésivaudan (enquête ayant notamment permis de relever que 13 % des foyers de la métropole de Grenoble et 26 % des foyers de la CC du Grésivaudan étaient équipés d'un chauffage au bois [soit, respectivement, 27 000 et 10 500 ménages] et que, parmi ces ménages, près de 9000 utilisaient un appareil non performant (foyer ouvert, foyer fermé avant 2002) sur le périmètre de la métropole et près de 4000 sur le Grésivaudan), complétée par les résultats d'une enquête régionale menée en 2017.

La reconstitution des différentes années (réelles ou prospectives) de l'inventaire est par ailleurs ajustée au moyen de plusieurs sources de données :

- Durée de vie par type d'appareil pour caractériser le renouvellement naturel ;
- Conversion énergétique des logements et nouveaux logements à partir des EDL (enquête détail logements) de l'INSEE ;
- Prise en compte des fonds Air Bois existants ;

- Hypothèses concernant la part d'appoint bois lorsque le chauffage principal n'est pas couvert par le bois ;
- Statistiques sur les achats d'appareils neufs, ainsi que sur l'évolution nationale du parc.



Méthode de construction des parcs locaux

Pour estimer l'impact du PPA3 sur le parc de chauffage au bois et leurs émissions, deux scénarios ont été comparés :

- un scénario tendanciel avec le maintien des FAB, ainsi qu'une part d'appareils neufs vendus considérés comme performants (norme Ecodesign) de 90% jusqu'en 2022. Après 2022, cette part passe à 100% ;
- un scénario où, en plus des actions tendancielles, les FAB sont prolongés jusqu'en 2027 et les foyers ouverts interdits sur l'ensemble du territoire.

Ainsi, dans le cadre des travaux d'élaboration du PPA, Atmo a estimé à 107 800 le parc initial d'appareils de chauffage individuel au bois sur le périmètre PPA (dont 67 % d'appareils non performants). Des hypothèses détaillées ensuite été appliquées (taux de renouvellement tendanciel de 4%/an, nombre de dossiers FAB par an après 2022, zone d'interdiction des foyers ouverts) pour estimer le parc à horizon 2027 en tendanciel. Elles sont présentées dans l'annexe 5 du PPA. Il en ressort notamment que le scénario tendanciel permettra de réduire la proportion d'appareils non performants dans le parc précité à 40 % et le scénario PPA à 29 %. De fait, à horizon 2027, le PPA contribuerait à une réduction de près de 14 000 appareils non performants dont la moitié (environ 7150) d'entre eux proviendrait du Fonds Air Bois et le reste découlerait de l'interdiction des foyers ouverts sur l'ensemble de la zone PPA.

Cette connaissance du parc pourra toutefois être enrichie prochainement par de nouvelles enquêtes puisque la CC de Saint-Marcellin Vercors Isère communauté et la CC du Trièves viennent d'être lauréates de l'appel à projets « fonds air bois » lancé par l'ADEME en 2022 pour la réalisation d'une étude de préfiguration d'un fonds air bois (cette étude qui vise à étudier la pertinence d'un fonds air bois et à en définir les modalités pratiques leur permettra notamment d'étudier le parc de chauffage individuel au bois sur leur territoire ainsi que les pratiques de leurs utilisateurs). Les autres collectivités

du territoire seront également invitées à se positionner sur les prochaines éditions de l'appel à projet en cohérence avec l'action RT1.1.2 du PPA.

Avis de la commission/Question 18 :

La commission note que les estimations fournies, après enquête, pour 4 EPCI et selon des hypothèses produites par ATMO pour les 4 autres EPCI paraissent fiables.

Question 19 :

Avez-vous une estimation du coût global de ces remplacements ? (GAM annonçant un coût moyen de 5.000€)

Il découle de la mise en œuvre du fonds air bois sur les territoires de Grenoble Alpes Métropole, du Pays Voironnais et du Grésivaudan que le coût moyen des appareils indépendants constaté en 2020 était effectivement de l'ordre de 5000 € qu'il s'agisse d'un appareil à granulé ou d'un appareil à bûches (prix moyen compris entre 5200 et 5400 € selon le territoire). Cet ordre de grandeur est confirmé par l'observatoire des énergies renouvelables qui, dans le cadre du suivi qu'il réalise du marché et des prix des d'appareils domestiques de chauffage au bois en France, précise que le prix moyen constaté en 2021 d'un poêle à bûches de 8 kW s'établit à 3975 € HT (pose incluse) et celui d'un poêle à granulés de même puissance à 4850 € HT (pose comprise) et que ce prix est en hausse par rapport à 2020 de près de 10 % (<http://www.energies-renouvelables.org/observ-er/etudes/Observ-ER-Marche-2021-appareils-chauffage-bois20220519.pdf>). De ce fait, le coût global du remplacement de ces 7150 appareils de chauffage s'établit à 35-40 millions d'euros.

Avis de la commission/Question 19 :

La commission estime cette réponse bien argumentée, tout en notant le coût global élevé du dispositif, ce qui peut retarder les délais de réalisation de l'objectif. Toutefois, les contributions montrent que l'interdiction pure et simple des foyers ouverts est préoccupante pour le public concerné. Certains inserts du commerce semblent répondre aux objectifs du PPA3 (tests certifiés). Il serait conseillé de vérifier les performances effectives de ces équipements. Si elles sont confirmées, il serait opportun d'élargir le champ des possibilités ouvertes aux utilisateurs de foyers ouverts à l'installation de ce type d'inserts « FINOPTIM ». Ceci permettrait d'éviter aux utilisateurs des travaux compliqués et onéreux qui modifient complètement les installations existantes, souvent anciennes, et peuvent aboutir à ruiner l'esthétique de certaines pièces d'habitations.

Question 20 :

Avez-vous une estimation du « reste à charge » pour les particuliers, y compris dans l'hypothèse d'un traitement égalitaire, fortement demandé, notamment par les EPCI et les habitants ?

De manière à accompagner le renouvellement de leurs appareils de chauffage non performants par des appareils labellisés flamme verte 7* ou équivalents, les habitants du territoire PPA peuvent notamment bénéficier d'un accompagnement au titre de MaPrimeRenov ou de certificats d'économies d'énergie. En sus, en fonction de leur localisation, ils peuvent également prétendre à un accompagnement complémentaire au titre d'un fonds air bois, accompagnement cumulable avec les dispositifs précités.

A ce jour, 4 des 8 EPCI ont mis en place des dispositifs locaux permettant d'accompagner le renouvellement des appareils de chauffage non performants : la métropole de Grenoble, le Grésivaudan, le Pays Voironnais, avec le soutien de l'ADEME et Bièvre Isère communauté sur ses fonds propres. Deux autres EPCI, la CC de St Marcellin Vercors Isère communauté et la CC du Trièves étudient actuellement la mise en œuvre d'un tel dispositif à l'échelle de leur territoire et viennent à cet effet d'être lauréats du nouvel appel à projets « fonds air bois » mis en œuvre par l'ADEME au titre de 2022.

A ce jour, le reste à charge pour les usagers est fonction de leurs conditions de ressources et de l'intensité de l'accompagnement mis en œuvre localement par la collectivité. Dans le cas du remplacement, au sein d'un logement de plus de 15 ans, d'un appareil vétuste (antérieur à 2002) par un poêle à granulés flamme verte 7* avec un panier moyen de 4700 € pour un foyer modeste ou de 5100 € pour un foyer intermédiaire, le reste à charge potentiel pour un particulier situé sur les territoires de la GAM, du Grésivaudan ou du Pays Voironnais s'établit comme suit selon ses conditions de ressources :

Ménages aux ressources (au sens du décret n° 2020-26 du 14 janvier 2020)	Coût de l'opération de renouvellement de l'appareil non performant par poêle à granulés (€)	Aide potentielle au titre de MaPrime Renov	Aide estimée au titre des certificats d'économie d'énergie	Aide potentielle au titre du fonds air bois de Grenoble Alpes Métropole	Aide potentielle au titre du fonds air bois du Grésivaudan	Aide potentielle au titre du fonds air bois du Pays Voironnais	Aide potentielle au titre du fonds air bois de Bièvre Isère Communauté	Total aides potentielles Grenoble Alpes Métropole	Total aides potentielles Grésivaudan	Total aides potentielles Pays Voironnais	Total aides potentielles Bièvre Isère Communauté	Reste à charge GAM	Reste à charge Grésivaudan	Reste à charge Pays Voironnais	Reste à charge Bièvre Isère Communauté
Très modestes	4700	3000	190	2000	2000	1000	500	5190	5190	4190	3690	0	0	510	1010
Modestes	4700	2000	170	2000	2000	1000	500	4170	4170	3170	2670	530	530	1530	2030
Intermédiaires	5100	1500	170	1600	1600	600	500	3270	3270	2270	2170	1430	1430	2430	2530
Supérieurs	5100	0	170	1600	1600	600	500	1770	1770	770	670	2930	2930	3930	4030

Certains dépliant permettent sur la base d'exemple d'apprécier ce reste à charge localement. C'est notamment le cas de celui élaboré par la métropole de Grenoble :

https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=1104&path=Depliant-Prime-Air-Bois.pdf

Avis de la commission/Question 20 :

La commission note que des réponses précises sont apportées ; elle remarque cependant que le « reste à charge » demeurera conséquent pour certains particuliers et dans certains territoires où il y a peu d'accompagnement.

Question 21 :

Le rythme de remplacement est-il compatible avec l'interdiction, au plus tard au 1er janvier 2026, de l'installation et l'utilisation d'équipements à foyer ouverts et des chauffages au bois non performants ?

Les travaux d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère ont conclu qu'il était nécessaire de conjuguer la mise en œuvre d'interdictions et la poursuite et l'extension des dispositifs d'accompagnement au renouvellement des appareils de chauffage les moins performants afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de PM2.5 fixés par le PREPA et issus de la loi climat et résilience. En effet, comme cela a été précisé au sein de l'annexe portant sur les travaux d'évaluation d'Atmo, la poursuite du rythme de remplacement constaté sur les territoires de la métropole, du Grésivaudan et du Pays Voironnais (environ 860 appareils par an) n'est pas suffisante pour atteindre l'objectif précité et il est nécessaire d'amplifier les efforts. Or, force est de constater qu'à l'échelle de la vallée de l'Arve, la communication sur l'entrée en vigueur prochaine de mesures d'interdiction a conduit à une forte accélération des demandes de renouvellement des appareils de chauffage au bois (hausse de 22,5 % des demandes de renouvellement entre 2020 et 2021 en vue de l'entrée en vigueur au 1er janvier 2022 des mesures d'interdiction). De ce fait, il est attendu à ce que les mesures d'interdiction annoncées permettent une accélération du rythme de remplacement des appareils. A ce stade, la rédaction de la fiche action laisse de la latitude quant à la date d'entrée en vigueur effective des restrictions. Cette date devra nécessairement

tenir compte du délai nécessaire aux ménages concernés pour se mettre en conformité et pourra varier d'un territoire à l'autre selon les mesures d'accompagnement mises en place. En lien avec l'échéance du 1er janvier 2023 fixée par l'article L.222-6-1 du code de l'environnement, un arrêté sera, une fois le PPA approuvé, pris pour valider la date exacte d'entrée en vigueur de ces restrictions en cohérence. Cet arrêté fera l'objet d'une procédure de participation du public conformément aux dispositions de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement.

Avis de la commission/Question 21 :

La commission note que la date d'interdiction des appareils non performants pourra varier d'un territoire à l'autre, en fonction de l'atteinte des objectifs.

Question 22 :

Quel organisme sera chargé des contrôles, avec quelles méthodes et quels moyens ?

De manière à garantir le respect des interdictions édictées, la loi climat et résilience publiée le 24 août 2021, a permis des avancées en donnant le pouvoir aux préfets d'exiger, lors de la vente d'un bien immobilier survenant sur un territoire couvert par un PPA, l'établissement et la conservation d'un certificat de conformité de l'installation de chauffage au bois aux règles d'installation édictées localement. Le plan de protection de l'atmosphère retient pleinement cette orientation afin que lors de ces transactions les acheteurs soient pleinement informés des interdictions locales et puissent, en lien avec le vendeur, mettre en conformité leur installation, d'autant qu'un système de sanction est d'ores et déjà inscrit au titre des articles R.226-8 et R.226-16 du code de l'environnement.

D'autres solutions sont néanmoins en réflexion pour aller plus loin. Aussi, en lien avec l'entrée en vigueur au 1er janvier 2022 de l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts en vallée de l'Arve, une étude a été diligentée localement par l'ADEME, en lien avec les services de l'État, pour apprécier la faisabilité juridique, technique et organisationnelle des dispositifs d'entretien et de contrôle de conformité des installations de chauffage domestique au bois. Cette étude a mis en évidence de nouvelles propositions de modifications législatives et réglementaires qui ont été partagées avec l'échelon national.

On peut également signaler la proposition de loi déposée le 22 février 2022 par le député de la Haute-Savoie Xavier Roseren afin de renforcer la lutte contre les appareils de chauffage de moindre performance énergétique et l'action en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air (https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b5098_proposition-loi#D_Article_1er) laquelle prévoit notamment :

- ❖ Un renforcement de la compétence du maire dans la lutte contre le chauffage au bois non performant via l'obligation d'un contrôle a minima annuel des appareils de chauffage (art. 1) ;
- ❖ 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 de systèmes de chauffage qui ne seraient pas conformes aux prescriptions d'un PPA (art. 4).

Il doit également être rappelé comme cela a été reporté précédemment que la mise en œuvre d'interdictions ne pourra à elle seule permettre d'obtenir des améliorations de la qualité de l'air à la hauteur de l'ambition fixée dans le cadre du PPA. Cette action doit prioritairement être conjuguée à la poursuite et l'extension de dispositifs d'accompagnement au renouvellement des appareils de chauffage les moins performants visés par les restrictions précitées, ainsi que par une sensibilisation aux bonnes pratiques de chauffage.

Avis de la commission/Question 22 :

La commission note l'intérêt des réponses apportées mais remarque qu'un contrôle efficace sera tributaire de dispositions législatives et réglementaires, actuellement seulement en cours d'étude.

Des EPCI ont fait savoir qu'ils n'avaient pas des moyens à la hauteur de ceux de la métropole, et que malgré leur volonté d'aider au renouvellement des foyers bois non performants, ils ne pouvaient pas la faire à la hauteur de ce qui se fait en cœur d'agglomération.

Question 23 :

N'aurait-il pas été judicieux de prévoir le principe d'un fond de péréquation alimenté par chaque EPCI à hauteur de ses moyens, permettant de garantir une prime Air Bois homogène sur tout le territoire du PPA ?

Dans le cadre des travaux d'élaboration du plan, ce principe n'a pas été évoqué par les participants. Néanmoins, il découle de la présente remontée qu'il pourrait utilement être étudié avec l'ADEME (chargée de contractualiser avec les territoires) dans l'objectif de proposer un accompagnement homogène à l'échelle du territoire comme c'est actuellement le cas en vallée de l'Arve (même si des communes viennent abonder localement le soutien apporté par l'ADEME, la Région, le département de la Haute-Savoie et les 5 intercommunalités couvertes par le plan au titre du fonds air bois) ou à l'échelle du département des Bouches-du-Rhône. De ce fait, la maîtrise d'ouvrage propose de modifier la fiche action RT1.1 pour intégrer cette réflexion découlant de l'enquête publique.

Avis de la commission/Question 23 :

La commission approuve la proposition de modifier l'action RT.1.1 consistant en l'instauration d'un fonds de péréquation

7.3.1.1. Avis de la commission- défi RT1

Le défi RT.1 a un impact majeur sur les gains d'émissions du PPA. A lui seul, il participe pour 79 % à la réduction des PM10, pour 83% à celle des PM2,5 et pour 77 % à celle des COV (et de façon marginale pour les trois autres polluants, sauf pour le SOx -21 %). C'est dire qu'il doit mobiliser des moyens importants, financiers (si l'on veut tenir l'horizon du 1er janvier 2026) et humains (communication, conseil, contrôle). Les aides aux particuliers doivent être conséquentes et le plus équitable possible.

L'effort de sensibilisation doit être particulièrement important, car, avec la suppression des chauffages au bois en foyers ouverts, on touche, en milieu rural surtout, à un mode de vie traditionnel, et parfois festif (on « fait son bois » et on se retrouve « au coin du feu »). De plus, ce mode de chauffage reste encore à un coût modéré (surtout si l'on « récupère » du bois sans transaction financière), par rapport aux autres sources d'énergie, dont les prix explosent à l'heure actuelle. Ce défi est donc capital et il est impératif que les actions correspondantes soient réalisées.

7.3.2. DEFI RT.2 SOUTENIR LA RENOVATION ENERGETIQUE DES LOGEMENTS, LOCAUX D'ACTIVITE ET BATIMENTS PUBLICS

Une seule action est envisagée pour relever ce défi : Développer et amplifier l'usage du service public des plateformes de rénovation énergétique

7.3.2.1. Synthèse des contributions

Une seule contribution évoque ce sujet : elle émane de l'association CIVIPOLE mais reste très lacunaire

7.3.2.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Le financement de ce vaste programme reste, malgré tout, problématique et nécessite, en tout cas, un effort important de communication et d'information

Question 24 :

Quelles actions de communication sont envisagées à l'échelle du territoire, certains EPCI affirmant qu'ils n'auront pas les moyens, financiers et humains, pour les mener ?

Les plateformes de rénovation énergétique regroupées depuis janvier 2022 sous la bannière France Renov bénéficient d'un important dispositif de communication à l'échelle nationale (spots télévisés, radio, ...). Certains EPCI ont pu choisir de mener des campagnes de communications spécifiques pour valoriser les subventions supplémentaires qu'ils peuvent verser – la métropole de Grenoble communique sur le dispositif MURMUR par exemple.

Par ailleurs le programme SARE (2020-2024) permet de financer des actions de sensibilisation, communication, animation auprès des ménages (acte C1) et auprès du petit tertiaire (acte C2) mises en place dans le cadre du SPPEH.

Ces actions à la rencontre du public sont menées par l'AGEDEN et l'ALEC. Par ailleurs concernant la rénovation du tertiaire, la DDT mène des campagnes d'information au sujet du Dispositif Eco Energie Tertiaire qui concerne les bâtiments de plus de 1000m² (public et privé).

A titre d'exemple, sur l'année 2022, plusieurs webinaires pour les collectivités et d'autres à destination du secteur tertiaire privé ont été organisés.

Question 24 :

La commission estime la réponse satisfaisante

Dans sa contribution n°80 du Registre numérique, GRDF propose, en liaison avec le coordonnateur de l'action **RT2.1.1** de contribuer à la campagne de communication sur le thème du PPA.

Question 25 :

Avez-vous impliqué GRDF dans la préparation du PPA3 et pouvez-vous envisager une collaboration sur ce thème ?

Effectivement, GRDF n'a pas participé aux travaux des ateliers. Cela aurait été intéressant. Au vu de leur contribution, des contacts vont être pris rapidement avec eux pour améliorer les fiches actions concernées et les associer à la démarche collective.

Avis de la commission :

La commission prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage d'associer GRDF à la mise en œuvre du PPA, tout en regrettant que la collaboration avec cet important organisme n'ait pas été menée dès l'élaboration du PPA

7.3.3. DEFI RT.3 LIMITER LES UTILISATIONS DE SOLVANTS ET AUTRES PRODUITS EMETTEURS DE COV

Une seule action est envisagée pour relever ce défi : Sensibiliser le grand public et les acheteurs publics aux émissions des produits de solvants, peinture et autres produits d'entretien.

7.3.3.1. Synthèse des contributions

Pas d'observation sur ce thème qui pose le problème de l'éventuel impact environnemental de la rénovation énergétique, qui peut entraîner des actions contradictoires.

Seule l'association CIVIPOLE rappelle dans sa contribution qu'en matière de construction, il faut prendre en compte les effets liés à la destruction, et, en matière de rénovation, estime nécessaire les services d'un conseil, afin de mieux

appréhender les différentes solutions. En matière de solvants, elle estime qu'il existe des alternatives aux produits courants contenant des solvants, à condition d'en encourager la production à des prix abordables.

7.3.3.1. Avis de la commission d'enquête

La commission n'a pas posé de question au maître d'ouvrage sur ces deux défis et n'émet pas d'avis sur ces deux défis, qui restent très marginaux par rapport au défi RT.1 dans le PPA tout du moins.

7.3.4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LE THEME RESIDENTIEL-TERTIAIRE

Le thème RT -résidentiel tertiaire- n'a entraîné que peu de contributions argumentées, alors que le dossier permet de mieux mesurer le poids du chauffage au bois non performant dans la pollution de l'atmosphère. Faut-il en conclure que les actions proposées recueillent un large consensus ?

La commission prend acte de la qualité du dossier mais souligne que l'importance des actions à mener, et leur coût, peut entraîner une mise en œuvre plus longue que prévue ; elle estime également que l'égalité de traitement entre les particuliers peut être obtenue, totalement ou partiellement, par la mise en œuvre d'un fonds de péréquation interne au périmètre du PPA

7.4. THEME MOBILITE URBANISME

7.4.1. CONTRIBUTIONS COMMUNES AUX ACTIONS MOBILITE

7.4.1.1. Synthèse des contributions communes aux actions mobilité

Quelques contributeurs ont remis en cause la nécessité d'un PPA et la légitimité des actions relatives à la mobilité. Un contributeur en particulier a développé un argumentaire étayé :

- L'interdiction injustifiée des véhicules diesels récents (Crit'air 2) dans les ZFE (contribution 105)
- Les actions contraignantes concernant la mobilité-urbanisme sont inutiles car les concentrations de polluants baissent fortement, en conformité aux objectifs du PPA3, sans avoir besoin de celui-ci (contribution 113)
- Le développement et le fonctionnement des TC coutent 4 fois plus cher que les déplacements voiture ; La ZFE fragilise les entreprises et est la cause d'un chômage et d'une mortalité accrue ; Les réductions des vitesses, la mise en place de voies réservées ont pour conséquences des pertes de temps, une insécurité et un transfert des nuisances sur d'autres quartiers (contribution 112).
- Le PPA3 est basé sur une estimation floue et périmé du nombre de décès dus au NO2 : c'est ce que montre une étude du « Health Effects Institute de Boston » qui montre par une étude comparée sur 2 échantillons de rats qu'il n'y aurait aucun décès supplémentaire dû à la pollution (contribution 92)

7.4.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 26 :

Bien qu'en opposition totale à l'esprit et à la lettre du PPA, ces contributions sont très argumentées, parfois consolidées par des résultats d'études d'apparence sérieuses. Elles ne peuvent rester sans réponse. Quels éléments de réponse convaincants pouvez-vous apporter à ces contributions ?

En préambule, le maître d'ouvrage souhaite rappeler qu'

- aucune exigence n'a été formulée par le législateur concernant l'interdiction des véhicules diesels récents (pour les territoires en dépassement régulier des normes de qualité de l'air, tels que la métropole de Grenoble concernée par des dépassements de ces normes en 2018 et 2019, la loi climat et résilience impose une interdiction progressive pour les véhicules particuliers jusqu'aux Crit'air 3, catégorie comprenant les véhicules diesels immatriculés entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010) ;
- en application de l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, le choix des restrictions applicables au sein d'une ZFE-m relève de la compétence des collectivités territoriales (en l'occurrence de Grenoble Alpes Métropole sur son territoire), le PPA donnant uniquement un objectif global à atteindre (à savoir pour la ZFE-m VUL/PL la poursuite du calendrier décidé par Grenoble Alpes Métropole, et pour la ZFE-m VP l'étude et la mise en place d'une ZFE-m respectant a minima les exigences de la loi Climat et résilience et les objectifs du PPA ;
- les effets sanitaires du dioxyde d'azote, majoritairement émis par les motorisations diesel (en 2021 en France, d'après le rapport annuel du CITEPA sur les émissions de polluants atmosphériques, le diesel est responsable de 93% des émissions de dioxydes d'azote pour les véhicules particuliers, de 99% de ces émissions pour les VUL et de 97% pour les PL) sont avérés :
 - le diesel a été classé cancérigène certain pour l'humain par le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC, appartenant à l'OMS et dont le siège est à Lyon), en particulier concernant le cancer du poumon ;
 - Il existe une importante littérature établissant des liens entre le dioxyde d'azote en tant qu'indicateur de pollution et impacts sanitaires et que ces liens font l'objet d'un consensus entre notre agence sanitaire nationale (Santé Publique France), l'agence européenne de l'environnement ou encore l'organisation mondiale de la santé (cf. réponse apportée à la question n°7) ;
 - Ces effets sanitaires de la pollution au dioxyde d'azote ont d'ailleurs conduit l'OMS à revoir drastiquement courant 2021 sa valeur guide à 10 µg/m³ au lieu des 40 µg/m³ (ce renforcement est particulièrement bien documenté au lien ci-contre : <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf>) ;
 - la France est toujours engagée pour le territoire de Grenoble notamment dans des contentieux européen et national au regard des concentrations en dioxyde d'azote.

En conséquence, quand bien même le choix de l'interdiction des véhicules diesels récents Crit'Air 2 revient à la collectivité, le maître d'ouvrage ne partage pas l'avis exprimé par le contributeur concernant l'absence d'enjeux sanitaires liés au dioxyde d'azote et le caractère injustifié de mesures portant sur les véhicules diesel. Tant que les valeurs guides recommandées par l'OMS (valeurs sur lesquelles s'appuie d'ailleurs la révision de la directive européenne sur l'air) sur la base d'effets avérés sur la santé humaine ne seront pas respectés, des actions fortes en lien avec la qualité de l'air et ciblant les secteurs d'émissions seront nécessaires et sauveront des vies. A titre d'exemple, on peut tout particulièrement citer Tokyo qui en interdisant dès 2003 tous les véhicules diesel a constaté entre 2003 et 2012 une baisse de la mortalité cardiovasculaire de 11% (étude de l'UNICEF : https://www.unicef.fr/sites/default/files/atoms/files/unicef_pollutionair_web.pdf).

En outre, on peut également soulever, en lien avec les autres contributions que la mise en place d'une ZFE-m ne bénéficie pas uniquement à la qualité de l'air et qu'elle est susceptible, en lien avec la transition des flottes de véhicules et le report modal qu'elle favorise, de générer de nombreux bénéfices sur le plan économique et social, en matière de sécurité routière, de lutte contre les nuisances comme le bruit, de lutte contre la sédentarité ou encore de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une analyse bibliographique a été menée à ce sujet par la DREAL Auvergne Rhône-Alpes et est disponible au lien suivant : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/les-co-benefices-des-zones-a-faibles-emissions-de-a21922.html>.

Aussi, le maître d'ouvrage confirme le bien-fondé des orientations et actions retenues dans le cadre du plan et s'inscrit en faux par rapport à la contribution déposée remettant en cause l'intérêt des actions du PPA sur le plan de la mobilité ou de l'urbanisme. L'évaluation du plan permet explicitement de se rendre compte des gains permis par le PPA par rapport à un

scénario tendanciel. Ces gains permettront notamment comme cela a été évoqué en réponse à la question 6 d'éviter plusieurs dizaines de décès par an sur le périmètre du plan et de ramener les concentrations en polluants à des niveaux plus faibles dans des délais les plus courts possible comme le requiert la directive européenne. Ils légitiment de ce fait totalement l'action, d'autant que les axes visant à promouvoir les mobilités actives pour réduire les émissions de NO₂ auront des bénéfices sanitaires très positifs sur d'autres aspects de la santé comme le manque d'activité physique (l'étude MOBIL'AIR permet de bien prendre conscience des co-bénéfices qu'apporte ces actions d'un point de vue sanitaire).

Enfin, sur le sujet des transports en commun, le maître d'ouvrage souhaite préciser que :

- en France, en 2019, d'après les chiffres clés du transport publiés par le ministère (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/pdf/chiffres-cles-transport-2021.pdf>), 72% de la dépense totale de transport concernait le transport routier alors que la somme des transports ferroviaires et urbains ne représentait que 13,6% ;
- en 2018, d'après l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches, le coût de l'insécurité routière était estimé à 44 milliards d'euros par an, ce qui peut être comparé au financement entier de la SNCF par l'État qui s'élève à 15 milliards d'euros la même année ;
- l'étude interdisciplinaire MOBIL'AIR réalisée sur le territoire grenoblois et publiée en 2022 a démontré qu'un ensemble de politiques publiques de qualité de l'air, comprenant une ZFE interdisant tous les véhicules de Crit'Air 2 et plus, avait un fort levier économique pour la collectivité : même avec un scénario favorisant les transports en commun (45% de part modale), pour chaque euro investi par la collectivité, 2€ sont gagnés grâce aux coûts sanitaires évités notamment (bénéfice net de presque 200€ par an par habitant dans ce scénario).

7.4.1.3. Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la maîtrise d'ouvrage, qui est très argumentée et permet d'opposer des arguments solides aux affirmations du contributeur.

On trouvera aussi d'autres éléments de réponse sur les thèmes spécifiques concernés.

7.4.2. DEFI MU.1 POURSUIVRE ET AMPLIFIER LES MESURES VISANT A DIMINUER LA CIRCULATION ROUTIERE

Ce défi se décline en 3 actions :

- MU.1.1 Promouvoir et développer les modes de déplacement actifs
- MU.1.2 Développer les offres et l'attractivité des transports partagés
- MU.1.3 Favoriser le report modal et accompagner le changement de comportement

7.4.2.1. Action MU11 - Déplacements actifs

Une vingtaine de contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.2.1.1. Synthèse des contributions

De façon générale, beaucoup de contributions convergentes pour demander de :

- Développer des pistes cyclables sécurisées ;
- Redonner de la nature en ville avec de grands axes piétons arborés, des axes de mobilité douce et sécurisés pour vélos et taxis ;
- Mettre des voies cyclables sur les départementales ;
- Sur l'agglomération, développer chrono vélo et mettre plus de voies cyclables et plus de trajets de marche ;

- Multiplier les lieux de stationnement des vélos.
- Faire porter l'effort budgétaire sur l'amélioration des TC et des aménagements pour transports actifs plutôt que sur les aménagements routiers (A480).

L'amélioration du civisme réciproque entre automobilistes et cyclistes et piétons est souhaitée, avec une demande de sanctionner davantage les infractions au code de la route qui entachent la cohabitation vélo-voitures.

Certains considèrent que les bonnes pratiques (vélo, marche) ne sont pas récompensées. Il est ainsi proposé de favoriser le vélo électrique par des primes, la création de parkings et la mise en place d'une bourse aux vélos.

D'autres, qui ne peuvent pas prendre les TC ou faire du vélo, se sentent exclues de la ville et considère que c'est néfaste pour son activité économique.

Une contribution à contre-courant de l'opinion générale : les voitures ont libéré l'homme de la pénibilité de la marche et ainsi contribué à sauver des vies ; L'action MU.1.1, en réprimant les automobilistes, fait perdre du temps aux habitants.

Quelques contributions à connotation très locale :

- A Grenoble, la traversée de l'Isère à l'entrée du Bd J. Pain est génératrice de bouchons : il aurait fallu une passerelle cyclable adossée au pont ; Idem pour la fermeture du Bd E. Rey aux voitures qui saturent le Bd. Gambetta ;
- A Pontcharra, dans une ville à forte pollution ressentie due au trafic de poids lourds et à la vitesse des voitures sur les avenues qui convergent vers le centre-ville, se déplacer à vélo est difficile en raison du manque d'aménagement de voies cyclables ;
- A Rives le passage souterrain de franchissement de la RD est accessible par des marches et une rampe très pentue ne permettant pas d'accéder au centre et à l'école avec une poussette, et contraignant à prendre la voiture : demande que l'accès au centre soit praticable pour les piétons, poussettes, fauteuils roulants, vélos par un aménagement du passage inférieur et la réalisation de trottoirs ;
- A Varacieux, aux Abrets, trop de camions traversent le village et l'absence de pistes cyclables ne facilite pas les liaisons en vélo.

Le SMMAG restera quant à lui particulièrement attentif au soutien de l'État à la pratique cyclable.

7.4.2.1.2. Avis de la commission d'enquête

Les déplacements actifs (marche, vélos, etc.) ont un impact positif, fort et immédiat sur la pollution de l'air, et devraient être davantage encouragés, aidés, facilités et récompensés ; Le PPA n'est pas porteur d'avancées significatives dans ce domaine en dehors de la poursuite des politiques précédemment engagées dans le cadre du PDUi en ce qui concerne la métropole tout au moins, qui portent déjà largement leurs fruits et qui ont sans doute produit le principal de leurs effets. Le concept chrono vélo est un exemple de ce qui pourrait être développé dans d'autres villes centre.

La commission d'enquête se félicite de l'élargissement prévu des mesures mises en place sur la métropole à tout le territoire du PPA : feuille de route cycliste, schéma de déplacements cyclables et schémas piétons, etc. à cette échelle. Elle se demande cependant comment la coordination de l'action pourra être efficacement gérée par le SMMAG alors que l'on dépassera les limites de son territoire légitime.

Par ailleurs, la mise en œuvre sur le terrain de l'action reposant en grande partie sur les EPCI, **elle recommande** qu'une campagne d'information active soit conduite auprès des EPCI sur les moyens de financement possibles, qui semblent nombreux au vu de la fiche action, mais pas nécessairement bien connus de tous.

7.4.2.2. Action MU12 - Transports partagés

17 contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.2.2.1. Synthèse des contributions

De nombreux contributeurs se plaignent de la faible attractivité des transports en commun, en particulier dès qu'on s'éloigne du cœur de métropole : ils sont trop longs, trop chers, avec des fréquences inadaptées, et il est souvent plus facile, plus souple, et plus rapide d'utiliser sa voiture. Des exemples ont été donnés : pays voironnais, CC St Marcellin, Vercors, Isère (St Quentin sur Isère) ...

Ils demandent que soit renforcée la fréquence des trains et bus sur les lignes existantes, qu'en soit créées de nouvelles, que soit élargie la plage horaire pour les personnels à horaires décalés (4h-22h au moins), que les tarifs, soient au moins alignés sur celui de la voiture.

Un contributeur affirme même que le développement et le fonctionnement des transports en commun constitue un surcout pour nos modes de déplacement et qu'ils coutent 4 fois plus chers que les déplacements voiture.

Plus fréquemment, il est demandé que les habitants soient encouragés à utiliser les transports en commun, par exemple par une participation plus importante de l'employeur au coût des abonnements.

Pour certains, la gratuité des transports en commun devient un impératif pour lutter contre la pollution automobile et les difficultés de circulation.

La création trop lente d'infrastructures de transport collectif est souvent pointée : attente sur un véritable RER grenoblois, sur des bus en site propre sur les voiries supérieures à 2 voies, etc., et le choix de faire porter l'effort budgétaire sur des aménagements routiers (exemple A480) plutôt que sur l'amélioration des transports en commun est contesté.

Certains prônent des actions très directives : réduire la voiture au strict nécessaire par la contrainte, mettre en place un sur-forfait pour les touristes qui n'utilisent pas les transports en commun pour se rendre en station, etc.

7.4.2.2.2. Avis de la commission d'enquête

Cette action a pour objectif le développement des offres des transports partagés (Transports en commun, covoiturage, autopartage) et de leur attractivité. En visant une offre de transport alternative à la voiture individuelle, elle ouvre une piste très prometteuse pour la réduction de l'utilisation de l'usage de celle-ci, et les mesures engagées ou à l'étude dans ce domaine doivent être largement soutenues et faire l'objet d'une très large communication.

La coordination de l'action par le SMMAG offre une garantie de savoir-faire. En effet, les actions du PDUi en la matière portent progressivement leurs fruits sur le périmètre de la métropole. Cependant, 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 peuvent être différents.

La commission d'enquête se félicite alors de 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. C'est une première étape indispensable. Son rôle, probablement de coordination dans un premier temps, devra être élargi au soutien des différents territoires dans la recherche et le fléchage des financements existants vers les actions proposées.

La commission d'enquête recommande que l'existence de cette instance de coordination soit l'occasion de faire connaître, de promouvoir et d'encourager les transports partagés par tous les moyens de communication innovants destinés à toucher un très large public, allant des très jeunes aux personnes âgées.

7.4.2.3. Action MU13 - report modal

36 contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.2.3.1. Synthèse des contributions

La plupart des contributions vont dans le sens de l'action MU13 et demandent des investissements accrus afin que soient améliorés les services d'intermodalité, comme par exemple :

- D'augmenter le nombre et la taille des parkings relais est insuffisante (exemple de celui de La Tronche, toujours complet) ;
- D'améliorer l'offre de TER, en ré-ouvrant toutes les gares, en créant des parkings d'accès gratuits à proximité ;
- D'améliorer le cadencement et la capillarité des transports en commun ;
- De créer plus de nœuds intermodaux ;
- D'accélérer la réalisation d'infrastructures de transport collectif comme la mise en œuvre d'un RER métropolitain ;
- De prolongation des lignes de tram en lien avec le RER grenoblois ;
- D'avoir une tarification commune sur tout le territoire PPA tendant vers la gratuité des transports publics ;
- Pour l'interconnexion entre réseau TC et accès voiture, la création de lignes dédiées sur les voies rapides, des parkings gratuits ainsi que des bornes de recharges gratuites.

Des déclinaisons locales ont été exprimées :

- Pays voironnais : demande d'améliorations tarifaires, de fréquences et d'aménagements concernant les transports ferroviaires entre Pays Voironnais et Grenoble ; Demande de parkings relais SNCF ; Demande l'amélioration des tarifs autoroutiers entre Pays Voironnais et Grenoble et des aménagements pour coordonner les différents types de transport ; Ce bouquet de solutions est une alternative au contournement routier ouest de Voiron ;
- CCI Nord Isère, tout en rappelant que son périmètre relève tant du PPA de Lyon que de celui de Grenoble, ce qui pose question, elle soutient les actions visant au report modal, notamment dans le ferroviaire ;
- Grésivaudan : Demande d'amélioration du service des TER sur le Grésivaudan et notamment l'ouverture de toutes les gares et la création de parkings à proximité ;
- Trièves : Regrets d'un contributeur que la CC du Trièves n'ait pas pris la compétence transport sous prétexte d'une contribution de 10€ par habitant (chiffre non réaliste selon ce contributeur, la compétence transport étant modulaire) ;
- Métropole : demande d'une desserte gratuite et cadencée en transports en commun, non polluants, en zone centrale lors de la mise en place de la ZFE ; la gratuité des transports publics avec compensation financière par l'État ; la mise en œuvre rapide d'un RER cadencé sur l'Y grenoblois ;

Un contributeur rappelle, qu'à une autre échelle que celle du territoire du PPA, l'avion est un maillon de l'intermodalité et que le trafic aérien génère une pollution sonore et atmosphérique et qu'il contribue au réchauffement climatique.

Le SMMAG quant à lui restera particulièrement attentif à l'enjeu de conforter et développer un système de transports ambitieux et performants à l'échelle du bassin de mobilité et attend un engagement plein et entier de l'État et de la Région s'agissant du réseau armature, dans la mise en œuvre des conditions de multiplication des voies de covoiturage, sur autoroutes et voies rapides urbaines.

7.4.2.3.2. Avis de la commission d'enquête

En visant à favoriser les transports intermodaux par des mesures de facilitation du report vers les transports collectifs des auto solistes, cette action est très corrélée à la précédente.

Là encore, le principe de la généralisation et de l'adaptation aux différents territoires du PPA des mesures déjà mises en place sur la métropole semble avoir été suivi.

La commission d'enquête s'en félicite.

En accord avec la mesure MU1.3.1, elle estime que l'incitation des entreprises aux plans de mobilité (PDM) doit être amplifiée et faire l'objet de communications renforcées.

En accord avec la mesure MU1.3.2, elle souhaite que toutes les promotions possibles des alternatives à l'autosolisme soient mises en œuvre, avec une attention particulière pour le télétravail et le co-working qui ont le plus gros impact sur le trafic en supprimant des trajets.

Elle recommande à ce sujet de faire porter les efforts sur le dialogue avec les entreprises pour accentuer les avancées dans les domaines des plans de mobilité et la promotion du télétravail et du co-working.

La commission s'étonne que l'augmentation ou l'accroissement de la taille des parkings relais ne soit pas cité dans cette action, alors que les contributeurs font état, soit de leur insuffisance en nombre (pays voironnais, Grésivaudan) ou en taille (La Tronche). Elle souhaite que la mesure M1.3.2 soit enrichie sur ce point.

Quant aux partenariats avec les acteurs des domaines touristiques et culturels prônés par la mesure MU133, ils peuvent amener à des reports modaux intéressants mais la commission d'enquête estime qu'ils resteront marginaux.

Bien que la coordination de l'action soit assurée par la SMMAG, la commission d'enquête s'inquiète qu'aucune instance formelle n'ait été créée au niveau du territoire PPA en vue d'y assurer un déploiement simultané et égalitaire des mesures proposées.

Elle recommande que les compétences du comité de territoire piloté par le SMMAG et regroupant la Région, le Département, le SMMAG et les EPCI du bassin de mobilité soit élargies à cette action.

7.4.3. DEFI MU.2 REGLEMENTER L'ACCES AUX ZONES DENSEMENT PEUPLEES GRACE AU DISPOSITIF DE ZFE M

Pour ce défi, 2 actions sont envisagées :

- MU.2.1 Poursuivre la ZFE VUL/PL pour optimiser la logistique
- MU.2.2 Étudier et mettre en place une ZFE pour les voitures particulières

7.4.3.1. Action MU21 - ZFE VU et PL

Une quinzaine de contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.3.1.1. Synthèse des contributions

La dynamique des contributions est très large.

A une extrémité du spectre, on trouve des contributeurs qui estiment que la mise en place de la ZFE PL se fait trop lentement (par exemple, demande « d'accélérer d'au moins 6 mois l'interdiction des Crit'air5 »).

A l'autre extrémité du spectre, des contributeurs trouvent que l'on en fait trop et que ce n'est pas tenable. En particulier les professionnels et les entreprises qui ont des flottes de véhicules concernées par l'exclusion.

7.4.3.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Cette action soulève au moins deux questions majeures : l'inégalité des territoires devant la mesure, et la faisabilité de la mesure dans les échéances prévues.

En effet, les professionnels des EPCI périphériques à la métropole qui doivent accéder à l'agglomération grenobloise ne sont pas bénéficiaires des aides accordées par la métropole aux professionnels de son territoire et sont donc en situation de concurrence défavorable par rapport à ceux de l'agglomération.

Il n'y a pas, pour eux, de solution technique ni économique pour faire évoluer leur parc automobile à énergie thermique actuel vers des énergies alternatives vertueuses.

L'arrêté du président de la métropole du 30 juin 2022 prévoit de nombreuses exceptions, mais aucune qui ne satisfasse la demande précédente.

Question 27 :

De quelle façon compter vous garantir l'équité des professionnels de tout le territoire du PPA devant la mise en place de la ZFE VUL-PL ?

Pour les professionnels utilisant des poids lourds, le calendrier de mise en œuvre de la ZFE n'est pas tenable. Ce constat rejoint les préoccupations déjà exprimées par les professionnels du BTP.

En effet, pour ce type de véhicules, il ne semble pas exister d'offre adéquate aux échéances prévues. Tous nos interlocuteurs publics et privés nous l'ont confirmé : les prix des matériels s'envolent (chiffre de +40% cité par le SMAAG). Face à cette difficulté, certains professionnels indiquent qu'il eut été préférable de concentrer tous les efforts au renouvellement des véhicules Crit'Air 5, 4 et 3 tout en laissant la possibilité aux entreprises d'acquérir des véhicules diesels Crit'Air 2 dernière génération (Euro6).

Question 28 :

Comment entendez-vous tenir compte de cette réalité conjoncturelle ?

Comme dit précédemment, les décisions autour de la ZFE relèvent de la collectivité qui en a la compétence (Grenoble Alpes Métropole) et ne dépendent pas du PPA, qui ne peut que donner des orientations générales. On peut cependant relever les points suivants.

Grenoble Alpes Métropole a mené depuis 2017 et particulièrement en 2021 et 2022 une campagne de concertation approfondie avec les professionnels (groupe de travail ZFE-m avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, échanges avec le groupe des fédérations professionnelles, atelier de concertation le 29 mars 2022 étendu à tous les acteurs économiques...). La Métropole a tenu compte d'un certain nombre de demandes pour adapter les restrictions de la ZFE-m sur les pas de juillet 2022 (interdiction des VUL/PL Crit'Air 3) et juillet 2025 (interdiction des VUL/PL Crit'Air 2, déjà annoncée pour que les professionnels puissent anticiper), et les a annoncés dans son arrêté du 30 juin 2022. Dans le cadre de l'évaluation qualitative de la ZFE-m pour les VUL/PL, une étude de marché a été menée pour apprécier les offres existantes et à venir des constructeurs de véhicules, et les manques sur certains types de véhicules spécialisés. De ces analyses et concertations ont été déduites et appliquées par arrêté des dérogations pour le pas de 2022 (passe de 12 jours par an notamment pour le trafic longues distances, dérogations prévues pour délais de commande et véhicules manquant d'offre constructeur satisfaisante...). Des dérogations pour le pas 2025 ont également été annoncées notamment pour les moyens et grands utilitaires pour lesquels l'offre en véhicules faibles émissions n'est pas encore complètement mature.

Concernant les aides aux professionnels, sont éligibles ceux qui disposent d'un siège social ou bien d'un établissement secondaire ou succursale sur le territoire de la Métropole. Des aides sont également accessibles pour les professionnels implantés dans le Pays Voironnais (voir site de Grenoble Alpes Métropole sur la ZFE :

<https://www.grenoblealpesmetropole.fr/762-l-aide-a-l-achat-d-un-vehicule-faibles-emissions.htm#par7968>). A noter que dans le périmètre du PPA et en application de l'article L229-26 du Code de l'environnement, 5 EPCI ont l'obligation de réaliser une étude d'opportunité ZFE, qui est l'occasion d'analyser les liens avec la ZFE de Grenoble et les aides éventuelles à déployer. Il s'agit de décisions à la main des collectivités. Les instances de mise en œuvre du PPA pourront être une occasion de faire échanger les territoires sur la question des aides et des restrictions.

7.4.3.1.3. Avis de commission d'enquête

La réponse de la DREAL est de nature à rassurer les inquiétudes des usagers : l'autorité compétente a procédé à une large concertation avec les milieux professionnels et prévoit de nombreuses dérogations qui devraient leur permettre de s'adapter progressivement aux contraintes de la ZFE VUL/PL.

Cependant, la commission d'enquête constate que la mise en place de la ZFE VUL/PL relève de la compétence de Grenoble-Alpes-Métropole. Cette action du PPA ne vise ainsi qu'à maintenir le calendrier prévu pour cette mise en place et à soutenir des actions déjà engagées par la métropole, le SMMAG ou l'AURG, sans y apporter de plus-value.

Toutefois, la commission d'enquête considère que la mesure MU2.1.5, qui préconise de réunir 1 à 2 fois par an une instance de concertation logistique intégrant tous les EPCI du périmètre du PPA, apporte une réelle opportunité d'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 avec la métropole.

La commission d'enquête souhaite que cette instance de concertation logistique 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.

7.4.3.2. Action MU22 - ZFE VP

Une vingtaine de contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.3.2.1. Synthèse des contributions

Là encore, une dynamique d'avis assez large, qui vont du refus de la ZFE pour les véhicules particuliers, à la contestation de son intérêt.

Pour les premiers, la question de l'aménagement du territoire est souvent évoquée, aménagement qui ne permet pas aux habitants du territoire PPA éloignés de la métropole de la rejoindre facilement et rapidement : les trajets vers la métropole en transports en commun sont tous beaucoup plus long et beaucoup moins souples qu'en voiture. La ZFE crée ainsi une forme de rupture d'égalité entre les citoyens.

Beaucoup de voix s'élèvent contre la nécessité de changer un véhicule ancien, CQA4 ou plus, mais en parfait état. Ils y voient l'influence du lobby des constructeurs automobiles et dénoncent l'obsolescence encore une fois programmée des voitures ainsi que le coût pour la société et les individus d'une telle nécessité.

Certains pensent que la mesure est programmée à une échéance trop courte et qu'il faut temporiser et réfléchir avant de prendre des décisions aussi radicales. Ils conseillent d'attendre les résultats de la mise en œuvre de la ZFE PL concernant les CQA3.

Marginalement, un contributeur indique que la ZFE est responsable de mortalité accrue parmi employés et artisans ayant perdu leur travail par la fragilisation des entreprises suite au remplacement des véhicules polluants.

Enfin, la solution du tunnel sous la Bastille refait parfois surface.

Pour les seconds, la mise en place d'une ZFE ne règlera rien, c'est le trafic routier qu'il faut remettre en cause, chercher d'autres solutions pour se déplacer individuellement que d'utiliser une voiture (pesant en moyenne 1800kg, pour transporter en moyenne 1,1 personne soit une centaine de kg !), et parler plutôt de ZTL (zone à trafic limité) que de ZFE.

Ils ont des doutes sur la réelle volonté publique d'aller vers des décisions impopulaires.

Certains sont favorables à la ZFE VP, mais sous conditions de dérogations pour les habitants de la zone, par exemple pour ceux qui disposent d'un garage, pour les véhicules en transit (touristes), etc.

Une inquiétude commune à cette action et à l'action MU42 est apparue souvent, la migration des véhicules particuliers d'une motorisation thermique à une motorisation électrique. Sont contestés :

- La mise à la casse de millions de véhicules qui pourraient encore rouler pour en reconstruire autant, tout aussi lourd et donc tout aussi polluants (freins, pneus) ;
- Le besoin de matériaux exploités dans des pays lointains et dans des conditions sociales inacceptables ;
- Les coûts élevés et les conséquences sociales pour les plus précaires ;
- La nécessité d'augmenter très fortement la production d'électricité, etc. (voir notamment contribution @ 106)

7.4.3.2.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Cf. le paragraphe de ce chapitre concernant l'Action MU42.

7.4.3.2.3. Avis de la commission d'enquête

Bien que cette action ne soit actuellement qu'intentionnelle (études, accompagnement de la mise en place éventuelle...), elle est très sujette à polémique. Elle est cependant imposée par la loi LOM, obligation renforcée par la loi Climat et résilience (qui fixe comme 1^{ère} échéance l'interdiction des CQA5 au 1^{er} janvier 2023), tant que les valeurs limites sur la qualité de l'air seront dépassées dans la métropole.

La commission d'enquête constate là encore, que la mise en place de la ZFE VP relève de la compétence de Grenoble-Alpes-Métropole et que la plus-value apportée par l'existence du PPA apparaît assez faible.

Cependant, la commission d'enquête estime que, même si les conditions réglementaires restent réunies en 2023, sa mise en œuvre devra se faire avec une grande prudence et devra être précédée d'une information et d'une concertation de grande qualité, tant sur les dangers d'une qualité de l'air dégradée 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 devront être associés à cette concertation afin que soit pris 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 devra 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 si la ZFE VP est instaurée, tout particulièrement en direction des plus vulnérables.

Cf. aussi l'avis de la commission d'enquête sur l'action MU4.2, relative à la migration vers la voiture électrique (CQA0), solution pour circuler dans la ZFE à terme pour ceux qui veulent continuer à le faire en véhicule individuel.

7.4.4. DEFI MU.3 AMENAGER LES VOIES RAPIDES POUR REDUIRE LES EMISSIONS

Pour ce défi, 3 actions sont envisagées :

- MU.3.1 Réduire la vitesse réglementaire sur certains tronçons autoroutiers après études préalables
- MU.3.2 Mettre en œuvre des voies réservées (VR2+ et transports collectifs)
- MU.3.3 Suivre les émissions issues de la A480

7.4.4.1. Action MU31 - Réduction de la vitesse

Une quinzaine de contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.4.1.1. Synthèse des contributions

Cette action qui concerne la réduction de vitesse sur certains tronçons autoroutiers après études préalables, a été l'objet de nombreuses contributions relatives à la vitesse de circulation des véhicules, en général.

Un large consensus se dégage des contributions pour une réduction ponctuelle ou générale de la vitesse de circulation des véhicules, en vue de réduire la pollution de l'air et la pollution au bruit. Par exemple :

- Réduire la vitesse de tous les véhicules à moteur ;
- Limiter à 110 km/h, voire 90 km/h, la vitesse sur la portion Crolles-Montbonnot de l'A41 ;
- Passer de 110km/h à 90 km/h sur l'A480, puis le début de l'A51, de Comboire à Vif, à proximité de Claix ; Mettre des radars entre Grenoble et Varcès ;
- Limiter à 70 km/h la vitesse sur toute la rocade sud (RN87) ;
- Au minimum, limiter la vitesse sur l'A480 dans la traversée de l'agglomération, et mieux encore la transformer en un boulevard urbain ;
- Réduire la vitesse sur les autoroutes à 110km/h et sur routes départementales à 80km/h sur tout le territoire ;
- Ne pas attendre les pics de pollution pour limiter la vitesse : contrôler et verbaliser, bien afficher la limitation
- Revenir à une vitesse limite à 80km/h sur les routes départementales ;

Des contributions demandent d'être très prudent dans de la création de déviations des petites villes qui peuvent être contre productives en termes de temps de parcours, de densité de circulation, et de vitesses. Par exemple, le contournement ouest de Voiron est contraire à l'objectif de diminution de la circulation routière ; il existe un bouquet de solutions autres. Ou encore les voies de contournement de Chirens (RD 1075) et de Tullins.

Une demande fréquemment exprimée est que les limitations de vitesses existantes soient déjà respectées et que les délits relatifs à ce non-respect soient sévèrement réprimés.

Une contribution détonne nettement en indiquant que la réduction des vitesses sur autoroute est la cause d'une perte de temps libre et de temps économique.

7.4.4.1.2. Avis de la commission d'enquête

Alors que cette action ne vise la réduction de vitesse que sur certains tronçons autoroutiers, les contributeurs se sont appropriés le sujet pour demander, pour la majorité, que la vitesse soit limitée sur d'autres axes, et surtout que les mesures soient prises pour que ces limitations soient respectées.

Notons en particulier que les différentes suggestions de contributeurs visant à réduire la vitesse à 90 ou 80 km/h sur certaines routes départementales, montre bien le « flottement » des automobilistes à ce sujet et démontre encore une fois la complexité apportée par le fait que cette vitesse limite ne soit pas homogène au niveau national.

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.

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 cette action. Elle souhaite que l'État la mette en œuvre en suivant au plus près le calendrier prévu au PPA, voire en l'accélégrant.

La commission d'enquête est sensible à la situation particulière des populations riveraines de l'A480 dans sa traversée de Grenoble et de la Rocade Sud. C'est pourquoi elle n'est pas favorable à la mise en place de la régulation dynamique des vitesses. 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 préconise 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 Rocade Sud.

7.4.4.2. Action MU32 - VRTC et VR2+

Une demi-dizaine de contributions seulement s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.4.2.1. Synthèse des contributions

Une majorité de contributeurs sont en accord avec l'idée que la réduction de la pollution passe par la fluidification de la circulation motorisée. Et que ceci passe par des aménagements routiers comme la suppression de feux tricolores, moins de chicanes, plus de dos d'âne.

En termes d'aménagements routiers, des propositions ont été évoquées localement, qui nous éloignent de cette action proprement dite mais ne peuvent être ignorées. Elles concernent la densité de circulation et les questions collatérales de nuisances sonores, de qualité de l'air, d'encombrement :

- Au centre des Abrets ou il est demandé d'interdire le passage des camions et l'étude d'une déviation entre Chimilin et Charancieu ;
- A Mens, que les camions sont de plus en plus nombreux à traverser, avec leur taille qui augmente, contraints à un gymkhana invraisemblable ; Avec même des citernes, véritables bombes roulantes ;
- A Monestier de Clermont, où il y a beaucoup de trafic dans la rue- village, malgré l'autoroute que beaucoup évitent car trop cher ; demande de rendre l'A51 gratuite et les TC vers la métropole moins chers.

D'autres contributeurs doutent de l'efficacité des VR2+ sur les voies rapides d'accès au cœur d'agglomération qui induiraient des bouchons supplémentaires.

De son côté, le SMMAG a indiqué qu'il restera particulièrement attentif à l'enjeu de conforter et développer un système de transports ambitieux et performants à l'échelle du bassin de mobilité : un engagement plein et entier de l'État et de la Région dans la mise en œuvre des conditions de multiplication des voies de covoiturage, sur autoroutes et voies rapides urbaines.

Pour un contributeur, la mise en place de voies réservées aggrave les conditions de circulation ; ce qui a pour conséquences des pertes de temps, une insécurité et un transfert des nuisances sur d'autres quartiers.

7.4.4.2.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

La réalisation de voies VRTC sur les voies rapides urbaines ne semble souffrir d'aucune difficulté réglementaire. Rien ne s'oppose donc à la mise en œuvre du volet M3.2.1 de l'action MU3.2, si ce n'est la volonté politique ou les moyens financiers.

En revanche, la mise en place de voies VR2+ - solution qui paraîtrait très prometteuse - est à notre connaissance encore soumise à autorisation ministérielle, autorisation très dépendante des conclusions de l'expérimentation en cours entre la barrière de péage de Voreppe et l'entrée de l'agglomération.

Cette expérimentation s'est déroulée sur une durée qui semble déjà très raisonnable.

Question 31 :

Quand sont prévues les conclusions de cette expérimentation ? Et dans quel délai espère-t-on une généralisation de la mise en œuvre de l'action VR2+ dans des conditions réglementaires plus établies ?

Le recul sur le dispositif est encore réduit (mise en service en 2020). Des campagnes de communication sont encore organisées pour faire connaître le fonctionnement de la VR2+ auprès des usagers. Le dispositif est expérimenté pendant 4 ans (arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes). La DDT nous a cependant indiqué que les résultats sont encourageants en matière de congestion, de taux d'occupation des voitures et de temps de parcours sur la VR2+.

Les résultats de cette expérimentation pourront être présentés lors des réunions de suivi de la mise en œuvre du PPA, une fois qu'ils seront disponibles.

7.4.4.2.3. Avis de la commission d'enquête

Les contributeurs se sont approprié cette action, qui vise à identifier et mettre en place des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage, pour l'élargir à 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. Ces questions sortent du champ du PPA actuel mais méritent d'être signalées ici.

En ce qui concerne l'expérimentation de la VR2+ entre la barrière de péage de Voreppe et l'entrée de l'agglomération, la commission d'enquête prend acte du fait que sa durée est fixée jusqu'en aout 2024, et que ses résultats intermédiaires semblent encourageants.

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 sur cette opération menée 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 du verrou sud de l'A480, si le projet d'un verrou sud était confirmé. 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.

7.4.4.3. Action MU33 - émissions A480

Une dizaine de contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.4.3.1. Synthèse des contributions

L'aménagement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération reste un sujet de controverses. Des inquiétudes restent vives sur ses effets induits, en particulier en termes d'augmentation du trafic et de l'urbanisation. Mesurer le trafic sur cette portion de voie urbaine reste une demande forte afin de pouvoir le limiter si besoin était.

De nombreuses contributions, de riverains et d'autres contributeurs, rappellent la nécessité d'un suivi de la qualité de l'air le long de l'A480, s'inquiètent des moyens limités pour la mise en œuvre du suivi des émissions autour de cet axe, et demandent que les riverains soient associés au suivi de la qualité de l'air.

L'association CIVIPOLE demande en particulier que soit précisé quelles mesures permettront de réagir rapidement à la croissance des émissions si tel était le cas.

Il est demandé l'installation de capteurs le long de l'A480 avant et après travaux afin d'avoir des données comparatives sur l'influence de l'aménagement sur la qualité de l'air. Et la mise en place d'un observatoire de surveillance de l'évolution du trafic sur la nouvelle A480.

Par ailleurs, des contributeurs indiquent que la commune de Sassenage subit une pression de circulation pendant les travaux d'aménagement. Le Maire de Sassenage demande en particulier soit un transport en commun efficace vers Grenoble au départ du nord de Sassenage, soit la création d'une voie de contournement pendant les travaux A480, mais à maintenir ensuite.

Enfin, la problématique parallèle à celle de l'A480 sur la rocade sud (RN87) a été soulevée et le projet de réalisation de la rocade Nord pour soulager la rocade Sud a été à nouveau cité.

7.4.4.3.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

L'élargissement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération reste un sujet d'inquiétude important soulevé par de nombreux contributeurs. Deux points reviennent régulièrement : l'augmentation possible du nombre de véhicules sur le tronçon concerné, l'accroissement induit de la pollution à proximité immédiate du tracé.

Or, dans le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble, la non-augmentation du trafic routier venant de l'extérieur de l'agglomération était garantie par l'existence d'un verrou nord, resté à 2 fois 2 voies, à proximité du pont sur l'Isère.

Cet aménagement et la limitation de la vitesse à 70km/h (recommandation forte de la commission d'enquête sur la DUP A480) apparaîtrait comme une condition indispensable pour garantir la sécurité sanitaire des populations riveraines.

Question 32 :

Le verrou nord et la limitation de vitesse à 70km/h sur la partie urbaine de l'A480 sont-ils toujours d'actualité ?

La limitation à 70km/h restera valable même une fois les travaux terminés entre Vercors et Louise Michel. Le principe de verrou Nord avec un maintien d'une section à 2x2 voies sera lui aussi conservé. Le principe de verrou Sud est aussi conservé sur le même principe.

Question 33 :

Un verrou Sud-est il aussi prévu à terme sur la partie de l'A480 située au-delà du Rondeau. Si oui, est-il prévu en amont une VRTC et une VR2+ ?

La mise en place d'une mesure de type VRTC n'est pas encore prévue d'après la DDT sur l'A480 sud.

Question 34 :

A quelle échéance sera créé l'observatoire sur la qualité de l'air et le suivi du trafic (MU3.3.1), quel en sera sa composition, et quels seront les moyens précis dont il disposera pour mesurer les trafics et la pollution de manière régulière et pérenne.

Dans le cadre d'un bilan intermédiaire suite à la mise à 2x3 voies de l'A480, AREA a prévu une évaluation de la qualité de l'air à proximité de l'A480 en 2023 par des mesures qui pourraient être réalisées par Atmo. AREA a également prévu, comme demandé par la réglementation, un bilan final en 2027 mais le dispositif de mesure pris en charge par AREA est prévu pour une durée limitée.

Dans le cadre du PPA, il sera intéressant de mutualiser les moyens et de mettre en place un suivi à plus grande échelle (+ sur un temps plus long) en complétant la surveillance prévue et en associant les parties identifiées dans le PPA. Une réunion de travail sera organisée en ce sens à l'automne 2022, avec a minima les acteurs suivants : Atmo / GAM / État (DREAL – DDT) / VdG /autres communes à préciser.

Question 35 :

Les objectifs de l'action posent question et nécessitent d'être précisés : « installation de capteurs, 2 mesures par an ? Mise en place d'une plateforme ».

Effectivement les objectifs doivent être précisés, cela sera complété suite à la réunion de travail visée ci-dessus.

7.4.4.3.3. *Avis de la commission d'enquête*

La commission d'enquête prend bonne note du fait que les conditions de non-augmentation du trafic routier venant de l'extérieur de l'agglomération sur l'A480 dans la traversée de Grenoble, et de ses nuisances induites, sont garanties par les services de l'État à l'issue de son aménagement à 2x3 voies : verrou nord (2 fois 2 voies à proximité du pont sur l'Isère), vitesse limitée à 70km/h.

Bien qu'indépendantes de l'existence du PPA, ces informations sont de nature à rassurer les riverains.

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

La commission d'enquête se satisferait de la transformation en projet du principe affirmé ici par la DREAL d'un verrou dual sur l'A480 au Sud du Rondeau.

En ce qui concerne le suivi des émissions issues de l'A480, cœur de l'action MU3.3, la commission d'enquête regrette fortement le manque de précision de l'objectif poursuivi et des moyens engagés pour y parvenir. Elle ne comprend pas 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 ensuite 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 commission d'enquête apprécie particulièrement la mesure de l'action MU3.3 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, observatoire associant usagers, associations d'habitants, collectivités, maitres d'ouvrages, etc.

Elle note que l'engagement de la DREAL ci-dessus de tenir une réunion de travail pour un suivi à plus grande échelle avec les principaux acteurs à l'automne 2022, est bien en deçà de cette ambition.

Au final, la commission d'enquête souhaite que soient précisés les objectifs principaux de l'action et les moyens engagés pour les atteindre. Elle souhaite 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.

7.4.5. *DEFI MU.4 ACCELERER LE VERDISSEMENT DES VEHICULES*

Pour ce défi, 2 actions sont envisagées :

- MU.4.1 Renforcer le maillage en énergies alternatives
- MU.4.2 Poursuivre et amplifier la conversion énergétique des flottes de véhicules et leur optimisation

7.4.5.1. *Action MU41 - Maillage en énergies alternatives*

Peu de contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.5.1.1. *Synthèse des contributions*

Un contributeur demande de soutenir plus fortement les panneaux solaires, l'isolation, les chaudières bois, etc. dans les maisons, afin de ne pas permettre qu'installer des climatiseurs soit moins coûteux que d'isoler le toit ou l'extérieur !

En vue de densifier le nombre de stations, GRDF propose de participer au financement des stations GNV/BioGNV privés des professionnels de transport sous réserve d'inclure une piste d'accès public. Objectifs : diminuer leurs coûts d'investissement et d'exploitation, garantir leur qualité de service, offrir la possibilité à de plus petites entreprises de s'avitailer.

Selon GRDF, la taille des stations peut s'adapter au besoin. Des petites stations peuvent permettre aux propriétaires de flottes de décider plus facilement du changement de leurs véhicules. Améliorer la qualité de l'air peut également passer par des stations privatives en charges lentes, moins coûteuses.

GRDF indique que la référence aux véhicules VL et VUL n'est plus d'actualité car les derniers textes européens ne laissent pas place aux motorisations GNV/BioGNV sur cette gamme de véhicules.

Le SMMAG quant à lui restera particulièrement attentif au soutien de l'État au développement des énergies alternatives pour le transport routier.

7.4.5.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Dans sa contribution @80 du RN, GRDF propose de moduler l'action en élargissant les conditions de faisabilité, de tailles et de performance des stations GNV/BioGNV.

Question 36 :

Cette proposition concernant une gamme de stations peuvent-elles être intégrées au PPA3 ?

Oui, effectivement, la proposition de GRDF est à retenir, sous réserve d'un portage et d'un financement par GRDF. Nous les contacterons comme indiqué question 25 et discuterons des modalités de mise en œuvre de cette action.

7.4.5.1.3. Avis de la commission d'enquête

La contribution de GRDF est la plus significative sur cette action. Elle s'inscrit pleinement dans le cadre de l'action. GRDF a en effet proposé de participer au financement des stations GNV/BioGNV privés des professionnels de transport sous réserve d'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'engage à prendre contact avec GRDF rapidement afin de valider le portage et le financement de la mesure par GRDF. La commission d'enquête note avec satisfaction l'accueil positif fait par la DREAL à cette proposition.

La commission d'enquête demande que cette démarche soit actée au plus tôt.

Si le sujet du développement des points de recharges électrique a été peu évoqué par les contributeurs, la commission d'enquête rappelle l'évidence de la montée en puissance du réseau de recharge en parallèle avec l'évolution du parc automobile.

7.4.5.2. Action MU42 - Conversion énergétique des véhicules

12 contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.5.2.1. Synthèse des contributions

De nombreuses contributions expriment un profond scepticisme sur le basculement du parc de véhicule thermiques actuel vers l'électrique. Les raisons suivantes sont souvent invoquées :

- La déconstruction-construction est énergivore et présente un bilan écologique global négatif ;
- La fabrication des véhicules électriques est consommatrice de matières premières (acier, cuivre, métaux rares pour les batteries) extraites par des travailleurs exploités dans des pays lointains ; il faut créer de toute pièce un réseau de bornes de recharges qui sera d'abord en doublon du réseau de distribution de carburant thermique actuel ;
- La production de l'énergie électrique nécessaire reste incertaine : obligation de faire croître le parc nucléaire (avec quelle sécurité quand l'entretien est délégué à des entreprises privées ?) ou le parc de centrales charbon ;

- La pollution induite par le carburant est moins significative que celle induite par l'usure des pneus, le freinage, le poids des véhicules ; Un contributeur indique que si tous les véhicules circulant en France étaient Euro6d, les PM10 émises par leurs moteurs représenteraient 50 à 100 fois moins que les 5000 à 10000 tonnes de PM10 produites annuellement par les frottements entre chaussée et pneus des voitures, qu'elles soient thermiques ou électriques ;
- Entretien plutôt le parc actuel, réparons, faisons durer ;
- L'intérêt ne serait-il pas plutôt industriel et économique, poussé par le lobby des constructeurs automobiles et celui du nucléaire ?

En termes d'aides à apporter aux citoyens pour faciliter la conversion énergétique des véhicules, il est proposé de :

- Rendre rétroactives les aides, pour les personnes ayant anticipé la démarche de conversion ;
- Aider aussi à l'acquisition de véhicules hybrides, car ils ont une autonomie suffisante en électrique pour la ville ;

Par ailleurs, des contributeurs regrettent que les véhicules thermiques ne soient pas suffisamment stigmatisés et indiquent qu'il est urgent de réduire leur circulation en développant les transports en commun électriques ou à hydrogène et le covoiturage.

Pour inciter à la migration vers l'électrique, certains préconisent des bornes de recharges gratuites en tous points du territoire, et la gratuité pour les voitures électriques sur les autoroutes du territoire PPA.

Pour des contributeurs, le vrai problème ce n'est pas le type d'énergie qu'utilise la voiture individuelle, mais la voiture elle-même : trop souvent utilisée même si des solutions alternatives existent, trop lourde (1800kg en moyenne pour transporter 1,1 personne en moyenne, soit 100 kg), etc. Les voitures encore produites doivent être plus propres et plus petites.

Le SMMAG quant à lui restera particulièrement attentif à l'enjeu lié à la transition énergétique du matériel roulant.

7.4.5.2.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

De nombreuses inquiétudes sont apparues au sujet de la migration des véhicules particuliers d'une motorisation thermique à une motorisation électrique : mise à la casse de millions de véhicules qui pourraient encore rouler pour en reconstruire autant, tout aussi lourd et donc tout aussi polluants (freins, pneus) ; Besoin de matériaux exploités dans des pays lointains et dans des conditions sociales inacceptables ; coûts élevés et conséquences sociales pour les plus précaires ; Nécessité d'augmenter très fortement la production d'électricité (probablement d'origine nucléaire, sachant que de 15 à 20 tranches de 900 MW seraient sans doute nécessaires) etc. (voir notamment contribution @ 106).

Question 29 :

Pouvez-vous produire des études scientifiquement reconnues qui montrent que le bilan écologique global, sur toute la durée de vie des véhicules, de leur conception à leur destruction, est plus favorable à la voiture à énergie électrique qu'à celle à énergie thermique ?

Dans le cadre de son évaluation de sa ZFE, Grenoble Alpes Métropole a déployé une analyse cycle de vie afin de quantifier l'impact du renouvellement anticipé de véhicules thermiques (VUL et PL) par des véhicules électriques sur les émissions de gaz à effet de serre entre 2023 et 2027. Pour une fourgonnette de livraison, si l'on prend en compte l'ensemble du cycle de vie (mise à la casse anticipée du véhicule thermique, fabrication du véhicule électrique...), il est émis de -37 à -59% (en fonction du mix électrique français) de gaz à effet de serre sur 5 ans.

Dans une étude en partenariat avec l'ADEME et pilotée par AVERE France (<https://www.je-roule-en-electrique.fr/sites/default/files/2022-04/Le%20bilan%20CO2%20de%20la%20voiture%20%C3%A9lectrique.pdf>), il est indiqué que sur l'ensemble du cycle de vie l'impact environnemental du véhicule électrique est en moyenne 4 fois inférieur à celui d'un véhicule thermique. Le rapport du GIEC évoque d'ailleurs dans son résumé aux décideurs, que « les véhicules électriques alimentés par de l'électricité bas carbone offrent le principal potentiel de décarbonation des transports terrestres, en analyse de cycle de vie ».

Au-delà des analyses de cycle de vie, nombreuses, le PPA et la ZFE-m en particulier encouragent également le report modal, la meilleure solution restant l'évitement d'un véhicule individuel au profit de mobilités actives ou des transports en commun

Question 30 :

Sur le court et moyen termes, le retrofit pourrait-il être une solution à développer ? (Non accélération de l'obsolescence des véhicules, coûts plus acceptables en particulier pour les moins favorisés, etc.) ?

En effet, le retrofit est une solution aux impacts environnementaux et économiques très intéressants. Selon l'analyse de l'ADEME publiée en mars 2021 (<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4590-etude-retrofit.html>), le retrofit au bout de 10 ans d'une voiture diesel implique une réduction de 66% des gaz à effet de serre par rapport au maintien du véhicule en diesel, et une réduction de 47% par rapport à la mise à la casse du véhicule diesel pour l'achat d'un véhicule électrique. Cela implique également une baisse financière de 21 centimes d'euros par km. Les résultats sont aussi probants pour des VUL et PL.

D'ailleurs, l'État, tout comme la Métropole de Grenoble, soutient le développement du retrofit avec une prime au retrofit électrique pour les VP/VUL/2-3 roues notamment, pouvant aller jusqu'à 5000€ pour une voiture et 9000€ pour une camionnette par exemple (décret n°1011-669 du 26 avril 2022 relatif aux aides à l'acquisition de véhicules peu polluants, codifié dans les articles D251-3-1 et D251-8-2 du Code de l'énergie). Les montants pour les véhicules particuliers et les camionnettes sont égaux à ceux de la prime à la conversion incluant l'achat d'un véhicule, montrant la mise en valeur du retrofit. S'ajoutent aux aides de l'État, celles mises en place par Grenoble Alpes Métropole, à hauteur de 12 000 € pour les VUL en retrofit électrique.

L'arrêté du 13 mars 2020 fixe le cadre réglementaire du retrofit électrique. Une foire aux questions ministérielle est disponible : <https://www.ecologie.gouv.fr/tout-savoir-sur-retrofit-electrique>. La DREAL Auvergne Rhône-Alpes instruit actuellement des demandes de plusieurs sociétés visant à procéder, sur la base d'un agrément de prototype, au reconditionnement de différentes typologies de véhicules lourds.

Un Fonds Air Véhicules a été mis en place par GAM en vue de la conversion énergétique des véhicules.

Question 37 :

Cet accompagnement financier mis en place par GAM pourrait-il être étendu à l'ensemble de la zone couverte par le PPA ?

De façon générale, la logique du PPA est d'assurer une cohérence à l'échelle de son territoire. Les aides financières ne seraient-elles pas plus logiques à cette échelle-là ?

Sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole, un fonds air-véhicules a été mis en place en lien avec l'existence sur ce territoire de restrictions de circulation liées à la zone à faibles émissions et la possibilité ouverte dès 2020 par l'article D.251-8-1 du code de l'énergie de l'octroi d'une surprime par l'État pour les personnes physiques dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans une commune dont une partie du territoire est située au sein d'une ZFE-m et les personnes morales justifiant d'un établissement dans une telle commune dès lors qu'une aide ayant le même objet a été attribuée par une collectivité territoriale ou un groupement sur le territoire de la ZFE-m considérée. Ce fonds, instauré par la collectivité, a pu bénéficier d'accompagnements via l'ADEME et le conseil régional et fait l'objet, dans ce contexte, d'évaluations régulières. Ces évaluations ont permis de souligner que les actions financées de manière à encourager le report modal et le développement des mobilités actives apportaient, grâce aux kilomètres économisés de voiture qu'elles génèrent, davantage de gains en NOx que les renouvellements de voiture tout en étant moins coûteuses. De ce fait, il n'est pas envisagé à ce stade d'étendre à l'ensemble du PPA l'accompagnement financier mis en place pour encourager la conversion des véhicules, d'autant que l'État apporte d'ores et déjà un soutien important en la matière (plus de 48 M€ ont été mobilisés sur le territoire du PPA ces trois dernières années).

Les représentants du BTP ont regretté la non-réactivité de l'État dans la prise en compte des propositions qu'elle a faites dans le passé pour préparer les entreprises au durcissement des règles de la ZFE, ce qui aurait permis aux entreprises d'anticiper et d'être prêtes aujourd'hui.

La durée d'amortissement des matériels roulants et machines du BTP est de 7 ans en moyenne sur le plan comptable et la durée d'utilisation généralement double.

Le marché du neuf propose encore essentiellement du Diesel. Le remplacement par de la motorisation gaz pour les camions nécessitera un réseau de stations gaz, actuellement marginal. S'ajoutent les problèmes actuels de délais de livraison d'engins et camions neufs de nouvelle génération. (Contributions @76 et @78)

En dehors des problèmes liés au financement de ce renouvellement, la profession ne peut raisonnablement envisager d'avoir entièrement renouvelé son parc avant au moins 2030. L'aide au financement est considérée comme décisive pour la plupart des petites entreprises, dans un contexte d'inflation « galopante ».

Questions 12 :

Au vu de ces remarques de la profession BTP, mais plus généralement pour tous les métiers de transport, le régime de dérogation et les aides prévues vous paraissent-ils adaptés aux contraintes des entreprises ci-dessus exprimées ?

En préambule, il convient de soulever auprès des représentants du BTP que les modalités d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité n'incombent pas à l'État mais aux collectivités et qu'à cet effet l'État ne dispose d'aucune latitude pour prendre en compte ou non les remarques émises par le secteur sur ce sujet. En effet, comme le précise explicitement l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère a été retenu le fait de maintenir le calendrier de restrictions fixé dans l'arrêté n°19-AP00016 néanmoins il convient de relever que la mise en œuvre d'une ZFE-m est soumise au respect de certaines règles précisées dans le code précité et que la mise en œuvre du PPA ne dispense aucunement les collectivités en instaurant de partager leur projet avec les principales parties prenantes intéressées. En l'occurrence, le code général des collectivités territoriales prévoit explicitement que les projets d'arrêté soient soumis pour avis aux chambres consulaires concernées et fasse l'objet d'une procédure de consultation du public.

En outre, concernant plus particulièrement la ZFE-m applicable à 27 communes de Grenoble Alpes Métropole, il convient de relever que la collectivité a mené depuis 2017 et particulièrement en 2021 et 2022 une campagne de concertation approfondie avec les professionnels (groupe de travail ZFE avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, échanges avec le groupe des fédérations professionnelles, atelier de concertation le 29 mars 2022 étendu à tous les acteurs économiques...) et a tout particulièrement pris en compte dans son arrêté du 30 juin 2022 les demandes qui lui avaient été formulées afin d'adapter les restrictions applicables sur la ZFE-m en lien avec le renforcement du 1er juillet 2022.

Une étude de marché a été menée pour apprécier les offres existantes et à venir des constructeurs de véhicules, et les manques sur certains types de véhicules spécialisés. De ces analyses et concertations a été tout particulièrement introduite la possibilité de solliciter des dérogations temporaires pour :

- Les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettant pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat qualité de l'air à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;
- Les véhicules des entreprises pouvant justifier de l'achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés avec un délai de livraison important ;

- Certaines catégories de véhicules utilisées par le secteur du BTP comme les véhicules citernes, camions malaxeur ou bétonnière portée, portes-engin.

Rappelons aussi que les aides accordées par la Métropole aux professionnels 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 ce fait, le régime des aides et dérogations mis en œuvre semble adapté aux contraintes exprimées ci-dessus. De plus, un réseau de stations GNV se développe sur la Métropole avec 5 stations dès 2022.

Question 13 :

Peut-on imaginer de n'accorder les dérogations ZFE qu'aux entreprises ayant adhéré à un plan de renouvellement du parc de leur matériel ?

Comme indiqué précédemment, en dehors des cas d'exemptions nationales prévues par le R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, la politique dérogatoire applicable dans une zone à faibles émissions mobilité incombe à la collectivité chargée de la mettre en place. De ce fait, il n'appartient pas à la maîtrise d'ouvrage de statuer sur les modalités d'octroi de ces dérogations. Réglementairement, l'arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables doit déterminer les catégories de véhicules concernés et préciser les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées. Des dérogations individuelles aux mesures de restriction prévues peuvent être accordées, sur demande motivée des intéressés, par le maire ou par le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation (en l'occurrence, en ce qui concerne la ZFE-m active sur le territoire, il s'agit du président de Grenoble Alpes Métropole). Cette autorité délivre alors un justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité, laquelle ne peut excéder trois ans.

Suite aux ateliers animés par la Métropole de Grenoble, des dérogations ont été prévues pour les entreprises pouvant justifier de l'achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés avec un délai de livraison important.

Question 14 :

Est-il envisageable de prendre en compte la situation du marché de l'approvisionnement (liée aux crises sanitaire et internationale) et les délais de livraison en machines « propres » pour avoir une souplesse dans cette politique de dérogations ? Comment ?

La situation du marché de l'approvisionnement et des délais de livraison en machines propres a été prise en compte par la métropole de Grenoble. En effet, cette dernière a notamment prévu dans son arrêté n°22-AC01044 applicable depuis le 1er juillet 2022 (https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=13090&path=Arrete-ZFE-Crit-Air-3.pdf) une politique dérogatoire pour les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettant pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat qualité de l'air à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale. Elle a également intégré une politique dérogatoire pour les véhicules des entreprises pouvant justifier de l'achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés avec un délai de livraison important.

7.4.5.2.3. Avis de la commission d'enquête

Cette action vise principalement à accélérer le 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.

Les contributions déposées et les échanges avec la DREAL montrent que la migration rapide et généralisée des motorisations thermiques vers des motorisations électrique reste un sujet de vive controverse. Les études mise en avant par la DREAL montrent la supériorité des véhicules électriques sur les thermiques en termes d'émission de GES, mais il n'est pas question dans l'argumentaire de ce qu'il en est en termes de pollution atmosphérique.

Les échanges avec la DREAL montrent aussi que le rétrofit (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 cout 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), la commission d'enquête se demande pourquoi une telle hâte à faire sortir du parc automobile des véhicules thermiques récents dotés d'un système d'absorption des NOx par l'urée (AdBlue).

De plus, la commission se demande s'il n'y aurait pas un intérêt à soutenir aussi l'acquisition de véhicules hybrides au moins pendant quelques années, ces véhicules utilisant une technologie permettant d'accompagner le temps de la transition de la production énergétique (des hydrocarbures vers l'électricité).

Enfin, la question de la dépendance à la production d'énergie électrique ne peut pas ne pas être posée. Tout dépend en effet de la façon dont elle sera produite, la source première de production d'électricité en France, l'énergie nucléaire, ne pouvant être considérée, malgré toutes les contorsions politique actuelles, comme une énergie renouvelable.

La commission d'enquête n'a pas les compétences requises pour se prononcer plus avant sur ce sujet, mais elle regrette 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.

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, la commission d'enquête regrette qu'il ne soit pas envisagé à ce stade d'étendre l'aide de GAM (corrélée à l'existence de la ZFE, financé par le fonds air véhicule via l'ADEME) à l'ensemble du territoire du PPA, même si elle se félicite de l'aide de État (48 M€ ces trois dernières années sur le territoire) en souhaitant qu'elle soit reconduite.

En ce qui concerne les professionnels, la commission d'enquête se 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).

Elle note 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).

7.4.6. DEFI MU.5 LIMITER L'EXPOSITION DES POPULATIONS DANS LES ZONES LES PLUS POLLUEES

Pour ce défi, 1 action est envisagée :

- MU.5.1 Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les problématiques liées à l'urbanisme

7.4.6.1. Action MU5 - Urbanisme et qualité de l'air

Une quinzaine de contributions s'expriment sur des sujets qui relèvent de cette action ou sont de même nature.

7.4.6.1.1. Synthèse des contributions

De nombreuses contributions font des suggestions sur les règles d'urbanisme à appliquer en vue de prendre en compte la qualité de l'air :

- Faire respecter dans les PLU les distances réglementaires entre les habitations et les industries ;
- Limiter le nombre de véhicules en limitant le nombre de place possible par maison : 4 voitures par famille, c'est trop, sauf raison professionnelle ;
- Limiter l'installation de piscines individuelles et favoriser les équipements de vie collective ;
- Stopper l'étalement urbain, pratiquer un urbanisme dense avec beaucoup de pleine terre, avec mise en pratique de la ZAN (zéro artificialisation nette) ;
- Pour la FNE, freiner les autorisations sur des projets qui favorisent la circulation routière (par ailleurs, des contributeurs font référence au contournement ouest de Voiron, aux voies de contournement de Chirens et de Tullins) ;

Des inquiétudes plus particulières sont apparues sur les effets de l'aménagement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération sur la qualité de vie des riverains en termes de qualité de l'air, ainsi que des doutes sur la prise en compte de cette infrastructure dans son urbanisation périphérique actuelle et à venir en termes de mesures de protection des populations.

De nombreuses contributions font référence au rôle de la forêt et de l'arbre dans la décarbonation de l'atmosphère, la régulation des températures, sans parler de son intérêt pour une vie sociale et saine :

- Des replantations devraient être réalisées là où de nombreux programmes immobiliers récents conduisent à la disparition des arbres ;
- Sur l'axe de la ligne E du Tram, l'effet couloir devrait être atténué par des plantations ;
- Planter des arbres dans les jardins, remplacer ceux qui sont coupés, faire des tontes raisonnées ;
- Protéger et maintenir la forêt, les haies, les zones boisées en général, en zone rurale et en zone urbaine ;
- Interdire les coupes rases forestières et non pas les limiter ;
- Des micros forêts urbaines plutôt que des constructions, sur les axes routiers, sur les espaces perdus entre les bretelles d'autoroute, sur les terrains d'entreprises, etc. ;

Enfin, des contributeurs déplorent que l'utilisation de l'énergie solaire ne soit pas plus favorisée par les documents d'urbanisme, par des aides pour son installation sur les bâtiments d'habitations ou d'entreprises, par plus de communication et d'information.

7.4.6.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Le PLUi de GAM a été innovant en instaurant une « OAP thématique » Qualité de l'air, qui encadre et se décline dans les règles d'urbanisme.

Question 38 :

Cette démarche peut-elle être préconisée à l'ensemble des EPCI couvrant le territoire du PPA ?

Afin de limiter l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, les élus de Grenoble Alpes Métropole ont mis en place au sein du PLUi, la première OAP qualité de l'air en France : dans les secteurs identifiés comme les plus touchés par la pollution de l'air (secteurs identifiés via une carte stratégique air établie par Atmo), plusieurs préconisations en matière d'aménagement et de constructions doivent être suivies de manière à limiter l'implantation de nouveaux établissements sensibles aux abords immédiats de l'A480 et de la rocade sud, à éviter la création d'habitations au sein de l'espace boulevard périphérique métropolitain, à favoriser dans la conception des opérations une morphologie urbaine ouverte permettant la circulation des flux d'air et favorisant la dispersion des polluants. Le PPA de Grenoble Alpes Dauphiné prévoit bien d'étendre ces initiatives à d'autres collectivités du territoire. C'est d'ailleurs tout l'objet de l'action MU5.1 qui vise un renforcement des mesures sur la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et propose une

approche progressive basée, dans un premier temps, sur l'établissement d'une carte stratégique air permettant de croiser les données air avec les données liées aux zones agglomérées, à la population, à la localisation des établissements recevant un public sensible et aux projets d'équipements de ce type puis l'inscription dans les PLU-PLUi(PADD, règles graphiques, règles écrites, OAP) :

- De règles permettant d'éviter l'implantation de nouveaux ERP recevant un public sensible à la pollution atmosphérique dans les zones exposées à une qualité de l'air dégradée ;
- De mesures permettant de limiter l'exposition du public à ces problématiques.

Cette action sera d'autant plus efficace que :

- ❖ l'article 85 de la loi d'orientation sur les mobilités dispose les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dont le territoire est couvert en tout ou partie par un PPA doivent, dans le cadre de leur PCAET, définir le plan d'action prévu au 3° du L.229-26 du code de l'environnement, plan devant tout particulièrement contribuer à atteindre les objectifs du PPA et prévoir les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique ;
- ❖ il existe des liens juridiques entre ces démarches d'urbanisme et les démarches de planification précitée : en l'occurrence, lorsqu'un PCAET est élaboré, le PLU(i) doit le prendre en compte et le PCAET doit être compatible avec les objectifs fixés par le PPA. En outre, lorsque le PLUi tient lieu de plan de mobilité, il doit alors comporter une étude qui évalue les émissions de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre et être compatible avec les mesures des plans de protection de l'atmosphère ;
- ❖ le CEREMA a engagé des travaux visant à :
 - établir un état des lieux des pratiques, des leviers et outils au niveau national en matière d'intégration de la qualité de l'air dans des politiques d'urbanisme ;
 - mettre à disposition des collectivités une grille leur permettant d'élaborer des OAP intégrant les enjeux de qualité de l'air et de santé.

L'action MU5 vise à encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée au travers de différents documents d'urbanisme : SCoT, PLUi et PLU, PLH, et PCAET.

Question 39 :

Quels sont les documents d'urbanisme qui doivent être révisés prochainement ? Après les avoir identifiés, ne pourrait-on pas planifier de manière beaucoup plus précise la mise en œuvre de cette action ?

Nous n'avons pas à ce jour une indication précise des documents d'urbanisme qui doivent être révisés. Nous ferons le point sur ce calendrier dès la mise en place de la commission thématique Mobilités Urbanisme début 2023 afin de planifier plus facilement la mise en œuvre de cette action, ce qui n'empêche pas le déploiement des cartes stratégiques et des documents d'information associés.

7.4.6.1.3. Avis de la commission d'enquête

Les contributeurs ont fait de nombreuses 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 Plan simple de gestion forestière, etc., et sur lesquelles le PPA n'a pas de prise. L'action MU51 a en effet 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.

La commission d'enquête se satisfait de l'information donnée par la DREAL selon laquelle le PPA prévoit bien d'étendre les initiatives vertueuses du PLUi de Grenoble Alpes Métropole (OAP qualité de l'air) à d'autres collectivités du territoire.

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

La commission d'enquête s'interroge 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. Elle demande 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.

La commission d'enquête rappelle qu'une demande de même nature avait déjà fait l'objet d'une réserve dans les conclusions de l'enquête publique du PPA 2014.

La DREAL ayant indiqué ci-dessus 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 commission d'enquête soutient cette démarche, non prévue au projet de PPA, et demande qu'elle soit inscrite au PPA pour une mise en œuvre de l'action au plus tôt

Enfin, la commission s'étonne du financement ADEME prévu seulement pour des études sur la Feuille de Route Qualité de l'Air de Grenoble, et non pour les autres communes du territoire PPA.

7.4.7. MOBILITE URBANISME - AVIS DE LA COMMISSION SUR LE THEME

Ce thème a fait l'objet d'une majorité de contributions, ce qui prouve son intérêt pour le public en général, et par les professionnels.

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 PM10 et 16% des PM2,5) 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).

En prenant en compte les contributions du public et des associations, les réponses apportées par la DREAL dans le PV de synthèse, la commission constate l'évidence que la limitation de **la circulation routière** aura un impact immédiat et proportionnel de réduction des émissions. **L'évitement du véhicule individuel est la meilleure solution du point de vue de la pollution.** Le **télé-travail et le co-working** doivent faire l'objet en premier lieu d'une promotion absolument prioritaire.

Le report modal impose un changement rapide de comportement du public et des entreprises et une politique d'aménagement, notamment de parking relais. Le pilotage par le SMAAG, bien au fait de toutes les composantes de la mobilité est un véritable atout.

Contrainte et facilitée par la crise actuelle de l'énergie, l'évolution comportementale vers ces alternatives sera comprise et acceptée grâce à des mesures d'accompagnement et à une communication forte prévue au PPA3 mais qui doit aussi être innovante et créative dans sa forme. Le pilotage par **un comité de territoire présidé par le SMAAG** est un gage d'efficacité. Pour maximiser l'atteinte de l'objectif, **la commission recommande d'étendre les compétences de ce comité à la mise en œuvre du PPA sur son territoire en vue d'y assurer un déploiement simultané et égalitaire des mesures proposées.**

Une large concertation préalable facilitera la compréhension par le public et les professionnels à la poursuite du dispositif ZFEm. Ce dispositif relève de la compétence de GAM et le PPA ne vise qu'à assurer le respect du calendrier. Les réserves relevées lors de l'enquête portent sur ce calendrier de mise en œuvre jugé difficile à suivre dans une conjoncture d'inflation des prix, et sur les modalités d'aides au remplacement ou au retrofit des véhicules.

La commission n'a pas la compétence, surtout dans une conjoncture de crise énergétique pour se positionner sur les modes de motorisation moins polluants, voire de réduction drastique du poids des véhicules (piste bizarrement peu évoquée). Quel que soit le type de remplacement par des véhicules moins polluants, **la commission recommande**, pour une question d'équité et d'acceptation par le public et les professionnels, **que les aides soient identiques sur tout le territoire du PPA et que le dispositif ZFEm soit appliqué avec souplesse.**

La commission recommande que l'instance de concertation prévue pour la ZFEm et pilotée par GAM soit élargie aux EPCI et que le public soit régulièrement informé de l'état et de l'évolution des indicateurs de suivi.

Concernant les actions relatives à la circulation sur les voies rapides, la **commission approuve** les conclusions de l'ADEME de **réduction ciblée de la vitesse** et souhaite que l'État mette en œuvre rapidement cette action qui permettra une réduction corrélative des émissions de NOx et PM, si besoin **en accélérant le calendrier**. Elle **préconise de ne pas dépasser 70KmH sur les axes bordés par des populations importantes**. Elle **prend acte** de l'engagement de suivi de la procédure expérimentale de la VR2+ **et préconise**, si les résultats au Nord sont encourageants une **extension de ce dispositif en amont du verrou Sud de l'A480**.

La commission apprécie l'engagement de **mise en place sur l'A480 d'un observatoire sur la qualité de l'air**.

Enfin, afin d'intégrer les enjeux de qualité de l'air dans les politiques d'urbanisme, la **commission recommande** à minima que **les cartes stratégiques- air figurent en annexe des documents d'urbanisme** dans le cadre du « porter à connaissance » du préfet.

7.5. THEME AGRICULTURE

Comme il a été dit plus haut c'est **la première fois** que le thème de l'Agriculture est pris en compte dans un PPA de Grenoble.

Aussi était-il particulièrement intéressant d'examiner si ce nouveau thème allait entraîner des réactions.

Sur les 106 contributions retenues sur le registre numérique **13 citent l'agriculture** et font des observations à ce sujet. C'est peu mais il convient de noter que c'est plus que le thème de l'industrie et du BTP qui n'a généré que 9 contributions.

Sur les 10 observations écrites sur **les registres papier 2 font référence à l'agriculture** : celle de M. B et celle de Mme V de l'association NNS.

Lors des entretiens avec les élus des EPCI, le thème de l'Agriculture a généralement été peu évoqué. Les communautés Bièvre Est et Bièvre Isère ont souligné l'existence d'un méthaniseur en souhaitant qu'il n'y ait pas, ou le moins possible, de cultures dédiées. Les Communautés de communes de St Marcellin et de Vals du Dauphiné, très concernées par l'élevage bovin, ont soulevé **la difficulté de mobiliser le monde agricole sans aides spécifiques**.

7.5.1. ANALYSES DES DEFIS ET ACTIONS PROPOSEES PAR LE PPA

Il convient d'examiner chacune des actions prévues au titre du Thème de l'Agriculture à la lumière des entretiens et des observations recueillies.

Le PPA 3 vise à accompagner les objectifs posés par le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques : le PREPA 2017 ; Pour l'ammoniac **l'objectif est de -8% à horizon 2025 et -13% à partir de 2030** par rapport à 2005. Il s'agit d'un objectif ambitieux dans la mesure où sur le long terme les émissions stagnent depuis ces dernières années.

7.5.2. **DEFI A1 : FAVORISER LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE DE L'AIR DANS LES PRATIQUES AGRICOLES.**

La prise en compte de la pollution de l'air ne devrait pas être considérée par le monde agricole comme une contrainte supplémentaire. **En effet il serait essentiel de faire passer le message que la pollution de l'air nuit à une bonne photosynthèse et donc aux rendements des productions végétales**

Concernant la formation des agriculteurs exploitants, la Chambre d'Agriculture dans sa contribution 79 ainsi que dans son courrier à la DREAL, insiste pour signaler qu'elle est volontaire mais **qu'aucun support n'existe à ce jour et quelle ne dispose d'aucun budget pour en créer**. Elle signale « *que le sujet n'est pas attractif et qu'il faudra mettre des moyens pour mobiliser les agriculteurs*

7.5.2.1.1. Synthèse des contributions

Aucune contribution n'aborde ce sujet

7.5.2.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 40 :

Pouvez-vous nous indiquer si parmi les pistes de financement qui figurent dans le dossier (fonds VIVEA, fonds de la DRAAF...) des enveloppes spécifiques pour les agriculteurs de la zone PPA vont pouvoir être effectivement attribuées et si oui pour quel montant ?

Réponse : Les dispositifs de financement évoluent dans le temps. De ce fait, il ressort désormais que le budget de la DRAAF ne permettra pas d'octroyer directement des financements aux agriculteurs. Néanmoins, il convient de relever que :

- Le développement d'une approche qualité de l'air dans des formations destinées aux agriculteurs pourra bien être accompagné via l'axe "accompagnement collectif à la transition climatique d'un territoire agricole" du FEADER à la condition que ce ne soit pas la seule action mais qu'elle s'intègre bien à une stratégie globale d'adaptation de l'agriculture au changement climatique sur un territoire donné, dans une démarche de travail partenarial entre une collectivité et des organismes professionnels agricoles a minima ;
- Plusieurs dispositifs ciblés en réponse à la question 42 seront également mobilisables pour accompagner les agriculteurs dans leurs changements de pratiques.

7.5.2.1.3. Avis de la commission défi A.1

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 (voir infra)

Concernant la formation des futurs agriculteurs, nous 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

7.5.3. DEFI A2 : FAVORISER LA BAISSSE DES EMISSIONS DU SECTEUR AGRICOLE SUR LE TERRITOIRE DU PPA A TRAVERS DES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET D'ACCOMPAGNEMENT POUR ENCOURAGER A LA MISE EN PLACE DE PRATIQUES MOINS EMETTRICES. »

L'action A2.1 consiste à **Soutenir les exploitants adoptant des pratiques plus vertueuses**

Label et agriculture bio.

7.5.3.1.1. Synthèse des contributions-Action A.2.1

Les contributions 86 ;91 ;116 souhaitent un développement de l'agriculture biologique :

- favoriser une agriculture biologique pour approvisionner la population d'un bassin de vie, ce serait limiter l'usage d'engrais de synthèse mais ce serait aussi limiter le transport des denrées alimentaires tout en assurant une meilleure sécurité d'approvisionnement alimentaire ;
- L'utilisation d'engrais chimique génère une pollution atmosphérique à l'ammoniac, particules qui interagissent avec l'oxyde d'azote pour former des particules fines
- S'orienter vers des aides financières et de formation pour la conversion vers une agriculture biologique et l'agroforesterie

7.5.3.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

La question 41 visait à connaître les avantages de l'agriculture biologique sous l'aspect de la qualité de l'air qui, à notre connaissance ne figure pas expressément dans le cahier des charges.

La réponse du maître d'ouvrage consiste à rappeler que :

Le volet agricole du plan d'actions a été élaboré en étroite collaboration avec les acteurs du secteur dont la chambre d'agriculture qui a participé à l'ensemble des ateliers. Les mesures, tout comme les objectifs qui leur sont associés, ont été tout particulièrement présentés lors des instances de gouvernance qui ont validé ces orientations sans que soient remontées des difficultés particulières concernant la capacité des acteurs à le respecter, contrairement à l'objectif de 27 % de surfaces agricoles cultivées en agriculture biologique ou autre label environnemental qui avait été étudié. En premier lieu, la maîtrise d'ouvrage souhaite rappeler que :

- Le PPA prévoit dans son action A.2.1 le développement des surfaces converties à l'agriculture biologique ou à un autre label environnemental ayant un impact significativement positif sur la qualité de l'air et que c'est l'objet de l'action AG.2.1.1 d'identifier les labels les plus pertinents ;
- L'action AG.2.1.3, en prévoyant un renforcement des projets alimentaires territoriaux, vise à accompagner tout particulièrement la profession face à ses difficultés de débouchés, tout comme la loi EGalim qui demande à augmenter la part de produits bio dans la restauration collective.

Ensuite, la maîtrise d'ouvrage souhaite rappeler que le développement des surfaces agricoles converties en bio à horizon 2027 est un objectif partagé par plusieurs politiques publiques et que la situation particulière du territoire en termes de qualité de l'air et d'émissions d'ammoniac justifie tout particulièrement de consentir à des objectifs plus ambitieux (et ce d'autant plus que la commission européenne a soulevé dans son rapport « perspectives en matière d'air pur » identifier un risque de non-respect par la France des objectifs de réduction de ses émissions d'ammoniac tels que fixés par la directive NEC2 :<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=COM:2021:3:FIN&from=EN>). En l'occurrence, nous précisons tout particulièrement que :

- Le plan Ecophyto II maintient un objectif de réduction de 50 % à l'horizon 2025 de l'utilisation des pesticides grâce à l'optimisation et aux mutations attendues des systèmes de production et des filières ;

- Le programme Ambition Bio 2022 vise un développement de l'agriculture biologique avec un objectif de 15 % de surface agricole utile (SAU) cultivée en bio et de 20 % de produits bio dans la restauration collective ;
- Le SDAGE Rhône-Méditerranée, récemment approuvé, oriente, en complément de ce dispositif national, la mise en œuvre des actions locales prévues par le programme de mesures (mesure AGR0401 notamment) sur certains territoires, le périmètre du PPA de Grenoble étant particulièrement concerné.

Enfin, la maîtrise d'ouvrage souhaite préciser que :

- Les engrais organiques présentent la particularité d'être issus du recyclage de substances polluantes préexistantes. Le recours aux engrais organiques présente donc un intérêt en matière d'économie circulaire dans le sens où ils n'apportent pas une pollution nette (contrairement aux engrais de synthèse) mais une pollution qui aurait de toute façon prévalu, avec ou sans épandage ;
- La contribution des engrais organiques à la pollution est minoritaire par rapport à celle des engrais minéraux. Ainsi, selon le CITEPA, les engrais et amendements organiques ont été, en 2019, responsables de l'émission de 114,6 kT d'ammoniac, contre 160,2 kT pour les engrais minéraux ;
- Les émissions de NH₃ des engrais et amendements minéraux sont plus importantes que celles des engrais organiques (160 000 tonnes par an en 2018 vs 114 000 tonnes par an en 2018 ; source : CITEPA)
- Le PPA vise également, via son action A.2.2, à accompagner les agriculteurs dans l'adoption des bonnes pratiques en matière de stockage des effluents d'élevage et d'épandage afin de limiter la volatilisation de l'ammoniac et permettre une réduction des intrants bénéfique vis-à-vis d'autres enjeux environnementaux tels que la qualité des eaux ou des sols.

Avis de la commission/ action A.2.1

La Commission prend acte de ces éléments favorables à l'agriculture biologique qui utilise les engrais organiques d'origine animales mais rappelle qu'il convient, pour ne pas générer d'émissions d'ammoniac, de les incorporer au sol dans les meilleurs délais. Faute de quoi l'avantage vis-à-vis de la qualité de l'air sera limité.

Il convient également de rappeler que l'action ne vise pas que l'agriculture biologique mais également les agricultures sous label.

L'action A2.2 vise à encourager les techniques et les matériaux d'épandage et d'élevage moins émissifs

Il est indiqué dans le dossier que les émissions issues des pratiques d'épandage représentent 59% des émissions d'ammoniac (29% liées à l'application des engrais de synthèse et 21% à l'application des engrais organiques et 9% aux épandages à la pâture). Les 41% restants étant la conséquence des bâtiments d'élevage et des stockages des déjections animales.

L'élevage, principalement l'élevage bovin pour ce qui concerne la zone PPA, est directement concerné.

En plus du méthane, l'élevage génère de l'ammoniac, voilà de quoi stigmatiser encore plus cette activité dans l'opinion publique...

Pourtant une étude de mars 2020 de l'INRAE démontre que **globalement l'élevage français est vertueux.**

*« L'élevage tel que pratiqué en France, c'est-à-dire avec une taille raisonnable des élevages (69 ha en moyenne est mieux disant pour les sols que la culture de végétaux. **Les prairies permanentes captent l'équivalent de 30 à 80% des émissions de méthane des ruminants.** De plus, la plupart du temps les prairies ne sont pas en concurrence avec d'autres types de culture notamment céréalières ou protéiques. »*

Ainsi, selon l'INRAE, l'agriculture tricolore est parmi les mieux placées au monde sur le plan environnemental.

Il n'est donc pas question de supprimer l'élevage bovin, surtout en zone de montagne comme c'est souvent le cas en Isère, mais plutôt d'améliorer les pratiques et les conditions de stockage de déjections animales afin de limiter les émissions d'ammoniac.

De la même manière, le fait de pouvoir épandre l'engrais azoté (minéral ou organique) directement au niveau des racines grâce aux techniques d'enfouissement ou de pendillards, techniques recommandées dans le PPA afin d'éviter les dispersions d'ammoniac, **vont dans le sens d'une meilleure absorption des ions nitrates ou ammonium par la plante.**

Il est de l'intérêt même des agriculteurs d'utiliser plus largement les pratiques proposées par le PPA, favorables tant à l'optimisation de l'usage des engrais azotés qu'à la protection de l'atmosphère.

7.5.3.1.3. Synthèse des contributions

Il convient de relever qu'aucun éleveur, pourtant directement concerné, ne s'est exprimé.

La contribution 79 de la Chambre d'Agriculture attire l'attention sur le fait que les aides destinées au changement de matériel ne sont pas affectées.

Concernant le matériel d'épandage, la Chambre d'Agriculture dans sa lettre au président de la Commission du 20 juillet attire l'attention sur le fait **qu'elle ne dispose d'aucune base de suivi** du matériel utilisé par les agriculteurs.

Il se trouve d'ailleurs que les indicateurs de suivi de la mise en œuvre de l'action A2.2 n'ont pas de désignation de responsable (question 45)

Un contributeur est opposé aux aides financières pour l'amélioration du matériel d'épandage, les fonds publics devant être focalisés sur le financement vers l'agroécologie ;

Un contributeur note que l'action A2.2 est un levier opérationnel clairement désigné mais sans indicateur de suivi sur les volumes d'intrants, le nombre d'animaux, les surfaces d'épandage sans enfouissement

7.5.3.1.4. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 42 :

Pouvez-vous nous indiquer si des enveloppes budgétaires vont être dégagées pour ces nouveaux matériels moins émissifs ?

De manière à accompagner l'évolution des pratiques d'épandage, il est effectivement ressorti la nécessité, lors de l'élaboration du PPA, de pouvoir accompagner les agriculteurs dans l'acquisition d'équipements plus performants. Dans ce contexte, il convient de relever qu'/que :

- Un appel à projets a d'ores et déjà été lancé le 4 janvier 2021, par France Agrimer, dans le cadre du plan de relance, pour accompagner les agriculteurs à réduire ou améliorer l'usage des intrants au travers de l'investissement technologique – cet appel à projets visait tout particulièrement à encourager les exploitants agricoles à investir dans du matériel permettant de réduire ou d'améliorer l'usage des intrants via une prise en charge de 20 à 50 % de certains équipements, dans la limite de 40 k€ à 150 k€ HT par demande – près de 25 % des 215 M€ affectés à cet appel à projets (135 M€ initialement) ont été consacrés à du matériel d'épandage performant et le département de l'Isère fait partie des territoires en ayant le plus bénéficié en région Auvergne-Rhône-Alpes (après certains départements d'ex-Auvergne) ;
- Un nouvel appel à projets est en cours jusqu'au 31/12/2023 dans le cadre de France 2030 afin d'accompagner les agriculteurs dans la réduction des intrants phytopharmaceutiques et des engrais de synthèse au travers de l'investissement technologique : <http://www.franceagrimer.fr/Accompagner/France-2030-3eme-revolution-agricole/France-2030-Vague-1-Reduction-des-intrants-phytopharmaceutiques-et-des-engrais-de-synthese> ;
- La nouvelle programmation FEADER à horizon 2027 prévoit des aides aux investissements pour une meilleure maîtrise des épandages d'engrais minéraux ou organiques et la réduction des émanations de NH₃ (dispositifs de raclage et couvertures de fosse, outils d'aide à la décision en matière de fertilisation azotée, rampes à pendillards et enfouisseurs sur tonnes à lisiers, etc.) et devrait permettre, de fait, d'accompagner les agriculteurs (en individuel ou en collectif) de contribuer aux objectifs du PPA ;
- D'autres appels à projets visant à financer des préséries d'agroéquipements automatisés ou intelligents (25 millions d'euros sur 2 ans) ou permettre de faire émerger des solutions concrètes et accessibles au monde

agricole pour accélérer le développement et la diffusion de pratiques agro écologiques (90 millions d'euros sur 5 ans pour soutenir le développement des équipements intelligents et connectés visant à remplacer ou limiter le recours aux intrants d'origine fossile ou de synthèse) ont récemment été lancés ou clôturés : <https://www.gouvernement.fr/agriculture-et-alimentation> ;

- Des discussions sont en cours dans le cadre du projet de loi de finances pour 2023 pour dupliquer à l'échelle des PPA d'Auvergne-Rhône-Alpes l'expérimentation menée en Pays de la Loire (abondement sur fonds du MTE du plan de compétitivité et d'adaptation des exploitations agricoles (PCEA pour permettre le financement de ce type d'équipements - 25 dossiers accompagnés avec enveloppe de 250 k€).

Des financements sont donc disponibles pour accompagner les agriculteurs dans leurs changements de pratiques et seront potentiellement renforcés prochainement sur la base des éléments figurant ci-dessus. En outre, il convient également de rappeler que le secteur agricole, en tant que principal secteur émetteur d'ammoniac, a également un intérêt « réglementaire » à faire évoluer ses pratiques d'épandage puisque :

- L'article 268 de la loi climat et résilience prévoit, s'il est constaté pendant deux années consécutives au niveau national que les objectifs de réduction des émissions d'ammoniac et de protoxyde d'azote ne sont pas respectés, l'instauration d'une redevance (dont les modalités seraient à préciser) sur l'usage des engrais azotés minéraux;
- la commission européenne, a formulé le 5 avril dernier plusieurs propositions dans le cadre de son projet de mise à jour de la directive relative aux émissions industrielles, dite « directive IED », visant à en étendre l'application à un plus grand nombre d'installations d'élevage et à leur imposer l'application des meilleures techniques disponibles ; une part plus importante des émissions d'ammoniac (60 % contre 18 % seulement actuellement) serait ainsi couverte par des obligations renforcées (à titre informatif, la décision d'exécution (UE) 2017/302 de la commission du 15 février 2017 établissant les conclusions sur les meilleures techniques disponibles au titre de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil, pour l'élevage intensif de volailles ou de porcs identifie explicitement l'utilisation de rampes à pendillards, d'injecteurs ou d'enfouisseurs pour l'épandage du lisier comme une meilleure technique disponible pour abattre les émissions d'ammoniac dans l'air ou agir sur les odeurs) ;
- le volet « agricole » du PREPA devrait être renforcé prochainement.

Enfin, rappelons qu'un plan « matériels d'épandage moins émissif » a été présenté le 31 mars 2021 par le Ministère de l'Agriculture et que le plan de protection de l'atmosphère n'a pas vocation à s'y substituer.

Question 45 :

Cette absence de responsable de suivi n'est-elle pas le signe que cette action n'est pilotée par aucun organisme ? Comment dès lors peut-elle être suivie d'effets ?

La mise en œuvre de cette action repose sur plusieurs leviers : un levier de sensibilisation et de formation des agriculteurs aux enjeux de la qualité de l'air, levier porté dans le cadre de l'action A.1.1 sous la coordination de la DRAAF et un levier d'accompagnement local des exploitations assuré par les chambres d'agriculture. De ce fait, l'absence de responsable de suivi ne remet aucunement en cause le pilotage de cette action. Cette absence se justifie notamment par l'absence au sein des chambres d'agriculture d'une base de suivi du matériel utilisé par les agriculteurs et la difficulté pour la chambre en l'absence d'un tel outil d'assurer un suivi exhaustif des pratiques à l'échelle du territoire. Néanmoins, il convient de soulever que :

- Le 31 mars 2021, le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation (MAA) a annoncé l'adoption, en janvier 2021, d'un plan d'actions ministériel visant à supprimer l'utilisation des matériels les plus émissifs en 2025 (dit plans matériels d'épandage moins émissifs ou PMEE) ;
- Ce nouveau plan vise tout particulièrement à réduire les émissions d'ammoniac (NH₃) du secteur de l'agriculture et inclut un diagnostic, dressant un état des lieux du parc matériels d'épandage des effluents et des pratiques associées existant dans les différentes régions françaises et identifiant les matériels agricoles et les pratiques associées réduisant le plus les émissions de NH₃ ;

- Ce diagnostic est en cours de réalisation par le CITEPA et attendu dans le courant de l'année.

Sur cette base, il sera possible d'identifier les principales sources utilisées par le CITEPA sur ce diagnostic et de les mobiliser afin de consolider le suivi à l'échelle du PPA de Grenoble Alpes Dauphiné. Un premier suivi pourra éventuellement être envisagé en lien avec la fédération régionale des CUMA au regard des coûts de ces équipements et de l'intérêt que peut présenter une mutualisation de ces matériels pour les agriculteurs.

Avis de la commission/ action A.2.2

La Commission note avec satisfaction les possibilités de financement indiquées, elle préférerait qu'il ne soit pas nécessaire d'instaurer une taxe supplémentaire afin de faire prendre conscience au monde agricole de la nécessité de prendre en compte la réduction des émissions d'ammoniac.

La Commission note également que cette action fondamentale de pilotage devrait pouvoir être assurée par la Chambre d'Agriculture dès lors qu'elle disposera d'un outil de suivi des matériels d'épandage actuellement utilisés par les agriculteurs.

7.5.4. AUTRES POINTS SOULEVES PAR LES CONTRIBUTEURS :

Plusieurs sujets ont été abordés par les contributeurs sans qu'ils fassent l'objet d'actions dans le PPA. Aussi font ils l'objet de ce paragraphe particulier.

7.5.4.1. Les pesticides

C'est particulièrement le cas des nombreuses observations numériques ou papier où les personnes se sont exprimées davantage sur les problèmes posés par les pesticides plutôt que sur l'ammoniac, gaz pourtant directement concerné par le PPA.

7.5.4.1.1. Synthèse des contributions

Les contributions 48 ;51 ;103 17 ;24 ;32 soulignent le danger des pulvérisations de pesticides et considèrent que leurs conséquences ne sont pas suffisamment prises en compte.

La pulvérisation de pesticides dans l'air est un problème de santé publique

La contribution 51 s'interroge sur les contrôles lors des pulvérisations de pesticides

Un contributeur note que l'Agriculture est entrée dans le PPA mais non pour les émissions de pesticides. C'est regrettable car les effets des pesticides sur la santé humaine sont inquiétants

Le cas particulier des producteurs de noix sera traité à part car il a fait l'objet de remarques particulières.

7.5.4.1.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 46 :

Même s'il est vrai que les pesticides ne figurent pas parmi la liste des polluants réglementés, ce qui explique que le PPA ne traite pas de la pollution aux pesticides, ne pensez-vous pas nécessaire de mettre en place une surveillance plus étroite dans ce domaine avant un éventuel PPA 4 ?

Réponse : Si, effectivement, les pesticides ne sont pas à ce jour des polluants réglementés et n'ont pas fait l'objet d'un traitement spécifique au sein du PPA, leur impact sanitaire connu ou pressenti en font un polluant dit émergent, identifié depuis 2018 parmi les polluants d'intérêt national. A ce titre, comme cela avait été indiqué en réponse à l'autorité environnementale, ils ont notamment fait l'objet en 2019 d'une campagne nationale exploratoire de mesures dans l'air ambiant qui a permis d'établir une première photographie annuelle des niveaux de concentration en résidus de pesticides dans l'air ambiant et d'apporter de premières pistes pour la définition des modalités d'une surveillance pérenne.

Depuis lors, une dotation spécifique d'investissement a été accordée par l'État en 2021 pour permettre à Atmo AuRA d'adapter son dispositif de surveillance afin de répondre aux enjeux émergents en matière de qualité de l'air, notamment en ce qui concerne les particules ultrafines, les pesticides, l'ammoniac ou encore le carbone suie. Désormais, une surveillance des pesticides est assurée par les AASQA dans toutes les régions françaises. Cette surveillance concerne 75 molécules fongicides, herbicides ou insecticides et comprend tout particulièrement le chlordécone, connu pour ses interférences avec le fonctionnement du système hormonal ; le folpel majoritairement utilisé en viticulture et maraîchage et considéré depuis 2009 comme cancérigène suspecté par l'AESA ; le lindane utilisé en agriculture et dans les produits pharmaceutiques pour le traitement de la gale et l'élimination des poux qui, malgré son interdiction en 1998 a été retrouvé dans toutes les régions lors de la campagne exploratoire précitée ; le prosulfocarbe, herbicide très volatil responsable de contamination de cultures en agriculture biologique ; ou encore, dans certaines régions, le glyphosate (Auvergne-Rhône-Alpes faisant partie des premières régions à en assurer une surveillance).

Le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, garant du dispositif national de surveillance de la qualité de l'air mettra à disposition les résultats de la surveillance courant 2022 sur la base nationale des données de qualité de l'air, GEOD'AIR (<https://www.geodair.fr/>). Ces données seront également accessibles dans la même temporalité sur la base de données PhytAtmo et sur les portails régionaux open data des AASQA. Elles permettront en outre d'améliorer les connaissances sur les niveaux d'exposition et d'imprégnation des populations aux pesticides et de mettre en œuvre, selon les orientations du plan Ecophyto II, des mesures de prévention adéquates et efficaces.

Avis de la commission/ question 46

La Commission prend acte de cet engagement de suivi qui correspond au souhait de la population.

Le maître d'ouvrage devra veiller à ce qu'il soit poursuivi.

Cas du Traitement sur les noyers

Les producteurs de noix ont été souvent cités pour mettre en cause les pulvérisations de pesticides (contributions 24 ;48 ;117) Ces nombreuses remarques ont conduit la Commission à s'intéresser particulièrement à la production de la noix de Grenoble

Comme cela a déjà été dit plus tôt il n'existe pas à ce jour de plan de surveillance national ni de valeur réglementaire sur la contamination en pesticides dans les différents milieux aériens.

Notamment dans la contribution 117, une agricultrice signale les dangers des pulvérisations d'IMIDAN sur les noyers.

Il est logique de s'intéresser à cette production car elle s'étale **sur plus de 6800 ha** dans le département de l'Isère et tout particulièrement sur les communes du PPA dans les communautés de communes de St Marcellin et du sud Grésivaudan où elles constituent quasiment une monoculture. De plus les plantations progressent d'année en année.

Lors d'un entretien téléphonique, le conseiller nucicole de la Chambre d'Agriculture 38 a indiqué les éléments suivants :

L'IMIDAN est un insecticide de la famille des organophosphorés qui doit effectivement être interdit de commercialisation dès novembre 2022. **Cette décision d'interdiction démontre que la surveillance de la toxicité des produits utilisés est une réalité.**

En ce qui concerne le traitement avec de l'argile, le principe consiste à constituer une barrière physique empêchant l'insecte de piquer. Le traitement est complexe car il nécessite de grandes quantités de produits (60kgs par hectare) et les pulvérisateurs se bouchent facilement.

Des produits dits bio existent (tel que le Success 4, cité dans la contribution 17) mais ils ne sont pas non plus sans danger. Le problème c'est qu'il s'agit d'un produit à large spectre dont les effets disparaissent assez vite. Il faut donc traiter plus souvent, ce qui est mal perçu par les riverains.

Les piégeages et les confusions sexuelles par phéromones existent également mais sont insuffisants en cas de fortes infestations.

Quant à la possibilité d'obtenir une production de noix sans traitement, ce n'est possible que sur de petites surfaces et dans des sites particuliers.

Aussi est-il intéressant de se référer à la charte signée en 2019 entre la profession et une association de riverains (Noix Nature Santé) dont madame V venue à la permanence du 12 juillet à Vinay, était la présidente.

Voir charte en pièces jointes

Il faut noter que chaque partie prenante s'engage pour la part qui la concerne :

Cette charte est un exemple intéressant à suivre, encore faut-il qu'elle soit respectée...

Ce type de contractualisation pourrait éventuellement s'appliquer dans d'autres circonstances telles qu'épandage de lisiers.

Le dialogue permet la compréhension réciproque, ce qui est toujours préférable à la coercition.

7.5.4.2. Les brûlages, qui eux sont cités dans le PPA (thème transversal), sont également relevés dans le thème agriculture.

7.5.4.2.1. Synthèse des contributions

Les contributions 24 et 32 s'étonnent du nombre de brûlages de végétaux encore en cours

La contribution 81 demande des dérogations en zone difficile d'accès

Les représentants des nuciculteurs ont souligné l'intérêt qu'aurait pour eux l'équipement de broyeurs.

Le contributeur 51 est favorable aux aides permettant l'acquisition ou la mise à disposition de broyeurs pour certains agriculteurs.

7.5.4.2.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 44 :

Pensez-vous possible d'intégrer ce type de matériels dans les aides éventuelles à l'équipement ? Les brûlages en zone difficile d'accès peuvent-ils bénéficier de dérogations ?

Réponse : Bien que le choix des équipements éligibles à un financement public ne relève pas de la DREAL, celle-ci peut néanmoins relever que l'ADEME soutient déjà l'acquisition de ce type de matériels par les particuliers, collectivités ou entreprises dont agriculteurs. En effet, comme en attestent les règlements des appels à projets « Aurabiodec » et « Feuilles de route qualité de l'air », l'acquisition de broyeurs par les collectivités ou des particuliers pouvait faire l'objet d'une aide pouvant atteindre jusqu'à 50 % de l'investissement (cas de broyeurs collectifs de déchets verts portés par les collectivités). De même, le dispositif Tremplin permet d'accompagner les PME dont les agriculteurs lors de l'acquisition d'un broyeur de végétaux via l'octroi d'une subvention pouvant atteindre 4000 €.

Sur le plan des interdictions, la révision des arrêtés relatif au brûlage de déchets verts prévue dans le cadre du PPA permettra, en cohérence avec le décret du 11 décembre 2020 applicable aux déchets verts des ménages, des collectivités et entreprises d'espaces verts et, dans un souci d'équité et de lisibilité de l'interdiction, de limiter la politique dérogatoire aux uniques cas de lutte contre des espèces végétales envahissantes ou des espèces végétales nuisibles à la santé humaine. Les caractéristiques topographiques des terrains ne constitueront de fait plus un motif de dérogation.

Avis de la commission/ question 44 :

La Commission note avec intérêt l'existence de ces fonds qui ne semblaient pas connus par la profession puisque la question avait été posée par les intéressés. Cela montre les efforts à réaliser en matière de communication.

7.5.4.3. Pollution par les vieux tracteurs

7.5.4.3.1. Synthèse des contributions

Un contributeur (97) signale la pollution générée par les vieux tracteurs et demande qu'elle est la réglementation en la matière :

7.5.4.3.2. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 47 :

Depuis 2019 il existe une norme anti-pollution pour les engins agricoles neufs. Qu'en est-il pour les vieux tracteurs ? Jusqu'à quand seront-ils tolérés ? Sont-ils autorisés à fonctionner lors des pics de pollution ?

Réponse : Au cours des 20 dernières années, plusieurs directives ont été adoptées pour résoudre les émissions d'échappement des moteurs d'engins non routiers : les premières sont entrées en vigueur en 1997 et la toute dernière directive, la norme Stage V est entrée en vigueur en 2019. Cette nouvelle norme a effectivement introduit de nouvelles limitations plus strictes sur le niveau de substances nocives dans les gaz d'échappement, dont les oxydes d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (H) et les particules fines (PM), que les moteurs d'équipement non routier, tels que ceux des tracteurs, peuvent émettre dans l'environnement pendant leur fonctionnement.

Néanmoins, à l'instar des normes applicables aux véhicules légers ou poids lourds, la réglementation européenne n'encadre pas la durée de vie de ces équipements.

Au niveau national, la réglementation permet, en application de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et des articles L.223-1 et suivants du code de l'environnement, de restreindre de manière pérenne ou temporaire la circulation des véhicules les plus polluants. Néanmoins, cette possibilité ne peut être fondée que sur la classification prévue à l'article R.318-2 du code de la route et le système de vignettes Crit'air. Or, d'après cet article, les tracteurs ne font pas partie des catégories de véhicules (définies par l'article R311-1 du Code de la route) soumises aux certificats qualité de l'air « Crit'Air ». De ce fait, en l'état actuel du droit, il n'est pas possible de restreindre la circulation des tracteurs au sein d'une zone à faibles émissions mobilité ou à l'occasion d'un épisode de pollution.

Avis de la commission/question 47 :

Cette réglementation concerne tous les moteurs des engins non-routiers pour lesquels comme pour les autres véhicules, la réglementation européenne n'encadre pas la durée de vie de ces équipements.

7.5.5. AVIS DE LA COMMISSION SUR LE THEME AGRICULTURE

En conclusion de ce thème, 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, il s'agit bien de convaincre les agriculteurs de l'intérêt de ces pratiques, bénéfiques pour eux à tout point de vue, y compris sur le plan économique dans une période d'accroissement des coûts des engrais minéraux.

7.6. THEME 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 de ce défi n'abordent pas de compartiments nouveaux. Elles 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.

7.6.1. DEFI T.1 FAIRE RESPECTER LES REGLEMENTATIONS ET RENFORCER LES CONTROLES

Pour ce défi, 3 actions sont envisagées :

- T.1.1 Renforcer les contrôles sur les véhicules
- T.1.2 Renforcer les contrôles des installations de puissance comprise entre 1 et 50 MW
- T.1.3 Renforcer les contrôles des stations de distribution de carburants

7.6.1.1. Synthèse des contributions

Aucune contribution ne concerne directement le contrôle technique des véhicules (excepté pour les 2 roues trafiqués). On note toutefois plusieurs observations au sujet des nuisances générées (sonore, sécurité, pollution) par la circulation.

Circulation des camions sur des axes non adaptés (traversée de villes ou de villages – Les Abrets, Varacieux).

Trafic augmenté sur l'A480 par l'élargissement

Trafic lié au loisir dans les stations de ski

Vitesse trop élevée entre Comboire et Varcès sur l'A51 (nuisances sonores et pollution, jour et nuit) notamment lors des accélérations.

De nombreuses propositions sont avancées, quelques fois drastiques et parfois contradictoires.

Interdire le passage des camions dans la traversée des Abrets en Dauphiné ou créer une déviation.

Interdire les diesels le WE

Instituer le contrôle des 2 roues pour lutter contre les engins trafiqués

Limiter et fermer les stations de ski

Mettre en place un sur-forfait pour les touristes sans billet de transport collectif

Proposer la gratuité des véhicules électriques sur les autoroutes

Réduire le nombre de voies sur l'autoroute

Développer les transports en commun entre Sassenage et Grenoble

Limiter la vitesse à 90 km/h sur A51 jusqu'à Vif et placer un radar tronçon entre Grenoble et Varcès

Des questions complémentaires sont posées au maître d'ouvrage

Dans le cadre du suivi du trafic induit par l'élargissement de l'A480, quelles seront les mesures « nécessaires » en cas d'augmentation de la pollution ?

Comment synchroniser le développement de la ZFE avec le déploiement des RER, quel calendrier ?

Et des interrogations restent posées sur :

L'effets cocktails des dioxines dans le Sud de l'agglomération

La nécessité de dépolluer les sols qui relarguent des polluants

L'extraction de métaux rares (lithium, cobalt) pour les batteries

La pollution des véhicules électriques plus lourds (usure des freins et des pneus qui génèrent plus de particules fines),

Il est généralement souligné que l'application du contrôle et des sanctions est nécessaire et que l'information de la population constitue une démarche indispensable pour déclencher l'acceptabilité des mesures. Par ailleurs, l'ensemble de ces remarques montrent clairement le lien direct établi par le public entre les pollutions atmosphériques et les circulations automobiles et l'importance accordée à l'application des règles édictées pour la protection de la qualité de l'air.

7.6.1.2. Lutte contre la fraude AdBlue (sous-action T.1.1.1) -Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

La technologie apporte des solutions dans le domaine de la réduction des émissions polluantes. Aussi il est important que le dispositif AdBlue, particulièrement efficace sur les dioxydes d'azote (réduction de 85% des émissions des NOx) soit en fonctionnement sur tous les véhicules lourds.

Question 49 :

Quelles sont les moyens mis en place pour atteindre l'objectif retenu ?

L'objectif retenu est de conduire à minima une opération de contrôle spécifique "fraude AdBlue" sur route par trimestre dans le territoire du PPA. Cet objectif est décliné au sein de la DREAL depuis 2021. Pour atteindre l'objectif, ces opérations de contrôles sont planifiées dans les plans de contrôle trimestriels du service réglementation et contrôle des transports et des véhicules de la DREAL en lien avec les forces de l'ordre qui doivent également être présentes pour intercepter les véhicules. La réalisation de cet objectif est suivie trimestriellement dans le tableau de bord du service. Ainsi en 2021, 4 opérations spécifiques ont été conduites sur le territoire du PPA de Grenoble et 3 ont été planifiées à ce stade en 2022.

Deux points de contrôles sont identifiés sur le territoire PPA pour effectuer ces contrôles en toute sécurité par les contrôleurs des transports terrestres :

- A 48 - aire de l'île Rose commune de Voreppe : interception par la gendarmerie au péage de Voreppe puis conduite des véhicules sur l'aire aux fins de contrôles.
- -A 41 Péage de Crolles direction Grenoble : interception par la gendarmerie en bordure d'autoroute.

Ces opérations de contrôle thématiques AdBlue nécessitent pour être efficaces l'utilisation d'un matériel spécifique opéré par un contrôleur des transports terrestres spécialement formé à l'utilisation de ce matériel. À cette fin, la DREAL Auvergne Rhône-Alpes est ainsi dotée désormais de 6 mallettes diagnostics et 15 contrôleurs des transports terrestres ont été formés à leur utilisation pour conduire ces opérations de contrôles au sein de la région.

Il convient de souligner qu'au-delà de ces opérations spécifiques de contrôles AD Blue, les autres contrôles sur route multi thématiques peuvent également conduire à contrôler ce dispositif, soit avec la mallette diagnostic soit par un examen visuel des voyants de la jauge AdBlue et avec la consultation des tickets de plein d'AdBlue. Ce contrôle visuel nécessite alors en cas de suspicion de panne ou de fraude de conduire les véhicules chez un concessionnaire agréé.

Il est à noter également que l'action T6 du Plan régional ozone (<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-regional-ozone-c-est-quoi-a21169.html>) prévoit des actions supplémentaires à la maille régionale sur la fraude à l'AdBlue, en particulier des actions de sensibilisation et de formation des forces de l'ordre.

Question 50 :

Une campagne par trimestre représente-t-elle un effort supplémentaire par rapport aux pratiques antérieures ?

Cet objectif de réaliser un contrôle spécifique Ad Blue sur le territoire du PPA de Grenoble constitue un effort par rapport aux pratiques antérieures : d'une part avec le ciblage géographique de ces opérations sur le territoire à enjeu du PPA et d'autre part avec une augmentation du nombre d'opérations spécifiques sur ce territoire par rapport aux années antérieures (0 opération spécifique Ad Blue en 2019 et 2020 sur ce territoire, 4 en 2021 sur ce territoire pour un total de 17 opérations spécifiques Ad Blue conduites au sein de la région Auvergne Rhône-Alpes, notamment sur les autres territoires PPA). En outre ces opérations ont nécessité le déplacement d'agents formés à l'utilisation de l'outil diagnostic.

Enfin il est souligné que les contrôleurs des transports terrestres ont en charge de contrôler tout un ensemble de réglementations dans un objectif de sécurité routière et de concurrence loyale (réglementation sociale européenne, code de la route, transport de matières dangereuses, code des transports) auquel s'ajoute la vérification du dispositif anti-pollution PL. Les objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de contrôles de transports terrestres sont fixés au niveau national par la DGITM, les priorités ainsi définies pour les contrôles spécifiques portent sur la lutte contre le travail illégal, la fraude au tachygraphe, l'état du véhicule, la surcharge, le transport de matières dangereuses, les véhicules utilitaires légers et la lutte contre la pollution. Au niveau régional en adéquation avec les objectifs nationaux 11 000 véhicules sont contrôlés en bord de route par an par les contrôleurs des transports terrestres : 2,5 % font l'objet d'un contrôle du dispositif Ad Blue avec la mallette diagnostic.

Question 51 :

Le service en charge de la mise en œuvre possède-t-il les moyens nécessaires pour accroître son activité ?

L'accroissement de cette activité de contrôle est tributaire des effectifs de contrôleurs (effectif en diminution), du nombre de mallettes diagnostics disponibles, des agents formés en poste pouvant les utiliser, de la disponibilité des forces de l'ordre pour participer à ces opérations et des priorités fixées par le ministère.

Le déploiement des mallettes diagnostic au sein des DREAL est fixé par la DGITM, la DREAL Auvergne-Rhône Alpes a ainsi été dotée progressivement entre fin 2016 et 2022 de 2 à 6 mallettes diagnostics. Toutefois toutes les implantations territoriales de contrôles des transports au sein de la région ne disposent pas actuellement d'une mallette. De plus comme indiqué précédemment pour utiliser cet outil les agents doivent être formés spécifiquement à son utilisation, sur la base du volontariat. Le nombre d'agents formés à l'utilisation de cet outil au sein de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes est en augmentation, avec 15 agents désormais formés contre 8 en 2020 sur une équipe de contrôleurs des transports terrestres de 55 au sein de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Comme pour les mallettes l'ensemble des implantations territoriales des unités de contrôle des transports de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes ne dispose pas d'agents formés, conduisant ainsi à des déplacements d'agents pour la réalisation de ces opérations.

Question 52 :

Les indicateurs de suivi ne concernent que les moyens mis en place. Pourrait-on ajouter des statistiques sur les résultats obtenus (nombre de véhicules contrôlés, % de systèmes défectueux) ?

Comme indiqué dans la fiche action T.1.1, les indicateurs de suivi comprennent bien le nombre de véhicules contrôlés et le nombre de véhicules en infraction ou en panne de système Ad Blue. La proportion de systèmes défectueux pourra aisément s'en déduire à partir de ces données.

Questions 49 à 52/Avis de la commission :

Le maître d'ouvrage rappelle sa volonté d'intensifier la lutte contre la fraude AdBlue. Il apporte des compléments d'information intéressants. Depuis 2021, il programme 1 opération spécifique par trimestre. Il rappelle toutefois que ces opérations nécessitent un matériel spécifique, des opérateurs formés et une collaboration avec les forces de l'ordre. Au-delà des contrôles spécifiques, les contrôles routiers multi-thématiques permettent également de vérifier le fonctionnement du dispositif AdBlue.

Pendant l'enquête, aucune observation ne souligne l'intérêt de ce dispositif ou au contraire les contraintes qu'il impose. Toutefois compte tenu de l'efficacité du dispositif, il paraît important à la commission de garantir le respect de la réglementation dans le cadre de cette action, alors que le % de fraude relevé entre 2018 et 2020 s'élevait à 10 %. Dans le cadre du suivi, il sera intéressant de communiquer sur les résultats obtenus tel que le propose la sous action T.1.1.3.

7.6.1.3. Contrôle de la ZFE (sous-action T.1.1.2) - Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

La zone à faibles émissions est un dispositif central pour l'amélioration de la qualité de l'air grenoblois. Les actions MU.2.1 (VUL/PL) et MU.2.2 (VP) fixent les modalités de mise en œuvre de la mesure. L'action T.1.1.2 institue les contrôles et l'application des sanctions.

Jusqu'à présent les contrôles manuels effectués n'ont eu qu'une visée pédagogique.

Question 53 :

Peut-on estimer un effet réel de la mesure sur la fréquentation de l'agglomération par les véhicules anciens VUL/PL ≥ CQA4 ? Les mesures de la qualité de l'air confirment-elles une amélioration liée à cette mesure ?

Réalisée avec l'aide de l'ADEME, la première évaluation montre des résultats encourageants pour la ZFE-m grenobloise. En effet, en 2021, tous profils de véhicules confondus, 8 % des véhicules roulants (1700 véhicules) circulaient avec une vignette Crit'Air non conforme (véhicules en dérogation ou en infraction). Ce taux est modéré et cohérent avec ce qui peut être observé à l'échelle d'autres ZFE-m européennes qui montrent que 5 à 10 % des véhicules en circulation en moyenne ne sont pas conformes aux interdictions.

Les VUL/PL Crit'Air 4 et plus sont désormais quasiment absents du périmètre ZFE et la proportion des Crit'Air 2 dans le parc des VUL/PL est en augmentation (qui représentent 78% du parc de VUL contre 58% évalués avec le scénario tendanciel sans la ZFE, et 60% du parc de PL porteurs contre 36% avec le scénario tendanciel).

Toujours selon cette évaluation, la ZFE a permis de réduire de 6% supplémentaires par rapport au tendanciel les émissions de NOx des VUL/PL, de 12% les PM10 et de 16% les PM2,5. Avec le renouvellement tendanciel du parc, les interdictions induites ont permis d'enregistrer une baisse de 25 % des émissions d'oxydes d'azote liées aux VUL et PL et de 88 % des émissions de particules fines liées à ces mêmes véhicules entre 2017 et 2021.

En outre, les bilans annuels de la qualité de l'air établis par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes confirment la poursuite de la dynamique d'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire de la métropole de Grenoble qui, pour la deuxième année consécutive en 2021, n'enregistre plus de dépassements réglementaires pour le dioxyde d'azote sur son territoire.

Question 53/ avis de la commission :

Effective depuis le 1^{er} juillet 2020, la ZFE VUL/PL n'a pas su convaincre en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air. Le maître d'ouvrage apporte à ce sujet des résultats d'évaluation intéressants.

- En 2021, seuls 8% des véhicules circulaient avec une vignette non conforme au sein de la ZFE
- Le parc de VUL/PL se modernise plus rapidement du fait de la mise en place de la ZFE (raréfaction des véhicules Crit'Air 4 et plus)
- Les gains d'émissions de polluants par les VUL/PL en NOx (25%) et PM (88%) entre 2017 et 2021 sont importants (tendanciel + effet ZFE)
- Le différentiel entre le scénario tendanciel et le scénario ZFE montre des gains significatifs (6% pour les NOx, 12% pour les PM10, 16% pour les PM2,5)

Parallèlement, les mesures qualité de l'air établies par Atmo n'indiquent plus de dépassement des VLR pour les NO₂ depuis 2 ans.

Outre le tendanciel propulsé par d'autres mesures (report modal, réduction de la place des voitures en ville, stationnement payant), ou d'autres circonstances (confinement, télétravail, ...), l'évaluation montre un effet ZFE significatif qui incite à prolonger la mesure.

7.6.1.4. Dérogations à la ZFE (sous-action T.1.1.2) - Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Les dérogations applicables pour certaines situations complexes apparaissent comme une échappatoire pour certaines entreprises.

Question 56 :

Dans quels cas des dérogations sont-elles possibles ? Quel pourcentage de véhicules cela concerne-t-il ?

Les dérogations applicables pour la ZFE-m des VUL/PL des 27 communes de l'agglomération grenobloise sont prévues dans l'arrêté publié le 1er juillet 2022. Les principales sont détaillées dans les réponses aux questions 12 à 14 et 28 de ce document.

Ces dérogations ne portent pas sur un volume important de véhicules. Si l'on considère les dérogations identifiables par un genre sur la carte grise, seuls quelques pourcents des poids lourds notamment seront concernés par les dérogations du pas de juillet 2022 : les VASP Crit'Air 3 et inférieurs représentent 2 % des poids –lourds et moins de 0.2 % des VUL ; les bétonnières Crit'Air 3 et inférieurs représentent 1 % des poids –lourds et 0 % des VUL. Les dérogations pour des motifs de délais de livraison longs sont quant à elles plus difficiles à quantifier et s'expliquent par la conjoncture actuelle.

Question 56/avis de la commission :

Concernant les dérogations, le maître d'ouvrage renvoie au nouvel arrêté du 1^{er} juillet 2022 en soulignant qu'elles ne concernent qu'un faible pourcentage de véhicules et restent sans incidence sur la mesure.

Le nouvel arrêté institue un pass de 12 jours par an qui permet de traverser ponctuellement la ZFE.

La commission constate que la collectivité adopte une position conciliante, toutefois sans laxisme, pour faciliter l'acceptabilité de l'action. Parallèlement, elle accompagne les acteurs économiques et a éditée un mode d'emploi dérogation (ci-dessous).

7.6.2. DEFI T.2 AGIR EN TRANSVERSALITE SUR DES PROBLEMATIQUES PONCTUELLES

Pour ce défi, 2 actions sont envisagées :

- T.1.1 Renforcer le dispositif de pic de pollution
- T.1.2 Accompagner l'interdiction des brulages à l'air libre

7.6.2.1. Action T.2.1 – Renforcer le dispositif de pic de pollution

7.6.2.1.1.1. Synthèse des contributions

Plusieurs contributions insistent sur le lien entre la pollution de l'air et la santé. Une personne indique avoir dû quitter le bassin grenoblois à cause de la pollution. Elle insiste sur l'urgence à agir sur tous les leviers disponibles dans et à l'extérieur de la ville. Tout en faisant remarquer que les habitants des communes de montagnes n'ont pas le choix de leur moyen de transport (la voiture).

Un autre contributeur rappelle que les actions des précédents plans de protection de l'atmosphère ont été peu efficaces pour abaisser la pollution, notamment lors des pics de pollution. Il explique que l'essentiel des baisses en émissions et en concentrations sont expliquées par des mécanismes de niveau européen ou national (amélioration des normes anti-pollution des véhicules et remplacement du parc) et des actions de la Métropole (TC notamment). Il souligne que des pics de pollution importants vont rester possibles, car ils sont dus à des conditions météorologiques spécifiques qui concentrent les polluants, en été (ozone) et en hiver (PM).

Il rappelle l'importance d'intégrer les nouvelles recommandations de l'OMS dans les objectifs du PPA, nouveaux seuils que le nouvel indice ATMO prend en considération.

Il estime que l'État ne se donne pas les moyens d'appliquer les lois, notamment la vitesse maximale et les restrictions de circulation en périodes de pics de pollution, alors que des solutions techniques existent (radar de vitesse, caméras, vignettes Crit'Air).

7.6.2.1.2. Révision de l'arrêté préfectoral Sous action T.2.1.1

L'action T.2.1 propose la révision de l'arrêté préfectoral concernant les pics de pollution pour faire évoluer le dispositif préfectoral de gestion des épisodes de pollution et pour le mettre en cohérence avec le nouvel indice Atmo.

7.6.2.1.2.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 58 :

Outre la prise en compte des PM2,5, quelles nouvelles mesures permettraient de mieux gérer, voire anticiper les pics de pollution (seuils de déclenchement des niveaux de vigilance et mesures associées, information et appropriation du dispositif par la population) ?

Le dispositif de gestion des épisodes de pollution applicable au département de l'Isère repose sur un arrêté-cadre du 5 juin 2020. Cet arrêté vient décliner à l'échelle des différents bassins d'air du département le dispositif de gestion des épisodes de pollution retenu à l'échelle zonale (arrêté zonal du 19 juin 2019) qui décline à son tour l'arrêté ministériel du 7 avril 2016. Ce dispositif est activé régulièrement sur le périmètre du PPA de Grenoble Alpes Dauphiné ; un bilan de sa mise en œuvre est dressé chaque année en CODERST et partagé à l'échelle zonale afin d'identifier les améliorations à y apporter.

Lors des derniers bilans, il était notamment ressorti la nécessité, en cohérence avec la révision de l'indice de qualité de l'air, de modifier le dispositif de gestion des épisodes de pollution afin d'y intégrer les PM2.5 et d'y adapter les seuils de déclenchement sur les classes mauvaises et très mauvaises de l'indice qualité de l'air. Néanmoins, ces modifications ne peuvent être apportées localement, la nature des polluants à prendre en compte et les seuils de déclenchement des procédures étant fixés par décret. De ce fait, un travail a été engagé en région Auvergne-Rhône-Alpes pour identifier les perspectives d'amélioration du

dispositif de gestion des épisodes de pollution à porter à l'échelon national afin que le dispositif de gestion des épisodes de pollution soit le plus efficient possible. Cela s'est traduit par une note de la préfecture de région au Ministère de la transition écologique courant 2021 et l'organisation, à l'initiative de la DREAL, au premier trimestre 2022 de 3 sessions d'ateliers entre DREAL portant sur la gouvernance du dispositif, les mesures à activer et la communication. Ces travaux qui ont alimentent actuellement la révision du dispositif national de gestion des épisodes de pollution ont notamment mis l'accent sur le besoin d'une coordination accrue entre régions sur les épisodes à l'ozone, sur l'opportunité de clarifier/harmoniser la définition de certaines mesures au niveau national (ex : suppression des ambiguïtés sur les notions de chantiers générateurs de poussières, de procédés d'épandage faiblement émetteurs d'ammoniac, d'enfouissements rapides des effluents, d'appareils de combustion de biomasse non performants, etc.) voire d'en prévoir de nouvelles telles que le recours au télétravail, sur l'intérêt d'une meilleure association des secteurs agricoles, industriels et BTP aux comités des partenaires et d'une communication accrue des différentes parties prenantes sur les actions engagées, sur la nécessité de faire évoluer l'outil de vigilance atmosphérique du laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA) ou d'étudier des modalités de diffusion en cell-broadcast des messages d'alerte ou encore sur le partage des externalités. Une participation du public sera néanmoins organisée sur le projet d'arrêté ministériel et permettra de compléter ces réflexions qui seront déclinées ensuite localement dans le cadre de l'action T.2.1 et enrichies, dans les limites du cadre national, lors des discussions avec le comité des partenaires et le CODERST.

Avis de la commission :

Le maître d'ouvrage rappelle la démarche engagée pour aboutir à un nouvel arrêté ministériel qui tienne compte notamment du nouvel indice Atmo. La démarche est largement concertée et une participation du public sera organisée sur le projet d'arrêté ministériel. Un arrêté préfectoral pourra être décliné localement en précisant notamment les seuils de déclenchement, les mesures d'information du public et les mesures de restriction.

L'action insiste sur la nécessité d'accompagner systématiquement les pics de pollution d'une communication sur la conduite à tenir (T.2.1.3). La commission considère ce dernier point essentiel pour une bonne compréhension et une acceptabilité des mesures.

7.6.2.1.3. Contrôle des infractions Sous action T.2.1.4

7.6.2.1.3.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Les épisodes passés montrent que les effets attendus des mesures prises lors des pics de pollution ont été inférieurs aux attentes, notamment parce que – sans dispositif de contrôle et de sanction systématique - les directives de la loi ne sont pas respectées par une proportion significative du public. Le PPA3 n'inscrit pas de moyens complémentaires.

Question 59 :

Comment seront appliquées les mesures du nouvel arrêté préfectoral ?

Outre les actions de pédagogie qui ont jusqu'à présent montré leurs limites, les dispositifs de sanction prévus pour faire respecter la loi lors des pics de pollution (mais aussi en période normale) seront-elle plus systématiques pour être dissuasives. Les dispositions du PPA3 peuvent-elle inclure une mise en place systématique d'un dispositif dense de contrôle automatique dès la mise en route du dispositif d'alerte ?

Comme cela a été évoqué en réponse à la question précédente, la révision de l'arrêté-cadre départemental implique au préalable la parution du nouvel arrêté ministériel de gestion des épisodes de pollution. De ce fait, il est difficile à ce stade de se prononcer sur la manière dont seront appliquées les mesures d'un arrêté dont le contenu sera, sur la base de l'arrêté ministériel modifié et de sa déclinaison zonale, discuté avec les parties prenantes concernées. Néanmoins, en ce qui concerne le dispositif actuel, il convient de relever que conformément au document cadre zonal, l'arrêté-cadre départemental applicable au département de l'Isère prévoit bien :

- Un renforcement des contrôles du respect des vitesses réglementaires sur la voie publique par les forces de police et de gendarmerie, des contrôles anti-pollution des véhicules circulant sur la voie publique par les services concernés, de la vérification des contrôles techniques obligatoires des véhicules circulant sur la voie publique par les forces de police et de gendarmerie, des contrôles de présence de matériels de débridage sur les cyclomoteurs, des contrôles du respect des prescriptions des ICPE ou encore des contrôles du respect des interdictions de brûlage de déchets verts et ce, dès le déclenchement des procédures d'information-recommandation ;
- Une présentation annuelle en CODERST d'un bilan de ces contrôles.

A titre d'exemple, on relèvera tout particulièrement que sur l'année 2019 (année sur laquelle a été enregistré le plus grand nombre d'activation de procédures préfectorales depuis 2015 en région), ce sont plus de 8 opérations de police et 31 opérations de sécurité routière qui se sont déroulées lors d'un épisode de pollution. On notera également que la DREAL a diligencé une dizaine d'inspections auprès des principaux émetteurs industriels du territoire

Avis de la commission :

Le maître d'ouvrage rappelle que l'arrêté cadre départemental actuel prévoit le renforcement des contrôles dès le déclenchement des procédures d'information-recommandation, sans pouvoir présager ce que prescrira le nouvel arrêté préfectoral.

En tant que résidents ou visiteurs dans l'agglomération, on constate que les automobilistes respectent peu les limitations imposées notamment dans la zone de travaux sur l'A480. La commission estime que ce secteur sensible vis-à-vis de la pollution mérite la mise en place de moyens techniques et de contrôle particulier.

7.6.2.2. Action T.2.2 – Accompagner l'interdiction des brûlages à l'air libre

Le brûlage des déchets verts libère par une combustion incomplète des nombreux polluants (furanés, HPA, etc.). Agriculteurs, forestiers, particuliers notamment en milieu rural connaissent peu la réglementation. Le broyage des déchets verts est présenté comme une solution satisfaisante. La difficulté réside principalement dans le coût d'achat des matériels adaptés. Le projet présente un inventaire des sources de financement possibles.

L'information et la sensibilisation sur les effets néfastes du brûlage ainsi que sur les solutions à proposer sont attribuées aux EPCI et aux chambres d'agriculture. Les nuciculteurs pourraient particulièrement être ciblés.

7.6.2.2.1.1. Synthèse des contributions

Les contributions rappellent que des brûlages à l'air libre existent encore fréquemment notamment en milieu rural. Ils sont le fait de particuliers, d'entreprises et d'agriculteurs dans des fûts ou de tas de branchages, pneus, emballages plastiques, big bag d'engrais.

Un autre contributeur, administrateur du syndicat des sylviculteurs de l'Isère, demande que l'entretien des prés en montagne puisse être effectué par le feu pour lutter contre un embroussaillage certain.

7.6.2.2.2. Les aides à l'investissement – Sous action T.2.2.1

7.6.2.2.2.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 60 : :

Dans quelle mesure les aides pourront-elles participer au financement des solutions alternatives que les exploitants et les collectivités doivent mettre en place ?

La réponse apportée à la question 44 fournit des éléments sur les accompagnements mobilisables par les particuliers, collectivités et professionnels pour l'acquisition de broyeurs.

En référence à la réponse donnée à la question 44.

Avis de la commission :

Le maître d'ouvrage indique plusieurs dispositifs de financement destinés à faciliter l'acquisition de broyeurs. Les démarches à entreprendre dans le cadre d'appels à projets concernent essentiellement les collectivités ou les entreprises. Le guichet « Tremplin pour la transition écologique des PME » concerne les PME. Il leur permet d'accéder à des aides forfaitaires dans les domaines de la transition écologique. On constate que certains dispositifs existent, ils peuvent être temporaires et conditionnés au respect de critères prédéfinis et l'investissement reste conséquent.

Pour ces raisons, la commission estime que la mise en place de solutions alternatives n'est pas toujours aisée. Elle nécessite à la fois, une motivation forte et un regroupement des acteurs pour définir la meilleure solution et mutualiser les équipements. Les sous actions T.2.2.1 et T.2.2.2 qui proposent de mettre en place une communication et des formations sont importantes pour la réussite de cette action.

7.6.2.2.3. Information sur l'interdiction du brûlage Sous action T.2.2.2

7.6.2.2.3.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse

Question 61 :

Quelles moyens l'État pourra-t-il développer pour renforcer la motivation de ces partenaires ?

De manière à accompagner les différents partenaires du PPA sur ce sujet du brûlage à l'air libre, trois jeux de plaquettes ont été élaborés par la DREAL à l'attention des particuliers, des agriculteurs et des collectivités pour les sensibiliser aux enjeux, au cadre réglementaire applicable et aux alternatives. Le PPA prévoit de poursuivre cet accompagnement et l'État a bien intégré la nécessité de développer de nouveaux outils afin de faciliter la mobilisation de ses partenaires sur cette politique publique afin qu'ils puissent agir en tant que relais (comme cela a pu d'ores et déjà être engagé avec la production de plaquettes à l'attention des élus et des particuliers sur les leviers dont ils disposent pour améliorer la qualité de l'air). Il est ainsi tout particulièrement prévu d'élaborer des flyers de rappels à la loi et de sensibilisation voire de mettre à disposition des polices municipales et gendarmeries des procès-verbaux types afin de faciliter les verbalisations en cas d'infraction. Une mise à jour des plaquettes existantes pourrait également être engagée pour prendre en compte les dernières évolutions réglementaires en la matière ainsi que la déclinaison locale du cadre national.

En outre, comme cela a pu être évoqué dans la fiche action T.2.2.4 une association du réseau des sentinelles de l'environnement pourrait être envisagée (association actuellement à l'étude suite à la candidature déposée par France Nature Environnement à l'appel à projets de l'ADEME « feuilles de route ») tout comme le financement, au travers d'un concours citoyen similaire à celui organisé depuis 2020 en vallée de l'Arve, d'initiatives portées par les associations à ce sujet.

Les différentes plaquettes précitées sont disponibles au lien ci-contre : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/agir-pour-la-qualite-de-l-air-en-auvergne-rhonea13973.html>

Avis de la commission :

Le maître d'ouvrage précise les actions déjà engagées et à développer par la Dreal autant pour informer que pour faciliter la verbalisation en cas d'infraction. Toute l'action est centrée sur l'accompagnement de l'interdiction de brûlage à l'air libre. Les partenaires sont nombreux (communes, EPCI, DDT, Chambre d'agriculture, CUMA, Atmo, ...). La commission insiste sur l'importance d'actions locales pour mobiliser les particuliers, les agriculteurs, les professionnels et les élus locaux. Le réseau des sentinelles de l'environnement proposé par FNE ci-dessus paraît répondre à cette préoccupation d'implication locale.

7.7. THEME COMMUNICATION

7.7.1.1. Synthèse des contributions

Les personnes ayant émis des observations lors de l'enquête publique souhaitent notamment que :

- L'information ne soit pas essentiellement accessible aux organismes, collectivités et associations qui sont compétents dans le domaine, mais également à une simple résidente de village (R2 Mens) ;
- L'information soit moins « technique » et donc moins confidentielle (R1 Monestier) ;
- Des commissions locales d'information voient le jour pour élaborer des solutions pérennes (C2-C3 DREAL Chambre d'agriculture) ;
- Les moyens matériels et budgétaires soient disponibles (C4 DREAL) ;
- Une « charte de protection des habitants » qui a abouti à une amélioration des pratiques agricoles serve d'exemple (P1 Vinay Association Nature Santé) ;
- Des moyens facilitant la consultation électronique par les citoyens soient mis en place (@11) ;
- Le civisme entre usagers de la route soit amélioré (@14) ;
- La population soit véritablement sensibilisée (@19) ;
- L'on fasse une information sur l'énergie solaire (E37) ;
- Un gros effort de communication soit fait (@42) ;
- Les objectifs soient en rapport avec les moyens disponibles (@46) ;
- Les habitants soient associés au suivi de la qualité de l'air (@46) ;
- L'on facilite aux citoyens la possibilité de témoigner sur la pollution de l'air (@50) ;
- Les moyens financiers soient mobilisés (@51 CIVIPOL) ;
- Un travail participatif autour d'objectifs partagés soit initié (@51 CIVIPOL) ;
- La population soit informée des effets cumulés des polluants et qu'un suivi soit mis en place (@51 CIVIPOL) ;
- L'information et le conseil soient mis en place pour la rénovation des logements (@51 CIVIPOL) ;
- Les contrôles et mesures de protection soient effectifs pour les épandages de pesticides (@51 CIVIPOL) ;
- Les collectivités territoriales soient d'avantage impliquées (@52) ;
- L'information ne reste pas « minimaliste » (@52) ;
- Des observatoires de surveillances soient mis en place (@69) ;
- Soit créé et animé un « forum de la mobilité verte » (@75) ;
- Les bonnes pratiques soient regroupées et accessibles (@77) ;
- Les ZFE ne provoquent pas une forme de rupture d'égalité entre les citoyens (@101) ;
- La police environnementale soit renforcée (@103) ;
- L'information soit régulière vers les habitants, via les Maires (@110)

La commission relève la non-participation des jeunes à cette enquête.

7.7.2. DEFI C.1 PILOTER, ORGANISER, EVALUER

Pour ce défi, 2 actions sont envisagées :

- ACTION C1.1-Organiser la gouvernance de l'air
- ACTION C.1.2 : Mutualiser les moyens et communiquer sur les bonnes pratiques et les interdictions

7.7.2.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse défi C1

Question 62 :

Quelles sont les actions que vous comptez concrètement mener auprès des citoyens, sans les angoisser en cette période de crises à répétition, mais pour les aider à saisir l'urgence d'agir pour l'amélioration de la situation ?

C'est effectivement l'un des enjeux forts du PPA. La fiche C2.1 a été construite dans cet esprit. Nous voulons sensibiliser le grand public sur les enjeux de la qualité de l'air, sur l'impact très important de leur changement de comportement et pratique et sur les interdictions existantes. Avant tout nous allons travailler à la définition d'une stratégie communication AIR (car beaucoup de choses existent déjà !) et la déployer sur le territoire de façon la plus ciblée et pertinente possible

Question 62/Avis de la commission

La commission note que la réponse à la question 62 concerne en fait l'action C2.1

Elle a noté que la présentation très « technocratique » de l'action laisse à penser que la conformité légale et réglementaire est l'objectif premier de l'action C.1.1.

Il est indiqué qu'une communication sera faite au moins une fois par an aux citoyens. La Commission d'enquête estime que la communication régulière annuelle sur le suivi des actions auprès des habitants est insuffisante, alors que l'efficacité du dispositif repose en grande partie sur la coopération des citoyens.

Aucun plan de communication détaillé n'est proposé ni évoqué, uniquement une simple information à partir des « sites internet de la DREAL, de la préfecture et du SPPPY * » (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des risques dans la région grenobloise). *On peut noter que cet organisme n'est pas cité dans le glossaire de l'annexe 9 du dossier d'enquête publique du PPA3.

La mise en place d'un Comité plénier, décliné en Comité de pilotage, cinq Commissions thématiques et un Bureau est essentielle pour la gouvernance.

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.

Question 63 :

Quelles sont les actions que vous comptez concrètement mener auprès des collectivités territoriales, pour qu'elles deviennent des acteurs engagés pour agir à l'amélioration de la qualité de l'air ?

Effectivement, cela fera partie de nos réflexions dès le lancement de la commission communication début 2023 et de la définition de notre stratégie communication.

Question 63/avis de la commission

Les actions prévues à l'action C 12 sont ambitieuses mais l'on perçoit mal qui les gèrera avec quels moyens humains et avec quelle organisation.

Un catalogue de bonnes intentions est développé, sans enveloppe financière ce qui les rend hypothétiques.

Si la DREAL et l'AURA ont la responsabilité de la gestion des indicateurs de suivi, il n'est pas indiqué comment les ECPI seront mobilisés alors qu'ils seront les partenaires les plus sollicités pour la mutualisation des bonnes pratiques.

Pour reprendre les propos d'un Maire, la démarche PPA n'a pas été « d'aller vers les communes mais de souhaiter que les communes viennent au projet ».

Certaines communes sont volontaristes dans leurs politiques environnementales, elles pourraient utilement faire partager leurs bonnes pratiques.

La Commission d'enquête estime que l'action C.1.2 demeure en l'état un catalogue d'intentions sans qu'il soit possible de bien comprendre comment celles-ci vont pouvoir être mises en œuvre opérationnellement.

Cette action s'appuie sur ce qui existe, il reste à inventer la suite en y développant les moyens financiers humains et organisationnels, la Commission d'enquête invite à développer ces points.

Il est à craindre que sans structuration de l'action, celle-ci reste lettre morte et sans réelle portée.

La Commission d'enquête propose 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.

7.7.3. DEFI C.2 RENFORCER LA COMMUNICATION AUPRES DU GRAND PUBLIC ET LA FORMATION DES ACTEURS RELAIS

Pour ce défi, 1 action est envisagée :

- C.2.1 Sensibiliser le grand public à la qualité de l'air, former les acteurs et favoriser l'engagement des citoyens

7.7.3.1. Échanges avec la DREAL à l'occasion du PV de synthèse défi C2

Question 64 :

Que comptez-vous proposer pour arriver à une prise de conscience avec cette partie de la population à partir des établissements éducatifs et de loisirs, les réseaux sociaux et la presse spécialisée ?

La DREAL sera l'animatrice de la commission communication avec la GAM qui sera lancée début 2023, comme cela a été le cas dans les ateliers. Mais nous nous appuyerons sur l'expérience des acteurs qui ont déjà déployé des actions de communication comme Atmo, les EPCI et certaines associations afin de favoriser l'intelligence collective et être le plus efficace possible. L'expérience des PPA de la vallée de l'Arve et Ile de France sera également très utile puisque plusieurs actions de communication y ont été menées et le benchmark sera profitable pour nos travaux.

7.7.3.2. Avis de la commission défi C2

La corrélation, entre santé publique et pollution atmosphérique est peu mise en avant alors qu'elle permet de bien mettre en valeur les risques pour chacun.

Il n'est pas certain que seuls les 20 000 € annuels, que peut « proposer » l'ADEME, de 2023 à 2025 pour « toute action de communication en lien avec le sujet de la qualité de l'air », suffisent à combler le manque d'intérêt des populations sur le sujet de la pollution atmosphérique.

La DREAL ne pourra se contenter de « suivre » l'action, elle devra être le moteur de cette communication en mobilisant les secteurs identifiés comme touchant au plus près les citoyens : le médical, le socio-médical, le social, les associations de patients victimes de la pollution de l'atmosphère, les communes, les associations environnementales, les collectifs d'habitants, les établissements éducatifs et de loisirs, les bénévoles...

Elle devra utiliser tous les supports, de la presse locale à la presse pour les jeunes, de YouTube à TikTok, du Street art à la BD...

Il est dommage que le lien entre gaz à effet de serre et pollution atmosphérique ne soit pas mis en avant.

En cette période de canicules à répétition, d'incendies, d'orages violents et d'inondations, la sensibilisation au dérèglement climatique est une évidence pour tous.

Malheureusement, ce n'est pas le cas de la pollution de l'atmosphère et de ses conséquences sur la santé humaine.

La lutte contre le réchauffement climatique et la lutte contre la pollution atmosphérique vont de pair, notamment pour :

Les transports :

Les actions destinées à limiter les polluants diminuent également les émissions de CO² et donc contribuent à l'amélioration du climat ;

L'agriculture

La diminution d'émissions de gaz à effet de serre (N₂O, CH₄...) permet de diminuer également les émissions d'ammoniac et d'ozone et par voie de conséquences les émissions de particules fines

Toute diminution des émissions d'ammoniac est également favorable au climat ;

Les productions végétales et animales sont profondément perturbées par l'évolution du climat.

La question du « message essentiel » se pose prioritairement :

« Avec le PPA Grenoble Alpes Dauphiné, les citoyens doivent et peuvent agir, dès maintenant, avec détermination, pour préserver et améliorer leur santé et leur qualité de vie ».

7.7.4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LE THEME COMMUNICATION

Bien que Santé Publique France évalue à 40 000 le nombre de personnes qui décèdent chaque année de la pollution de l'air en France, la prise de conscience n'est pas probante.

Si elles ne sont pas à la portée de tous, pour les comprendre et pour pouvoir agir efficacement, les actions du PPA3 risquent de n'avoir que peu d'effet.

Les citoyens se trouvent dans une double contrainte entre :

- la préservation et l'amélioration de la qualité de l'atmosphère pour ne pas nuire à leur santé ;
- la nécessité de vivre de leurs activités qui souvent produisent des effets nuisibles sur la qualité de l'atmosphère.

Et ceci dans leurs vies professionnelles, familiales et personnelles.

Le fait de connaître les risques encourus est essentiel mais cela reste souvent sans effet par manque de moyens ou du fait de l'organisation sociale.

Cette situation pourrait même créer de la tension, produire de la culpabilité, et altérer la « santé sociale », moteur de la cohésion de notre société.

Pour ces raisons, l'information et la communication doivent se faire au plus près des populations en évitant les documents et les discours trop hermétiques ou inaccessibles au citoyen lambda.

Cependant, l'objectif paraît difficilement atteignable avec la pauvreté des moyens indiqués dans le PPA.

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

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 :

Les gains directs obtenus en matière de santé par les différents moyens de lutte prévus dans le PPA ;

L'amélioration de l'efficacité du chauffage au bois par la suppression des foyers ouverts ;

Les bénéfices de croissance pour les plantes cultivées ;

La diminution du coût de l'épandage des engrais azotés effectué directement au niveau des racines ;

L'amélioration des revenus de l'agriculture grâce à la diminution de l'ozone qui impacte directement la croissance des plantes ;

L'amélioration de la santé des citoyens par le développement des modes de déplacements actifs, pédestres ou à deux roues ;

La diminution des coûts du transport par le développement de l'offre et par l'attractivité des transports partagés et collectifs ;

La diminution des risques épidémiques, une étude de chercheurs du CNRS et de l'Inserm de 2022, parue dans la revue « Science of the Total Environment », montre que les villes les plus polluées ont payé le plus lourd tribut pendant l'épidémie de Covid-19.

Cette liste n'est pas limitative et l'on pourrait également noter les avantages pour la biodiversité, les bâtiments, les paysages...

7.8. AUTRES THÈMES

7.8.1. LES SPORTS DE LOISIRS

Pour des contributeurs, certains loisirs sont des sources d'émission de polluants atmosphériques. Ont été cités les baptêmes de l'air en avion de chasse ou encore la prolifération des piscines individuelles.

On pourrait élargir le sujet des loisirs polluants à divers sujets de nature très différente :

- Aviation de loisir en général,
- Courses automobiles ou de motos, sur route ou sur circuits,
- Véhicules tous terrains, quads, motos à moteur thermique sur les sentiers de montagne,
- Courses cyclistes ou autres manifestations sportives nécessitant des « caravanes » de véhicules,
- Feux de la Saint Jean,
- Barbecues (sujet d'actualité !),
- Etc.

Quant à la prolifération de piscines individuelles, la réponse à la question de son impact sur la pollution atmosphérique ne va pas de soi.

Dans tous les cas, ces sujets relèvent de problématiques sociétales qui dépassent très largement le cadre de l'enquête publique relative au PPA. La commission se gardera bien d'exprimer un avis sur ces sujets qui relèvent d'un tout autre niveau de décisions que le sien.

7.8.2. LE MATERIEL DE JARDINAGE

Les machines de jardinage à moteur thermique ont été évoquées comme source de pollution atmosphérique. Elles ne sont pourtant pas soumises à une réglementation aussi sévère que les véhicules. Il a été suggéré de les remplacer par des machines à motorisation électrique, et pour ce qui concerne les tondeuses, de limiter la fréquence des coupes.

Ces remarques sont recevables. Cependant, on peut penser que, plus que la pollution atmosphérique engendrée, elles concernent plus souvent la problématique du bruit de voisinage.

Par ailleurs, un certain nombre d'outils de jardinage ont des versions de faible puissance à motorisation électrique : taille haie, souffleuse à feuilles, tondeuse, débroussailleuse, tronçonneuse, etc.

C'est un peu plus compliqué de trouver des versions électriques pour des puissances plus élevées. En ce qui concerne les tondeuses, les fabricants ne proposent quasiment plus que des motorisations 4 temps, pour être en conformité avec la réglementation du Canada et des États Unis, qui seraient 70% moins polluants que les 2 temps.

Dans tous les cas, la problématique est réelle. Le site web www.equiterre.org indique par exemple que « les anciennes tondeuses équipées d'un moteur à deux temps émettent en une heure autant d'émissions qu'une voiture qui parcourt plus de 320 kilomètres ».

Sur ce sujet, la commission d'enquête ne peut que souhaiter que des normes l'encadrent et qu'elles s'imposent aux constructeurs de matériel.

8 / LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Procès-verbal de synthèse adressé le 10 août 2022 - Mémoire en réponse du responsable de projet reçu 24 août 2022 par la commission.

Annexe 2 : Avis de l'Autorité environnementale - Mémoire en réponse DREAL – Commentaires de la commission d'enquête.

Annexe 3 : Contributions du public- commentaires de la commission.

9 / LISTE DES PIÈCES JOINTES

Outre les pièces déjà jointes au Procès-Verbal de synthèse (Annexe 1)

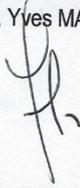
- Compte-rendu de la visite à la Mairie de Grenoble
- Compte-rendu de la visite au SMMAG
- Comptes rendus des entretiens avec les EPCI du PPA

Le dossier de PJ contient :

- 1) Lettre du Préfet de l'Isère aux maires des communes du PPA3
- 2) Article du Dauphiné Libéré
- 3) Message Facebook
- 4) Sites conseillés par ATMO
- 5) Compte-rendu visite GEM relative au projet People Fab
- 6) Compte-rendu de la visite à la Chambre d'Agriculture
- 7) Charte entre riverains, producteurs de noix et organisations professionnelles
- 8) Compte rendu de la visite des nuciculteurs du CING et SEMURA
- 9) Compte-rendu de la visite au syndicat du BTP
- 10) Analyse des réponses des collectivités

Fait à Grenoble, le 27 septembre 2022.

Le président de la commission d'enquête, Yves MARCELLIN



Les membres titulaires de la commission d'enquête

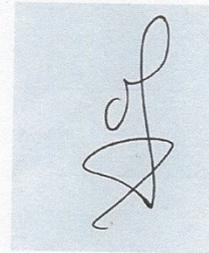
Alain CHEMARIN



Gilles DU CHAFFAUT



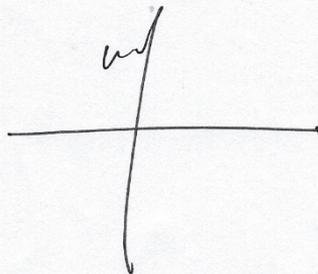
Michel PUECH



Henri VIGIER



Jean-Louis PRESSE



Gabriel REY

