

Composition de la commission d'enquête :  
Monsieur Pierre FOUVET, président,  
Monsieur Daniel DERORY, titulaire,  
Monsieur Robert BOUGEREL, titulaire,  
Madame Eliane D'ALFONSO, suppléante.

Dossier n°E22000086 / 69

## **ENQUETE PUBLIQUE**

**du 21 novembre 2022 au 29 décembre 2022**

**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE  
RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

# **ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À L'APPROBATION DE LA RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DE SAINT ETIENNE METROPOLE ET LOIRE FOREZ AGGLOMERATION**

**Le tableau regroupant les observations définitives est joint en annexe en format numérique**

## 1 - PREAMBULE

### 1.1 Contexte réglementaire

Le procès-verbal de synthèse des observations, étape importante de l'enquête publique, constitue un moment fort de communication entre la commission et le maître d'ouvrage sur les expressions du public et des organes délibérants des communes, des EPCI et des autorités organisatrices des transports. Il est régi par l'article R 123-18 du code de l'environnement qui indique qu'après « *clôture des registres d'enquête, le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le président de la commission d'enquête des registres d'enquête et des documents annexés (pour la présente enquête le 29 décembre 2022). Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations* ».

### 1.2 Objet du procès-verbal de synthèse

Ce document doit permettre au responsable du projet ou plan d'avoir une bonne connaissance des préoccupations et suggestions du public. Il est aussi le moyen pour la commission de lui faire part, à l'issue de l'enquête publique, des différentes interrogations nées de son analyse du dossier, des avis des organes délibérants des communes, des EPCI et des autorités organisatrices des transports et des observations recueillies auprès du public.

Par le procès-verbal de synthèse, la commission sollicite les réponses du maître d'ouvrage sur les différents points soulevés.

### 1.3 Méthodologie utilisée par la commission

Les contributions du public ont été décomposées en observations. Chaque observation est classée par thème, puis résumée dans l'application informatique que la commission partage avec le maître d'ouvrage. Les avis exprimés sur le projet avant la fin de l'enquête, par les organes délibérants des communes, des EPCI et des autorités organisatrices des transports ont été également décomposés en observations et classés selon le même principe que les contributions du public.

La commission a établi une synthèse, par thème des observations formulées et des sujets principaux sur lesquels elles ont porté, en la complétant le cas échéant par ses propres questions.

En ce qui concerne le choix des thèmes, la commission a décidé de définir des thèmes en cohérence avec la structure sectorielle du projet. Elle a donc retenu les 5 secteurs du plan d'actions et leurs déclinaisons en 13 défis comme thèmes techniques. Pour compléter 3 thèmes spécifiques à l'enquête ont été ajoutés. La liste des thèmes est détaillée ci-dessous.

Secteur	THEME	Code registre
	Défi	
Industrie BTP	Amélioration de la connaissance des émissions industrielles	11
	Réduction des émissions des installations industrielles et de combustion	12
	Sensibilisation et accompagnement de la réduction des émissions des activités économiques	13
	Accompagnement des activités du BTP dans la réduction de leurs émissions	14
Résidentiel Tertiaire	Réduction de l'impact du chauffage sur la qualité de l'air	21
	Limitation des utilisations de solvants et autres produits émetteurs de COV	22

THEME		Code registre
Secteur	Défi	
Mobilité Urbanisme	Poursuite et amplification des mesures visant à diminuer la circulation routière et à favoriser le report modal	31
	Réduction des émissions des véhicules publics et privés	32
	Intégration des problématiques de qualité de l'air dans les politiques d'urbanisme	33
Transversal	Pilotage, organisation et évaluation du PPA	41
	Sensibilisation et communication auprès du grand public sur la qualité de l'air	42
	Interdiction du brulage des déchets verts	43
Agriculture	Amélioration des connaissances relatives aux émissions territoriales des secteurs agricoles et forestiers	51
Généralités	Généralités sur le PPA, le dossier, les avis, le plan d'action	61
Procédure enquête	Organisation, publicité, déroulement, aspects juridiques	71
Doublons & Hors champ enquête	Observations sans lien strict avec le projet	81

## 2 - BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE

### 2.1 Participation du public

La commission a tenu **16 permanences** présentielle dans les **11 lieux d'enquête** retenus par l'autorité organisatrice. Elles ont permis à la commission de recevoir **5 personnes** seulement témoignant d'une participation extrêmement faible.

Le registre numérique a fonctionné correctement et sans incident majeur pendant toute la durée de l'enquête. Comme pour les permanences le « trafic » observé a été très modeste au regard de l'importance du territoire concerné et de la population potentiellement impactée par le projet de plan. **La commission a été amenée à modérer 2 contributions dans la mesure où certaines phrases de ces contributions comportaient des mises en cause personnelles d'un élu clairement identifiable.**

Les chiffres ci-après résument le fonctionnement du registre :

- 224 visiteurs ayant opéré 423 visites ;
- Téléchargement de 356 documents ;
- Visualisation de 349 documents ;
- Les documents téléchargés ou visualisés plus de 30 fois sont : notice explicative (55), plan d'actions PPA3 (46), rapport de présentation (41), résumé non technique du rapport de présentation (38), modélisation 2027 (34).

Comme en atteste les chiffres ci-dessus l'enquête a très peu mobilisé la population malgré les efforts significatifs et importants accomplis par les certaines communes pour diffuser largement l'avis d'enquête et/ou les dates des permanences en complément de l'affichage réglementaire : « alertes » individuelles des citoyens « connectés » grâce à des applications type Illiwap, affichage sur panneaux électroniques, info d'actualités sur site internet, etc.

Plusieurs éléments peuvent, selon la commission, expliquer cette désaffection du public :

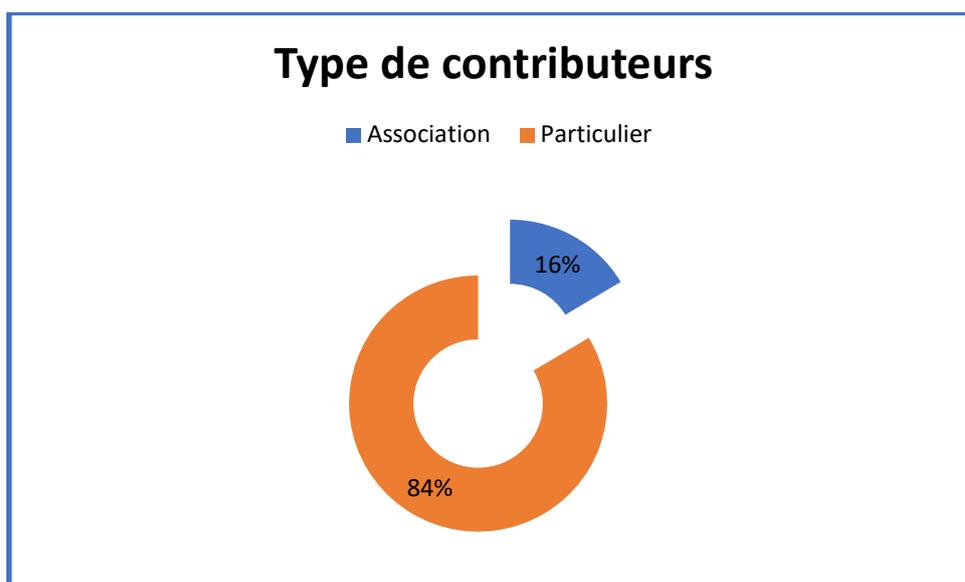
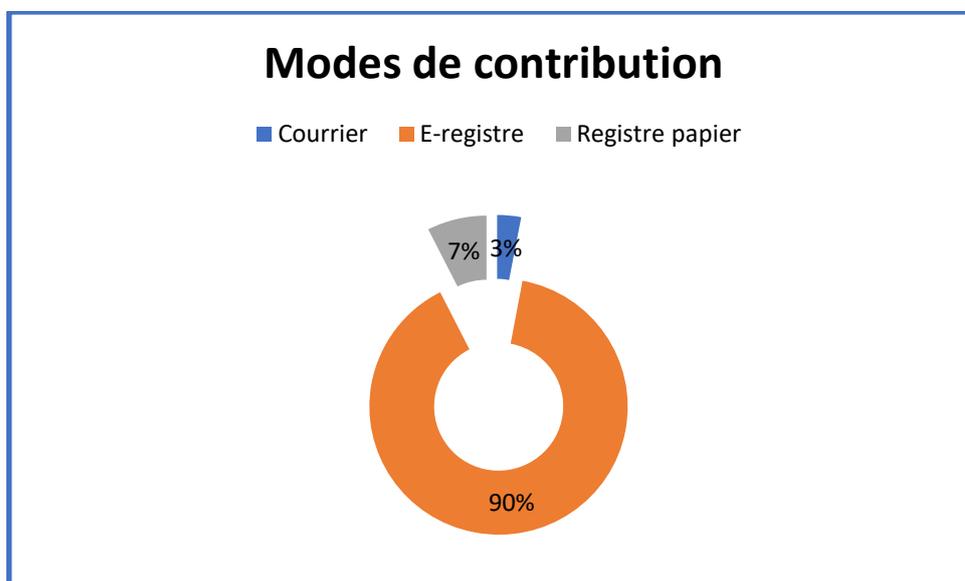
- La complexité et le volume du dossier ont pu repousser certains citoyens, ce point étant par ailleurs soulevé par certains contributeurs (public et élus) ;
- Le projet a pu être considéré par le public comme éloigné et déconnecté de leurs préoccupations quotidiennes ;
- L'enquête s'est déroulée pour partie en période de fêtes familiales, généralement peu propice à la mobilisation de la population pour une procédure administrative ;
- Le fait que l'arrêté prescrivant l'enquête ainsi que l'avis d'enquête mentionne dans le titre qu'il s'agissait du PPA de l'agglomération stéphanoise a pu laisser penser à certains foréziens qu'ils n'étaient pas directement concernés.

Il est à noter que la participation du public s'est très significativement focalisée (cf. détails au 2.2 ci après) sur des situations particulières hors champ strict du PPA3 :

- Pole viande et ICPE Candia à la Talaudière/Sorbiers ;
- Projet de centre de compostage sur la commune de Sorbiers ;
- Projet ICPE SOFOREC sur la ZAC des Volons à Andrézieux Bouthéon ;
- Projet de centrale à bitume et de concassage à Boen.

## 2.2 Contributions du public

Le public a formulé **67 contributions** sur les 69 recensées (2 contributions sont des tests de la commission) pendant l'enquête, ces dernières se répartissant suivant différentes typologies comme suit :



Les contributions ont été décomposées en **158 observations unitaires** (CF bilan comptable au 2.4 ci-après)

## 2.3 Contributions des collectivités

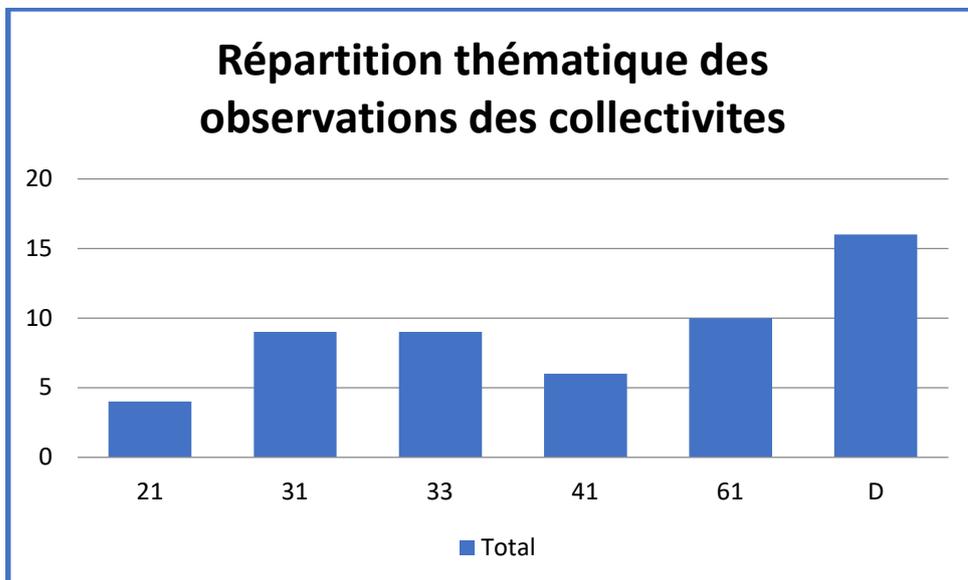
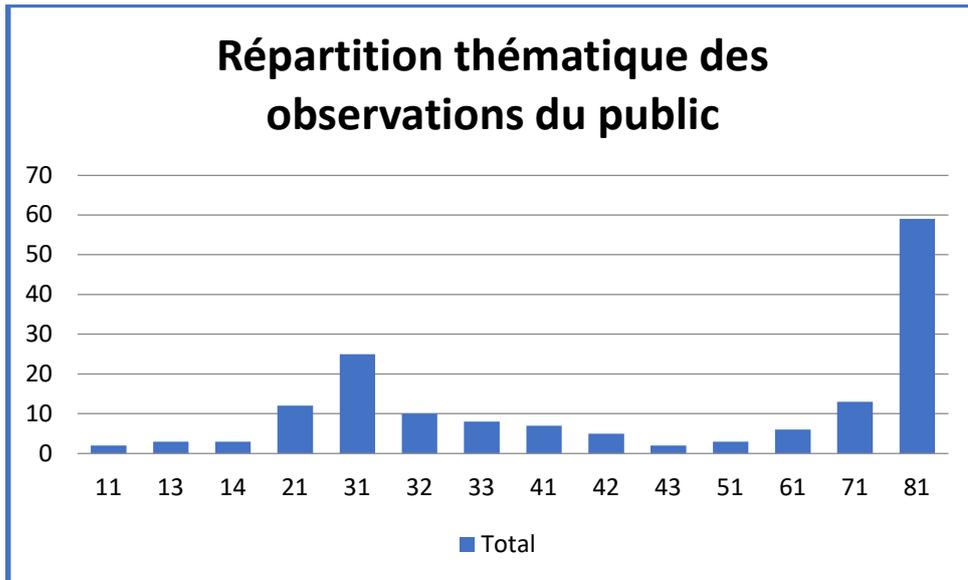
Les **144 collectivités** concernées par la consultation, en particulier les communes, se sont relativement peu mobilisées (39 sur 140 soit 29%). Les communes qui se sont exprimées favorablement sur le projet et dans les délais, sont néanmoins très majoritaires (31 sur 37 soit 84 %) même si quelques-unes ont exprimé des réserves ou des remarques.

Les contributions des collectivités ont également été décomposées en **54 observations unitaires** dont 16 sont des doublons, cinq communes ayant repris à l'identique les remarques exprimées par Saint Etienne Métropole.

**2.4 Bilan comptable des contributions**

L'enquête a recueilli **212 observations** se répartissant très inégalement entre les thématiques. En particulier la mobilisation, significative en nombre, de citoyens en opposition avec le fonctionnement d'entreprises existantes ou en projet sur des sujets ne concernant pas strictement le PPA a eu pour effet de surreprésenter le thème 81 (Doublons & Hors champ enquête).

Les observations se répartissent thématiquement comme suit :



### 3 - SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

#### 3.1 Thème 11 : Industrie-BTP - Amélioration de la connaissance des émissions industrielles

Monsieur Brice Larcher souhaite la transparence des données relatives aux rejets des usines, notamment pour celles implantées dans la plaine du Forez.

Sur cette même action, une observation anonyme vise plus particulièrement la société SIBELCO (Recyclage du verre), située sur la commune d'Andrézieux Bouthéon.

##### Réponse du Maître d'ouvrage

- Les entreprises du territoire PPA ne se distinguent pas du reste de l'industrie et rejettent principalement : des oxydes d'azote et des oxydes de soufre (installations de combustion), des Poussières (PM10 et PM2,5 : chantiers du BTP, industries du bois, verreries...), des Composés Organiques Volatils (COV des entreprises qui utilisent des solvants, peintures, vernis).

- Les industries les plus polluantes relèvent de la Directive Européenne sur les émissions industrielles et, pour la Plaine du Forez (27 entreprises de plus de 50 personnes), sont soumis à surveillance de leurs rejets atmosphériques au titre des ICPE : verreries, fabricants de peinture, fabricants de panneaux isolants, fabricants de briques et fibres céramiques

- Une communication particulière est prévue vers les populations dans le cadre du PPA par l'intermédiaire des mairies et Établissements Publics, tant pour informer que pour sensibiliser aux bonnes pratiques.

- Pour ce qui concerne le cas particulier SIBELCO :

Les projets concernant des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont soumis à procédures relevant du code de l'environnement qui apprécient et réglementent leur bonne intégration dans leur environnement naturel et humain (création, modification et cessations d'activités). Les procédures applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (Autorisation et Enregistrement) permettent le traitement individuel des cas évoqués ci-avant dans le respect de la protection des intérêts visés par l'article L. 511-1 du code de l'environnement.

Les signalements particuliers à ces sites (nuisances sonores, olfactives...) peuvent être remontés à l'Inspection des Installations Classées par le formulaire disponible à l'adresse suivante du site de la préfecture de la Loire : <https://www.loire.gouv.fr/modeles-et-formulaires-a3307.html> ; ceux formulés dans le cadre de l'enquête publique du PPA SELF sont évidemment transmis aux services concernés pour y donner les suites appropriées.

Le PPA n'a en effet pas vocation à traiter de cas individuels, mais vise à proposer des actions génériques (cf. Défi Industrie/BTP) permettant de réduire les émissions de certains polluants identifiés comme participant à la pollution atmosphérique et à ses impacts chroniques sur la santé et la biodiversité.

#### 3.2 Thème 12 : Industrie-BTP - Réduction des émissions des installations industrielles et de combustion

Aucune observation du public sur ce thème.

#### 3.3 Thème13 : Industrie-BTP - Sensibilisation et accompagnement de la réduction des émissions des activités économiques

Monsieur Jean-Claude BADIOU et Marc FANGET concentrent leurs observations sur la zone des Volons à Andrézieux-Bouthéon. Ils demandent un contrôle de la pollution atmosphérique dans un périmètre de 400 mètres autour de la Z.A.C. notamment pour évaluer les risques liés à la diffusion de particules fines de silice, issue du concassage du verre.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Les projets concernant des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont soumis à procédures relevant du code de l'environnement qui apprécient et réglementent leur bonne intégration dans leur environnement naturel et humain (création, modification et cessations d'activités). Les procédures applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (Autorisation et Enregistrement) permettent le traitement individuel des cas évoqués ci-avant dans le respect de la protection des intérêts visés par l'article L. 511-1 du code de l'environnement.

Les signalements particuliers à ces sites (nuisances sonores, olfactives...) peuvent être remontés à l'Inspection des Installations Classées par le formulaire disponible à l'adresse suivante du site de la préfecture de la Loire : <https://www.loire.gouv.fr/modeles-et-formulaires-a3307.html> ; ceux formulés dans le cadre de l'enquête publique du PPA SELF sont évidemment transmis aux services concernés pour y donner les suites appropriées.

Le PPA n'a en effet pas vocation à traiter de cas individuels, mais vise à proposer des actions génériques (cf. Défi Industrie/BTP) permettant de réduire les émissions de certains polluants identifiés comme participant à la pollution atmosphérique et à ses impacts chroniques sur la santé et la biodiversité.

Il est par ailleurs utile de préciser que, compte tenu de la proximité de l'A72 et de la D1082, les analyses à 400 m de la ZAC des Volons sur les paramètres spécifiques de la circulation routière seraient influencées par le trafic de ces voies à grande circulation. Il reste possible d'évaluer les émissions directement liées au trafic dépendant des activités industrielles de la ZAC ; cependant aucune action particulière ne pourra être envisagée pour les réduire en dehors des actions génériques prévues sur la performance environnementale des poids-lourds et véhicules légers et les reports modaux promus par le PPA.

Sur un plan plus général, une contribution précise que seul le durcissement des normes et l'usage de sanctions, si nécessaire, feront évoluer les industriels et permettront de réduire les rejets dans l'atmosphère.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Les pollutions atmosphériques des ICPE sont connues, car soumises à surveillance réglementaire ; ces entreprises font l'objet d'inspections régulières par les agents de l'État.

Il est prévu dans le « Défi Industrie »

- d'améliorer la connaissance pour les sites non réglementés ;
- de réduire les émissions en NOx des gros émetteurs industriels par ajustement de leurs valeurs limites d'émission ;
- de réduire les émissions de toute nature des sites relevant de la Directive sur les émissions industrielles (IED) en leur imposant les fourchettes basses atteignables par les meilleures technologies disponibles (MTD) ;
- de promouvoir les Meilleures Technologies Disponibles auprès des entreprises qui n'y sont pas soumises réglementairement... ;
- de diffuser et valoriser les bonnes pratiques en faveur de la qualité de l'air sur les chantiers BTP et accompagner les entreprises dans la réduction des émissions.

Les documents de référence (BREFs) qui imposent les meilleures techniques disponibles (MTD) aux plus gros émetteurs (entreprises soumises à la Directive sur les émissions industrielles [IED]) sont

régulièrement révisés et toujours dans le sens d'un durcissement des valeurs des rejets et d'un affermissement des contraintes. Pour rappel, l'inspection des installations classées doit dans ses missions mobiliser les articles L.171-7 et suivants du code de l'environnement pour proposer les sanctions administratives et pénales nécessaires aux entreprises contrevenantes (amende, astreinte, consignation, suspension d'activité, arrêt définitif des activités, procès-verbal de délit).

### **3.4 Thème 14 : Industrie-BTP - Accompagnement des activités du BTP dans la réduction de leurs émissions**

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT (FNE) salue la cohérence des mesures projetées. En ce qui concerne la clause "qualité de l'air", il demande que les acteurs publics soient accompagnés.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Les acteurs publics maîtres d'ouvrage sont partie prenante du PPA SELF. Les actions de sensibilisation et formation des élus seront l'occasion d'approfondir ce point (cf. sous-action T2.1.3). Les modalités n'en sont pas encore arrêtées mais les moyens disponibles, notamment ceux d'ATMO AURA, seront mobilisés autant que nécessaire pour ces sensibilisations/formations. Couplée aux manifestations de la journée de la Qualité de l'air, l'idée proposée d'utiliser à cette fin une station mobile est intéressante ; si la mise en œuvre en est possible, la station mobile complétera le dispositif habituellement déployé pour de telles manifestations (cf. notamment les microcapteurs) dans les communes volontaires.

Sur cette même action, une observation anonyme indique qu'il convient de contraindre les constructeurs à s'engager pour la propreté des chantiers et interdire le brûlage des déchets.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

La mesure I4.1.2 prévoit bien de mettre en place une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air et communiquer sur cette charte, comprenant notamment l'aspect particulier de l'interdiction de brûlage de déchets de chantiers.

Par ailleurs, concernant leur prise en charge, le déploiement de la reprise des déchets du bâtiment est encadré par le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD v. 12/2019) du Conseil régional (cf. § VIII – La planification spécifique des déchets du bâtiment des travaux publics).

### **3.5 Thème 21 : Résidentiel Tertiaire - 1-Réduction de l'impact du chauffage sur la qualité de l'air**

Deux observations, dont une portée par monsieur Serge DERAÏL, indique que les utilisateurs de cheminées et de poêles doivent brûler que des bois sains, non traités et éviter certains bois de récupération. Une sensibilisation sur ce sujet, lui paraît nécessaire.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Le Défi « Résidentiel/Tertiaire » a cet objectif d'améliorer notablement les émissions de poussières issues du chauffage au bois. En particulier, des mesures prévoient :

- l'interdiction de l'installation et l'usage d'appareils au bois non performants et aides financières pour le renouvellement des appareils de chauffage au bois non performants ;
- l'encouragement à l'utilisation de bois de qualité et aux bonnes pratiques de chauffage.

La DREAL mettra en œuvre les campagnes d'information ; SEM et Loire Forez Agglomération ont déjà mis à disposition les outils financiers et les ressources humaines pour accompagner ce Défi. La question du brûlage de bois traités n'avait pas été évoquée jusqu'à présent ; elle va être intégrée au PPA suite à cette observation.

Le PPA prévoit au titre du Plan local « Chauffage au bois » des études de préfiguration d'un fonds Air-Bois sur le territoire concerné. La communication qui précède et suivra ces études intégrera la problématique des bois traités pour prévenir cette pratique.

Trois observations concernent le domaine des aides financières

- Aider financièrement les utilisateurs de chauffage au bois à se doter de dispositifs moins polluants, (M. Brice LARCHER),
- Préciser les conditions d'attribution des aides financières au changement de mode de chauffage, ainsi que les moyens de contrôle, (FNE)
- Développer une politique en faveur de l'amélioration des performances énergétiques des logements. (M. Gilles COLLANGE)

### Réponse du Maître d'ouvrage

Les mesures RT1.1, RT1.2, RT 1.3, RT1.4 et RT1.5 détaillent la mise en place des dispositifs prévus pour la réduction des émissions de polluants liées au chauffage domestique. Les financements sont détaillés également, même si les modalités peuvent être sujettes à modification en cours de Plan. L'un des outils de pilotage/suivi du PPA SELF, constitué de l'ensemble des dispositifs d'aides en vigueur, sera tenu à jour et à disposition de l'ensemble des partenaires au Plan pour une mobilisation optimale des moyens existants.

Le PPA, par le plan chauffage bois qui lui est intégré, prévoit :

- l'utilisation de bois de bonne qualité (moins polluant car permettant une meilleure combustion) ;
- la mise en œuvre des bonnes pratiques de chauffage. Cette communication sera réalisée par l'intermédiaire des mairies et des opérateurs comme ALEC42 ;
- l'interdiction de l'installation et l'usage de certains appareils de chauffages au bois non performants ;
- la mise en place d'un financement pour faciliter le renouvellement de ces équipements ;
- La pérennisation du Fonds Air-Bois de l'ADEME . Celui-ci permettra une mise en œuvre optimale sur la durée du PPA des conclusions des études de préfiguration lancées, ou à lancer, par les deux EPCI du territoire.
- la communication sur ces dispositifs sera assurée dans le cadre de la mesure T.2.1 du plan d'actions.

Tel qu'indiqué en COPIL du 25/03/2022 en l'état des déclinaisons connues du Plan National Chauffage au Bois, le contrôle de l'interdiction des foyers ouverts devrait être opéré par les professionnels du secteur et les notaires dans le cas de transfert de biens.

La rénovation des « passoires thermiques » fait l'objet d'un plan national qui permettra de répondre en partie à la question posée. En effet, le plan de rénovation énergétique des bâtiments a été rendu public en avril 2021. Parmi ses 4 axes, l'une des douze actions (n°7) indique que 3 milliards d'euros seront mobilisés *via* le Grand plan d'investissement afin de rénover toutes les passoires thermiques du parc social (500 000).

Deux observations (C69 -11 et 12)

- Interrogent sur la mise en place des aides destinées à l'amélioration de l'efficacité énergétique de l'habitat, notamment celles à destination des locataires les plus fragiles,
- Demandent une clarification sur les mesures en faveur de l'éradication des passoires thermiques.

Réponse du Maître d'ouvrage

Comme indiqué ci-avant, le plan de rénovation énergétique des bâtiments a été rendu public en avril 2021. Parmi ses 4 axes, l'une des douze actions (n°7) indique que 3 milliards d'euros seront mobilisés via le Grand plan d'investissement afin de rénover toutes les passoires thermiques du parc social (500 000).

Concernant tant les particuliers que les professionnels, il est rappelé que des facilités sont disponibles localement par des entités dédiées à l'information et à l'accompagnement, et notamment : ALEC42 ; ADIL42 ; CCI ; les deux EPCI du périmètre du plan.

Par ailleurs, tel qu'indiqué au § AE6-7 formulée dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale [pièce 6C4 du dossier] : « à titre d'illustration d'une mise en oeuvre réaliste et anticipée des actions du plan, il peut être rapporté les informations suivantes sur le périmètre de Saint-Étienne Métropole sur les 18 derniers mois : le fonds chauffage propre représente un total de 300 dossiers de particuliers traités, soit un cumul d'aide versé de 300 000€ pour un montant de travaux de 2 700 000€ ; par ailleurs, 25 copropriétés, correspondant à 450 logements, ont eu un cumul d'aide versé de 350 000€ pour un montant de travaux de 1 100 000€ ».

L'importance des actions consacrées au chauffage au bois est relevée dans l'observation (C69-6). Le rédacteur de cette observation pose deux questions qui lui paraissent essentielles :

- Quel système de chauffage pour remplacer les appareils de chauffage au fioul,
- Quelle énergie propre est accessible aujourd'hui pour assurer le chauffage des immeubles ?
- Ne peut-on pas améliorer encore les performances des chaudières, voire baisser leur température de fonctionnement ?

Réponse du Maître d'ouvrage

En matière de ressources, il convient de prendre en compte les éléments conjoncturels et structurels qui impactent la disponibilité et le coût des différents combustibles. Ainsi, au même titre que pour d'autres sujets thématiques, le PPA accompagnera les décisions nationales prises dans ce domaine, leurs adaptations et leurs évolutions (y compris réglementaires) ; elles seront intégrées chaque fois que nécessaire et possible (corrections, réorientations, nouvelles actions...).

Sur le plan technique, il peut être fait référence :

- en matière de remplacement des appareils et de recherche d'énergie propre, au document de l'ADEME « *Rénovation : changer de chauffage* » (<https://bibliothèque.ademe.fr/cadic/6566/guide-changer-son-chauffage.pdf>) et à la plaquette d'information du MTE « *chauffage au fioul : c'est le moment de changer* » ([https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20161-FIOUL\\_A4-4.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20161-FIOUL_A4-4.pdf))
- concernant l'abaissement souhaité des températures de consignes, il convient de confirmer leur faisabilité au regard des spécifications des installations en place ou projetées, notamment au regard du risque légionelle ( $t^{\circ} > 55^{\circ}\text{C}$  ; cf. <https://expertises.ademe.fr/professionnels/entreprises/performance-energetique-energies-renouvelables/lenergie-bureaux/dossier/chauffage/saviez#>).

Une contribution dénonce la communication officielle, qui promeut l'usage des foyers fermés pour le chauffage au bois.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

La question formulée abordant les difficultés et points de vigilance liés au bon usage des foyers fermés, il convient de rappeler les éléments suivants.

Pour ce qui est des combustibles et des équipements de chauffage, l'accent est mis sur le chauffage au bois car tel que rappelé par le Plan national Chauffage au bois de 2021 dans son introduction : « *le chauffage au bois peut être l'origine d'une pollution de l'air significative lorsque la combustion est réalisée dans de mauvaises conditions. Divers polluants sont émis lors de la combustion du bois (noir de carbone, benzène, benzo(a)pyrène, monoxyde de carbone, oxydes d'azote...), y compris une quantité importante de particules fines, particulièrement impactantes pour la santé humaine (particules fines PM10 et PM2.5 et très fines PM1.0). Cette pollution atteint des concentrations plus importantes lors des grands froids en raison de la conjonction entre de fortes émissions avec la potentielle formation d'une couche d'inversion (atmosphère très stable) qui empêche le brassage atmosphérique et ainsi provoque une accumulation locale de polluants.*

*Plus les particules sont fines, plus elles pénètrent profondément dans l'organisme. Le Centre International de la Recherche sur le Cancer (CIRC) a déclaré en 2013 les particules fines comme étant, sans distinction de source, cancérigènes pour l'homme. Une récente étude dans la revue Nature montre qu'en plus de la masse, il est nécessaire de considérer le potentiel oxydant (et donc la nature chimique) des particules pour mesurer leur impact sanitaire. Parmi les particules étudiées, celles provenant de la combustion de la biomasse et celles liées aux véhicules hors échappement montrent un potentiel oxydant élevé. Cette étude montre aussi que les politiques de renouvellement d'appareils accompagnées de l'amélioration des performances des nouveaux appareils permettraient de réduire de moitié ces émissions à l'horizon 2030. Les recherches montrent qu'une exposition de court terme aux particules fines suffit pour accroître la morbidité cardio-respiratoire, tandis qu'une exposition chronique favorise l'apparition de pathologies respiratoires (asthme, broncho-pneumopathies...), de maladies cardiovasculaires et de cancers du poumon ».*

Localement, l'article L. 222-6-1 du code de l'environnement charge les préfets de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un « *plan chauffage au bois* » pour réduire ces émissions de 50 % entre 2020 et 2030 ; le PPA est l'outil dédié à cet objectif.

Dans ce cadre, l'action RT1.4 vise à encourager l'utilisation de bois de qualité et aux bonnes pratiques de chauffage. Plus précisément, sa sous-action RT 1.4.1 permettra de promouvoir les bonnes pratiques de chauffage auprès des particuliers par une communication ciblée, notamment par « l'utilisation d'un bois de qualité (bois sec, non résineux, stockage dans un endroit ventilé etc.), un appareil performant (récent, correctement dimensionné et bien entretenu) et une bonne utilisation des installations (techniques d'allumage, fonctionnement, apport d'air)».

Concernant le label flamme verte, la page dédiée ([www.flammeverte.org/decouvrir-flamme-verte/pourquoi-label-qualite.html](http://www.flammeverte.org/decouvrir-flamme-verte/pourquoi-label-qualite.html)) fait notamment le point sur les importantes évolutions des performances des appareils (rendement énergétique ; émissions en CO et PM) avant 2000 et depuis 2020.

Enfin, un contributeur note que les actions coercitives ne concernent que le secteur tertiaire.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Le PPA est un outil de planification, intégrateur et facilitateur, dont l'objectif est d'entraîner le territoire dans une dynamique positive ; aussi, la coercition n'est pas le levier utilisé en première intention. Cependant, un certain nombre d'actions du plan revêtent un caractère d'obligation et/ou d'interdiction :

- valeurs limites d'émissions à l'atmosphère pour l'industrie ; exclusion de certains véhicules de la zone à faibles émissions de SEM ;

- voies réservées au co-voiturage ; en cas de mise en place de VR2+ suite aux études de faisabilité, les moyens de dissuasion opportuns seront mis en place (contrôles réguliers, voire radars). La communication vers le grand public sur le co-voiturage et sur les bonnes pratiques sera mise en place pour accompagner avant de sanctionner.
- limitation dynamique des vitesses sur les grands axes routiers...

### 3.6 Thème 22 : Résidentiel Tertiaire - Réduction de l'impact du chauffage sur la qualité de l'air

Aucune observation du public sur ce thème.

### 3.7 Thème 31 : Mobilité Urbanisme - Poursuite et amplification des mesures visant à diminuer la circulation routière et à favoriser le report modal

Pour mémoire ce thème 31 correspond littéralement au défi MU1 divisé lui-même en 4 actions :

- MU1.1 Structurer l'offre alternative à l'autosolisme à l'échelle du PPA.
- MU1.2 Etudier l'opportunité d'ouvrir une voie dédiée aux covoitureurs sur le réseau national (VR2+).
- MU1.3 Faciliter le recours aux modes actifs.
- MU1.4 Suivre et accompagner les mobilités durables des entreprises et des administrations.

#### Observations du public

Pour l'action MU1.1 « Structurer l'offre alternative à l'autosolisme à l'échelle du territoire du PPA », plusieurs observations s'y réfèrent :

- M. Gilbert GIAUME (@8-3) déplore l'absence d'un parking multimodal vers l'aéroport d'Andrézieux-Bouthéon.
- L'importance des aires de covoiturage (jugées actuellement insuffisantes) et le souhait de développement de l'offre par voie ferrée reviennent à plusieurs reprises. On peut citer les observations de M. Gilles COLLANGE (@24-1 et 2), M. Brice LARCHER (@22-3 et 9) notamment en faveur un cadencement augmenté pour les trains entre Lyon et Saint-Etienne). Ludovic (anonyme, @25-5) souhaite que la SNCF s'investisse dans des lignes secondaires et suggère un tramway entre St Etienne et St Chamond, ainsi que vers Andrézieux. Toujours dans les souhaits de voir prendre en compte la complémentarité entre le routier et la voie ferrée, la contribution courrier C69-8 de JC BUREAU-J.BERNE-M.PAGES regrette qu'aucune action ne concerne l'amélioration de l'offre ferroviaire et de transports en commun entre Saint-Etienne et les villes de Lyon, le Puy, Clermont ainsi que l'absence de projet pour améliorer la desserte Saint-Etienne-Lyon (21000 voyageurs/jour en 2018), trains saturés aux heures de pointe.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

La Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite Loi "climat et résilience" prévoit la promotion des alternatives à la voiture, notamment via la possibilité donnée aux maires de réserver certaines places de stationnement aux usagers des transports en commun (développement des parkings-relais aux entrées des villes).

-Le Défi « Mobilité/Urbanisme » comprend un ensemble de mesures dédiées à la réduction des émissions liées au transport :

- par réduction de la circulation routière en favorisant le report modal ;
- via la Zone à Faible Emissions-mobilité (ZFE-m) en réglementant l'accès des véhicules les plus polluants ;

- et le développement des solutions alternatives (transports en commun, modes doux, co-voiturage etc.).

Le PPA valorise les actions des collectivités qui concernent le développement des aires de covoiturage. Les mesures Mobilité/urbanisme intègrent ainsi un objectif de faciliter les alternatives à l'autosolisme notamment par réalisation de nouvelles aires de co-voiturage sur les accès aux voies de circulation les plus fréquentées.

L'action MUI.4 a l'ambition, à travers la promotion des Plans De Mobilité Entreprise, de participer à une prise de conscience, tant de la part des employeurs que des employés, et de permettre la mise en œuvre de solutions collectives et individuelles pour limiter l'autosolisme sur des petits trajets.

Pour le trafic entre SEM et LFA, la priorité est de changer les comportements, plutôt orientés vers l'autosolisme que vers des transports collectifs ou en commun.

- Transport ferroviaire de personnes :

\*le plan de mobilité de Saint-Etienne-Métropole se veut être un document-cadre, programmant et coordonnant, à horizon d'une dizaine d'années, les actions et projets de la métropole et de ses partenaires, en faveur de l'ensemble des modes et offres de mobilité. Son programme portera sur la période 2025-2035.

Il s'agit de définir une stratégie multimodale, partagée entre les différents acteurs institutionnels, économiques et citoyens, cohérente avec les engagements environnementaux et financiers de la Métropole, et de la décliner sous forme d'un programme d'actions concrètes (infrastructurales, servicielles, organisationnelles). Cette stratégie s'applique en premier lieu dans le ressort territorial de la Métropole, mais doit s'articuler avec les besoins de déplacement des collectivités territoriales limitrophes.

Saint-Etienne Métropole place l'élaboration de cette stratégie multimodale 2025 - 2035 sous d'ambitieux objectifs, répondant ainsi aux objectifs fixés par le code des transports en définissant un programme d'action adapté.

\* La question de la rentabilité des petites lignes est un sujet économique qui ne peut être traité à l'échelle du PPA, car il concerne l'ensemble des réseaux exploités par l'opérateur SNCF.

L'autorité organisatrice des transports compétente en matière de transport de voyageurs est la région Auvergne Rhône-Alpes qui a, sur ce sujet, à prendre en compte d'autres contraintes que la seule question de la qualité de l'air pour les arbitrages à rendre ou investissements à provisionner.

Par ailleurs, la stratégie tram-train et autres modes de transports est en cours de définition à Saint-Etienne-Métropole dans le cadre de l'élaboration de son plan de mobilité.

\*Le cadencement des trains entre Saint-Étienne et la Plaine du Forez est corrélé à la fréquentation des lignes ferroviaires. Il peut être proposé un échange avec TER-SNCF Voyageurs pour envisager un comptage prospectif des voyageurs dans les deux sens de circulation aux heures de pointe. La DREAL prendra l'attache de SNCF Voyageurs dans cette perspective (nota : SNCF Voyageurs est d'ores et déjà membre du Comité de Pilotage du Plan).

\* Dans le cadre du programme Mobi'LYSE, l'étude d'exploitation de l'étoile ferroviaire stéphanoise, en lien avec l'étude de rabattement (intermodalité) vers les gares du Sud-Loire, ainsi que l'étude d'amélioration de l'offre à court et moyen termes (d'ici 2030) entre Lyon et Saint-Étienne, cofinancées à parité par l'État et le CR ont débuté en 2022 pour une conclusion en 2023.

À l'issue de ces études, un plan d'actions sera disponible pour améliorer l'offre ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon.

Ces éléments rapportés de même, de manière plus développée, dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale vont être retranscrits dans le PPA3 SELF afin de rendre compte des gains à l'émission du fait du projet Mobi'LYSE.

Pour l'action MU1.2 Etudier l'opportunité d'ouvrir une voie dédiée aux covoitureurs sur le réseau national (VR2+) :

- Le dossier d'enquête fait état d'un projet d'expérimentation sur la RN 88. Cette hypothèse n'est pas précisément évoquée par les contributeurs, mais la notion de voie réservée aux covoitureurs est connotée positivement par les contributeurs suivants :
- M. Brice LARCHER (@22-6), M. Gilles COLLANGE (@24-1), Ludovic (@25-4). Projet de voie réservée au covoiturage salué également par la FNE (@50).
- Une approche plus ambitieuse est avancée en suggérant d'étendre cette expérience de voie réservée au covoiturage sur l'A 72 entre Saint Etienne et Andrézieux (courrier C69-7 de JC BUREAU-J.BERNE-M.PAGES).

Réponse du Maître d'ouvrage

*La mesure MU1.2 du plan d'actions du PPA prévoit en effet de :*

- *étudier l'opportunité d'expérimenter une voie réservée VR2+ sur une portion de la RN88 et sur l'A72 sens Lyon-St-Etienne, actuellement en cours d'examen ;*
- *en cas de conclusion favorable, pérenniser la voie réservée ;*
- *mettre en œuvre les moyens correspondants de contrôle et sanction.*

*En cas de mise en place de VR2+ suite aux études de faisabilité, les moyens de dissuasion opportuns seront mis en place (contrôles réguliers, voire radars). La communication vers le grand public sur le co-voiturage et sur les bonnes pratiques sera mise en place pour accompagner avant de sanctionner.*

*Il peut être ajouté que le plan national covoiturage présenté le 13 décembre 2022 prévoit (lien : <https://www.ecologie.gouv.fr/gouvernement-lance-nouveau-plan-covoiturage-du-quotidien-150-millions-deuros>) :*

- *1/ une prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs, qui sera versée par les plateformes de covoiturage pour inciter à démarrer le covoiturage ;*
- *2/ un soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe « 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité » ;*
- *3/ une mobilisation du Fonds vert à hauteur de 50 M€ en 2023 pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées).*

*Un site Internet gouvernemental dédié covoiturage.ecologie.gouv.fr permettra aux usagers de consulter les aides nationales et locales auxquels ils sont éligibles pour pratiquer le covoiturage. Le Plan vise également à accompagner les employeurs pour améliorer la mobilité de leurs salariés et promouvoir le covoiturage auprès de leurs collaborateurs.*

Pour l'action MU1.3 « faciliter le recours aux modes actifs » :

- L'observation @15-1 fait référence à un souhait de véritables pistes cyclables sécurisées entre communes limitrophes.
- Dans le même ordre d'idée M. Serge DERAÏL (@20-3) demande un réseau de pistes cyclables cohérent, large et sécurisé pour l'ensemble de SEM. Il constate que les infrastructures actuelles sont discontinues et mal entretenues.
- M. Brice LARCHER (@22-8) et M. Gilles COLLANGE (@24-1) reviennent également sur l'intérêt de ces pistes qui permettraient de « laisser la voiture au garage... ».
- Ludovic (anonyme, @25-4) pose un constat alarmant en indiquant qu'aujourd'hui se rendre de la plaine du Forez à Saint Etienne à vélo est une gageure voire « suicidaire ».

**Réponse du Maître d'ouvrage**

*Le plan vise par le défi « Mobilité/Urbanisme » à la mise en place de certaines infrastructures (pistes cyclables, aires de co-voiturage, zones sécurisées) et d'équipements (structures d'avitaillement, stationnements sécurisés pour vélos...) ou encore de plates-formes et applications informatiques permettant de faciliter l'accès aux offres multimodales.*

*Le PPA prévoit notamment dans ce défi de favoriser l'usage du vélo à l'échelle du PPA par l'aménagement d'un réseau sécurisé (90km sur SEM avec stationnement sécurisés en ville et en gares) :*

- *sur le territoire SEM des aides seront mises en place pour l'achat (VAE, Vélo cargo...) et un accompagnement (formation de « remise en selle ») ;*
- *les deux Collectivités ont des schémas cyclables en place ou en projet, qui s'inscriront dans le schéma du Conseil Départemental élaboré en 2021. Elles vont aussi investir dans la réduction des discontinuités des voies cyclables et la sécurisation des stationnements (Mesure MUI.1) ;*
- *l'aménagement de pistes et voies cyclables et divers services vélos intégrant notamment les véliverts (le réseau de vélos en libre service sur une partie du territoire de SEM), les consignes vélos/stationnement sécurisé...sont prévues dans cette même mesure.*

*Nota : La mesure MUI.1.2 prévoit la mise en place d'un bouquet de « services mobilité » pour remédier à l'autosolisme.*

*Enfin, Saint-Etienne-Métropole engage actuellement, en application de la Loi d'Orientations sur les Mobilités (LOM), l'élaboration fin 2022 de son plan de mobilité afin d'aboutir à un schéma global qui intègre une réflexion sur son réseau de transport en commun et les intermodalités, le réseau de covoiturage avec applications informatiques adaptées, les pistes et voies cyclables, les pôles d'échanges multimodaux et les solutions billettiques adaptées.*

Pour l'action MU1.4 « Suivre et accompagner les mobilités durables des entreprises et des administrations ». Une seule contribution y fait explicitement référence, c'est l'observation @22-5 de M. Brice LARCHER qui recommande de favoriser le développement de plans de déplacement entreprises, mais aussi de favoriser le télétravail et les tiers lieux, dans l'objectif de réduire le nombre de véhicules sur la route.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Les mesures Mobilité/urbanisme intègrent un objectif de faciliter les alternatives à l'autosolisme notamment par réalisation de nouvelles aires de co-voiturage sur les accès aux voies de circulation les plus fréquentées.

Les populations s'étant progressivement déplacées vers le Nord de l'agglomération stéphanoise, certaines entreprises ont fait le choix de « suivre » ; il en résulte aujourd'hui un phénomène de chassé-croisé journalier, dit mouvements pendulaires.

L'action MU1.4 a l'ambition, à travers la promotion des Plans De Mobilité Entreprise, de participer à une prise de conscience, tant de la part des employeurs que des employés, et de permettre la mise en œuvre de solutions collectives et individuelles pour limiter l'autosolisme sur des petits trajets.

Le télétravail et les Plans de Mobilité Employeur sont en effets deux leviers possibles pour limiter l'autosolisme sur les déplacements domicile-travail.

En dehors du recensement de chacune des actions, le public est allé au-delà par des suggestions non prises en compte. Par exemple :

- Le développement de l'offre de transport en commun (STAS), plus adaptée, plus fréquente sur la métropole. L'observation @16-2 évoque la problématique entre Saint Galmier et Saint Etienne.
- Des aménagements de voirie (parking relais vers les entrées d'autoroute, fluidification du trafic, contournement de communes) sont également proposés.
- Souhait d'une offre de transport en commun améliorée et à coût plus incitatif reprise dans la contribution de Mme Evelyne CLOYE (@66) qui évoque aussi l'intérêt des parkings relais aux abords des agglomérations.

### Réponse du Maître d'ouvrage

La mesure MU1.1.2 prévoit la mise en place d'un bouquet de « services mobilité » pour remédier à l'autosolisme. Les solutions proposées iront au-delà des transports en commun et modes doux : autopartage, covoiturage notamment.

SAINT ETIENNE METROPOLE engage actuellement, en application de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM), l'élaboration fin 2022 de son plan de mobilité afin d'aboutir à un schéma global qui intègre une réflexion sur son réseau de transport en commun et les intermodalités, le réseau de covoiturage avec applications informatiques adaptées, les pistes et voies cyclables, les pôles d'échanges multimodaux et les solutions billettiques adaptées.

Il est à noter que le délégataire de service pour la STAS (Transdev) compte parmi les membres du Comité de pilotage (COFIL) du PPA3 SELF.

Contournement de communes : la question de la mise en place de nouvelles voiries (contournement de LA TALAUDIÈRE par exemple) ne peut relever d'une mesure du plan d'actions s'agissant d'un projet d'aménagement particulier et non d'une politique générale à mener à l'échelle du PPA (cf. les mesures relatives aux possibles mises en place de voies de covoiturage ou de diminution de vitesse sur certains tronçons). Par ailleurs, de tels projets d'aménagements relèvent de procédures spécifiques demandant notamment la réalisation d'évaluations environnementales ainsi qu'un volet particulier à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air.

### Délibérations des collectivités

Pour les collectivités ayant délibéré, cette thématique est peu abordée, si ce n'est par les communes de La Talaudière qui souhaite une politique de mobilités douces plus ambitieuse, de La Terrasse sur Dorlay qui déplore l'absence d'axe de développement du transport ferroviaire (notamment par l'augmentation du nombre de trains) et de Lorette qui déplore l'abandon du projet A 45 permettant une diminution de la pollution sur cette commune.

### Avis de l'autorité environnementale

L'Ae n'a pas pour mission d'étudier l'opportunité des actions, mais assume le rôle d'évaluateur de la pertinence de l'évaluation environnementale. Elle revient ainsi sur l'importance de renforcer le plan d'action en vue de la baisse des émissions des polluants (Nox notamment) et déplore qu'aucune mesure relative à l'offre ferroviaire et son éventuel renforcement ne soit évoquée. Plus généralement elle constate que « le développement des transports en commun est mentionné au détour de l'action MU1.1 évoquant simplement l'élaboration d'un schéma global des mobilités sans plus de précisions qu'une future réflexion sur son développement ». Ceci a conduit à une recommandation de renforcement des mesures du 3<sup>ème</sup> PPA en faveur de la réduction de l'exposition des populations aux émissions des transports routiers.

### Question de la commission d'enquête

**Dans la mise en œuvre du PPA3 et notamment la réduction des polluants issus du trafic routier en limitant l'autosolisme, quels objectifs sont envisagés pour le développement de l'offre des transports en commun (par voie ferrée ou routière) ?**

### Réponse du Maître d'ouvrage

#### **- Volet ferroviaire**

Un programme de travaux d'environ 50 M€ a été lancé en 2022 pour améliorer la ligne ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon. Il s'échelonne jusqu'en 2026. Il comprend notamment l'allongement des quais entre Saint-Étienne et Lyon et le renforcement des installations de traction électrique, ce qui permettra de déployer des trains plus capacitaires.

En complément, les travaux de la création à Saint-Étienne d'un nouvel atelier de maintenance des rames des trains, d'environ 50 M€, démarreront en 2023 et se poursuivront jusqu'en 2026.

L'État et le conseil régional financent ces travaux dans le cadre de l'accord régional de relance.

Au-delà de ces améliorations de court terme, des études sur la poursuite de l'amélioration à moyen terme de l'offre ferroviaire, à la fois entre Saint-Étienne et Lyon et au sein de l'agglomération stéphanoise, ont été lancées en 2022 en partenariat entre l'État, le conseil régional et Saint-Étienne Métropole. Leurs résultats seront livrés en 2023.

#### **- Volet routier**

En matière d'actions routières, 3 murs antibruit, d'un montant de 3 M€, ont été réalisés en 2022 le long de la RN88 dans l'agglomération stéphanoise, en partenariat entre Saint-Étienne Métropole l'État : 2 à Saint-Étienne et un au Chambon-Feugerolles.

En 2023, un programme d'environ 50 M€ d'amélioration de l'A47, de la RN88 et de l'A72 sera lancé avec des premiers travaux d'aménagement d'échangeurs de l'A47. Ce programme sera échelonné sur plusieurs années pour minimiser la gêne aux usagers. L'objectif de l'État est d'améliorer à la fois les conditions de sécurité et de déplacement l'axe autoroutier entre Saint-Étienne et Lyon.

De plus, plusieurs solutions sont à l'étude pour traiter le nœud de Givors Ternay Chasse-sur-Rhône de l'A47. Une concertation est prévue en 2023.

#### **- Covoiturage**

Un protocole pour le développement du covoiturage sur l'axe Saint-Étienne Lyon a été signé en 2022. Il doit déboucher sur de premières réalisations en 2023. Une voie de covoiturage sera réalisée sur l'A7 entre Ternay et Saint-Fons par la DIR Centre-Est en 2023.

À l'instar de ce qui a été rapporté précédemment (page 15) concernant le projet Mobi'LYSE, les gains à l'émission tirés des mises en œuvre thématiques précédentes seront évalués en fonction de leur état d'avancement lors des bilans intermédiaire et final du plan.

### **3.8 Thème 32 : Mobilité Urbanisme - Réduction des émissions des véhicules publics et privés**

Ce thème 32 correspond au défi MU2 « Réduire les émissions des véhicules publics et privés ». Il se découpe lui-même en 8 actions, pour mémoire :

MU2.1 Mettre en œuvre la ZFE-m et ses mesures d'accompagnement

MU2.2 Aider le renouvellement du parc roulant

MU2.3 Renouveler les véhicules des flottes publiques les plus émetteurs de polluants

MU2.4 Développer les réseaux d'avitaillement en énergies alternatives

MU2.5 Encourager l'adhésion au dispositif « objectif CO2 »

MU2.6 Adapter les vitesses de circulation sur les axes routiers sujets à congestion fréquente

MU2.7 Limiter la fraude à l'Ad Blue

MU2.8 Accompagner la transition environnementale de la logistique urbaine

Observations du public

Si les émissions polluantes dues à la circulation automobile sont citées dans plusieurs contributions, les 8 actions spécifiques du PPA3 ont été très peu ciblées. A ce sujet, on remarquera la contribution @3-1 (Prénom Christophe) qui suggère la fluidité du trafic par un aménagement adapté visant à éviter des freinages et ré accélérations propices aux émissions de polluants (MU2.6).

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Le sujet des émissions de poussières liées au freinage est moins lié aux aménagements de voirie qu'à la performance des véhicules et à leur poids.

L'arrêté du 8 décembre 2022 établissant le Plan National de Réduction des Polluants Atmosphériques (PREPA) prévoit la réduction des émissions des émissions de particules liées au freinage des véhicules. La France demande à la Commission Européenne leur prise en considération, et de définir un dispositif efficace de réduction à la source, voire de captation des émissions pour les transports en commun.

Dans l'attente de la future norme, les actions du PPA concerneront davantage la sensibilisation des conducteurs à une conduite flexible et douce (auto-école, presse, réseaux sociaux, affiches dans les lieux fréquentés...). Ce point, qui ne figure pas explicitement dans les mesures Mobilité sera proposé comme axe particulier de communication au COPIL suite à l'observation émise.

Par ailleurs, sur les grands axes A47 et RN88, il sera mis en œuvre une régulation dynamique des vitesses sur la portion Terrenoire/Givors dans les deux sens de circulation.

La congestion est effectivement une source importante de pollution. En réduisant l'apparition de ce phénomène, les émissions seront réduites de même que les durées de trajet.

Les études sont en cours et leurs résultats seront matérialisés dans le cadre du projet « amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne ».

Ce même contributeur souhaite l'électrification des flottes de véhicules publics (@3-3), rejoignant l'action MU2.3.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Le fait de renouveler les véhicules des flottes publiques les plus émetteurs de polluants constitue une action MU2.3 à part entière du projet de PPA en visant :

- des objectifs de renouvellement des flottes de véhicules de services publics plus ambitieux que les objectifs réglementaires et législatifs (sous-action MU2.3.1) ;
- des objectifs de renouvellement de la flotte captive des collectivités territoriales du territoire du PPA plus ambitieux que les objectifs réglementaires et législatifs (sous-action MU 2.3.2).

Sont ainsi concernés les véhicules de transport en commun, les véhicules légers et aussi les camions-bennes à ordures ménagères (BOM).

Toujours dans l'objectif de réduire les émissions des véhicules en circulation, Ludovic (@25-6) recommande le développement des réseaux de nouvelles énergies, rejoignant ainsi les préoccupations de l'action MU2.4 « Développer les réseaux d'avitaillement en énergies alternatives ». Ce même contributeur fait cependant remarquer le coût très important à l'achat des véhicules à propulsion électrique. Les contributeurs du courrier postal du 29 décembre (C69) reprennent cet argument de pouvoir d'achat, ils notent que l'achat de véhicules neufs plus propres exclue les automobilistes à faibles revenus, malgré les aides annoncées.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Au regard des dispositifs actuellement en vigueur, il est prévu de renforcer les aides de l'État afin d'assurer la conversion des véhicules les plus polluants et l'achat de véhicules propres. En effet, l'Arrêté ministériel du 8 décembre 2022 prévoit :

- un élargissement du champ d'application de la prime à la conversion aux cycles électriques et maintien du bonus écologique prévu aux articles L. 251-1 et D. 251-1 à D. 251-13 du code de l'énergie pour aider les particuliers et les entreprises dans l'achat de véhicules plus propres ;
- un renforcement du montant du bonus écologique pour les ménages modestes ;
- le déploiement en 2023 du prêt à taux zéro pour financer l'acquisition par les ménages modestes et les microentreprises d'un véhicule à faibles émissions dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) en dépassements réguliers des normes de qualité de l'air et dans leurs périphéries.

Il est par ailleurs prévu d'installer davantage de bornes de recharge dans le territoire du PPA (MU2.4.3).

Trois contributeurs souhaitent que les moteurs de véhicules soient stoppés à l'arrêt : M. VIDECOQ Christian (R28-1), M. Gilbert GIAUME (évoquant l'arrêt aux feux tricolores, @8-2) et Mme PAGES-FERRE (C49 courrier), notamment pour les véhicules affectés aux transports en commun. Cette mesure n'apparaît pas dans les différentes actions du PPA3. Un volumineux courrier arrivé le dernier jour d'enquête, courrier C69-8 de JC BUREAU-J. BERNE-M.PAGES, réclame la coupure du moteur à l'arrêt des véhicules et notamment pour les chauffeurs de la STAS entre deux services. Ces mêmes contributeurs valident le principe de régulations dynamiques de vitesses sur les grands axes (A 47 et RN 88) et le suggèrent également pour l'A 72 et la D 201.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Le PPA prend en compte ces préoccupations par :

- une communication grand public (il sera précisé dans la fiche T2.1.4 les sujets qui feront l'objet d'une communication particulière : notamment les bonnes pratiques en matière de conduite. L'information sera transmise aux opérateurs de transport en commun ;
- en outre, l'action MU2.3.1 qui a pour but de renouveler la flottes de véhicules de services publics pour exploiter des véhicules moins polluants (moteurs gaz, électriques ; dispositifs de « *Stop and Start* »).

Cette remarque est commune à celle formulée en Conseil départemental des Risques Sanitaires et Technologique consulté le 03/05/2022.

Une proposition de complément au plan d'actions sera présentée en ce sens en COPIL avant approbation du PPA.

- Régulation dynamique des vitesses.

Les tronçons pressentis pour de la régulation dynamique des vitesses sont tirés des travaux d'élaboration du plan lors des ateliers dont les conclusions ont pris en compte les critères de faisabilité et d'opportunité.

Par ailleurs, si une action du PPA3 évoque bien les contrôles et mesures de pollution, la MU2.7, il ne s'agit que du domaine de la fraude à l'Ad Blue. Des contributeurs ont évoqué, d'une manière plus générale, l'intérêt de contrôles et sanctions, (R28-5) ainsi que l'utilité de relevés réguliers de pollution sur certains secteurs sensibles en termes de circulation routière : par exemple l'observation de M. BADIOU Jean-Claude (@42-2) sur la commune d'Andrézieux. Dans le domaine de suivi des polluants, M. Marc FANGET (@44) souligne l'importance des particules (ultrafines ?) émises par les pneumatiques des véhicules, qui dépasserait la dangerosité des émissions de combustion du moteur sur le plan de la santé publique. Ce type de polluant reste à préciser car il ne semble pas faire l'objet de mesures de suivi ou d'objectifs dans le PPA 3 (PM 2,5 ?). S'agit-il de « nano particules » telles que citées par M. Bruno LEMAILLER e la FNE Loire (@50).

### Réponse du Maître d'ouvrage

Il est bon de rappeler tout d'abord qu'un PPA est un outil intégrateur et facilitateur ; sa définition réglementaire ne permet cependant pas de prendre compétence pour le compte ou en subrogation d'entités, structures ou organisations, notamment en matière de contrôles et de sanctions.

Notons cependant que l'action T.1 relative à la gouvernance du plan et à son pilotage permettra de rappeler à l'occasion des COPIL les compétences respectives applicables en la matière.

L'affirmation relative aux pneumatiques peut être modulée et précisée par la prise de connaissance d'une publication récente de l'ADEME (20/04/2022) indiquant que « *plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules routiers récents ne proviennent plus de l'échappement* ». Ce constat ne s'appliquant qu'aux véhicules récents, l'origine de ces fractions d'émissions de particules hors échappement sont non seulement dues aux pneumatiques, mais aussi au freinage (cf. réponse à l'observation @-3-2) et à l'abrasion de la chaussée. Bien que ces questions dépassent le cadre d'action du PPA (portées nationale et européenne), il peut être précisé que « *pour les particules de frein, la réglementation Euro 7 / VII (2025 – 2026) va très certainement inclure un volet sur les émissions de particules de frein avec une première étape en phase de test et contrôle puis une deuxième étape avec des seuils d'émissions à ne pas dépasser. Cependant dans un premier temps, elle ne devrait concerner que les véhicules légers. Quant aux particules de pneu, une réglementation est peu probable pour Euro 7 / VII (2025 – 2026) car des études sur la caractérisation et la distribution en taille de ces particules sont encore nécessaires* » (source : ADEME).

En matière de métrologie :

- globalement et pour rappel, la couverture du territoire par les stations de surveillance de la qualité de l'air est encadrée précisément par des directives européennes : directives 2004/107/CE et 2008/50/CE (dont certaines annexes ont été modifiées par la récente directive 2015/1480) traduites et complétées par les textes nationaux : Code de l'environnement, Décret n° 2010 1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air, arrêté du 16 avril 2021 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Ces textes définissent en particulier le nombre et la typologie des implantations des stations à déployer en fonction des caractéristiques du territoire (population, niveau de pollution, etc.). Cela est décrit au chapitre 6.1 de la pièce 1 où est également présentée la consistance de ce réseau de surveillance sur le périmètre du PPA3. On peut notamment souligner que les points de prélèvement présentant des dépassements de valeurs limites au cours des 3 dernières années doivent être maintenus. Le réseau de station tient également compte des enjeux locaux, en particulier pour le suivi de territoires de vigilance. Ce dispositif est enfin complété par des mesures d'études (calage de la modélisation, vérifications, investigation de territoires). Pour installer ces stations de mesure et conduire les études, des critères d'implantation doivent être respectés en fonction de l'objectif de surveillance visé. Toutes les dispositions réglementaires sont reprises dans le guide national du LCSQA « Conception, implantation et suivi des stations françaises de surveillance de la qualité de l'air » : le choix du site et le respect de ces critères doivent être justifiés au niveau national et régional (Ministère en charge de l'environnement LCSQA DREAL régionale) avant l'implantation du site. Une fois le site installé, ces divers critères sont tracés dans un « dossier station », fiche de vie de la station de mesure, qui doit être mis à jour annuellement et revu obligatoirement tous les 5 ans, afin de s'assurer du respect de ces critères compte tenu de l'évolution de l'environnement du site ou de la réglementation.

Concernant les polluants émergents, les nanoparticules ne font pas actuellement l'objet d'un programme de surveillance dédié dans l'air ambiant (vs investigations air intérieur) ; on retiendra cependant que d'autres polluants émergents sont étudiés, à l'échelle régionale, bien que non encadrés réglementairement :

- pour le black-carbon, les données sont disponibles suite le site internet d'Atmo Aura, via la rubrique « données aux stations » sous la dénomination « Carbone Suie dans les PM2.5 » <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/dataviz/mesures-aux-stations>. Il existe trois sites de

mesures en Auvergne-Rhône-Alpes, qui permettent la remontée d'informations sur les agglomérations de Clermont-Ferrand, Lyon et Grenoble.

- pour les PUF, qui nécessitent un peu de travail d'analyses complémentaires, des bilans sont mis à disposition sur le site web d'Atmo Aura:

o bilan 2015-2020 : <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/publications/observatoire-des-particules-ultra-fines-puf-en-auvergne-rhone-alpes>

o bilan 2012-2014 : <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/publications/observatoire-des-particules-ultra-fines-atmospheriques-en-rhone-alpes-resultats-2012>

Enfin, il faut noter, dans cette thématique de volonté de réduire les émissions liées au trafic routier excessif, plusieurs contributions relatives notamment aux poids lourds, sur des secteurs à vocation industrielle en plein essor. A ce sujet, on notera les contributions @42-2 de M. BADIOU , @46-1 de M.DERUYVER et @45-1 de M.CHAIZE, Marc FANGET (R57) toutes concernant le secteur de la ZAC des Volons à Andrézieux.

Curieusement, pas de contribution spécifique du public sur la ZFE-m, hormis pour la FNE Loire (@50) qui juge ce projet peu ambitieux (uniquement pour PL et VUL crit'air 5). Toutefois ce même contributeur connote positivement la réservation d'emplacement foncier pour la logistique urbaine du fait du développement du e-commerce.

Réponse du Maître d'ouvrage

Les projets concernant des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont soumis à procédures relevant du code de l'environnement qui apprécient et réglementent leur bonne intégration dans leur environnement naturel et humain (création, modification et cessations d'activités). Les procédures applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (Autorisation et Enregistrement) permettent le traitement individuel des cas évoqués ci-avant dans le respect de la protection des intérêts visés par l'article L. 511-1 du code de l'environnement.

Les signalements particuliers à ces sites (nuisances sonores, olfactives...) peuvent être remontés à l'Inspection des Installations Classées par le formulaire disponible à l'adresse suivante du site de la préfecture de la Loire : <https://www.loire.gouv.fr/modeles-et-formulaires-a3307.html> ; ceux formulés dans le cadre de l'enquête publique du PPA SELF sont évidemment transmis aux services concernés pour y donner les suites appropriées.

Le PPA n'a en effet pas vocation à traiter de cas individuels, mais vise à proposer des actions génériques (cf. Défi Industrie/BTP) permettant de réduire les émissions de certains polluants identifiés comme participant à la pollution atmosphérique et à ses impacts chroniques sur la santé et la biodiversité.

Par ailleurs, concernant la demande particulière formulée, il est utile de préciser que compte tenu de la proximité de l'A72 et de la D1082, les analyses à 400 m de la ZAC des Volons sur les paramètres spécifiques de la circulation routière seraient influencées par le trafic de ces voies à grande circulation. Il reste possible d'évaluer les émissions directement liées au trafic dépendant des activités industrielles de la ZAC ; cependant aucune action particulière ne pourra être envisagée pour les réduire en dehors des actions génériques prévues sur la performance environnementale des poids-lourds et véhicules légers et les reports modaux promus par le PPA ;

Pour ce qui concerne l'ambition de la ZFE-m, l'action MU2.1 présente dans le plan d'actions (pièce 1A) a été révisée (cf. dernière réponse à la remarque de l'autorité environnementale [pièce 6C4-AE14]) pour un déploiement progressif de la ZFE-m vers l'intégration d'une géographie plus large (50 % de la population de la métropole) ; il est à noter que SEM n'a cependant pas d'obligation en matière d'exclusion des véhicules légers.

En l'état de la première version de ZFE-m en vigueur sur SEM, les véhicules lourds et utilitaires CRIT' AIR 4 et 5, puis 3, seront progressivement exclus du territoire aux échéances de 2025 et 2027.

Délibérations des collectivités

Peu de délibérations ayant trait aux 7 premières actions de ce défi, pourtant le déploiement de flottes publiques de véhicules plus vertueuses semble être une mesure qui intéresse prioritairement les collectivités plutôt que les ménages. Par contre la 8<sup>ème</sup> action sur la logistique urbaine et la réservation d'emplacements fonciers pour des espaces logistiques urbains a suscité plus de réactions. Notamment pour Saint-Etienne Métropole, Andrézieux-Bouthéon, Saint Genest Lerpt, Saint Priest en Jarez qui souhaitent passer d'un engagement ferme à ce sujet, jugé trop impératif, à une simple intégration dans une réflexion plus globale. Il est surprenant que cette préoccupation de logistique urbaine n'apparaisse pas plutôt dans le défi MU3 relative aux politiques d'urbanisme.

Avis de l'autorité environnementale

L'autorité environnementale a regretté, dans son avis, l'absence de mesure d'évitement concernant l'avitaillement en énergies alternatives des véhicules électriques ou à hydrogène. Concernant la mise en place de la ZFE-m, l'autorité environnementale incite à une mise en place rapide et ambitieuse.

**Questions de la commission d'enquête**

**L'action MU2.8 concernant la logistique urbaine, et notamment la sous action MU 2.8.3 « Prendre en compte l'évolution de logistique urbaine dans les documents d'urbanisme afin de conserver des emplacements fonciers pour des espaces logistiques urbains. » ne devraient-elles pas figurer dans le défi MU3 relatif aux politiques d'urbanisme ?**

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Considérant ses différentes sous-actions ayant globalement plutôt trait à l'urbanisme, la balance de positionnement entre les défis MU2 et MU3 amène effectivement à reconsidérer par cette question la place de la mesure MU2.8.

Le document final du plan soumis à approbation sera modifié en conséquence.

**Questions de la commission d'enquête**

**Existe-t-il des mesures et analyses pour les émissions de particules par l'usure des pneumatiques des véhicules (ou dispositifs de freinage). Ces émissions spécifiques sont-elles prises en compte dans le PPA3 ?**

**Réponse du Maître d'ouvrage**

*La présente rédaction complète les éléments transmis en réponse aux observations @3-2 et @44-1*

Les mesures de particules fines PM10 et PM2.5, polluants réglementés dans l'air ambiant, sont intégratives et rendent compte de l'ensemble des sources d'émissions (pneumatiques et freinage compris). Si de nombreuses études s'attachent à caractériser la composition ou la forme des particules d'usure de pneumatique ou de freinage, il n'existe pas à ce jour de mesures réglementaires spécifiques pour distinguer la contribution respective de ces sources dans l'air ambiant.

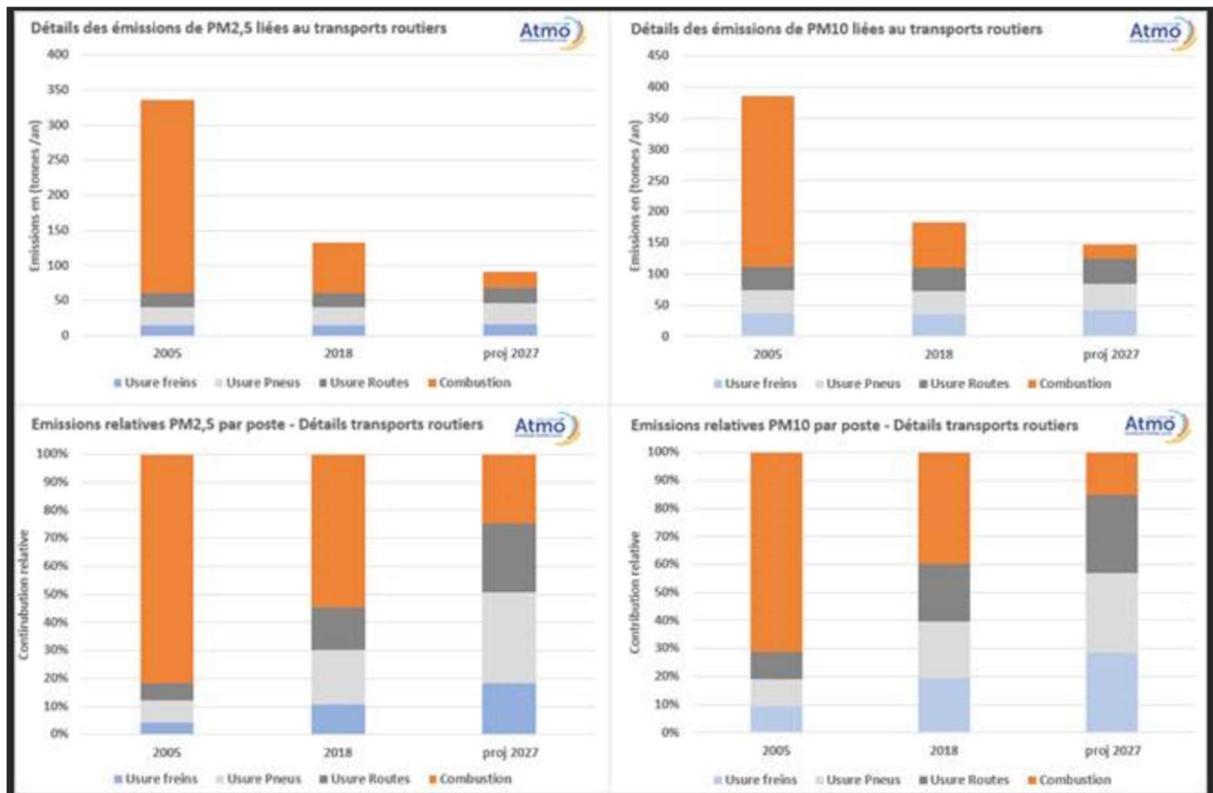
Créé et coordonné depuis 2008 par le Laboratoire Centrale de la Qualité de l'air (LCSQA), le programme CARA a pour objectif de mieux connaître (au niveau national) la composition chimique des particules en suspension dans l'air ambiant (PM) et leurs diverses origines en milieu urbain. Il fonctionne en étroite collaboration avec les Associations de surveillance de la qualité de l'air (ASQAA) dont Atmo Auvergne Rhône Alpes et des laboratoires académiques, permettant de mettre en œuvre des méthodologies novatrices, simples et robustes. Plusieurs sites de mesure en région Auvergne Rhône Alpes intègrent ce dispositif (Lyon, Clermont-Ferrand, vallée de l'Arve et Grenoble)

Ce programme a fait l'objet d'une synthèse permettant de préciser le rôle du transport routier dans les émissions de particules fines (<https://www.lcsqa.org> ; cf résultats CARA\_2008-2020).

De manière générale, on estime que les particules primaires liées aux émissions du transport routier représentent environ 15 % des concentrations moyennes annuelles de PM10 enregistrées dans les villes françaises. Ces particules primaires sont principalement constituées de particules carbonées - plus précisément de carbone élémentaire (EC) et de matière organique (OM). On estime aussi que des quantités significatives d'espèces métalliques peuvent être dues à divers phénomènes d'abrasion liés au trafic (surface des routes, pneus, plaquettes de freins, etc.).

Si d'un point de vue métrologique, il peut être délicat d'appréhender la contribution des différentes sources d'émissions issues du transport, **les travaux de modélisation (utilisés dans le cadre de l'évaluation du PPA SELF) permettent d'estimer les contributions respectives des phénomènes d'usure des équipements (émissions de particules des freins, pneus et routes) par rapports aux émissions imputables à la combustion de carburants. Les graphiques ci-dessous, reprennent les évolutions des émissions liés aux transports routiers à l'échelle de la zone PPA entre 2005, 2018 et 2027 (projection PPA).**

Ainsi il apparaît que les phénomènes d'abrasion dans les émissions de particules fines issues du transport routier étaient minoritaires (20% pour les PM2.5, 30% pour les PM10) en milieu des années 2000. À la faveur de la « sévèrisation » des normes à l'émission (normes Euro), les émissions des véhicules à l'échappement ont été considérablement réduites. La part relative des émissions liées à l'abrasion augmente alors pour atteindre environ 60% des émissions de PM10 en 2018 et 85% en 2027.



Par ailleurs, présentée jeudi 10 novembre 2022, le projet de norme Euro 7 devant s'appliquer pour les véhicules légers en 2025 et pour les poids lourds en 2027, vise pour la première fois, les particules générées par le frottement des pneus, ainsi que celles qui découlent du freinage.

Enfin, au-delà de la taille des particules, des travaux de recherche sont conduits pour identifier une nouvelle métrique visant à rendre compte des effets sanitaires liés à l'exposition des particules.

La chaire Predict'air portée par l'Institut des Géosciences de l'Environnement de l'Université Grenoble Alpes s'attache à démontrer la pertinence du Potentiel Oxydant (PO) des particules comme nouvel indicateur de l'exposition sanitaire. Le PO des particules fines se caractérise par leur capacité à dégrader des antioxydants, ce qui peut endommager les cellules et les tissus de l'organisme humain. Certaines publications scientifiques ([https://www.cnrs.fr/sites/default/files/press\\_info/2020-11/CP-Nature-potentiel-oxydant-aerosols-sante.pdf](https://www.cnrs.fr/sites/default/files/press_info/2020-11/CP-Nature-potentiel-oxydant-aerosols-sante.pdf)) démontrent que le potentiel oxydant des particules fines est principalement le fait d'aérosols organiques qui proviennent de feux de bois, ou encore émissions de métaux (liés à l'usure des freins et des pneus du trafic routier notamment).

L'objectif est de proposer le PO comme nouvelle mesure réglementaire de la qualité de l'air en Europe. Ce dernier est d'ailleurs inscrit dans le projet de directive européenne sur la qualité de l'air ambiant présenté le 26 octobre 2022 par la Commission européenne. Atmo Aura, observatoire de la qualité de l'air est associé à ces recherches.

**Questions de la commission d'enquête**

**Pour la ZFE-m, l'exclusion des véhicules légers les plus polluants est-elle susceptible de s'appliquer dans le cadre du PPA3 ?**

**Réponse du Maître d'ouvrage**

En l'état de la première version de ZFE-m en vigueur sur SEM, les véhicules lourds et utilitaires CRIT'Air 4 et 5, puis 3, seront progressivement exclus du territoire aux échéances de 2025 et 2027.

Pour ce qui concerne l'ambition de la ZFE-m, l'action MU2.1 présente dans le plan d'actions (pièce 1A) a été révisée (cf. dernière réponse à la remarque de l'autorité environnementale [pièce 6C4-AE14]) pour un déploiement progressif de la ZFE-m vers l'intégration d'une géographie plus large (50 % de la population de la métropole).

L'agglomération stéphanoise n'étant plus soumise à contentieux depuis juin 2020, il est à noter que SEM n'a pas d'obligation en matière d'exclusion des véhicules légers. Les travaux actuellement en cours pour l'élaboration d'une ZFE2-m vont permettre, comme indiqué précédemment, de définir notamment le nouveau périmètre géographique.

Sans présager des résultats à venir (proposition de *scenarii* d'extension géographique), les choix opérés, notamment en termes de déploiement progressif, de typologie de véhicules, et de classification (Crit'Air), devront cependant permettre de maximiser les gains à l'émission pour participer à l'atteinte de l'objectif PREPA dès 2027 (soit pour les NOx : 111 tonnes de gains supplémentaires à générer, toutes activités émettrices confondues).

C'est en ce sens que la réponse AE14 formulée lors du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (p. 40 de la pièce 6C4) a précisé la rédaction révisée de la fin de la fiche-action MU2.1 tel que :

« - la question de l'intégration de tout ou partie des axes du Réseau Structurant d'Agglomération devra être examinée ;  
- il serait souhaitable que l'exclusion des véhicules légers les plus polluants puisse être étudiée et mise en oeuvre dans le calendrier du PPA. »

**Questions de la commission d'enquête**

**Quelles mesures sont envisageables pour inciter les conducteurs à la coupure du moteur lors de l'arrêt du véhicule, notamment pour les transports en commun ?**

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Le PPA prend en compte ces préoccupations par :

- une communication grand public (il sera précisé dans une nouvelle sous-action T2.1.4 les sujets qui feront l'objet d'une communication particulière : notamment les bonnes pratiques en matière de conduite). L'information sera transmise aux opérateurs de transport en commun ;
- en outre, l'action MU2.3.1 a pour but de renouveler la flottes de véhicules de services publics pour exploiter des véhicules moins polluants (moteurs gaz, électriques ; dispositifs de « Stop and Start »).

Cette remarque est commune à celle formulée en Conseil départemental des Risques Sanitaires et Technologique consulté le 03/05/2022.

Une proposition de complément au plan d'actions sera présentée en COPIL avant approbation du PPA.

### 3.9 Thème 33 : Mobilité Urbanisme - Intégration des problématiques de qualité de l'air dans les politiques d'urbanisme

Ce thème 33 correspond littéralement au défi MU3. Il se décline en une seule action :

MU3.1 Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU/PLUi). Deux sous-actions y figurent :

- MU3.1.1 Limiter l'exposition dans les zones les plus polluées
- MU3.1.2 Conditionner l'extension urbaine à la présence de transports en commun ou de voies modes actifs

#### Observations du public

La notion de documents d'urbanisme a été évoquée plusieurs fois par des contributeurs :

- M. GIAUME Gilbert (@8-1) qui critique le PLU de la commune d'Andrézieux Bouthéon, l'estimant trop favorable à l'implantation de nombreuses zones commerciales qui génèrent un trafic routier important. Ce même contributeur (@8-4) regrette la densification des espaces urbains, réduisant les possibilités de végétalisation et donc la qualité de l'air ;
- L'observation R-28 suggère la mise en place d'un contournement de la commune de la Talaudière ;
- L'observation R-29-4 pointe le PLU de la commune de Saint Jean Bonnefonds comme incompatible avec une ICPE susceptible de générer des nuisances olfactives.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Le PPA n'a pas pour objet de traiter des PLU des communes de son périmètre. ANDREZIEUX-BOUTHEON, SAINT JEAN BONNEFONDS, LA TALAUDIÈRE seront intégrées au futur PLUi de SEM ; aussi, l'enquête publique conduite dans le cadre de son élaboration est le lieu désigné pour les observations formulées.

La question de la mise en place de nouvelles voiries (contournement de LA TALAUDIÈRE) ne peut relever d'une mesure du plan d'actions s'agissant d'un projet d'aménagement particulier et non d'une politique générale à mener à l'échelle du PPA (cf. les mesures relatives aux possibles mises en place de voies de covoiturage ou de diminution de vitesse sur certains tronçons). Par ailleurs, de tels projets d'aménagements relèvent de procédures spécifiques demandant notamment la réalisation d'évaluations environnementales ainsi qu'un volet particulier à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air.

#### Délibérations des collectivités

Les collectivités se sont exprimées plus massivement sur ce sujet. C'est surtout la sous-action MU3.1.2 qui a suscité des commentaires. Elle conditionne l'extension urbaine à la présence de transports en commun ou de voies modes actifs et prévoit un objectif de 90% de croissance démographique située prioritairement dans les centralités. De nombreuses communes ont réagi sur ce sujet, 10 avis ont été exprimés considérant cette rédaction comme trop impérative et relevant plutôt de la compétence d'un PLUi. Il s'agit notamment des communes de Fontanès, La Talaudière, Sorbiers, Genilac, Saint Genest Lerpt, Sorbiers, Saint Priest en Jarez, Saint Etienne...

Pour la sous-action *MU3.1.1 Limiter l'exposition dans les zones les plus polluées* :

- La commune de Rive de Gier exprime ses difficultés pour éloigner ses aires de jeux publics des axes routiers, du fait de sa forme urbaine. Sur ce même sujet, la ville de Saint Etienne propose que l'implantation de futures aires de jeux ne concernent que les aires de jeux pour enfants et non les parcs urbains ou les parcs dédiés à la pratique sportive.

- Concernant les bâtiments (abritant des publics sensibles) les plus exposés à la pollution, plusieurs communes (Andrézieux, Genilac, Saint Genest Lerpt, Saint Priest en Jarez, Saint Etienne...) demandent un délai pour les identifier puis les adapter ou les aménager (demandant un délai au-delà de la temporalité du PPA3), l'EPCI de Saint-Etienne Métropole adopte également cette même position.

#### Avis de l'autorité environnementale

L'autorité environnementale a rappelé, dans les principaux enjeux environnementaux, la santé des habitants exposés à la pollution de l'air qui provoque des maladies et des morts prématurées aggravant les inégalités écologiques. Cependant, elle n'a pas émis d'avis spécifique sur les actions visées au défi MU3, si ce n'est la préoccupation transversale de compatibilité du PPA3 avec les autres plans territoriaux

#### **Question de la commission d'enquête**

**« L'objectif de 90% de croissance démographique située prioritairement dans les centralités » qui, selon le PPA 3 devrait être fixé dans les documents d'urbanisme, manque de précision. Quelle pourrait être sa traduction concrète et avec quels leviers (PLH ? SCoT ? PLU, PLUi ?).**

#### **Réponse du Maître d'ouvrage**

1/ Le chapitre 13.6 du rapport de présentation (cf. p. 178 de la pièce 1) et le chapitre II.5 de l'évaluation environnementale stratégique (cf. p. 17 et suivantes de la pièce 6C1) traitent tout particulièrement des liens qu'entretient le PPA avec les autres plans et documents d'urbanisme. Il en ressort tout particulièrement que

- les plans climat, air, énergie territoriaux doivent, lorsque tout ou partie du territoire qui fait l'objet du plan climat air énergie territorial est inclus dans un plan de protection de l'atmosphère :
  - doit être compatible avec les objectifs du PPA,
  - comprendre un plan d'actions (plan justifié pour EPCI de moins de 100 000 habitants du fait de leur inclusion à un PPA) :
    - permettant d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus par le PREPA et de respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025
    - comprenant une étude d'opportunité portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité
    - prévoyant 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.
- les plans de mobilité doivent, lorsqu'un plan de protection de l'atmosphère couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, être compatibles avec les objectifs fixés pour chaque polluant dans le cadre de ce PPA ;
- les SCOT peuvent, depuis l'ordonnance n°2020 744 du 17 juin 2020, intégrer le PCAET et valoir PCAET ;
- les PLU(i) doivent prendre en compte les PCAET lorsqu'ils existent ;
- lorsque le PLU(i) 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.

Aussi, le PPA s'imposera dans une relation de compatibilité ou de prise en compte à de nombreuses autres démarches de planification et d'urbanisme et conduira à une meilleure intégration de la qualité de l'air dans les politiques publiques locales.

2/ Le Défi MU3 du PPA prévoit de renforcer la prise en compte de la Qualité de l'air dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PLUi). À cet effet, des actions visent à limiter l'exposition des populations

dans les zones les plus polluées, conditionner l'extension urbaine à la présence de transports en commun ou de voies de modes actifs.

Tirée des ateliers d'élaboration, la rédaction initiale de la sous-action MU 3.1.2 du plan comportait effectivement cette mention de « 90 % » dans les termes suivants : « *il sera fixé dans les documents d'urbanisme un objectif de 90 % de croissance démographique située prioritairement dans les centralités* ». En réponse aux remarques émises lors de la consultation des organes délibérants, il a été précisé (cf. p. 18 de la pièce 6B « Synthèse des avis émis par les organes délibérants des collectivités ») que : « *Considérant d'une part l'absence de définition réglementaire en matière d'urbanisme du terme de « centralité » rendant de fait la sous-action insuffisamment précise pour sa mise en œuvre effective et son pilotage a fortiori, et d'autre part, les difficultés d'appréciation soulevées et apparentes mentions se superposant à d'autres politiques particulières en matière d'urbanisme (e.g. ZAN), il sera présenté pour validation au comité de pilotage final avant approbation du plan :*

- *le paragraphe révisé suivant tel que « il sera fixé dans les documents d'urbanisme un objectif de croissance démographique prioritairement dans les zones urbanisées » ; »*

3/ L'atteinte des résultats de cette mesure sera réalisée par des indicateurs spécifiques s'agissant de la :

- « *proportion des extensions urbaines réalisées dans des secteurs desservis par les transports en commun ou des voies modes actifs* » ;

- « *part de la croissance démographique située dans les centralités* » .

La résultante de ces mesures sera une densification de l'habitat et un retour des services de proximité dans les centres urbains.

4 / Pour ce qui est de Saint-Étienne Métropole, un point particulier parmi les objectifs de son PLUi est à noter autour de la notion de 'centralités' :

- (2.1) « *privilégier, dans une vision d'avenir partagée, un développement du territoire qui vise à renforcer Saint-Étienne et le cœur de l'agglomération, à conforter le rôle des centralités intermédiaires et à maintenir un dynamisme dans chaque commune, dans le respect des grands équilibres et priorités* » ;

- (2.4) « *structurer les centralités du secteur plaine en partenariat et cohérence avec les intercommunalités voisines de Loire Forez et Forez Est* » ;

Le PLUi de LFA, dans son périmètre élargi (88 communes), ne sera applicable qu'en 2027 sur la totalité du territoire de l'EPCI, donc à un horizon hors champ du PPA SELF. Il convient de noter que sur son territoire, aucune centralité n'expose les populations à des flux de véhicules significativement nocifs pour leur santé.

En l'état du PLUi approuvé (périmètre initial de 45 communes), il peut être fait référence à ses OAP sectorielles et de déplacements ainsi qu'à son PADD (cf. densification et politique de transports ; cf. notamment l'axe 2/Favoriser un territoire des proximités et répondre aux besoins de mobilité des usagers).

5/ Concernant les moyens financiers, il est renvoyé au §AE2 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (Pièce 6C4).

### **3.10 Thème 41 : Transversal - Pilotage, organisation et évaluation du PPA**

Ce thème, partie intégrante du PPA3 n'est pas un axe sectoriel à proprement parler, mais un axe TRANSVERSAL. Il est composé d'une seule et même action : T1.1 Organiser la gouvernance de l'air sur le territoire.

Observations du public

Certains contributeurs se questionnent sur la réalité et le suivi de la mise en œuvre du PPA, évoquant plus un catalogue de bonnes intentions (observation @25 de Ludovic) qu'un programme rigoureux. Il estime que, de manière générale, les plans d'actions n'ont que très peu d'objectifs chiffrés avec obligation de résultats ; pour lui, cela manquerait de sens dans la mesure où les différents acteurs ne se rendraient pas forcément compte de leur progrès et n'auraient pas de pénalité financière en cas d'inaction. Un autre contributeur, Jean Claude BADIOU (@42), demeurant à Veauche, demande des contrôles effectifs de pollution sur la ZAC des Volons.

Réponse du Maître d'ouvrage

1/ On rappellera les éléments avancés dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (cf. p. 28 et suivante de la pièce 6C4) :

*En plus de l'attention portée en termes d'animation, on retiendra cependant les autres points positifs suivants dans le cadre de ce PPA3 :*

*– lors de l'élaboration du PPA3, de nombreux efforts ont été réalisés pour associer de manière étroite les acteurs et pour cibler les actions de manière plus opérationnelle que sur PPA2 qui mentionnait des objectifs génériques sans y associer de manière systématique des actions précises (e.g. « abaisser la part modale de la voiture ») ;*

*– afin de permettre à l'ensemble des partenaires de se projeter le plus tôt possible dans la mise en œuvre opérationnelle, une synthèse des financements mobilisables plurithématiques ou sectoriels a été mise à disposition dès le COPIL de validation du projet de plan du 25/03/2022 ; cette présentation, appréciée des membres du COPIL, a été de nature à crédibiliser les actions du plan projeté et à amorcer sans attendre les prises de position et de décision pour la réussite de la conduite du plan, à mi-parcours ou à son terme (cf. obligations réglementaires de production de bilan) ;*

*– il est prévu la mise en place d'un tableau de bord de pilotage du plan, partagé entre acteurs\*\*, et non placé uniquement dans les mains des services de l'État, et de la DREAL en particulier.*

*Cet outil (maquette créée ; structure de l'outil à compléter à date ; finalisation complète à l'issue de l'approbation du plan pour prendre en compte les modifications induites par les différentes consultations) sera mis à disposition à terme des différents contributeurs pour partager (en tant que pilote ou en tant que partenaire) le renseignement des indicateurs construits de concert.*

*La maquette de tableau de bord, intégré à la plateforme collaborative, en l'état de son élaboration à ce jour comprend : un rappel de l'ensemble des fiches actions du plan\* et de leurs éventuelles évolutions validées en cours de mise en œuvre (modifications au fil de l'eau) ; une synthèse de l'ensemble de sources de financements mobilisables quelle que soit l'échelle (nationale, régionale, locale) ; la synthèse des indicateurs réglementaires de suivi de la qualité de l'air ; le regroupement particulier de suivi des indicateurs tirés de la séquence ERC de l'évaluation environnementale stratégique (EES) ; et enfin, par axe du plan d'actions, les détails du suivi des indicateurs, potentiellement commentés.*

*De manière concrète, dès notification de l'arrêté instaurant le PPA3 SELF, chaque acteur disposera :*

*- d'une synthèse personnalisée des attendus de production et de partage de « ses » indicateurs\*\* ;*

*- des accès et du contenu de la plateforme collaborative créée pour le suivi du PPA, ainsi que du mode opératoire et des consignes de partage d'informations par l'outil de suivi.*

Autrement dit :

*\*En référence à la structure de chacune des fiches du plan d'actions, chaque mesure envisagée est dotée d'une batterie d'indicateurs de réalisation et d'impacts pour permettre de corriger, compléter, réorienter sur la durée du plan celles qui s'avèreraient peu ou non efficaces, et d'intégrer de nouvelles actions dès lors qu'elles seront adaptées à la situation locale.*

\*\*Chaque porteur se verra assigner la mission de suivre ces indicateurs pour la ou les actions qui le concernent ; un rapportage régulier sera réalisé en comités techniques et comités de pilotage, pour réorienter, renforcer, compléter au besoin les actions aux résultats insuffisants

2/ Pour compléter la réponse générique précédemment formulée et reportée au titre du thème 81, concernant les émissions liées à la ZAC des Volons :

Les ICPE sont tenues réglementairement de mesurer les émissions de toutes natures dont elles sont responsables. Des valeurs limites sont de même fixées réglementairement, soit par les arrêtés ministériels de prescriptions générales applicables aux activités concernées, soit par l'arrêté préfectoral individuel réglementant l'autorisation environnementale de chaque site. L'inspection dispose des compétences permettant la mise en œuvre des constats de non-conformité et des sanctions administratives et judiciaires prévues au code de l'environnement.

Il est par ailleurs utile de préciser que compte tenu de la proximité de l'A72 et de la D1082, les analyses à 400 m de la ZAC des Volons sur les paramètres spécifiques de la circulation routière seraient influencées par le trafic de ces voies à grande circulation. Il reste possible d'évaluer les émissions directement liées au trafic dépendant des activités industrielles de la ZAC ; cependant aucune action particulière ne pourra être envisagée pour les réduire en dehors des actions génériques prévues sur la performance environnementale des poids-lourds et véhicules légers et les reports modaux promus par le PPA.

En ce sens, la contribution de la FNE (@50) indique que ce PPA3 est plus dans le domaine de la sensibilisation et de la présentation des enjeux que de l'action concrète. Le courrier C69-1 de JC BUREAU-J. BERNE-M.PAGES insiste sur le fait que le PPA3 doit mobiliser non seulement les acteurs qui y sont cités, mais surtout les populations. Il constate que la mise en œuvre manque de moyens humains et de contrôles incitatifs. Les auteurs du courrier s'interrogent sur les autorités publiques et acteurs en charge de la mise en œuvre suivant les secteurs concernés (hypercentre, zones périurbaines, zones internes au boulevard urbain...). Ils auraient souhaité plus de précision et indiquent que *sans clarification des dispositifs existants aux différentes échelles de décision et de gouvernance, les mesures prises risquent de rater leur cible* et se questionnent : *Quels moyens humains seraient nécessaires ? Qui recrutera le personnel nécessaire à l'heure où la tendance est à la diminution des fonctionnaires ?*

#### Réponse du Maître d'ouvrage

En référence à la structure de chacune des fiches du plan d'actions, chaque mesure envisagée est dotée d'une batterie d'indicateurs de réalisation et d'impacts pour permettre de corriger, compléter, réorienter sur la durée du plan celles qui s'avèreraient peu ou non efficaces, et d'intégrer de nouvelles actions dès lors qu'elles seront adaptées à la situation locale.

Par ailleurs, les actions prévues par le PPA sont dimensionnées pour permettre l'atteinte des objectifs fixés en matière de réduction de la pollution atmosphérique pour l'ensemble des polluants identifiés comme significatifs (NOx, PM, COV, O3 ; les objectifs 2030 du PREPA seront atteints ainsi dès 2027) sauf le NH3. Pour ce dernier, les discussions avec le monde agricole n'ont pas permis de trancher sur les mesures dont l'efficacité est certaine et le PPA vise à mieux connaître les émissions, les pratiques locales qui les génèrent et les moyens de modifier ces pratiques pour les réduire.

Quant à l'aspect sensibilisation, relevons que tous les axes du plan nécessitent, en les adaptant, un travail en continu pour atteindre les différents public cible ; à ce titre, en tant que première version de PPA intégrant le polluant NH3 (cf. objectif spécifique du PREPA), les démarches de sensibilisation/formation/information sont particulièrement nécessaires.

L'action T2.1.3 du PPA3 vise à la formation des élus du territoire à la qualité de l'air. Les modalités n'en sont pas encore arrêtées mais les moyens disponibles, notamment ceux d'ATMO AURA, seront mobilisés autant que nécessaire pour ces sensibilisations/formations. Couplée aux manifestations de la journée de la Qualité de l'air, l'idée proposée d'utiliser à cette fin une station mobile est intéressante ;

si la mise en œuvre en est possible, la station mobile complètera le dispositif habituellement déployé pour de telles manifestations (cf. notamment les microcapteurs) dans les communes volontaires.

Concernant les moyens financiers et humains, il est renvoyé :

- au § AE2 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (Pièce 6C4) ;
- à la mention de « *synthèse de l'ensemble de sources de financements mobilisables quelle que soit l'échelle (nationale, régionale, locale)* indiquée dans la réponse précédente (cf. notion de tableau de bord).

Enfin, ce même courrier revenant sur l'articulation nécessaire entre ce PPA et les autres plans ou programmes, regrette que le PDU révisé de Saint Etienne ne soit toujours pas déployé et que les PLU et autres SCoT ne pourront pas tout régler.

### Réponse du Maître d'ouvrage

1/ En plus des éléments rappelés précédemment (cf. p.29), il peut être précisé la mise à disposition d'une analyse complémentaire rapportée en réponse AE3 « Articulation avec d'autres plans ou programmes » du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (cf. p.10 et suivantes de la pièce 6C4).

2/ Le Plan de mobilité de SEM, dont les travaux sont lancés depuis fin 2022, se veut être un document-cadre, programmant et coordonnant, à horizon d'une dizaine d'années, les actions et projets de la Métropole et de ses partenaires, en faveur de l'ensemble des modes et offres de mobilité. Son programme portera sur la période 2025-2035.

Il s'agit de définir une stratégie multimodale, partagée entre les différents acteurs institutionnels, économiques et citoyens, cohérente avec les engagements environnementaux et financiers de la Métropole, et de la décliner sous forme d'un programme d'actions concrètes (infrastructurales, servicielles, organisationnelles). Cette stratégie s'applique en premier lieu dans le ressort territorial de la Métropole, mais doit s'articuler avec les besoins de déplacement des collectivités territoriales limitrophes.

Saint-Étienne Métropole place l'élaboration de cette stratégie multimodale 2025 - 2035 sous d'ambitieux objectifs, répondant ainsi aux objectifs fixés par le code des transports en définissant un programme d'action adapté.

### Délibérations des collectivités

Dans ce domaine, certaines collectivités se sont montrées assez critiques. Elles redoutent que la complexité, l'imprécision ou la technicité du PPA3 compromettent un suivi efficace et concret. Elles précisent que peu d'élus peuvent appréhender et maîtriser le document dans son ensemble (Fontanes, Magneux Haute Rive, Saint Marcellin en Forez qui évoque « une usine à gaz », Saint Priest la Vêtré...).

### Avis de l'autorité environnementale

Tout comme certains contributeurs, l'Ae s'est montrée parfois sceptique sur l'amélioration de la bonne exécution du PPA3 par rapport au PPA2 qui avait souffert d'importantes lacunes. Elle insiste pour que soient évaluées les mesures prises permettant de considérer que le plan d'action du PPA3 est correctement réalisé ainsi qu'un suivi de l'atteinte des objectifs. Enfin elle demande que pour chacune des actions une sensibilité des résultats attendus figure pour que la vigilance à apporter puisse être caractérisée.

**Question de la commission d'enquête**

**Devant la complexité technique et les différents axes sectoriels retenus comment rendre attractive et compréhensible la communication régulière auprès des citoyens et des élus sur l'état d'avancement et la bonne exécution du PPA3 ?**

**Réponse du Maître d'ouvrage**

1/ A titre de rappel de cadrage en termes de communication, la pièce 2 du dossier soumis à l'enquête publique correspond à l'évaluation quinquennale du PPA2 et traite aussi bien de son impact quantitatif (partie 1) que qualitatif (partie 2). Les modalités de travail pour la définition du plan d'actions du PPA3 et son contenu résultent en grande partie des constats établis et visent à prévenir et corriger les difficultés ou manquements identifiés (du processus d'élaboration participative, en passant par son animation, ses outils et la perspective de pouvoir fournir des bilans consolidés).

Enfin, le volet relatif à la description et à la définition des enjeux reste nécessaire afin de :

- correspondre au mieux à l'état des connaissances acquises et leur évolution ;
- aux évolutions éventuelles tirées d'autres documents de planification (nouveaux ou modifiés) ;
- prendre en compte les spécificités du périmètre du PPA.

Quant à l'aspect sensibilisation, relevons que tous les axes du plan nécessitent, en les adaptant, un travail en continu pour atteindre les différents public cible ; à ce titre, en tant que première version de PPA intégrant le polluant NH3 (cf. objectif spécifique du PREPA), les démarches de sensibilisation/formation/information sont particulièrement nécessaires.

2/ Aussi le PPA prévoit-il la mise en place d'une gouvernance dédiée pour assurer un suivi régulier des actions au travers des actions T1.1.1 et T1.1.2. La mise à jour régulière de l'outil de suivi permettra de suivre et de faire part de l'avancement de la réalisation du plan d'actions.

Concrètement, en plus du Défi T2 (cf. actions auprès du grand public), **le PPA compte une action dédiée au sein du secteur transversal T1 visant à assurer une communication régulière sur l'avancement des actions auprès des citoyens** (cf. T.1.1.3 « *communiquer sur l'état d'avancement du PPA auprès des citoyens* »). La communication vers les élus, qui disposent des compétences relatives à l'aménagement de leur commune, permettra aussi leur sensibilisation sur ces sujets.

La communication constitue par ailleurs un levier garantissant la compréhension et l'acceptabilité des actions : ainsi, lorsque cela apparaissait pertinent, les fiches action comprennent des éléments dédiés.

### **3.11 Thème 42 : Transversal - Sensibilisation et communication auprès du grand public sur la qualité de l'air**

Ce deuxième thème vise à une meilleure communication, il se décline en 1 action : T2.1 Sensibiliser le grand public à la qualité de l'air, former les acteurs relais et favoriser l'engagement des citoyens

Observations du public

De nombreuses observations ont été formulées dans ce domaine. M. Bruno LEMAILLER de la FNE (@50-2) souhaiterait que des stations permanentes de surveillance de la pollution soient installées notamment sur l'axe Firminy-Saint Etienne-Andrézieux et surtout qu'il y ait des actions de communication, d'information et de sensibilisation auprès du public et des élus, notamment à l'aide de stations mobiles. Il rajoute qu'en cas de pic de pollution, une communication spécifique devrait être développée.

### Réponse du Maître d'ouvrage

La couverture du territoire par les stations de surveillance de la qualité de l'air est encadrée précisément par des directives européennes : directives 2004/107/CE et 2008/50/CE (dont certaines annexes ont été modifiées par la récente directive 2015/1480) traduites et complétées par les textes nationaux : Code de l'environnement, Décret n° 2010 1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air, arrêté du 16 avril 2021 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Ces textes définissent en particulier le nombre et la typologie des implantations des stations à déployer en fonction des caractéristiques du territoire (population, niveau de pollution, etc.). Cela est décrit au chapitre 6.1 de la pièce 1 où est également présentée la consistance de ce réseau de surveillance sur le périmètre du PPA3. On peut notamment souligner que les points de prélèvement présentant des dépassements de valeurs limites au cours des 3 dernières années doivent être maintenus. Le réseau de station tient également compte des enjeux locaux, en particulier pour le suivi de territoires de vigilance.

Ce dispositif est enfin complété par des mesures d'études (calage de la modélisation, vérifications, investigation de territoires). Pour installer ces stations de mesure et conduire les études, des critères d'implantation doivent être respectés en fonction de l'objectif de surveillance visé.

Toutes les dispositions réglementaires sont reprises dans le guide national du LCSQA « Conception, implantation et suivi des stations françaises de surveillance de la qualité de l'air » : le choix du site et le respect de ces critères doivent être justifiés au niveau national et régional (Ministère en charge de l'environnement LCSQA DREAL régionale) avant l'implantation du site. Une fois le site installé, ces divers critères sont tracés dans un « dossier station », fiche de vie de la station de mesure, qui doit être mis à jour annuellement et revu obligatoirement tous les 5 ans, afin de s'assurer du respect de ces critères compte tenu de l'évolution de l'environnement du site ou de la réglementation.

Rappelant les termes de la réponse précédente sur les contenus des actions du Défi T2 (communication, y compris grand public), il peut être extrait l'action T2.1.3 du PPA3 ; elle vise à la formation des élus du territoire à la qualité de l'air. Les modalités n'en sont pas encore arrêtées, mais les moyens disponibles, notamment ceux d'ATMO AURA, seront mobilisés autant que nécessaire pour ces sensibilisations/formations.

Couplée aux manifestations de la journée de la Qualité de l'air, l'idée proposée d'utiliser à cette fin une station mobile est intéressante ; si la mise en œuvre en est possible, la station mobile complètera le dispositif habituellement déployé pour de telles manifestations (cf. notamment les microcapteurs) dans les communes volontaires.

#### - Pics de pollution.

La gestion des épisodes de pics de pollution :

- est encadrée par l'arrêté préfectoral n°259-DDPP-2020 (cf. pièce 5 du dossier) ;
- consiste à ne pas ajouter de polluants d'origine « locale » à ces pollutions d'origine plus lointaine.

Il convient de rappeler que les derniers épisodes aigus (cf. bilan disponible sur le site internet d'Atmo AuRA) ont concerné en Loire l'ozone (qui est un polluant secondaire dont la formation est encore mal connue) et les poussières (du fait d'une atmosphère chargée en sable du Sahara).

Une chaîne de communication spécifique est prévue par l'annexe 4 de l'arrêté préfectoral précité ; celui-ci prévoit une information à des publics particuliers, ou entités, en fonction de leur échelon dans le dispositif.

Dans ce cadre, la population générale est ainsi identifiée à plusieurs reprises comme cible de communication afin d'être destinataire des messages d'information en cas de pics de pollution.

Une contribution anonyme, Julien (@51-1) souhaiterait revoir le positionnement des stations de mesure professionnelles de la qualité de l'air et les implanter dans les centres urbains, et pas seulement le long

des autoroutes. Ce même contributeur propose de mieux informer les élus qui n'ont pas forcément les compétences requises sur les émissions de polluants.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Voir réponses ci-avant

Le courrier (C69-18) de JC BUREAU-J. BERNE-M.PAGES insiste sur le fait que la communication sur la qualité de l'air devrait- être largement axée sur les comportements individuels face aux mesures perçues comme << contraignantes >>, (limitation de vitesse, usage modéré de la voiture individuelle, interdiction de chauffage au mazout). Les rédacteurs estiment que le renvoi à des sites internet << spécialisés >> n'est pas suffisant pour toucher tous les publics, ils proposent plus concrètement que le réseau routier puisse devenir un excellent support pour rappeler les règles de vitesse, de conduite et informer sur l'état de la pollution. Enfin, ces mêmes contributeurs pensent que des formations à l'éco conduite (ou éco responsable) pour les entreprises ou même les particuliers seraient de nature à participer à la prise de conscience et l'implication des citoyens.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

La communication sera renforcée notamment en réponse aux carences identifiées dans l'évaluation des générations précédentes de PPA. Ces actions visent à accompagner les différents publics vers des comportements plus vertueux, en démontrant autant que possible les gains individuels et collectifs qui en résulteront.

La communication sera organisée à travers plusieurs canaux et médias : réseaux sociaux, presse, affiche, flyers .... et les thèmes seront divers (par exemple, flyers expliquant les bonnes pratiques de chauffage qui seront expliquées le plus simplement possible). Pour ce qui est de « l'éco-conduite », cette proposition d'axe de communication est bien notée et retenue pour diffusion, notamment à l'attention des auto-écoles.

Rappelons que les actions MU1.1, MU1, MU2.6 visent à communiquer le plus possible pour éviter l'autosolisme. De plus, toutes les actions relatives aux secteurs résidentiel – tertiaire visent à communiquer sur les bonnes pratique et aider/favoriser le changement pour des équipements de chauffage plus performants. S'ajoutent enfin les actions Transversales qui visent à communiquer au grand publics, jeunes, élus, agriculteur sur divers sujets les concernant directement.

M. Brice LARCHER (@22-2) estime qu'au niveau transport, il lui semble très important de communiquer sur les polluants émis en temps réel, par le biais de panneau INDICE DE L'AIR en entrée d'agglomération.

#### Question de la commission d'enquête

**Plusieurs contributions estiment qu'une information en temps réel à l'aide de panneaux lumineux sur l'état de la pollution pourrait participer à une bonne information des citoyens, quelle est votre analyse ?**

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Cette idée est excellente et sera évoquée en comité de pilotage du PPA pour intégration dans son plan d'actions si cela est possible, au moins pour les principaux centres urbains à population dense. ATMO AURA dispose des données permettant cette information élargie ; les conditions de leur mise à disposition du grand public sur les affichages municipaux seront à discuter entre les parties concernées.

### 3.12 Thème 43 : Transversal - Interdiction du brûlage des déchets verts

Ce thème renvoie à l'action : T3.1 Faire respecter l'interdiction du brûlage des déchets verts.

#### Observations du public

Un contributeur anonyme, Julien (@51), rapporte que le public sous-estime l'importance de la pollution par le brûlage de végétaux à l'air libre et la combustion du bois trop humide, comparativement à la circulation automobile. A ce sujet, il constate que les stations de mesures officielles ne sont ainsi placées que vers les axes routiers principalement. Il souligne la méconnaissance de l'émission de particules fines et de leur nocivité pour les citoyens qui ont de mauvaises pratiques dans le domaine du brûlage de végétaux, regrettant que les sanctions soient inappliquées (voire méconnues des forces de l'ordre). A ce sujet, il constate dans son entourage l'abandon du recours aux déchèteries pour le dépôt des déchets verts et le recours à la pratique du brûlage à l'air libre. Il redoute que la massification de ces usages impacte négativement les émissions de polluants.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

La pratique de brûlage de déchets verts, encore couramment réalisée par les particuliers notamment, et fortement émettrice, fait l'objet d'une mesure spécifique ; l'action T 3.1 traite en effet de l'« interdiction du brûlage des déchets verts » et ses sous-actions prévoient la révision des actes réglementaires, ou encore le fait de favoriser la mise en place de contrôles sur le respect de l'interdiction de brûlage des déchets verts.

Le brûlage des déchets est une infraction, et est peu pratiqué par les particuliers et professionnels, à l'exception notable des déchets verts.

Les sanctions liées à une pratique de brûlage de déchets (cf. article L. 541-2 du code de l'environnement) sont prévues par l'article L. 541-46 8° du code de l'environnement et l'article 84 du règlement sanitaire départemental (sanction prévue par l'article 7 du Décret 2003-462), l'application de la police étant municipale.

Parmi d'autres solutions techniques et de valorisation, la mise à disposition de broyeurs pourra être prévue et accompagnée sur le territoire (ex de LFA pour mise à disposition gratuite). Un appel à projets est lancé par ailleurs sur LFA pour le co-compostage de déchets verts.

Le courrier des contributeurs (C69-18) de JC BUREAU-J. BERNE-M.PAGES fait état de leur étonnement de trouver dans le chapitre « TRANSVERSAL » aux côtés d'actions relatives à l'information et au suivi du plan, celles concernant l'interdiction du brûlage des déchets verts.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Le public visé par l'action T3.1 (« faire respecter l'interdiction de brûlage des déchets verts ») ne comprend pas que les particuliers ; en effet, son périmètre intègre aussi « agriculteurs, élus, professionnels du bricolage ».

Relevant de fait de plusieurs publics, et donc de plusieurs axes, seul le volet Transversal permet de rendre compte d'un positionnement adapté.



Avis de l'Ae

L'Ae s'est également questionnée dans son avis sur la justification de rattacher cette action « brûlage des déchets verts » au défi « Transversal ». De plus elle note qu'aucun gain ne semble attendu dans le PPA 3 à la suite de la mise en œuvre de l'action d'interdiction de brûlage. Elle estime que ceci est incompréhensible.

**Question de la commission d'enquête**

**L'interdiction du brûlage des déchets verts à l'air libre a-t-elle vocation à figurer dans le défi « transversal » à l'instar du suivi du plan de protection de l'atmosphère et de sa communication afférente.**

Réponse du Maître d'ouvrage

Comme indiqué précédemment, « *le public visé par l'action T3.1 (« faire respecter l'interdiction de brûlage des déchets verts ») ne comprend pas que les particuliers ; en effet, son périmètre intègre aussi « agriculteurs, élus, professionnels du bricolage ».*

*Relevant de fait de plusieurs publics, et donc de plusieurs axes, seul le volet Transversal permet de rendre compte d'un positionnement adapté. »*

Ajoutons que la mobilisation partenariale, transversale elle aussi (communes, EPCI, CA, ALEC42, AMF42, DDT, DREAL), sera mobilisatrice dans le temps s'agissant de manières de faire ancrées et réalisées de manière diffuse. Il est à noter que les supports de communication ne sont pas à créer *ex nihilo*, ce sujet ayant fait l'objet de démarches avancées dans d'autres départements de la région (cf. les livrables pour les particuliers, les maires et les agriculteurs disponibles à <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/agir-pour-la-qualite-de-l-air-en-auvergne-rhone-a13973.html>)

En termes d'outil, signalons aussi la récente application « *signalair.eu* » qui reprend toutes les fonctionnalités d'ODO (ancien outil d'Atmo AuRA) et ajoute la possibilité de signaler les nuisances visuelles (panaches de fumée, brûlages ; cf. <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/actualite/une-nouvelle-plateforme-de-signalement-des-nuisances>).

**Question de la commission d'enquête**

**Quels indicateurs sont mis en place pour analyser l'efficacité de la mise en œuvre effective de l'interdiction et de ses conséquences positives en termes d'émission par rapport au scénario tendanciel ?**

Réponse du Maître d'ouvrage

L'action T3.1 prévoit les indicateurs d'impacts quantifiés suivants :

- 7 t de COVNM
- 1 t de NOx
- 6 t de PM10
- 6 t de PM2,5

Par ailleurs, les indicateurs de résultats et de suivis prévus sont les suivants :

INDICATEURS DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION		
Type d'indicateur	Indicateurs	Chargé de collecte
SUIVI	Nombre de formations de sensibilisation à destination du grand public / an	DDT
SUIVI	Nombre de procès-verbaux émis/an	DDT
SUIVI	Nombre d'agriculteurs sensibilisés / an	CA
SUIVI	Nombre d'agriculteurs intégrés dans la filière de compostage de déchet vert/an	CA
SUIVI	Nombre de plans de gestion des haies élaborés / an	CA
RESULTAT	Tonnage de déchets verts / an / déchetterie	EPCI

### 3.13 Thème 51 : Agriculture - Amélioration des connaissances relatives aux émissions territoriales des secteurs agricoles et forestiers.

Ce thème regroupe l'ensemble des sujets relatifs au défi agriculture ainsi que les actions et sous-actions qui lui sont rattachées. Il n'a fait l'objet d'aucune contribution des collectivités et de trois du public, ces dernières pointant notamment l'insuffisance des actions et sous actions proposées ainsi que l'absence de « *police spécifique pour contrôler et verbaliser* »

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Les discussions avec le monde agricole n'ont pas permis de trancher sur les mesures dont l'efficacité est certaine et le PPA vise à mieux connaître les émissions, les pratiques locales qui les génèrent et les moyens de modifier ces pratiques pour les réduire.

Les outils déjà existants et à créer (fiches de bonnes pratiques, financements dédiés aux équipements favorisant la réduction des émissions) seront diffusés et exploités afin de renforcer, pendant la durée du plan, les actions dédiées au secteur agricole.

Il est à noter que des éléments de connaissance et de retour d'expérience au niveau national ont été publiés en 2022 (cf. ADEME / retour sur les programmes PRIMEQUAL et AGR,AIR ; cf. recueil complet relatif à "Agriculture et qualité de l'air : nouvelles connaissances pour améliorer les pratiques"). Ces nouvelles connaissances et leurs supports de communication bénéficieront directement au PPA3 SELF.

La commission constate que les actions proposées concernent l'évolution des émissions d'ammoniac et reposent exclusivement sur la sensibilisation, l'incitation, la communication, l'information et sur le seul volontarisme des acteurs dont on sait qu'il ne permet généralement pas d'atteindre rapidement des objectifs ambitieux. La commission note également l'absence d'actions concrètes de terrain ainsi que de contraintes et de mesures de contrôle.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Pour compléter les éléments en réponse précédents, il peut être fait référence à ceux apportés à l'occasion du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (cf. p. 31 ; §AE9 de la pièce 6C4) prévoyant d'intégrer au plan une action spécifique au niveau de la gouvernance vu l'écart aux objectifs du PREPA, tel que :

« *Pour ce qui concerne l'ammoniac (NH3), les échanges avec la profession agricole n'ont pas permis de dégager dès aujourd'hui d'actions permettant « à coup sûr » de limiter à hauteur de l'objectif PREPA*

2030 les émissions du secteur. Il convient de prendre en compte à leur juste mesure deux spécificités du nouveau PPA (SELF) pour mesurer le chemin déjà accompli : d'une part le territoire d'application du Plan intègre désormais Loire Forez Agglomération comprenant une zone rurale étendue, constituée d'une plaine haute et d'une zone de piémont jusqu'aux Monts du Forez ; - d'autre part, la participation active et éclairante des instances représentatives du monde agricole dans les ateliers et les échanges a permis la construction du plan d'actions sans jamais remettre en cause le périmètre du PPA.

Du fait de l'absence de questionnement et de mesures à l'égard des pratiques agricoles dans les deux Plans précédents, les représentants de la profession ont insisté sur la nécessité :

- d'acculturer les professionnels au sujet de la qualité de l'air ;
- de mieux identifier les pratiques potentiellement émettrices des agriculteurs locaux.

À titre d'exemple, l'apport d'engrais minéral aux terres cultivées serait à l'origine des 2/3 de la réduction de la pollution azotée en France. Par ailleurs, l'épandage de lisier concourrait à la réduction de 15 % des émissions si des techniques différentes étaient appliquées. La profession n'est pas opposée à examiner des solutions qui emporteraient des investissements, même lourds, s'ils s'avèrent transposables sur ce territoire. Mais la fertilisation est principalement liée à l'élevage bovin et porcin sur les Monts du Forez et du Lyonnais, et l'épandage par pendillards est considéré comme peu adapté à des terrains pentus (risque de casse, efficacité réduite par la nécessité de limiter la largeur de l'équipement). En l'absence de réponse certaine à ces objections, les mesures proposées constituent une plate-forme minimale, tant en termes de mise en œuvre que d'efficacité mesurable (gains d'émissions).

**Pour répondre à l'attente de l'Autorité environnementale en termes de renforcement de l'objectif, l'équipe projet propose d'intégrer au Défi T1 « Piloter Organiser Évaluer » une action spécifique formalisant un cadre de discussion permanent entre les parties prenantes à la problématique des émissions de NH3. L'objectif assigné sera de construire, au cours de la vie du PPA SELF et au fur et à mesure de l'amélioration des connaissances, de la prise en compte du sujet « qualité de l'air » par les exploitants et des évolutions réglementaires qui impacteront l'activité agricole, les actions permettant d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de NH3 assignés (soit 139 t à l'aune du PREPA). »**

L'analyse du dossier montre que la part du gain d'émission total pour l'ammoniac par chaque action provient à 70 % des mesures « agricoles » et à 30 % des mesures « chauffage au bois ». Ces chiffres confirment que l'objectif de réduction des émissions d'ammoniac dépend presque exclusivement de l'effort qui sera fait par les acteurs agricoles.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Le respect du PREPA concernant l'ammoniac dépend à 70 % des émissions issues des activités agricoles. Comme indiqué ci-dessus, le PPA SELF est la 1ère génération de PPA à se tourner vers la profession agricole ; aussi le premier travail est de mieux connaître l'origine des émissions pour envisager les solutions permettant d'y remédier. Pour les 30 % non dépendants de l'agriculture, les sources « brûlage à l'air libre », « chauffage au bois », « industrie et artisanat », « sylviculture », « 2° œuvre du bâtiment et décoration » sont connues sans que la part de chacune soit précisément quantifiable. Les gains d'émissions attendus sont cependant modélisables et ont été estimés (cf. notamment le tableau 5 de synthèse de la réponse AE11 en p. 34 de la pièce 6C4).

De la même manière l'analyse des effets du projet sur les émissions de polluants montre que pour l'ammoniac, l'anticipation en 2027 des objectifs PREPA 2030 n'est pas réaliste. Comme l'a souligné la Ae, l'objectif ne sera pas atteint. Le résultat 2027 (-6%) correspond pratiquement à la seule évolution tendancielle (-5%) chiffre significativement éloigné de l'objectif PREPA (-11%). L'analyse de ces chiffres démontre que la seule mise en place de mesures volontaristes s'avère très insuffisante au regard des ambitions nationales en la matière. En outre l'effort important pour atteindre l'objectif 2030 (gain de réduction « résiduel » de 5%) est repoussé après 2027 et devra être réalisé en 3 ans.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Le fait de ne pas afficher au titre du PPA le gain nécessaire sur les années du Plan, et postérieures à celui-ci, ne signifie pas que les secteurs concernés n'effectueront pas les efforts permettant d'atteindre les objectifs du PREPA, voire de les anticiper. Il est simplement constaté, au vu des discussions qui ont précédé la mise à l'enquête publique du PPA SELF, que, en l'état des dispositifs sur ce secteur, ce dernier ne peut être à lui seul l'outil permettant de les atteindre.

Le PPA concourra cependant à la sensibilisation des acteurs concernés, au premier rang desquels les agriculteurs, à leur acculturation au sujet de la qualité de l'air, à la diffusion des bonnes pratiques ... et s'ajoutera aux dispositifs plus directement orientés sur la réduction des émissions de NH<sub>3</sub>, lesquelles doivent viser tous les milieux récepteurs (eaux, air, sols...).

Enfin un projet de décret d'application de l'article 268 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, actuellement soumis à une consultation publique va définir les trajectoires annuelles de réduction des émissions d'ammoniac jusqu'en 2030 (-15% par rapport à 2005).

La commission prend acte de l'intégration des émissions d'ammoniac dans le PPA3, choix qui constitue une avancée importante par rapport au PPA2 et qui se justifie pleinement par l'importance de l'agriculture sur le territoire du PPA3. Par contre elle s'interroge sur un certain nombre de points.

**Questions de la commission :**

**1 - Le plan d'action ne devrait-il pas être renforcé par un diagnostic du niveau des émissions d'ammoniac en provenance des types d'émetteurs les plus importants, ce diagnostic mentionnant les progrès possibles et anticipant des mesures concrètes, y compris incitatives, de réduction permettant de dépasser la seule évolution tendancielle à l'horizon 2027.**

**2 - Comment est envisagée, en valeurs annuelles, la trajectoire (cf. décret en projet) de réduction des émissions d'ammoniac jusqu'en 2030.**

**Réponse du Maître d'ouvrage**

1 – La mesure 1.1.1 vise notamment à améliorer les connaissances, sensibiliser et former à la qualité de l'air dans le milieu agricole :

- mise en place d'un groupe de travail pour mieux comprendre les émissions agricoles et partager leur suivi
- sensibilisation des agriculteurs aux enjeux « qualité de l'air » et à la possibilité d'agir de façon bénéfique
- formation des formateurs des agriculteurs sur les enjeux de qualité de l'air
- établissement d'un catalogue de bonnes pratiques par espèce sur la base de documents existants
- communication sur le catalogue et promotion des expériences locales de mise en œuvre de ces bonnes pratiques.
- intégration dans les diagnostics environnementaux existants un volet sur les leviers favorables à la réduction des émissions d'ammoniac dans l'air

2 – La trajectoire modélisée jusqu'en 2030 serait plutôt linéaire, mais reste en dehors des objectifs propres au PPA SELF.

Il est pris bonne note du récent Décret no 2022-1654 du 26 décembre 2022 définissant les trajectoires annuelles de réduction des émissions de protoxyde d'azote et d'ammoniac du secteur agricole jusqu'en 2030, disposant dans son article 3 :

**Art. 3.** – Les objectifs annuels de réduction des émissions d’ammoniac du secteur agricole par rapport à 2005 sont définis dans le tableau suivant, exprimés en pourcentage de réduction par rapport aux émissions de l’année 2005 :

Année	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Objectif de réduction	5,5 %	6,4 %	7,3 %	8,3 %	9,2 %	10,2 %	11,1 %	12,1 %	13,0 %

La mention de cette trajectoire réglementée sera ajoutée au contexte du Défi A., et du Défi T précité, et porté à connaissance aux membres du COPIL lors de la séance d’approbation.

### 3.14 Thème 61 : Généralités - Généralités sur le PPA, le dossier, les avis, le plan d'action.

Ce thème traite des observations relatives à toutes les pièces constitutives du dossier d’enquête. 16 observations dont 6 proviennent du public ont été répertoriées sur ce thème. La plupart d’entre elles qualifient le projet de complexe, volumineux (27 documents), peu accessible au public. Ils estiment également qu’il manque de synthèse et de hiérarchisation des actions et qu’il mériterait d’être précisé sur certains points comme les moyens humains et financiers à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs.

#### Réponse du Maître d’ouvrage

Le rapport de présentation dispose par la pièce 1B d’un résumé non technique (pièce réglementaire). Sa rédaction vise à synthétiser et simplifier la compréhension des enjeux.

L’utilisation du sommaire général au dossier et du sommaire spécifique au Plan d’actions permet de naviguer dans le dossier pour lecture des parties qui intéressent chacun. Par ailleurs, s’agissant du moment privilégié de l’enquête publique, la commission d’enquête tient des permanences dans les communes principales du territoire du PPA et les commissaires-enquêteurs sont disponibles pour aider les personnes dans la consultation du dossier.

Le plan d’actions quant à lui fait l’objet d’un tableau récapitulatif en dernières pages du résumé non technique. Sa présentation en fin de rapport dispose d’un sommaire détaillé par axe, défi, action et sous-actions (pages 2 à 14 du plan d’actions). Les moyens financiers n’ont pas été présentés dans le dossier mis à l’enquête publique, car ces derniers évoluent en permanence, mais un outil existe à l’état de projet et sera mis en ligne pour actualisation permanente à disposition de l’ensemble des partenaires du PPA.

Ces observations posent la problématique de l’acceptabilité de projets importants comme l’est le PPA3, cette dernière étant une condition indispensable à leur efficacité. Une observation d’un contributeur résume bien le phénomène : « *Pour agir la population a besoin d’être convaincue, contrainte et souvent aidée* ».

#### Réponse du Maître d’ouvrage

En plus de mesures réparties dans d’autres actions, la mesure T2.1 prévoit particulièrement une sensibilisation de la population générale (sous-action T2.1.1), des publics jeunes (sous-action T2.1.2) et des élus (sous-action T2.1.3). Les informations ainsi diffusées, la présentation de sujets sur des supports diversifiés (brûlage de déchets verts ; écoconduite | cf. observation @3-2 ; mobilités actives ; accès à l’information sur les types de financements mobilisables en fonction des demandes etc.) sont de nature à accompagner des changements comportementaux.

Par ailleurs, les ressorts comportementaux cités (usage des TC ; changements de véhicules etc.) sont multiples. Certaines mesures de sensibilisation/information, de communication sur les possibilités de

mobiliser des leviers financiers et de faciliter le parcours de l'utilisateur font partie des actions du plan d'actions du PPA.

D'autres leviers mobilisant les sciences comportementales\* demandent à être travaillés ; bénéficiant à l'ensemble des PPA de la région AuRA, des travaux vont être prochainement initiés en ce sens, à la faveur d'un appel à projet national. Le PPA SELF en tirera les éventuels enseignements transposables de manière opérationnelle dans le cadre du suivi de son plan d'actions.

*\* Cf. en la matière en le guide de l'ADEME « Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir.*

La commission estime que ces observations sont pertinentes et peuvent expliquer, au moins partiellement la faible participation du public puisque le taux de contribution versus visiteurs du registre numérique est très faible (25 % environ). Elle considère que l'acceptabilité pourrait être améliorée par une communication adaptée, pédagogique, simple et connectée aux préoccupations quotidiennes de la population.

#### **Question de la commission :**

**L'Etat envisage-t-il de produire un document de communication relatif à la mise en œuvre du PPA3 qui serait synthétique, clair sur les enjeux et les principales dispositions et très largement diffusé à la population.**

#### **Réponse du Maître d'ouvrage**

La diffusion d'information par une communication adaptée en contenu, en fréquence et en termes de format est en effet un point d'attention particulier tiré des enseignements du PPA2.

Ainsi, au moment tout d'abord de l'approbation du PPA, des communiqué et dossier de presse seront préparés afin de faire connaître de manière synthétique les enjeux et les principales dispositions de cette 3<sup>ème</sup> version ; les sites institutionnels de la préfecture et de la DREAL s'en feront naturellement le relai.

Ces mêmes sites comprendront effectivement les éléments de suivi du plan à destination du grand public, en plus des actions multiples de communication issues de la mise en œuvre du Défi T.2 dont l'objectif, pour rappel, est de diffuser vers les élus et vers leurs administrés les clés d'une connaissance améliorée des polluants, de leurs émetteurs, des enjeux de santé publique et de préservation de la biodiversité, pour avancer dans la réduction des pollutions atmosphériques.

### **3.15 Thème 71 : Procédure enquête - Organisation, publicité, déroulement, aspects juridiques**

Ce thème regroupe les observations relatives à la procédure d'enquête et concernent son organisation mais aussi des sujets matériels ou juridiques. La commission a recensé 12 observations sur ce thème. Elles ont toutes été formulées par le public et proviennent et exclusivement du secteur de Boen.

- **6 observations demandent la prorogation de l'enquête** au motif que l'avis d'enquête et l'arrêté de prescription n'ont pas fait l'objet d'affichage extérieur à la mairie. La commune de Boen dispose d'un écran connecté extérieur et faisant office de « grille de mairie numérique ». Cet outil permettant de tracer les conditions d'affichage, la commune de Boen a signifié à la commission (documents à l'appui) que l'arrêté et l'avis d'enquête ont été disponibles au public entre le 31 octobre et le 31 décembre 2022.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

Deux affichages ont été réalisés par la commune de BOEN SUR LIGNON :

- à l'extérieur, par l'affichage légal sur support numérique (écran interactif) ;
- et à l'intérieur, par apposition du format papier (A2 sur fond jaune).

Il peut être ajouté que cette mairie a bien produit un certificat d'affichage aux services de la préfecture, comme l'exige la réglementation.

Le défaut d'affichage ne peut donc pas être retenu.

Il peut être ajouté que l'information de l'organisation de cette enquête publique a été accompagnée de publications dans la presse, sur internet (sites de la préfecture et de DREAL) ainsi que dans les autres mairies concernées par le PPA.

- **4 observations mentionnent l'absence de la commune de Boen** sur la liste des lieux d'enquête. En réalité il s'agit de la liste déroulante des localisations que les contributeurs avaient la possibilité facultative de renseigner en amont du dépôt de leurs contributions. Il est exact que la commune de Boen a fait l'objet d'un oubli lors de la conception du registre numérique, ce qui n'a pas empêché le dépôt d'une contribution ;

**Réponse du Maître d'ouvrage**

L'avis d'enquête publique publié comprend bien la commune de BOEN SUR LIGNON ; il en va de même pour l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique.

Les annonces légales, les affiches et le registre numérique ont ainsi reporté en conséquence cette mairie comme lieu d'enquête publique dont les permanences ont été effectivement tenues aux heures et jours indiqués avec mise à disposition du fond de dossier.

Il est important de relever que le fait que la commune ne figure pas dans le menu déroulant de la fenêtre de dépôt d'une contribution du Registre Numérique n'a pas été bloquant pour l'expression du public (dépôt possible).

- **2 dernières observations** contestent l'intérêt des enquêtes publiques, l'indépendance des commissaires enquêteurs ainsi que la modération d'une contribution. **La commission a été amenée à modérer 2 contributions dans la mesure où certaines phrases de ces contributions comportaient des mises en cause personnelle d'un élu clairement identifiable** et apportera des réponses à ces observations dans son rapport.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

En matière de garantie de l'indépendance des commissaires, il peut être ajouté que la nomination de la commission d'enquête a été réalisée par Décision du Tribunal Administratif de LYON du 27/07/2022 n° E22000086/69.

**3.16 Thème 81 : autres dont doublons et hors champ de l'enquête**

Ce thème regroupe l'ensemble des observations constituant des doublons (contributions identiques émises par un même contributeur sous 2 formes différentes) et celles non affectables spécifiquement à un des sujets traités par le PPA ou à un des documents constituant le projet soumis à la présente enquête.

Les observations sur ce thème émanant du public sont relativement nombreuses au regard du total des observations recueillies pendant l'enquête (**59 sur un total de 158 soit 37 %**). La majorité d'entre elles ont pour origine la mobilisation significative de citoyens en opposition à des sites industriels (ICPE) en

exploitation ou en projet générateurs de nuisances diverses : odeurs, bruits, impacts sanitaires. Trois secteurs ont été particulièrement concernés :

- Sorbiers , Saint Jean Bonnefonds, la Talaudière
  - o Odeurs nauséabondes émises par le pôle viande ;
  - o Nuisances diverses dont odeurs générées par le bassin de rétention de l'usine Candia ;
  - o Projet de création d'un centre de compostage à proximité de zones résidentielles.

Les observations relatent la persistance des nuisances depuis des années malgré de nombreuses interventions, restées sans réponse, auprès des autorités administratives et/ou des entreprises.
- Andrézieux Bouthéon Veauche

Opposition de riverains à l'implantation d'une cinquième entreprise ICPE et son cortège de nuisances potentielles (SOFOREC) sur la ZAC des volons alors que des entreprises en place émettent déjà des substances polluantes (poussières de verre par SIBALCO).
- Boen sur Lignon

Opposition au projet d'implantation d'une centrale à bitume et d'un centre de concassage (autorisé après enquête publique) à proximité de lieux publics très fréquentés (Lycée, EHPAD) et de zones résidentielles.

La commission estime que ces observations n'entrent pas strictement dans le cadre du PPA mais comprend l'inquiétude et les interrogations du public qui ne perçoit pas toujours les subtilités des différentes procédures administratives qui peuvent s'appliquer à un même sujet. En effet pour les citoyens le rejet de gaz ou l'émission d'odeurs concernent bien la qualité de l'air et sont susceptibles d'impacter leur santé et/ leur cadre de vie justifiant ainsi leur contribution à une consultation sur un plan de protection de l'atmosphère.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

Les projets concernant des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont soumis à procédures relevant du code de l'environnement qui apprécient et réglementent leur bonne intégration dans leur environnement naturel et humain (création, modification et cessations d'activités). Les procédures applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (Autorisation et Enregistrement) permettent le traitement individuel des cas évoqués ci-avant dans le respect de la protection des intérêts visés par l'article L. 511-1 du code de l'environnement.

Les signalements particuliers à ces sites (nuisances sonores, olfactives...) peuvent être remontés à l'Inspection des Installations Classées par le formulaire disponible à l'adresse suivante du site de la préfecture de la Loire : <https://www.loire.gouv.fr/modeles-et-formulaires-a3307.html> ; ceux formulés dans le cadre de l'enquête publique du PPA SELF sont évidemment transmis aux services concernés pour y donner les suites appropriées.

Le PPA n'a en effet pas vocation à traiter de cas individuels, mais vise à proposer des actions génériques (cf. Défi Industrie/BTP) permettant de réduire les émissions de certains polluants identifiés comme participant à la pollution atmosphérique et à ses impacts chroniques sur la santé et la biodiversité.

Ainsi, comme surligné précédemment, pour que les plaintes exprimées fassent l'objet des suites appropriées dans les meilleurs délais possibles, le maître d'ouvrage du PPA SELF a transmis à l'inspection des installations classées compétente (DDPP42 et DREAL/UiID LHL) l'ensemble des contributions faisant état de pollutions constatées ou redoutées concernant les sites industriels de :

- la ZAC des Volons à ANDREZIEUX-BOUTHEON ;
- le projet de site de compostage de déchets sur SAINT JEAN BONNEFONDS ;
- les activités du Pôle de la Viande et Candia sur LA TALAUDIERE ;
- le projet de STAL TP à BOEN SUR LIGNON.

De plus, dans le cas présent il semble que la population a engagé, depuis de nombreuses années et sans succès à ce jour, des démarches auprès des autorités administratives concernées en vue de réduire les

nuisances mentionnées dans les observations. Le nombre important de contributions du public sur ce sujet montre que les citoyens sont en attente de perspectives claires.

### **Questions de la commission :**

**Compte tenu de ce constat, la commission attend du maître d'ouvrage qu'il :**

- 1 - Précise la nature des émissions dénoncées par le public, notamment en termes de santé publique, ainsi que les liens éventuels de ces émissions avec la réglementation régissant le PPA**
- 2 - Donne des perspectives de réduction des nuisances aux citoyens ayant participé à l'enquête**

### **Réponse du Maître d'ouvrage**

#### 1 – Nature des émissions

Pour l'essentiel, il s'agit d'émissions sonores et d'odeurs, non traitées par le PPA SELF. Cependant, pour ce qui concerne les émissions à l'atmosphère des installations citées, il peut être précisé que :

#### **\* ZAC des Volons à ANDREZIEUX BOUTHEON**

Les émissions des sites déjà installées sont en particulier des PM10 liées au transfert de déchets potentiellement pulvérulents des bennes de transport vers les unités de tri et stockage. La difficulté particulière pour mesurer les émissions diffuses (vs les émissions canalisées prélevées et analysées régulièrement conformément à la réglementation ICPE) est la localisation de la ZAC entre l'A72 et la D1082, sources d'émissions de même nature, qui ne permettra pas leur affectation à une source précise en cas de mesures dans l'environnement. Par ailleurs, une étude de zone sur le bruit est actuellement envisagée sur le secteur.

#### **\* Pôle de la Viande LA TALAUDIÈRE**

Des études « odeurs » ont permis d'identifier et traiter une grande partie des sources de pollution odorante. Le sujet est très complexe du fait de la proximité entre une zone industrielle en développement et un quartier résidentiel. L'État a effectivement agi au regard de :

- toutes les dispositions prises vis-à-vis des entreprises ;
- de la collectivité qui gère les réseaux en eaux usées et en eaux pluviales ;
- l'accompagnement depuis plusieurs années des élus locaux dans la gestion des mécontentements.

#### **\* Unité de compostage / ST JEAN BONNEFONDS**

Le projet d'unité de compostage fera quant à lui l'objet de la procédure ICPE appropriée (selon le volume d'activité [Autorisation environnementale ou Enregistrement]).

#### **\* Projet de centrale d'enrobage à BOEN SUR LIGNON :**

Il est encadré réglementairement et reste suspendu à la création d'une desserte routière. La Décision du 7 octobre 2021 du Tribunal Administratif de LYON a rejeté la requête en annulation de l'arrêté préfectoral d'autorisation de ce projet. Le PPA SELF ne saurait constituer une voie d'appel de cette décision de la juridiction administrative.

•

#### **\* En matière de trafic routier**

Hormis le cas du projet de BOEN SUR LIGNON qui doit bénéficier de la création d'une voie de desserte particulière, les nuisances relatives au trafic routier lié aux entreprises installées sur ces zones industrielles sont dans des secteurs de grande circulation ; ainsi, tel qu'indiqué dans des précédentes réponses, le trafic de proximité lié aux activités installées sur ces zones peut être quantifié, site par site et globalement, et rapporté au trafic des voiries situées à proximité. Il en résultera le constat d'une contribution non notable, voire mineure, à la pollution routière locale. Il reste donc préférable d'assurer un contrôle régulier de ces sites, comme la réglementation ICPE le prévoit, pour s'assurer du respect des prescriptions prévues dans les textes génériques et les arrêtés préfectoraux qui s'appliquent à chacun.

## 2. Perspectives de réduction des nuisances

L'action de l'inspection des installations classées vers les sites industriels relevant de la réglementation ICPE est permanente et proportionnée aux enjeux locaux et particuliers, tant au moment de l'instruction du dossier que de la réalisation périodique de visites. Il s'agit de s'assurer de la protection des intérêts visés à l'article L.511-1 du code de l'environnement, et de mettre en œuvre les prérogatives de police administrative et judiciaire lorsque ces mesures sont justifiées. Il est rappelé que les émissions de toute nature font l'objet, pour les ICPE, de valeurs limites (en concentration, en flux, en niveaux ... ) pour la protection des milieux récepteurs et de l'environnement naturel et humain des sites. L'inspection dispose des moyens de contrôler et de faire respecter ces valeurs limites pour l'ensemble des milieux et des émissions (rejets aqueux, rejets atmosphériques, niveaux sonores, débits d'odeurs, déchets, sols et eaux souterraines).

Il est cependant rappelé que le site de compostage projeté à LA TALAUDIÈRE et la centrale d'enrobage autorisée à BOEN SUR LIGNON ne sont pas à ce jour en service et n'émettent de ce fait aucune pollution ni nuisance.

Il est enfin rappelé le PLU est de la responsabilité de la collectivité, dans le cadre du futur PLUi de SAINT ETIENNE METROPOLE ; notamment, tel que rappelé dans le Défi 3 du projet de plan d'actions relatif à l'intégration des problématiques de qualité de l'air dans les politiques d'urbanisme, l'article R. 151-30 code de l'urbanisme permet au règlement d'orienter, à travers le PLU, les implantations pour réduire les expositions à la pollution atmosphérique : « *Pour des raisons de sécurité ou salubrité ou en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, le règlement peut, dans le respect de la vocation générale des zones, interdire : 1° Certains usages et affectations des sols ainsi que certains types d'activités qu'il définit ; 2° Les constructions ayant certaines destinations ou sous-destinations.* »

Monsieur Pierre FOUVET  
Président

Monsieur Daniel DERORY  
Membre titulaire

Monsieur Robert BOUGEREL  
Membre titulaire

Je soussigné(e), \_\_\_\_\_ atteste avoir reçu le \_\_\_\_\_, le procès-verbal de synthèse. Le tableau des observations est joint en format numérique.