

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

## **ENQUÊTE PUBLIQUE**

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

**Rapport de la commission d'enquête**

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

**L'avis de la commission fait l'objet d'un document séparé**

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Généralités</b>	<b>5</b>
1.1	Objet de l'enquête	5
1.2	Autorité organisatrice de l'enquête et maîtrise d'ouvrage	5
1.3	Les textes règlementaires et les politiques publiques	5
1.3.1	La directive européenne 2008/CE/50/CE du 21 mai 2008	5
1.3.2	Le PREPA approuvé en 2017	6
1.4	Le territoire	6
1.4.1	Les impacts climatiques	6
1.4.2	Les activités anthropiques	7
1.4.3	Les activités agricoles	7
1.4.4	L'activité économique	7
1.4.5	La production énergétique	8
1.5	Contexte historique	8
1.5.1	Le premier PPA approuvé en 2008	8
1.5.2	Le PPA2 révisé en février 2014	8
1.6	Composition et analyse du dossier d'enquête	9
1.6.1	Composition du dossier	9
1.6.2	Analyse du dossier « pièce par pièce »	9
1.7	La concertation avec la population	26
1.7.1	Le dossier de concertation	26
1.7.2	Bilan de la concertation	27
1.8	Avis de l'autorité environnementale sur le projet	28
1.8.1	L'avis de l'autorité environnementale	28
1.8.2	Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage	30
1.9	Consultation des communes ; des EPCI et du CODERST	32
1.9.1	Le CODERST	32
1.9.2	Les communes	32
1.9.3	Les EPCI	33
1.9.4	Les autorités organisatrices des transports	33
<b>2</b>	<b>Organisation et déroulement de l'enquête publique</b>	<b>33</b>
2.1	Désignation et fonctionnement de la commission d'enquête	33
2.2	Préparation de l'enquête	34
2.2.1	Arrêté de prescription de l'enquête	34
2.2.2	Contacts avec l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage	34
2.2.3	Association des communes à l'organisation	35
2.3	Modalités d'organisation de l'enquête	36
2.3.1	La publicité réglementaire et complémentaire	36
2.3.2	Siège et lieux d'enquête et de permanence	37
2.3.3	Dates et lieux des permanences	37

2.3.4	Dématérialisation.....	38
2.3.5	Accès au dossier et dépôt de contributions par le public .....	39
2.3.6	Accès du public aux contributions déposées.....	39
<b>2.4</b>	<b>Déroulement de l'enquête .....</b>	<b>40</b>
2.4.1	Ouverture de l'enquête.....	40
2.4.2	Bilan des permanences.....	40
2.4.3	Bilan du fonctionnement du registre numérique.....	40
2.4.4	Bilan des contributions du public.....	41
<b>2.5</b>	<b>Incidents .....</b>	<b>43</b>
<b>2.6</b>	<b>Clôture de l'enquête .....</b>	<b>43</b>
<b>2.7</b>	<b>Le procès-verbal de synthèse.....</b>	<b>43</b>
<b>2.8</b>	<b>Remise du rapport et des conclusions motivées.....</b>	<b>43</b>
<b>3</b>	<b>Analyse et appréciation de la commission d'enquête .....</b>	<b>44</b>
<b>3.1</b>	<b>Méthodologie de traitement des contributions .....</b>	<b>44</b>
3.1.1	Les outils utilisés .....	44
3.1.2	Contributions du public.....	45
3.1.3	Les contributions des organes délibérants des collectivités .....	45
<b>3.2</b>	<b>Les thèmes retenus .....</b>	<b>45</b>
3.2.1	Liste des thèmes.....	45
3.2.2	Répartition thématique des observations .....	46
<b>3.3</b>	<b>Analyse thématique et appréciation de la commission d'enquête.....</b>	<b>47</b>
3.3.1	Thème 11 : 1-Industrie-BTP - 1-Amélioration de la connaissance des émissions industrielles..	48
3.3.2	Thème 12 : 1-Industrie-BTP - 2-Réduction des émissions des installations industrielles et de combustion.....	49
3.3.3	Thème 13 : 1-Industrie-BTP - 3-Sensibilisation et accompagnement de la réduction des émissions des activités économiques .....	49
3.3.4	Thème 14 : 1-Industrie-BTP - 4-Accompagnement des activités du BTP dans la réduction de leurs émissions	51
3.3.5	Thème 21 : 2-Résidentiel Tertiaire - 1-Réduction de l'impact du chauffage sur la qualité de l'air	51
3.3.6	Thème 22 : 2-Résidentiel Tertiaire - 1-Réduction de l'impact du chauffage sur la qualité de l'air	56
3.3.7	Thème 31 : 3-Mobilité Urbanisme - 1-Poursuite et amplification des mesures visant à diminuer la circulation routière et à favoriser le report modal .....	56
3.3.8	Thème 32 : 3-Mobilité Urbanisme - 2-Réduction des émissions des véhicules publics et privés	63
	Thème 33 : 3-Mobilité Urbanisme - 3-Intégration des problématiques de qualité de l'air dans les politiques d'urbanisme .....	73
3.3.9	Thème 41 : 4-Transversal - 1-Pilotage, organisation et évaluation du PPA.....	76
3.3.10	Thème 42 : 4-Transversal - 2-Sensibilisation et communication auprès du grand public sur la qualité de l'air .....	81
3.3.11	Thème 43 : 4-Transversal - 3-Interdiction du brûlage des déchets verts.....	84
3.3.12	Thème 51 : 5-Agriculture - 1-Amélioration des connaissances relatives aux émissions territoriales des secteurs agricoles et forestiers.....	86

3.3.13	Thème 61 : 6- Généralités - 1-Généralités sur le PPA, le dossier, les avis, le plan d'action. ....	90
3.3.14	Thème 71 : 7- Procédure enquête - 1-Organisation, publicité, déroulement, aspects juridiques	93
3.3.15	Thème 81 : 8-Hors champ enquête - 1-Observations sans lien avec le projet.....	95
<b>4</b>	<b>Clôture du rapport.....</b>	<b>99</b>
	<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>100</b>
	<b>ANNEXE 1 : Procès-verbal de synthèse avec réponses du maître d’ouvrage</b>	
	<b>ANNEXE 2 : Observations du public avec réponses du maître d’ouvrage et analyses de la commission</b>	

# 1 Généralités

## 1.1 Objet de l'enquête

L'enquête concerne le plan de protection de l'atmosphère des communes appartenant à Saint Etienne Métropole et Loire Forez Agglomération.

Il s'agit d'un plan d'action, ayant pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement.

Ce plan réalise un inventaire d'émissions des sources de polluants et fixe des objectifs de réduction. En conséquence il prévoit des mesures pérennes et éventuellement contraignantes applicables aux sources fixes et mobiles. Enfin, il définit des procédures d'information et de recommandations ainsi que la mise en œuvre de mesure d'urgence lors des pics de pollution.

Il est soumis à enquête publique dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement (Articles L123-1 à L123-18).

## 1.2 Autorité organisatrice de l'enquête et maîtrise d'ouvrage

L'autorité organisatrice est la Préfecture de la Loire service de l'Action Territoriale - Pôle Animation Territoriale.

La maîtrise d'ouvrage étant assurée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes, Unité Interdépartementale Loire-Haute-Loire, 2 avenue Grüner - 42000 Saint-Etienne

## 1.3 Les textes règlementaires et les politiques publiques

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015). Sur la période 2016-2019, Santé publique France estime que « chaque année près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines (PM<sub>2,5</sub>). Ainsi, l'exposition aux particules les plus fines (diamètre inférieur à 2,5 micromètres, PM<sub>2,5</sub>) contenues dans l'air ambiant représente en moyenne pour les personnes âgées de 30 ans et plus une perte d'espérance de vie de près de 8 mois.

La politique en faveur de la qualité de l'air nécessite donc des actions ambitieuses, au niveau international comme au niveau local et pour l'ensemble des secteurs d'activité. L'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les citoyens et les organisations non gouvernementales doivent conjuguer leurs efforts pour garantir à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

### 1.3.1 La directive européenne 2008/CE/50/CE du 21 mai 2008

Conformément aux dispositions prévues par cette directive, dans les zones ou agglomérations où les valeurs limites ou valeurs cibles de concentration de polluants atmosphériques sont dépassées ou susceptibles de l'être, les Etats membres doivent élaborer des plans relatifs à la qualité de l'air et respecter les valeurs limites conformément aux dispositions des articles 13 et 23 de cette directive.

Ces plans prévoient en particulier des mesures appropriées pour que la période de dépassement de ces valeurs soit la plus courte possible et peuvent comporter des mesures additionnelles spécifiques pour protéger les catégories de population sensibles, notamment les enfants.

En droit français, la transcription de la directive se traduit par l'élaboration de plans de protection de l'atmosphère (PPA), encadrés par les articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36 du code de l'environnement.

**La commission rappelle** que La directive européenne et les dispositions du code de l'environnement sont contraignantes. Par décision du 12 juillet 2017, le Conseil d'Etat a enjoint le Premier Ministre et le Ministre de la Transition Ecologique de l'époque de faire **élaborer et mettre en œuvre des plans « qualité de l'air »** pour seize zones administratives dans lesquelles les valeurs limites de concentration (VLC) étaient encore dépassées en 2015. Ces plans devaient permettre **de ramener les concentrations de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub> en dessous des VLC** fixées par la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air.

La décision du 10 juillet 2020 du Conseil d'Etat fait suite à l'arrêt de la Cour de Justice de l'UE (CJUE), rendu le 24 octobre 2019, à l'encontre de la France pour non-respect de la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant.

### 1.3.2 Le PREPA approuvé en 2017.

Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), approuvé en 2017, vise à répondre aux engagements en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévus dans la directive européenne 2016/2284 du 14 décembre 2016.

Cette trajectoire nationale de baisse des émissions inscrite au PREPA doit également être prise en compte dans le cadre du PPA, notamment pour des polluants dont les concentrations dans l'air ne sont pas réglementées.

## 1.4 Le territoire

La zone d'étude a la particularité de se trouver sur un territoire contrasté entre plaine haute et moyenne montagne. La plaine du Forez centrale d'une altitude d'environ 350 mètres est traversée par le fleuve Loire. Elle est entourée de monts culminant à 1600 m à l'Ouest dans les Monts du Forez, à 1400 m au Sud dans le Massif du Pilat et enfin à 1000 m à l'Est dans les Monts du Lyonnais.

L'agglomération stéphanoise se situe au sud de ce territoire avec Saint-Etienne qui culmine en son centre à 500 m environ d'altitude. Les deux vallées de l'Ondaine et du Gier forment deux couloirs de passage et regroupent des zones plus densément peuplées. La vallée du Gier trace un axe en direction de Lyon vers le Nord-Est de l'agglomération ; la vallée de l'Ondaine suit le même axe vers le Sud-Ouest de la ville de Saint-Etienne.

### 1.4.1 Les impacts climatiques

Sur la zone d'étude, la tendance à la hausse des températures se confirme notamment en été. Cette évolution est favorable à des périodes de rayonnement solaire plus intense impliquant une production d'ozone plus importante. La présence à hauteur de 20 % de vent de faible vitesse favorise également l'accumulation de poussières dans l'atmosphère.

#### 1.4.2 Les activités anthropiques

Les émissions de polluants sont liées étroitement aux activités anthropiques. La description de la population est donc un paramètre important à observer. Ainsi on relève une forte disparité de population entre les deux EPCI :

- Saint-Etienne Métropole : 400 000 habitants avec une densité de 558,8 hab/km<sup>2</sup> ;
- Loire Forez Agglomération : 109 500 habitants avec une densité de 83 hab/km<sup>2</sup>.

Les transferts de population de Saint Etienne Métropole vers la plaine du Forez engendrent un trafic supplémentaire pour les trajets domicile-travail ou l'accès aux zones commerciales d'importance.

Les déplacements routiers représentent un enjeu majeur sur le territoire en raison de leurs impacts significatifs sur la qualité de l'air. En effet, ils sont fortement émetteurs d'oxydes d'azote et contribuent également aux émissions de particules. Les déplacements domicile-travail restent principalement infrazone d'étude et Saint-Etienne en est l'épicentre. Ils sont assurés prioritairement par les transports individuels. Leur place dans les foyers est d'autant plus importante en milieu rural ou l'offre alternative à la voiture est moins développée.

La part de transport en commun reste globalement faible et seule Saint-Etienne-Métropole apparaît comme un territoire offrant une plus large possibilité de mobilités alternatives. On note toutefois la présence d'un bon niveau de services ferroviaires, dont l'attractivité serait certainement à améliorer.

#### 1.4.3 Les activités agricoles

Les enjeux du secteur agricole en termes de qualité de l'air se concentrent principalement sur les émissions d'ammoniac qui proviennent des déjections des animaux et les engrais azotés utilisés pour la fertilisation des cultures.

On distingue sur le territoire d'étude, la zone de plaine avec une activité dominante de polyculture – poly-élevage et les zones alentours avec une prédominance des élevages de bovins (laitiers et/ou allaitants). Les impacts de la méthanisation sur la qualité de l'air ne sont pas encore clairement établis (la diversité des installations tant par leur taille que par les matières organiques entrantes ou les choix technologiques rendent délicate la quantification des émissions ; on relève néanmoins les thèmes des odeurs et des émissions de divers polluants au cours des étapes du processus (NH<sub>3</sub>, mais également NO<sub>x</sub> et PM<sub>10</sub>).

#### 1.4.4 L'activité économique.

Malgré un taux de croissance démographique le plus bas de la zone d'étude et une régression du nombre d'emplois ces dernières années, Saint-Etienne-Métropole reste le centre économique de la zone d'étude tant pour le volume d'emplois que pour le nombre d'entreprises.

Le secteur tertiaire est prépondérant sur tous les territoires et constitue une source potentielle d'émission de polluants atmosphériques liées aux chauffages des locaux et aux transports.

L'industrie est une source d'émissions de polluants dans l'atmosphère, notamment les oxydes d'azote, les particules, les composés organiques volatiles (COV).

Les ICPE de la zone d'étude sont localisées principalement sur le territoire de Saint-Etienne Métropole. Pour les carrières, deux zones concentrent la quasi-totalité des exploitations : la communauté de commune de Forez-Est et Loire-Forez-Agglomération.

Les deux grandes aires logistiques sont localisées le long de la vallée de l'Ondaine jusqu'à Saint-Chamond et le long de la départementale qui relie Saint-Just-Saint-Rambert à Montbrison. Une troisième aire est centrée sur la ZAC de l'Orme - les sources (Andrézieux-Bouthéon/Veauche).

Les espaces artificialisés constituent les espaces à l'origine des émissions des principaux polluants (NOx et particules en particulier). La localisation de ces espaces permet de mettre en évidence des zones à enjeux en termes d'émission de polluants. A ce titre, se distinguent particulièrement Saint-Etienne Métropole ainsi que les zones en bordure des axes routiers structurants.

#### 1.4.5 La production énergétique

Les enjeux liés à l'énergie concernent en particulier l'évolution de la consommation d'énergies dont la combustion est particulièrement impactante pour la qualité de l'air, tel que le fioul et le bois. La maîtrise de ces consommations dans le secteur résidentiel passe notamment par l'amélioration de l'efficacité énergétique des logements via des opérations de rénovation énergétique et l'utilisation d'appareils de chauffage au bois performants et donc moins émetteurs de polluants associée à l'utilisation de biomasse de qualité.

### 1.5 Contexte historique

#### 1.5.1 Le premier PPA approuvé en 2008

Ce premier PPA a fait l'objet d'une évaluation qui a permis de mettre en exergue les forces et les faiblesses de ce PPA1. En ce qui concerne la qualité de l'air le bilan de ce premier PPA montrait une tendance globale à la baisse des émissions de dioxyde de soufre, de monoxyde de carbone et des composés organiques volatils (non méthanique). De nombreux points restaient à améliorer, notamment :

- Baisse insuffisante des particules fines et des oxydes d'azote ;
- Dépassement des valeurs limites de ces polluants constatés entre 2007 et 2010 en proximité du trafic ;
- Risque de dépassement en dehors du périmètre du PPA, d'où la nécessité d'étendre le périmètre ;

#### 1.5.2 Le PPA2 révisé en février 2014

Ce deuxième plan affichait notamment comme objectifs de :

- Ramener les niveaux de particules et de dioxyde d'azote en deçà des seuils réglementaires ;
- Respecter les objectifs nationaux de réduction d'émissions dans le cadre de la Directive européenne plafond 2001/81/CE de 40 % des émissions d'oxydes d'azote, et de 30 % des émissions de particules PM10 ;
- Réduire au minimum l'exposition de la population à ces polluants.

L'évaluation réalisée par Atmo AuRA montre une baisse tendancielle notable, mais conclut que les objectifs fixés dans le PPA2 ne seront pas atteints. Cette situation s'explique d'une part par des actions qui n'ont pas été complètement mises en œuvre ou qui n'ont pas pu être quantifiées dans cette étude, d'autre part par une diminution tendancielle des émissions moins marquée que ce qui avait été envisagé en 2013.



**Remarque de la commission** : Même si le bilan entre 2013 (année précédant la mise en place du PPA) et 2018 (5 années de mise en œuvre du PPA) montre une nette amélioration, le dioxyde d'azote reste un polluant à surveiller d'un point de vue réglementaire, essentiellement en bordure des grands axes de circulation.

Concernant les particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>), les valeurs réglementaires sont respectées. Néanmoins, une partie de la population du territoire du PPA, résidant en grande majorité dans la métropole stéphanoise, reste exposée à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS<sub>2005</sub> (600 habitants pour les PM<sub>2.5</sub> en 2019).

Enfin, on note que les objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques – PREPA) annualisés sont respectés pour les NO<sub>x</sub>, et le sont quasiment pour les PM<sub>2.5</sub>.

## 1.6 Composition et analyse du dossier d'enquête

### 1.6.1 Composition du dossier

Le dossier soumis à enquête publique (version papier et numérique) est composé des pièces suivantes :

- Pièce 0 : Notice explicative de l'enquête (13 pages) ;
- Pièce 1 : Rapport de présentation du PPA 3-Saint Etienne, Loire Forez (210 pages) composé d'une pièce 1A intitulée plan d'actions et d'une pièce 1B intitulée Résumé non technique du PPA 3 ;
- Pièce 2 : Evaluation quinquennale du PPA 2, composée d'une pièce 2A pour la partie quantitative (75 pages) et 2B pour la partie qualitative (99 pages) ;
- Pièce 3 : Concertation préalable du public, composée d'une pièce 3A intitulée « Déclaration d'intention » (8 pages), d'une pièce 3B intitulée « dossier de concertation » (38 pages), d'une pièce 3C pour le bilan de la concertation (28 pages).
- Pièce 4 : Modélisation du PPA 3 à échéance 2027 (117 pages).
- Pièce 5 : Dispositif de gestion des épisodes de pollution atmosphérique (22 pages).
- Pièce 6 : Consultations, composée d'une pièce 6A consacrée au CODERST (incluant le support de présentation, document de 24 pages et l'avis du CODERST en 5 pages). Une pièce 6B est consacrée aux organes délibérants et à la synthèse de leurs avis (43 pages). La pièce 6C est consacrée à l'évaluation environnementale, et notamment sa pièce 6C1 relatant l'évaluation environnementale stratégique en 266 pages. Son résumé non technique figure dans la pièce 6C2 sur 51 pages. L'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse de la DREAL sont placés respectivement en pièces 6C3 (28 pages) et 6C4 (42 pages).
- Pièce 7 : Focus sur le thème de l'ozone, comprend une lettre d'information du plan ozone d'Auvergne-Rhône-Alpes (pièce 7A, 4 pages) et des extraits du même plan sur 13 pages (pièce 7B).
- Pièce 8 : Résumé du SRADDET (22 pages) ;
- Pièce 9 : Glossaire (5 pages) ;

### 1.6.2 Analyse du dossier « pièce par pièce ».

#### 1.6.2.1 Pièce 0 : Notice explicative de l'enquête

Cette notice, synthétique, aborde le fond et la forme, le pourquoi et le comment. En effet, elle rappelle ce qu'est un plan de protection de l'atmosphère et son intérêt, notamment pour la préservation de la

santé publique. Elle rappelle sommairement les étapes de son élaboration et les acteurs qui y ont contribué.

La notice informe sur la place de l'enquête publique dans ce processus, son but et les décisions pouvant être prises à l'issue de l'enquête. Enfin, elle fournit les références législatives et réglementaires tirées du code de l'environnement. Elle indique également le sommaire des pièces constitutives.

**Analyse de la commission d'enquête** : Ce document, simple et pédagogique est judicieusement placé en début de dossier pour permettre d'aller du général au particulier et de faciliter les recherches à l'intérieur de celui-ci. Les éléments juridiques y figurent. Cette première lecture facilite la démarche d'un citoyen cherchant à comprendre les raisons de l'enquête. Cette notice répond aux exigences de l'article R 222-24 du code de l'environnement. Sur le fond du dossier ce document est à rapprocher du résumé non technique figurant à la fin de la pièce 1.

La commission d'enquête avait souhaité et obtenu qu'un sommaire général figure sur le dossier pour faciliter les recherches. Au même titre que la notice explicative, ces dispositions sont de nature à faciliter la compréhension et donc la participation du public.

#### *1.6.2.2 Pièce 1 : Rapport de présentation du PPA 3*

Cette pièce centrale du dossier d'enquête, volumineuse (210 pages), reprend en détail le contexte réglementaire et la construction du PPA3, en rappelant les enjeux sanitaires et environnementaux sur le périmètre étudié.

Elle identifie et décrit l'évolution de la qualité de l'air et des différents polluants surveillés, elle décrit le périmètre du territoire faisant l'objet du plan, ses caractéristiques, son évolution (démographie, urbanisme, transports...). Concernant le périmètre d'étude retenu, ce rapport indique l'évolution de l'aire d'étude retenue, distincte du PPA2. En effet ce dernier comprenait 55 communes réparties comme suit par EPCI : 46 communes de Saint Etienne Métropole, 5 communes de Loire-Forez Agglomération, une commune de la communauté de communes de Forez-Est et 3 communes de Loire Semène. Pendant la phase de conception du futur PPA, les ateliers de co-construction ont retenu un périmètre concentré sur Saint Etienne Métropole (53 communes) et Loire Forez Agglomération (87 communes). Loire Forez Est restant un EPCI simplement associé et participant à ce titre aux instances de gouvernance. Loire Semène n'est, quant à lui, plus concerné par le PPA 3.

Ce rapport fait également état du bilan des mesures prises dans les deux premières versions du PPA (1 et 2). Il identifie les évolutions envisageables du territoire d'ici 2027 avec des répercussions (positives comme négatives) sur la qualité de l'air. Un scénario dit « tendanciel » ou « au fil de l'eau » modélise la qualité de l'air en 2027 si aucune action PPA n'était mise en œuvre.

La liste alphabétique par EPCI des 140 communes concernées y figure avec le pourcentage de chaque commune, ramené au périmètre d'étude. Par ailleurs, l'articulation du PPA avec les autres documents de planification est rappelé (incluant les notions de compatibilité ou de prise en compte entre documents de norme inférieure et supérieure), notamment pour le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), plans nationaux et régionaux santé environnement (PNSE et PRSE), schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), plan climat aire énergie territoriaux (PCAET) et autres documents d'urbanisme (SCOT, PLUi...)

Enfin le rapport en arrive aux 13 défis qui ont été retenus lors de son élaboration dans tous les secteurs contributeurs à la pollution atmosphérique, à savoir

- L'industrie et le BTP ;
- L'agriculture ;
- Le résidentiel et le tertiaire ;
- La mobilité et l'urbanisme ;
- Les aspects transversaux.

Tout ceci a permis l'élaboration d'un PLAN D' ACTIONS détaillé dans le rapport. Il se décline en axes, défis, actions et sous-actions. A savoir, 4 axes sectoriels, 1 axe transversal, 13 défis et 31 actions (comprenant plusieurs sous-actions).



Par exemple dans le secteur Résidentiel-Tertiaire, les 2 défis, 6 actions et 14 sous actions se présentent de manière synoptique comme suit :

### Secteur Résidentiel – Tertiaire

DÉFI	ACTION	TITRE DE L'ACTION	SOUS-ACTION	TITRE DE LA SOUS-ACTION
RT1. Réduire l'impact du chauffage sur la qualité de l'air	RT1.1	Interdire l'installation et l'usage de certains appareils de chauffage au bois non performant	RT1.1.1	Interdire l'installation des appareils de chauffage au bois non performants
			RT1.1.2	Interdire l'usage des foyers ouverts d'appoint
			RT1.1.3	Définir une politique de contrôle de la mesure
	RT1.2	Eradiquer les appareils de chauffage au fioul	RT1.2.1	Accélérer le renouvellement des appareils de chauffage au fioul vers des modes de chauffage moins émissifs par la mise en place des primes de conversion
			RT1.2.2	Accompagner les collectivités vers l'éradication des chaudières fioul de leurs bâtiments
	RT1.3	Faciliter le renouvellement des appareils de chauffage au bois peu performants	RT1.3.1	Accélérer le renouvellement des appareils de chauffage au bois peu performants par la mise en place d'une prime
			RT1.4.1	Promouvoir les bonnes pratiques de chauffage au bois auprès des particuliers
			RT1.4.2	Sensibiliser les citoyens à l'impact du chauffage au bois sur la qualité de l'air à travers l'utilisation de microcapteurs
	RT1.4	Encourager à l'utilisation de bois de qualité et aux bonnes pratiques de chauffage	RT1.4.3	Accompagner la filière des producteurs de bois énergie dans son développement qualitatif
			RT1.5.1	Promouvoir la rénovation énergétique
	RT1.5	Accompagner et soutenir les travaux de rénovation énergétique des bâtiments	RT1.5.2	Accompagner techniquement (ingénierie) les publics en renforçant et pérennisant les dispositifs existants par un financement adapté
			RT1.5.3	Accompagner financièrement la rénovation énergétique
			RT2.1.1	Sensibiliser le grand public aux émissions de produits domestiques
	RT2. Limiter les utilisations de solvants et autres produits d'entretien émetteurs de COV	RT2.1	Limiter les utilisations de solvants et autres produits d'entretien émetteur de COV au grand public et aux acheteurs publics	RT2.1.2

**Analyse de la commission d'enquête** : Il s'agit là, véritablement du document principal du dossier. Il détaille les éléments annoncés dans la notice explicative. Le sommaire permet de repérer facilement les éléments intéressant le lecteur (quelle méthodologie pour construire ce PPA ? Quels sont les polluants surveillés ? Quelles sont leurs incidences ? Comment a-t-on élaboré le plan d'actions ? Quels sont les objectifs de réduction pour quels polluants...)

Il est abondamment illustré de cartes géographiques, d'histogrammes et de tableaux. Certains d'entre eux sont parfois difficilement abordables pour un lecteur non averti ou peu au fait d'éléments scientifiques. Cependant, il faut reconnaître que les rédacteurs ont fourni un effort pour essayer de vulgariser au mieux les éléments d'informations.

On y trouve bien les références aux textes de norme supérieure ainsi que les mesures antérieures et plans divers (européens, nationaux et locaux) concernant les enjeux sanitaires et environnementaux de la pollution atmosphérique. Le bilan des PPA 1 et 2 (avec leurs acquis et limites) est évoqué et se retrouvera développé dans la pièce 2 du dossier.

Tout ceci permet d'en arriver à la présentation du plan d'actions (Tableau recensant les secteurs, défis et actions) sur 144 pages.

C'est le véritable cœur du dispositif qui est présenté de manière synoptique. Il est particulièrement complet, dans la mesure où chaque « défi » fait l'objet d'une fiche présentant le porteur de l'action, les partenaires, l'objectif principal, les polluants visés les cibles et le contexte. Il décrit la mise en œuvre de chaque action et sous-action. In fine, il en énonce le périmètre concerné, les ressources et moyens à mobiliser, les conditions de réalisation, la communication, les aspects juridiques, le rappel des plans et programmes concernés, le calendrier de déploiement et les indicateurs observables.

Il y figure, à la fin de cette pièce, le résumé non-technique qui est essentiel et réglementairement obligatoire, pour un lecteur non averti, afin d'avoir une synthèse compréhensible du plan proposé.

Sur le fond, les choix semblent avoir été le fruit d'une concertation large et ciblés sur des polluants identifiés et dont l'évolution est mesurée régulièrement.

C'est donc un document complet, réfléchi, structuré et bien présenté avec un véritable effort de pédagogie, même si certains aspects restent très techniques ou administratifs.

### *1.6.2.3 Pièce 2 : Evaluations quinquennales du PPA 2*

Cette pièce reprend donc en détail le bilan du précédent PPA adopté en février 2014, l'évaluation porte sur la période 2013-2018. Cette pièce 2 est composée d'une partie quantitative (75 pages) et d'une partie qualitative (99 pages).

Ce plan comprenait donc 20 actions pérennes et une action temporaire en cas d'épisode de pollution, ces actions concernaient 4 secteurs : Industrie, Résidentiel-Habitat, Transports, Urbanisme. Des objectifs de réduction d'émission de NOx (oxydes d'azote) et de particules (PM10 et 2,5) étaient identifiés.

L'évaluation faite en 2019 montrait que les résultats étaient encourageants mais invitaient à une poursuite à plus long terme des actions engagées. Les objectifs initiaux de ramener les niveaux de pollution en deçà des seuils prévus par la loi étaient assez loin d'être atteints.

En effet, si une tendance à la baisse des concentrations de l'ensemble des polluants réglementés (à l'exception de l'ozone) était constatée, il n'en restait pas moins que des dépassements pour la valeur réglementaire pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) étaient toujours à déplorer par modélisation le long des

grands axes routiers du territoire PPA2. Pour l’ozone des dépassements de la valeur cible étaient mesurés au niveau de la station de La Talaudière. La modélisation des concentrations pour l’année 2018 montrait que le dépassement de la valeur cible affectait principalement la partie Nord-Est et Est du territoire.

En 2018, les mesures de ce PPA2 ont été complétées par une feuille de route pour la qualité de l’air, adoptée en réponse à la condamnation prononcée par le conseil d’État à l’encontre de la France et l’enjoignant à prendre des mesures complémentaires aux PPA pour une dizaine d’agglomérations françaises présentant des dépassements persistants des normes de qualité de l’air. (Sortie du contentieux pour le NO<sub>2</sub>, Conseil d’Etat Juin 2020).

Pour toutes ces raisons il était décidé par la Préfecture de mettre à nouveau en révision le PPA afin de rehausser les ambitions de ses mesures et d’en définir de nouvelles qui permettraient une amélioration plus rapide de l’air.

**Analyse de la commission d’enquête** : Ce document « tire les leçons du passé » à partir d’analyses chiffrées et comparatives. Il est indispensable pour bien comprendre les orientations nouvelles qui ont été priorisées.

Ce document est extrêmement détaillé et largement illustré, là aussi sa lecture est parfois ardue. En revanche le bilan de chacune des précédentes actions est agréablement présenté sous forme de tableau avec des indicateurs de moyens, de résultats ainsi que les gains d’émission obtenus (lorsque ceux-ci étaient mesurables). Le lecteur peut trouver assez facilement ce qu’il recherche en priorité, grâce au sommaire.

**La commission note** que dans le PPA2, l’ozone (polluant secondaire créé à partir des oxydes d’azote et des composés volatiles) n’était pas pris en compte en termes d’objectifs de réduction chiffrée (même si des mesures étaient réalisées, ainsi que pour les métaux lourds). Le nouveau PPA 3 vise à réduire ce polluant secondaire, notamment en corrélation avec le plan ozone régional (voir pièce 7 du présent dossier). En effet, le résumé non technique du PPA3 rappelle que depuis 2 ans on observe une augmentation constante des concentrations en ozone. De même les composés volatiles (COVNM), le dioxyde de soufre (SO<sub>x</sub>) ainsi que l’ammoniac (NH<sub>3</sub> principalement issu du secteur agricole) n’apparaissent pas dans les tableaux de bilan du PPA2 alors qu’ils sont dorénavant soumis à des objectifs chiffrés de réduction dans le PPA 3. A ce sujet le secteur « Agriculture » est apparu dans le PPA3 :

### Rappel du bilan PPA2 sur 3 polluants

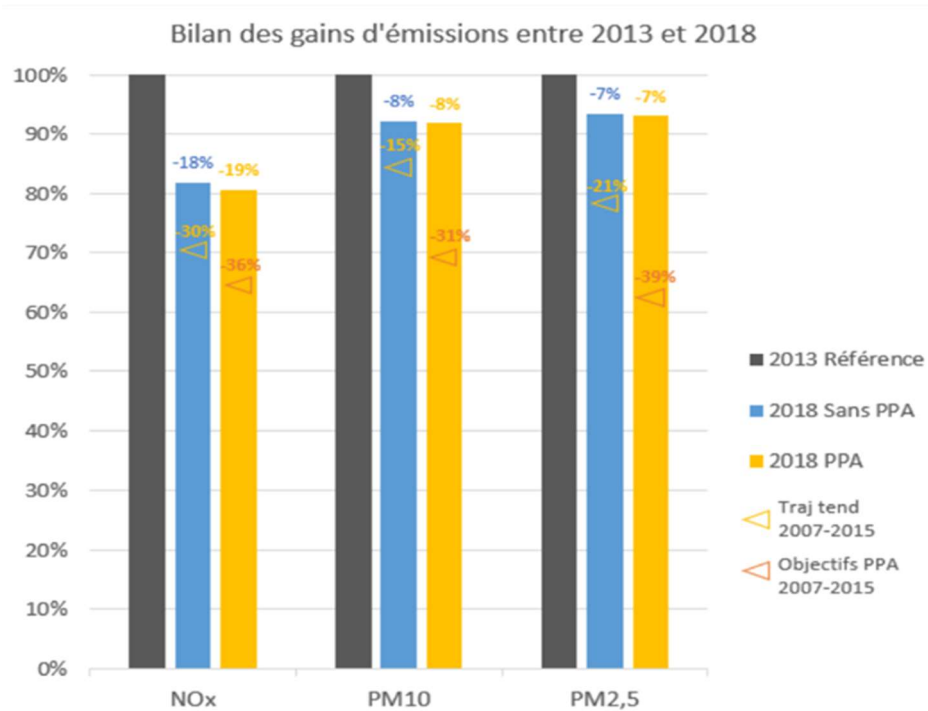


Figure 39: Bilan des émissions 2013-2018 au regard des ambitions initiales 2007-2015

### Apparition de nouveaux objectifs PPA 3 pour 6 polluants

Polluants	Objectifs
NOx : Oxydes d'azote	Objectif PREPA 2030 en 2027 : -69% (par rapport à 2005)
PM2,5 : particules de taille inférieure à 2.5 µm	Objectif PREPA 2030 en 2027 : -57% (par rapport à 2005)
NH3 : Ammoniac	Alignement objectif PREPA 2027 : -11% (par rapport à 2005)
COVNM : Composés organiques non méthaniques	Objectif PREPA 2030 en 2027 : -52% (par rapport à 2005)
SOX : Oxydes de soufre	Objectifs PREPA 2030 en 2027 : -77% (par rapport à 2005)
Particules fines : PM10 et PM2,5	-50% (par rapport à 2018)

Le périmètre géographique du PPA 3 a également évolué par rapport au PPA2 après étude de 3 scénarios différents. En effet, sur la base du diagnostic territorial et de la qualité de l'air sur l'aire d'étude et des ateliers de co-construction réalisés du 22 mars au 7 mai 2021, plusieurs scénarios ont été étudiés pour déterminer le périmètre du PPA3 :

- Scenario 1 : Un périmètre restreint à Saint-Etienne Métropole ;
- Scenario 2 : Un périmètre concentre sur Saint-Etienne Métropole et Loire-Forez Agglomération pour la mise en œuvre opérationnelle du plan d'actions, mais élargi à la communauté de communes de Forez-Est sur le périmètre de gouvernance ;
- Scenario 3 : Un périmètre élargi couvrant les 4 EPCI de l'aire d'étude : Saint Etienne Métropole, Loire-Forez agglomération, une commune de la communauté de communes de Forez-Est et 3 communes de la communauté de communes de Loire Semène.

C'est donc le scénario 2 qui a été retenu.

Tout ceci montre une adaptation permanente du plan de protection en fonction de l'évolution de la situation de la qualité de l'air. En effet, il faut rappeler que le premier PPA de l'agglomération stéphanoise a été adopté en juin 2008, avec pour principal objectif la diminution des émissions industrielles et de celles du trafic routier (NOx). Le bilan tiré de ce premier plan était globalement positif : en particulier les émissions de dioxyde de soufre (SO2) et de plusieurs autres polluants d'origine industrielle avaient drastiquement diminué. En 2014, après évaluation de ce premier PPA, le PPA2 avait donc été adopté, dans l'objectif de réduire les émissions et concentrations de particules (PM10 et PM2,5) et d'oxydes d'azote (NOx), restées au-dessus des seuils réglementaires.

#### 1.6.2.4 Pièce 3 : Concertation avec le public.

Cette pièce comporte trois dossiers.

- Déclaration d'intention (8 pages) ;
- Dossier de concertation (38 pages) ;
- Bilan de la concertation (28 pages).

**Analyse de la commission d'enquête** : Cette analyse fait l'objet d'un développement spécifique au 1.5 entièrement consacré à la *concertation avec la population*.

#### 1.6.2.5 Pièce 4 : Modélisation du PPA à échéance 2027

Ce document de 117 pages a été réalisé par le prestataire Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, association agréée par le Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie.

Après un rappel du contexte général du PPA 3, ce document présente un diagnostic de la qualité de l'air sur le périmètre d'étude du PPA de Saint Etienne.

Son but est essentiellement d'évaluer les gains attendus à l'horizon 2027 par la mise en œuvre des actions et sous-actions préconisées dans le PPA3 soumis à la présente enquête. Pour pouvoir effectuer cette mesure, le prestataire a modélisé deux scénarios permettant d'apprécier l'impact du plan d'actions sur les différents paramètres :

- Un scénario tendanciel, dit « tendanciel 2027 » ou « 2027 sans PPA », celui-ci a pour but d'évaluer l'évolution attendue de la qualité de l'air, si le plan n'était pas mis en œuvre. Il y est précisé que, même dans cette hypothèse, l'évolution devrait être globalement favorable car les réglementations nationales (en dehors du PPA) entraînent une tendance de fond conduisant à des baisses d'émissions de polluants dans les différents secteurs

(renouvellement des véhicules, constructions neuves plus performantes sur le plan énergétiques...);

- Un scénario « 2027 actions PPA » ou « 2027 avec PPA ». Celui-ci intègre, dans les différents secteurs (Industriel, tertiaire, mobilité...) la mise en œuvre complète de l'ensemble des actions quantifiables inscrites dans le PPA3.

Le prestataire a analysé l'ensemble des actions et sous-actions avec les gains envisageables. Il a évalué ces actions « par bouquet », c'est-à-dire les actions qui peuvent être liées entre elles. Chaque bouquet a ainsi pu faire l'objet d'une estimation, indépendamment des autres.

Les actions retenues comme pouvant faire l'objet de prospections chiffrées sont les suivantes :

Identifiant d'action	Libellé de l'action
A2.1	Soutenir les exploitants adoptant des pratiques plus vertueuses
I2.1	Réduire les émissions en NOx des gros émetteurs industriels
I2.2	Réduire les émissions des installations industrielles soumises à la directive IED
I3.2	Accompagner et booster l'amélioration de la performance énergétique des sites industriels
I2.4	Renforcer le niveau de prescription si nécessaire des émissions de particules et de Nox pour les installations de combustion de puissance comprise entre 1 et 50 MW
I4.1	Valoriser et diffuser les bonnes pratiques sur les chantiers
RT1.1	Interdire l'installation et l'usage de certains appareils de chauffage au bois
RT1.2	Eradiquer les appareils de chauffage au fioul
RT1.3	Faciliter le renouvellement des appareils de chauffage au bois peu performants
RT1.4	Faire connaître et encourager les bonnes pratiques en matière de chauffage au bois, promouvoir l'utilisation de bois de qualité (labellisé)
RT1.5	Encourager la rénovation énergétique des logements
RT2.1	Sensibiliser le grand public et les acheteurs publics aux émissions de solvants, peintures et autres produits d'entretien
T3.1.1	Limiter les brûlages agricoles et favoriser les alternatives
T3.1.2	Rappeler l'interdiction du brûlage des déchets verts, faciliter l'accès aux alternatives, faciliter la verbalisation des infractions
MU2.1, MU2.2, MU2.3	ZFE, renouvellement de la flotte publique de bus, renouvellement des bennes à ordures ménagères
MU2.5	Dispositif CO2

Tableau 1 - Liste des actions évaluées sur la zone PPA Saint-Etienne

Ces analyses ont été faites avec la prise en compte d'atteindre dès 2027 les objectifs fixés par le plan national PREPA (Plan National de Réduction des Emissions de Pollution Atmosphérique) pour 2030. Par ailleurs, la réduction des concentrations d'Ozone (polluant secondaire), la mise en œuvre du plan national biomasse (réduction de 50% des particules fines liées au chauffage biomasse entre 2020 et 2030) ont été des lignes directrices pour dégager les objectifs du PREPA3 en identifiant les gains à obtenir pour être conforme.



Zone PPA Saint-Etienne					
PREPA : objectifs nationaux de réduction des émissions atmosphériques					
Polluants	Emissions 2005	Emission tendancielle 2027	Évolution 2005-2027 tendanciel	Objectif fixé	Gain à trouver
NH3	2056	1960	-5%	-11%	139
COVNM	7872	4047	-49%	-52%	269
NOx	8625	2946	-66%	-69%	272
SOx	1547	249	-84%	-77%	0
PM2,5	1666	877	-47%	-57%	161
Plan national biomasse : -50% d'émissions du chauffage domestique au bois entre 2020 et 2030					
Polluants	Emissions 2018	Projection émissions 2020	Emissions tendancielle 2027	Projection émissions tendancielle à 2030	Gain PPA à trouver
PM2,5	816	764	584	507	87
PM10	833	781	597	518	89

Les analyses, projections et modélisations, pour toutes les actions quantifiables dans les différents secteurs ont été synthétisées dans un histogramme permettant une comparaison des projections d'émissions :

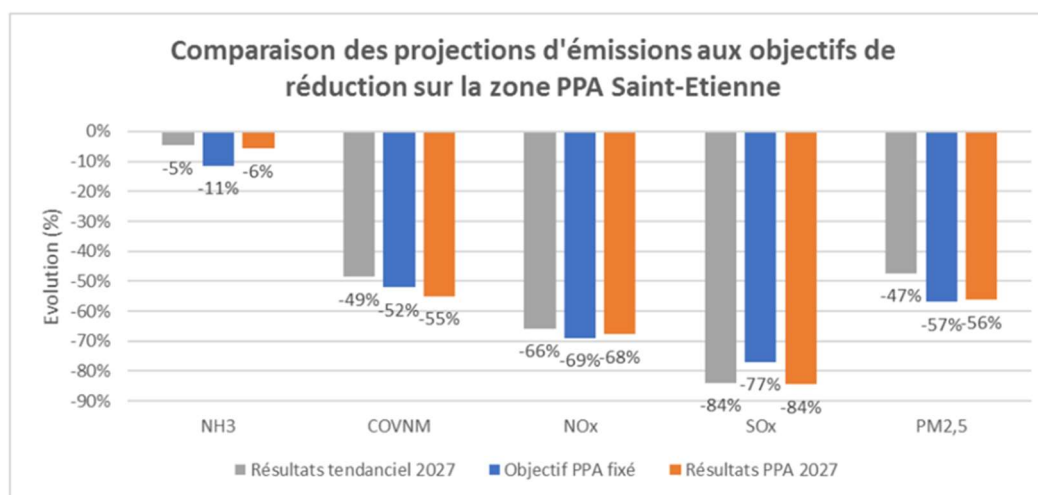


Figure 60 - Comparaison des projections d'émissions aux objectifs de réduction sur la zone PPA Saint-Etienne par rapport à 2005

**Analyse de la commission d'enquête** : Cette pièce présente l'avantage d'une étude très détaillée pour chacun des « bouquets d'actions » à partir de données chiffrées.

Par exemple, pour le secteur résidentiel et tertiaire, l'action relative au renouvellement du parc d'appareils de chauffage au bois domestique (actions RT1.1 et RT1.3), 3 scénarios ont été étudiés (bas, intermédiaire, haut) pour évaluer le volume prévisible d'interdiction de foyers ouverts (sur un nombre de communes donné) et le nombre prévisible de remplacements de chauffage biomasse non performants (sur chaque EPCI).

**Analyse de la commission d'enquête (suite) :** Pour l'action RT1.2, « suppression des appareils de chauffage au fioul », le nombre de 1500 remplacements a été retenu. La comparaison d'émission de chaque polluant entre Fioul domestique et Gaz naturel a été évaluée. Ainsi les réductions d'émission liées à cette action ont pu être présentées à travers un tableau estimatif, présentant le tonnage économisé par polluant :

Polluant	Tonnes économisées
COVNM	0,11
NOx	1,77
PM10	0,04
PM2.5	0,04
SOx	3,66

Tableau 8 - Réductions d'émission liée à l'action RT1.2

Evidemment, ces projections présentent une part d'incertitude, car elles sont liées à l'ambition et au suivi de la mise en œuvre. Mais elles constituent une « feuille de route » qui permettra aux organes de pilotage et de suivi de ce PPA3 d'en mesurer l'exécution.

En ce qui concerne les composés organiques volatils non méthaniques (COV NM) et les oxyde de soufre (SOx), les actions prévues par le PPA dépasseront certainement les objectifs.

Pour les particules fines inférieures à 2,5 micromètres (PM2,5), l'objectif du plan n'est pas totalement atteint, mais la réduction des émissions est significative.

Les actions du plan n'ont que très peu d'impact sur les émissions d'oxydes d'azote (NOx). La réduction de ces émissions des oxydes d'azote (NOx) est principalement le résultat du scénario tendanciel.

Les émissions d'ammoniac (NH3) ne baissent que de 5 %. Les actions prévues par le plan ont un impact très faible et le résultat du PPA à l'horizon 2027 est loin d'atteindre l'objectif.

#### 1.6.2.6 Pièce 5 : Dispositif de gestion des épisodes de pollution atmosphérique

Ce document de 22 pages est composé d'un arrêté préfectoral et de ses annexes. Il s'agit de l'arrêté préfectoral N° 259-DDPP-2020 de la préfecture de la Loire, relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département de la Loire.

Il définit la mise en place de la procédure d'information-recommandation et de la procédure d'alerte, mais aussi les modalités d'information de la population (messages par communiqué à au moins deux journaux quotidiens et deux stations de radio ou de télévision, panneaux à messages variables...) et notamment des personnes sensibles ou vulnérables à la pollution atmosphérique. Enfin il cite les mesures d'urgence qui peuvent être mises en œuvre.

Les polluants visés sont répertoriés, à savoir :

- Le dioxyde d'azote (NO2) ;
- L'ozone (O3) ;

- Les particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égale à 10 micromètres (PM10) ;
- Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>).

Cet arrêté précise la typologie d'un épisode de pollution, suivant les polluants, le contexte favorisant cette production (combustion de chauffage, moteurs de véhicules) l'implication d'autres polluants dans leurs formation (ammoniac, composés organiques volatiles pouvant générer de l'ozone...on évoque alors un épisode de type « estival ».)

Outre la description des canaux de diffusion des informations et des recommandations sanitaires et comportementales, l'arrêté recense les mesures d'urgence pouvant alors être décidées suivant les secteurs (industriel, transports...). Il peut s'agir de circulation différenciée des véhicules, abaissement de vitesse, interdiction des compétitions mécaniques, suspension des éventuelles dérogations pour la pratique du brûlage des déchets verts, réduction de température de chauffage des bâtiments...

**Analyse de la commission d'enquête :** Le plan de protection de l'atmosphère 3, dans son rapport de présentation, évoque les épisodes de pollution et en présente le bilan sur l'année 2019. Pour le bassin stéphanois, 2 journées de vigilance rouge ont eu lieu, 9 journées de vigilance jaune et 6- de vigilance orange. Par ailleurs, l'évaluation quinquennale du PPA2 présente lui aussi un historique des dispositifs préfectoraux en nombre de jours par année de 2014 à 2018 notamment pour les polluants ozone et PM10.

Il est donc utile de permettre au public de prendre connaissance de l'encadrement réglementaire pour la gestion de ces épisodes de pollution. C'est, en effet, une préoccupation essentielle pour l'élaboration d'un plan de protection de l'atmosphère qui prend en compte non seulement la pollution chronique mais également ces épisodes de crise qui impactent directement le citoyen.

#### 1.6.2.7 Pièce 6 : Consultations

Ce volume est divisé en 3 parties : L'avis du CODERST, les avis des organes délibérants et l'évaluation environnementale.

L'avis du CODERST (précédé de son support de présentation de 24 pages et l'avis lui-même sur 5 pages, au sujet du PPA3. Avis favorable qui a été rendu le 3 mai 2022).

Les avis des organes délibérants sont synthétisés dans un document de 43 pages. Réalisée par la DREAL, il fait suite à la consultation des 140 communes, des 2 EPCI, du conseil départemental de la Loire et du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes sur le projet du 3ème plan de protection de l'atmosphère. Les 41 réponses reçues ne reflètent qu'un pourcentage de participation de 29%. Elles font l'objet d'une analyse typologique et sont synthétisées sur 3 points : Observations générales, un volet mobilités et urbanisme et un volet résidentiel et tertiaire.

In fine, un tableau de synthèse recense de manière synoptique l'ensemble des avis exprimés.

**L'évaluation environnementale**, c'est la partie la plus volumineuse de cette pièce. Elle représente 387 pages. Elle est composée des éléments suivants :

- Rapport d'évaluation environnementale stratégique (266 pages), rédigé par l'agence MOSAÏQUE Environnement.
- Le résumé non technique de l'évaluation environnementale stratégique (51 pages) produit par la même agence MOSAÏQUE Environnement.
- L'avis de l'autorité environnementale (Inspection générale de l'environnement et du développement durable : IGEDD dans sa formation d'autorité environnementale). Cet avis délibéré rendu le 22 septembre 2022 représente 28 pages et porte le numéro Ae 2022-51.

- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage (DREAL) comporte 42 pages et a été définitivement formalisé le 14 octobre 2022.

Concernant l'avis du Coderst (Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques) du 3 mai 2022, il fait l'objet dans le présent rapport d'un développement complet dans le chapitre 1.7 : Consultation des communes, des EPCI et du CODERST.

Cette même remarque est donc valable également pour la synthèse des avis des organes délibérants qui se retrouve traitée en détail dans le chapitre 1.7

Concernant l'avis de l'autorité environnementale et son mémoire en réponse, ils font également l'objet d'un développement spécifique dans la partie 1.6 Avis de l'autorité environnementale sur le projet.

En revanche, l'évaluation environnementale réalisée par la société MOSAIQUE Environnement est entièrement analysée dans la présente section.

### **Le rapport d'évaluation environnementale stratégique (pièce 6.C1)**

Cette évaluation a été réalisée conformément à l'article R 122-20 du code de l'environnement et fait partie réglementaire du dossier d'enquête. Son but est de mesurer les incidences notables susceptibles d'affecter l'environnement, cette évaluation est définie dans les articles L 122-4 à L 122-13 du code de l'environnement. Elle n'intervient pas uniquement à posteriori mais à toutes les étapes, elle a ainsi contribué à la préparation du plan de protection de l'atmosphère.

Son contenu est le suivant :

- Une présentation générale du plan résumant ses objectifs, son contenu et son articulation avec
- D'autres plans, schémas et programmes ou documents de planification ;
- Une description de l'état initial de l'environnement régional et de ses perspectives d'évolution ;
- Les solutions de substitution envisageables permettant de répondre à l'objet du Programme au regard des enjeux environnementaux identifiés sur le territoire et l'exposé des motifs pour lesquels le Programme a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement ;
- Une évaluation des effets notables probables de la mise en œuvre du Programme sur l'environnement et sur le réseau Natura 2000 ;
- Les mesures d'évitement, de réduction ou à défaut de compensation des effets notables probables de la mise en œuvre du Programme sur l'environnement et le réseau Natura 2000 ;
- Les propositions d'indicateurs de suivi et d'évaluation en lien avec les effets favorables attendus et les points de vigilance identifiés ;
- Les méthodes mises en œuvre pour réaliser le travail d'évaluation ;
- Le résumé non technique du rapport (document à part) ;

Ce document revient en détail sur le respect de la hiérarchie des normes et de la prise en compte du SRADDET et autres textes ou plans nationaux et régionaux.

Il dresse ensuite un inventaire de l'état initial de l'environnement. C'est l'état de référence qui doit permettre, grâce aux données recueillies d'identifier ses atouts et faiblesses et d'en mesurer l'évolution sans la mise en œuvre du PPA. Il reprend la description des milieux physiques, naturels et humains du périmètre concerné. Il recense notamment les parcs naturels régionaux, les sites Natura 2000, les espaces

naturels sensibles. Il fait également état des activités humaines et de ses effets (transports, industries, installations classées pour l'environnement, sites SEVESO...). Il recense les risques naturels et technologiques (radon, feux de forêts, risques technologiques...) et il décrit les différents plans de prévention des risques en vigueur (risque minier, inondation...). Il évoque l'impact des nuisances sonores, olfactives, les sites et sols pollués, la gestion des déchets, l'émission des gaz à effet de serre, les ressources en eau, le changement climatique. Toutes ces recherches préalables conduisent sur 10 pages à l'état des analyses de la qualité actuelle de l'air avec un rappel des concentrations et émissions des polluants sur le territoire :

Émissions sur le périmètre du PPA 3						
en tonnes	COVnM	NH <sub>3</sub>	NO <sub>x</sub>	PM10	PM2.5	SO <sub>2</sub>
Agriculture	20,00	694,73	37,41	37,02	13,87	0,11
Autres transports	3,87		45,11	14,41	4,78	0,55
Énergie	103,43		100,50	5,42	3,62	9,87
Déchets	137,96	2,42	6,38	0,99	0,87	0,78
Industriel	714,72	0,18	299,12	81,29	53,06	14,73
Résidentiel	1866,66	40,67	385,42	461,08	451,67	56,09
Tertiaire	22,97	2,72	217,08	28,02	24,99	26,43
Transport routier	181,40	17,66	1905,17	130,81	93,44	4,38
TOTAL	3051,01	758,38	2996,19	759,04	646,30	112,94

Tableau n°31. Émissions de polluants sur le périmètre du PPA - en 2018

Le prestataire Mosaique en conclut que les faiblesses ou menaces sur le périmètre sont les suivantes :

Une exposition importante des populations, en particulier à l'Ozone, sur les secteurs les plus denses. Une concentration de la population, des activités et du trafic routier dans les vallées et dans les zones très urbanisées. Une contribution importante des secteurs des transports routiers et résidentiel aux émissions. Des perspectives de dégradation de la qualité de l'air en lien avec le changement climatique (allergènes, augmentation des températures, etc.).

A ce sujet un document présente l'impact d'une qualité de l'air dégradée sur la santé humaine et en décrit les mécanismes pathologiques.

Les polluants	Où sont-ils ?	Les principaux risques pour la santé
<b>Oxydes d'azote</b>	Les oxydes d'azote sont émis lors de la combustion (chauffage, production d'électricité, moteurs thermiques des véhicules...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A court terme, des irritations et aggravations de maladies respiratoires (asthme)</li> <li>• A long terme, développement de maladies respiratoires ou cardiovasculaires, faible poids du nourrisson et risque accru de décès</li> </ul>
<b>Hydrocarbures et composés volatils</b>	Ces polluants sont émis lors de la combustion (chauffage au bois, production d'électricité, moteurs thermiques des véhicules...) et par certaines industries	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Irritations, difficultés respiratoires, nuisances olfactives fréquentes</li> <li>• Le benzène est classé cancérigène pour l'Homme</li> </ul>
<b>Ozone</b>	L'ozone est un polluant secondaire formé à partir de polluants gazeux, sous l'effet du rayonnement solaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gêne respiratoire, toux, irritations des yeux, crises d'asthme, apparition de maladies respiratoires</li> </ul>
<b>Particules ou matières particulaires</b>	Ces polluants sont émis lors de la combustion (chauffage au bois, moteurs thermiques des véhicules...), par les secteurs de la construction et de l'agriculture et par certaines industries	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A long terme, développement de cancers (poumon, vessie), maladies cardiovasculaires et respiratoires, atteinte du développement neurologique de l'enfant, diabète, ...</li> </ul>
<b>Dioxyde de Soufre</b>	Le dioxyde de soufre provient majoritairement de certaines industries (métallurgie, raffinage du pétrole), du secteur de la construction et du résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Irritation des voies respiratoires (toux, gêne respiratoire, asthme)</li> </ul>
<b>Ammoniac</b>	L'ammoniac est en grande majorité émis par les déjections des animaux et les engrais azotés utilisés pour la fertilisation des cultures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'exposition à de très fortes concentrations provoque des irritations, voire des brûlures oculaires et respiratoires</li> </ul>

Avant d'en arriver à l'évaluation des incidences du PPA sur l'environnement, le document présente une synthèse des enjeux environnementaux (faibles, modérés ou forts) susceptibles d'être concernés en lien avec la finalité du programme. Ce travail est présenté dans un tableau qui prend en compte les territoires de chaque EPCI.

Enfin sont analysés les effets notables et probables sur l'environnement pour chaque défi et actions. Trois résultats sont possibles : Effet positif à très positif, négatif à très négatif (vigilance activée), effet non significatif. Ils sont symbolisés par les couleurs suivantes :

+	l'effet probable sur l'environnement sera <i>a priori</i> positif à très positif
⚠	l'effet probable sur l'environnement pourrait être <i>a priori</i> négatifs à très négatifs : la vigilance est activée
/	l'effet probable sur l'environnement sera <i>a priori</i> non significative

Il s'avère que sur les 13 défis figurant au programme, 9 défis ne comportent aucune action susceptible d'avoir des effets négatifs significatifs sur tout ou partie des enjeux environnementaux, 2 défis ne comportent chacun qu'une seule action appelant à la vigilance et 2 défis concentrent les actions appelant à la vigilance sur plusieurs thématiques environnementales.

Un tableau d'analyse globale du PPA et de ses effets sur l'environnement est proposé par le réalisateur de l'étude (tant au niveau des secteurs que de leurs défis, déclinés en actions et sous-actions).

PPA3 de Saint-Etienne Loire Forez

Défis	ACTIVITES ECONOMIQUES								RESIDENTIEL TERTIAIRE				MOBILITE URBANISME												AGR / SYL VI	TRANSVERSAL ES			total thème		
	I1	I2			I3		I4	RT1				RT2	MU1				MU2								MU3	A1	T1	T2		T3	
action	I1.1	I2.1	I2.2	I2.3	I2.4	I3.1	I3.2	I4.1	R1.1	R1.2	R1.3	R1.4	R1.5	R2.1	MU1.1	MU1.2	MU1.3	MU1.4	MU2.1	MU2.2	MU2.3	MU2.4	MU2.5	MU2.6	MU2.7	MU2.8	MU3.1	A1.1	T1.1	T2.1	T3.1
Q1	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Q2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Q3	/	+	+	/	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/	/	+	/	/	/	/	+	/	+	/	+	/	/	
Q4	/	+	+	/	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/	/	+	+	+	/	/	+	/	+	/	+	/	/	
Q5	/	+	+	/	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/	/	+	+	+	/	/	+	/	+	/	/	/	/	
Q6	/	/	/	/	/	/	/	/	+	+	+	+	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
Q7	/	/	+	/	+	/	/	+	+	+	+	+	+	+	+	/	/	+	+	+	/	/	+	/	+	/	+	+	+		
Q8	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
Q9	+	+	+	+	+	/	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	/	+	+	+	
Q10	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
Total actions	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
Total Défi	I1	I2			I3		I4	R1				R2	MU1				MU2								MU3	A1	T1	T2	T3		

Tableau n°42. Analyse globale du PPA

Lorsque des effets négatifs sont prévisibles, l'étude s'attache à proposer des mesures permettant d'éviter les effets négatifs, de réduire les effets négatifs n'ayant pu être suffisamment évités, de compenser lorsque cela est possible, les effets notables qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

Enfin, cette évaluation propose un dispositif de suivi et d'évaluation des effets du programme mettant en place des indicateurs de suivi tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Ce rapport volumineux fait l'objet d'un résumé non technique synthétisant le volumineux rapport de 266 pages en 51 pages.

**Analyse de la commission d'enquête :** Sur le plan réglementaire les PPA font l'objet d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a cependant fait le choix de réaliser une évaluation environnementale systématique pour le PPA de l'agglomération stéphanoise. Cette démarche proactive et volontaire démontre la préoccupation de prendre en compte le respect des milieux et population concernés. A ce sujet, une réserve peut être émise sur l'aspect forcément limité d'un plan de protection de l'atmosphère. En effet, cette évaluation fait état de nombreuses nuisances (notamment olfactives) qui ne pourront pas toutes entrer dans le champ du PPA3 du fait de ses objectifs limités et axés sur les principaux polluants.

Ce rapport est très détaillé et complet, parfaitement documenté avec de nombreuses figures et illustrations pour en faciliter l'appropriation. En effet, on pourrait penser que dans une démarche de protection de l'atmosphère les conséquences devraient être uniquement positives. Si elles le sont essentiellement, le travail sérieux et objectif démontre que 4 défis peuvent entraîner des conséquences négatives sur l'environnement malgré un impact positif sur la qualité de l'air.

**Analyse de la commission (suite) :** Par exemple : Dans le secteur de l'industrie, le défi I4 intitulé « Accompagner les activités du BTP dans la réduction de leurs émissions », se décompose notamment par l'action I4.1 « Valoriser et diffuser les bonnes pratiques en faveur de la qualité de l'air sur les chantiers ».

Cette dernière prévoit la sous-action I4.1.2 qui s'intitule « Mettre en place une charte *Chantier propre* intégrant un volet qualité de l'air et communiquer sur cette charte » Or le rapport de présentation indique que dans cette charte une bonne pratique serait d'arroser les pistes de circulation afin de limiter les émissions atmosphériques de chantier. Si l'objectif est louable, il n'entraîne pas moins une consommation de la ressource en eau. Il est indiqué (en analysant la mesure) que dans le cas des carrières, la capacité moyenne de la citerne d'un camion utilisé pour l'arrosage des pistes est de 10 m<sup>3</sup> et qu'il est parfois nécessaire d'effectuer 5 à 6 remplissages par jour. De plus, le phénomène d'évaporation peut être, suivant les sites, un frein à l'efficacité de cette mesure. Enfin, un usage abusif d'eau peut entraîner des ruissellements dans des cours d'eaux de proximité.

C'est pourquoi, l'étude a proposé d'éviter l'émission de poussière en privilégiant plutôt une couverture des matériaux ou un bâchage des véhicules, plutôt qu'un arrosage. En mesure de réduction, il préconise d'utiliser des ressources en eau non potable (eau de pluie) avec des diffuseurs limitant la consommation, et également de recycler les eaux de lavage des véhicules. La limitation de vitesse des engins est de nature également à minimiser le soulèvement de poussières.

Cet exemple démontre, entre autres, la complétude et la sincérité de la recherche des éventuels effets négatifs (parfois peu évidents a priori) et les mesures destinées à « éviter-réduire-compenser » (ERC).

En outre, cette évaluation produite par un prestataire (à la demande du maître d'ouvrage) n'est pas sans contrôle, puisque l'autorité environnementale (parfaitement indépendante) l'examine à son tour pour émettre un avis (voir chapitre 1.6).

#### 1.6.2.8 Pièce 7 : Focus sur le thème de l'ozone

Cette pièce de 17 pages se divise en 2 parties :

- La lettre d'information du plan ozone d'Auvergne-Rhône-Alpes
- Le plan ozone d'Auvergne-Rhône-Alpes (extraits)

La lettre est un document de communication de 4 pages, très illustré et facile d'accès, élaboré par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, pour vulgariser au mieux la problématique de l'ozone, ses causes et ses conséquences. Il y est évoqué son rôle parfois bénéfique (protection des rayons solaires à haute altitude) et souvent dangereux à basse altitude dans l'air que nous respirons (effet de serre et polluant) avec l'influence des fortes chaleurs et des rayons solaires.

Il y est rappelé que l'ozone est un polluant secondaire, généré par des oxydes d'azotes (NOx) et composés organiques volatiles (COV) sous l'effet du soleil, ces derniers étant qualifiés de précurseurs. L'ozone est un gaz très oxydant (O<sub>3</sub>) irritant pour les muqueuses respiratoires, il se déplace sur de longues distances.

Le plan ozone liste les secteurs (5 plus un transversal). Les secteurs concernés sont l'agriculture, la forêt, les transports, les activités industrielles et artisanales, le secteur résidentiel et bâtiments. Les actions (22) concernées par des mesures pouvant réduire les émissions de précurseurs (notamment sous l'influence du facteur météorologique) sont listées par secteur.



**Analyse de la commission d'enquête :** Cette brochure apparaît pertinente et d'actualité. En effet, le dossier dans plusieurs de ses pièces rappelle que l'ozone est le seul polluant dont la concentration a augmenté en région ARA depuis 2007. Si les pics sont moins élevés et moins fréquents, il n'en reste pas moins que la pollution de fond se maintient, voire augmente (influence du réchauffement climatique). Les actions retenues s'emploient logiquement à réduire les émissions de précurseurs (Nox et composés organiques volatils (COV) méthaniques et non méthaniques).

Ce polluant ayant été médiatisé et pourtant souvent mal connu du grand public, il était nécessaire d'y consacrer une pièce sous forme de brochure simple et éclairée.

#### 1.6.2.9 Pièce 8 : Résumé du SRADDET

Ce document de 22 pages apporte des éléments sur l'importance du SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, arrêté par le Préfet de région le 10 avril 2020) de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Il s'impose en « compatibilité » aux documents infrarégionaux (comme le schéma de cohérence territoriale (SCOT) ou plans locaux d'urbanisme (PLU) mais aussi aux plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET). Il faut également préciser qu'en application de l'article L 222-4 du code de l'environnement, les PPA doivent être compatibles avec les schémas régionaux climat-air-énergie désormais intégrés aux SRADDET.

Ce résumé reprend les actions principales, pouvant regrouper plusieurs objectifs ou règles du schéma régional. A savoir :

- Armature urbaine, complémentarité des territoires et mixité des fonctions ;
- Habitat ;
- Foncier et gestion économe de l'espace ;
- Urbanisme commercial ;
- Préservation de la trame verte et bleue ;
- Préservation de la ressource en eau ;
- Climat air énergie ;
- Intermodalité et infrastructures de transports ;
- Risques naturels ;
- Innovation et anticipation des mutations ;
- Patrimoine et paysage ;
- Economie circulaire et gestion des déchets ;
- Projets à enjeux ;
- Information géographique et numérique.

Ce SRADDET fixe notamment aux acteurs du territoire un objectif de réduction de leurs émissions de polluant dans l'air par rapport aux émissions constatées en 2005 ou 2015 selon le polluant. De plus certaines règles couvrent le champ de l'actuel PPA 3, objet de l'enquête. C'est le cas notamment de la règle N°32 « diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère », de la règle 33 « réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques ».

C'est donc essentiellement l'aspect « climat-air-énergie » de ce SRADDET qui concerne l'actuel projet de PPA.

**Analyse de la commission d'enquête** : Document cité à de nombreuses reprises dans de dossier soumis à enquête, il était important que le public puisse en avoir une synthèse compréhensible et les enjeux qui en découlent, notamment pour l'actuel plan. (Il est regrettable cependant que l'acronyme SRADDET ne soit à aucun moment explicité dans cette pièce 8).

Même si la totalité du schéma régional ne s'applique pas au plan de protection de l'atmosphère, il était utile d'y repérer les règles imposant une compatibilité pour les futures actions du PPA3. Il faut rappeler que dans la pièce 1 (rapport de présentation) les pages 188 à 192 sont consacrées à cette prise en compte de la compatibilité avec le SRADDET en ce qui concerne la lutte contre l'émission de polluants dans l'atmosphère. Elles sont très explicites et pertinentes. Cette pièce 8 représentant simplement une information globale complémentaire sur le SRADDET.

#### 1.6.2.10 Pièce 9 : Glossaire

Document de 5 pages, il reprend les nombreux acronymes cités pour en donner la signification. Indispensable pour les lecteurs non avertis, notamment au sujet de la désignation chimique des polluants (exemple O<sub>3</sub> = ozone).

## 1.7 La concertation avec la population

Cette concertation fait l'objet de la pièce 3 du dossier d'enquête.

Cette pièce contient, en premier lieu, la déclaration d'intention prévue par les articles L 121-18 et L 121-25 du code de l'environnement. Il s'agit d'une note du 3 mars 2021 cosignée par la préfète de la Loire et le préfet de la Haute-Loire (à l'époque des communes de Haute-Loire étaient susceptibles d'être concernées notamment sur l'EPCI Loire-Semène). Elle rappelle le contexte réglementaire et présente le PPA3 dans son contexte et ses objectifs. Elle évoque « in fine » la mise en œuvre de la concertation préalable à ce nouveau PPA.

La durée de cette concertation a ainsi été fixée à 4 semaines, les modalités de participation se sont faites par voie électronique aux fins de recueillir les observations et propositions. Elle a été précédée d'un avis 15 jours avant le début de la concertation sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes ainsi que d'avis dans la presse. Un bilan était imposé dans les 3 mois succédant à la clôture de la concertation.

Les modalités de participation ont été les suivantes : du 28 juin au 26 juillet 2021, un questionnaire électronique a permis de faire connaître les avis et propositions, en outre un webinaire était organisé le 7 juillet 2021 à 18h00 aux fins de poser des questions ou d'exprimer son opinion « en direct »

### 1.7.1 Le dossier de concertation

C'est le dossier, disponible en ligne, qui a été soumis au public afin qu'il puisse appréhender l'objet et les raisons de ce plan de protection de l'atmosphère. Il comprend 4 parties, précédées d'un avant-propos :

- Le Résumé de la démarche (le contexte de la pollution sur le périmètre, les raisons de la révision, les différentes étapes avant la validation) ;
- Comprendre la pollution atmosphérique (Quelques rappels sur les notions de pollution atmosphérique et pollution de l'air, pollution chronique et pics de pollution, polluants primaires et secondaires, définitions des termes : émissions, concentrations et expositions ;

- distinction entre pollution de l'air et gaz à effet de serre-GES-, les sources de pollution, leurs conséquences, le suivi de la qualité de l'air sur le périmètre...);
- L'outil PPA (définition, les acteurs, le précédent PPA et son bilan);
  - Vers un troisième PPA (pourquoi, ses objectifs, les secteurs concernés...);

**Analyse de la commission d'enquête :** Ce dossier est remarquablement bien construit et accessible, il est l'outil le plus pédagogique et le plus « facilitateur » de l'ensemble du dossier d'enquête publique. En 38 pages il permet à chaque citoyen de comprendre de quoi il s'agit, s'affranchissant des termes trop techniques qui seraient dépourvus d'une définition simple ou d'illustrations concrètes. Même s'il ne décrit pas l'outil PPA3 (qui sera définitivement retenu dans toutes ses actions et sous actions qu'après l'enquête publique), il permet en quelques pages d'avoir une analyse globale des enjeux ainsi que des raisons et du processus d'un plan de protection de l'atmosphère.

Il reflète avec complétude et sincérité la démarche de lutte contre la pollution de l'atmosphère.

### 1.7.2 Bilan de la concertation

Ce bilan, de 28 pages, révèle finalement une participation assez réduite. En effet, alors que 4 semaines ont été consacrées à cette concertation le bilan quantitatif ne fait état que de 21 participants au questionnaire en ligne sur les 404 607 habitants de Saint Etienne métropole et les 109 787 habitants de Loire Forez Agglomération... Quant au webinaire, les données de participation font état de 58 participants dont certains ne résident pas sur le périmètre concerné (Dijon, Lyon, Aubière, Thoiry...)

Sur le plan qualitatif un bilan a été réalisé pour les 21 participants au questionnaire. 167 avis et propositions ont été relevés, la majorité d'entre elles concernent la thématique « mobilités et déplacements ». Les autres thématiques se partageant les autres contributions (Résidentiel et tertiaire, Urbanisme, Agriculture, Industrie, Pics de pollution).

Déplacements et mobilités : Des avis nombreux dénoncent « l'autosolisme fort » et souhaitent voir interdire les véhicules les plus polluants dont les poids lourds, renforcer les modes doux, les transports en commun, favoriser le covoiturage.... Dans tous ces domaines, la DREAL a souligné les objectifs repris dans le plan d'action et ceux qui étaient déjà pris en compte, elle a parfois indiqué que certaines propositions (par exemple : consommation plus locale, circuits courts) ne constituaient pas un enjeu majeur pour le PPA3.

Résidentiel et tertiaire : Nombreux avis sur l'amélioration de l'isolation thermique et sur le développement de chauffages alternatifs moins émissifs que le charbon, bois ou fioul, mais également de manière plus spécifique la végétalisation des bâtiments, l'emplacement privilégié de parkings gratuits en périphérie...

Urbanisme : Densification de l'espace urbain, végétalisation pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, zones sans voiture en ville, compostage par l'implantation de lieux de gestion des biodéchets... sont des thématiques récurrentes.

Activités agricoles : Préférences pour une agriculture diversifiée et biologique, diminution de l'élevage intensif, réseaux d'AMAP, coopératives...

Industries : Souhaits de mieux contrôler les entreprises les plus polluantes, communiquer auprès du public sur l'impact des activités industrielles sur la qualité de l'air...

Pour certaines propositions, la DREAL a parfois fait des rappels de la réglementation déjà existante. Par exemple pour la notion de bilan carbone évoquée par des contributeurs, le maître d'ouvrage a souligné

que ce qui concerne la problématique des gaz à effet de serre et donc du climat, ne relève ainsi pas du plan de protection de l'atmosphère, objet de la présente enquête. De même, elle rappelle que ce PPA ne porte pas les problématiques de bruit ou d'odeur, même si certaines actions en faveur de la qualité de l'air peuvent avoir toutefois un effet bénéfique sur ces sujets.

**Analyse de la commission d'enquête :** La participation faible et le bilan très sommaire de la concertation effectué par le prestataire Niagara innovation, ne sont pas à la hauteur des enjeux et de la qualité du dossier soumis à la concertation. La DREAL ayant, à l'inverse, apporté des éléments de réponse très fournis au bilan sommaire qui lui a été proposé.

Il est regrettable que le questionnaire dans son intégralité n'apparaisse pas. On apprend simplement que 8 questions ouvertes et une question fermée y figurent, seule la question fermée (sur l'usage des foyers ouverts...) apparaît en toutes lettres.

De plus, en termes d'exploitation, c'est uniquement l'analyse du questionnaire qui apparaît dans ce bilan. Rien n'est clairement expliqué sur la synthèse des observations formulées au cours du webinaire du 7 juillet (on trouve simplement une répartition des participants par catégorie socioprofessionnelle et leur commune de résidence). Ce qui est regrettable compte tenu de la présence de 58 personnes, bien plus importante quantitativement que les 21 participants au questionnaire. La période retenue pour la concertation (du 28 juin au 26 juillet 2021) n'était peut-être pas la plus propice pour une participation massive.

Par ailleurs concernant l'urbanisme le rédacteur emploie la formule « Les avis citoyens appellent de façon unanime à densifier l'espace urbain ... ». Doit-on comprendre qu'il s'agit de la totalité des avis exprimés à une question précisément formulée, qui, par ailleurs, est inconnue du lecteur.

Ce travail aura tout de même permis à la DREAL de comparer les observations exprimées par le public avec les analyses menées en amont par les différents groupes de travail (acteurs institutionnels, collectivités locales et territoriales, acteurs économiques, l'agence Atmo Auvergne-Rhône-Alpe, l'agence locale de l'énergie et du climat...). Il apparaît que beaucoup de préoccupations des participants à la concertation font l'objet d'actions particulières dans le PPA.

Cependant la très faible participation ne reflète pas les fortes préoccupations individuelles sur la qualité de l'air ambiant, notamment pour la santé des plus fragiles. Le terme PPA est peut-être mal compris du grand public. Cette phase préalable de schéma directeur, ne retient pas autant l'attention que les mesures locales qui viendront s'appliquer ultérieurement, et de manière très concrète, dans la vie quotidienne.

## 1.8 Avis de l'autorité environnementale sur le projet

Cet avis et son mémoire en réponse figurent dans la pièce 6 du dossier, intitulée « consultations ». L'avis a été rédigé le 22 septembre 2022 et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été finalisé le 14 octobre 2022.

### 1.8.1 L'avis de l'autorité environnementale

Cette saisine de l'Ae pour avis, a été réalisée conformément aux articles L-122-7 et R 122-17 du code de l'environnement. Elle ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité l'évaluation environnementale qui a été effectuée. L'autorité ayant siégé est la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Cette autorité a formalisé plusieurs recommandations qui figurent dans son avis :

- Dans le domaine de la portée et des objectifs du PPA elle recommande de clarifier les objectifs fixés en matière d’ozone ainsi que l’ambition relative aux concentrations en O3. Contrairement aux autres polluants faisant l’objet de valeurs chiffrées, il est seulement fait état de la volonté de « tendre à réduire les émissions de Nox de façon très conséquente afin de diminuer les concentrations en O3 » ;
- Pour le plan d’actions en lui-même, l’Ae recommande de décrire l’ensemble des moyens financiers et humains qui seront spécifiquement mobilisés pour mettre en œuvre l’ensemble du 3ème PPA. Elle constate cependant que ceci est fait individuellement pour chaque fiche d’action ;
- Concernant l’articulation avec d’autres plans ou programmes, l’Ae recommande d’analyser la compatibilité du PPA3 avec plan national de réduction des polluants atmosphériques (PREPA) mais également avec des plans et programmes locaux et notamment les PCAET (plans climats air-énergie territoriaux) et PDU (plan de déplacements urbains). Elle constate que pour le PREPA, il a seulement été pris en compte à travers le SRADDET (Schéma régional d’aménagement de développement durable et d’égalité des territoires) ;
- Pour l’état initial de l’environnement, l’Ae recommande de caractériser les situations d’exposition à une pollution atmosphérique supérieure aux niveaux critiques pour la végétation et les écosystèmes et de préciser si les écosystèmes dans les sites Natura 2000 du territoire sont ou non affectés par la pollution à l’ozone. Pour l’ensemble de la description de l’état initial, l’Ae ne formule pas d’autres remarques, elle constate que l’impact néfaste de l’ozone sur les écosystèmes est opportunément rappelé ;
- Pour les mesures ERC (éviter-réduire-compenser les impacts négatifs), l’Ae reconnaît que l’analyse des effets potentiellement négatifs est détaillée et que les mesures ERC sont proportionnées. Cependant elle constate que certaines de ces mesures n’ont pas été retenues et ce, sans motivation solide. Elle recommande également d’approfondir l’analyse des effets de la mobilité électrique ou hydrogène (notamment d’avitaillement) et d’en prévoir éventuellement les mesures adaptées ;
- Pour le dispositif d’évaluation et de suivi de ce PPA3, l’Ae recommande de formaliser les mesures prises par les acteurs qui pourront permettre de considérer que le plan sera correctement réalisé et aussi de préciser et compléter le dispositif de suivi pour mieux mesurer l’atteinte des objectifs ;
- Pour les objectifs du PPA3, l’Ae recommande de renforcer encore le plan d’actions pour la baisse des émissions des polluants PM2,5, NH3 et Nox (objectifs PREPA 2030 non atteints pour ces derniers en 2027). Pour le NO2, l’autorité constate que les actions du PPA ne permettront quasiment pas de réduire l’exposition moyenne des habitants du PPA par rapport au scénario tendanciel (en effet le nombre de personnes exposées passerait de 2 300 habitants en scénario tendanciel à 2 100 avec les actions PPA) ;
- Dans une volonté d’accroître les ambitions du PPA 3, l’Ae recommande d’accroître le caractère contraignant des mesures du plan (souvent incitatives et non prescriptives) et d’intégrer dans le pilotage du PPA3 un niveau de vigilance pour chaque action en prenant plus en compte la territorialisation. Enfin, pour la circulation routière l’Ae émet des doutes sur l’opportunité du périmètre pour l’action MU1 aux fins de réduire l’autosolisme (voie de covoiturage et offres alternatives) et surtout elle constate que l’offre ferroviaire n’est pas évoquée. Pour la ZFE, l’Ae considère que la fiche action n’est pas assez ambitieuse et qu’il manque un retour d’expérience sur la première mise en place de ZFE-m.

### 1.8.2 Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Dans son mémoire du 14 octobre 2022, le maître d'ouvrage, en l'occurrence la DREAL UID 42-43 apporte des éléments de réponse aux recommandations formulées par l'Ae.

- Concernant les objectifs en matière d'ozone, la DREAL (par l'intermédiaire du prestataire Mosaïque Environnement) fait apparaître qu'il s'agit d'un polluant secondaire dépendant non seulement d'autres polluants primaires mais aussi de facteurs climatiques changeants, de plus cette pollution est soumise à des forts déplacements géographiques. Cependant, malgré cette difficulté, le choix est fait d'afficher l'objectif de ramener en 2027, le niveau moyen d'ozone à celui de 2017.
- Au sujet des moyens financiers et humains, la DREAL en précise les sources. Pour le financier : elle rappelle les différentes conventions, fonds, projets, aides et primes diverses, tant sur le plan local que national. Pour l'humain : elle recense les effectifs des différents services qui seront mobilisés à temps plein ou partiel pour accompagner la mise en œuvre du PPA
- Concernant l'articulation du PPA avec d'autres plans ou programmes, la DREAL revient sur la hiérarchie des normes. Elle écarte la notion de conformité ou d'articulation d'un PPA envers un PDU (plan de déplacement urbain), mais souligne que c'est ce dernier plutôt qui doit être compatible avec les objectifs du PPA. De plus, le PDU de SEM n'est toujours pas approuvé. Elle fait la même analyse pour les PCAET pour lesquels le PPA s'impose. Pour le plan national PREPA, la DREAL rappelle qu'elle a pris en compte ses impératifs, notamment en respectant le SRADDET à travers toutes ses actions. Le SRADDET devant lui-même respecter le plan PREPA, la DREAL estime que par principe de subsidiarité ceci évite d'avoir à faire l'analyse du PPA 3 vis-à-vis du PREPA. Le maître d'ouvrage rappelle le tableau de 7 pages qui compare (pour chaque secteur) comment les défis du PPA3 ont pris en compte les objectifs nationaux du PREPA. Ce document figurait déjà dans le dossier de présentation.
- S'agissant de l'état initial de l'environnement, et notamment de l'exposition à l'ozone, la DREAL mentionne que seuls 2% des écosystèmes du département de la Loire sont exposés à un dépassement des valeurs cibles. Pour les sites Natura 2000 elle considère que, eu égard à la localisation des sites Natura 2000, la quasi-totalité d'entre eux est située dans des zones non concernées par des valeurs de dépassement.
- Relativement aux mesures ERC non retenues, la DREAL en réintègre certaines au vu de la recommandation. Cependant elle maintient la mise à l'écart de plusieurs d'entre elles, en justifiant les raisons. Pour les incohérences soulevées entre le rapport environnemental et les fiches actions, la DREAL s'engage à les reprendre à l'issue de l'ensemble des consultations.
- Pour le dispositif de suivi et d'évaluation du PPA, la DREAL rappelle qu'il sera lié à l'engagement d'acteurs hors services de l'état (collectivités territoriales notamment). Elle souligne que dès la préparation du PPA3 tous les acteurs ont été associés de manière étroite pour identifier des actions précises, les aspects financiers ont été pris en compte, un tableau de bord partagé entre tous est prévu. Enfin un comité de pilotage et cinq commissions thématiques sont prévus pour assurer gouvernance, suivi et partage des informations.
- Concernant l'objectif de baisse chiffrée de certains polluants (NH<sub>3</sub>, Nox et PN 2,5), la DREAL reconnaît que pour l'ammoniac (NH<sub>3</sub>) des difficultés techniques sont apparues avec la profession agricole compte tenu des spécificités locales. L'ambition s'est limitée à acculturer les professionnels à la qualité de l'air et d'identifier les pratiques trop émettrices. Un cadre de discussion sera rajouté pour cet objectif spécifique. Pour les Nox et PM 2,5 il

est prévu de conduire à l'extension de la ZFE-m sans valider une exclusion de certains véhicules légers.

- Au sujet des leviers pouvant accroître l'ambition du PPA, un degré de priorité est prévu pour les actions les plus contributrices en termes de gain d'émission par polluant. Pour la réduction de l'exposition des populations aux émissions des transports routiers, le maître d'ouvrage rappelle les 30 sous-actions qui y participent et revient sur les documents d'urbanisme qui sont concernés par cette préoccupation. Un focus est réalisé sur les investissements financiers pour les systèmes multimodaux de mobilité entre Lyon et Saint-Etienne et notamment en matière ferroviaire.
- Sur la ZFE, la DREAL complète sa fiche action « Déployer progressivement la ZFE-m » en formalisant le souhait d'exclure les véhicules légers les plus polluants et en augmentant les axes routiers concernés.

**Analyse de la commission d'enquête :** Le mémoire en réponse de la DREAL apparaît complet et sincère dans son souhait de tenir compte des recommandations de l'autorité environnementale.

Il est très argumenté et n'a éludé aucun des aspects. On peut noter cet engagement par le fait de fixer un objectif chiffré pour l'ozone ou de décrire avec précision l'ensemble des moyens financiers engagés pour l'ensemble du plan d'action. On note également une argumentation très développée sur l'articulation avec les autres plans ou programmes avec des tableaux comparatifs.

La commission note que pour les polluants NH<sub>3</sub> (ammoniac) les objectifs PREPA seront loin d'être atteints et que l'objectif PPA de -11% en 2027 ne sera pas atteint non plus et ne devrait pas dépasser -6 % (le tendanciel permettant à lui seul -5%). L'autorité environnementale n'a pas fait un focus particulier sur ce polluant qui semble avoir du mal à être maîtrisé. Simplement, elle recommande de renforcer le plan d'actions au même titre que les Nox et les PM 2,5 (pourtant très proches des résultats souhaités). La DREAL intègre cette recommandation pour le NH<sub>3</sub> par la simple formalisation d'un « cadre de discussion » avec la profession agricole. Néanmoins, elle décrit très bien les difficultés techniques et locales pour la mise en œuvre de cette réduction.

Par ailleurs, dans son mémoire, la commission note que la DREAL mentionne d'une part que SEM n'est pas tenue (du fait de la sortie de son territoire du « contentieux Nox ») de prévoir dans sa ZFE l'exclusion de certains véhicules légers (page 31) mais indique en page 40 qu'il serait souhaitable que l'exclusion des véhicules légers les plus polluants puisse être étudiée et mise en œuvre dans le calendrier du PPA. Cette mesure forte devrait alors être accompagnée d'une communication car non prévue en l'état et impactante pour nombre de citoyens (en dehors des seuls professionnels dotés de véhicules utilitaires anciens).

Enfin, pour la commission, la recommandation visant à préciser les mesures relatives à l'offre ferroviaire (très importante pour le public) ne semble pas suffisamment développée dans le mémoire en réponse. Il est simplement évoqué l'élaboration de scénario-cibles fin 2023 à l'échelle de l'étoile ferroviaire stéphanoise.

Pour conclure, l'autorité environnementale reconnaît à de nombreux égards que le travail d'évaluation environnementale a été sérieusement réalisé et qu'il mérite parfois des précisions ou des engagements plus clairs. Le maître d'ouvrage a étudié ces recommandations avec une grande attention et a généralement apporté des réponses argumentées.

## 1.9 Consultation des communes ; des EPCI et du CODERST

Le présent chapitre traite des avis recueillis dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de l'article L222-4 du code de l'environnement qui stipule que « *les conseils municipaux et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés, les commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques concernées et les autorités organisatrices de transport doivent formuler un avis sur le projet de plan* » avant d'être soumis à enquête publique.

La procédure de consultation prévue s'est traduite par l'envoi d'un courrier de la préfecture de la Loire en date du 22 mai 2022 valant saisine officielle, les collectivités destinataires disposant d'un délai de 3 mois pour se prononcer en application de l'article R222-21 du code de l'environnement qui précise que « *ces avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas donnés dans un délai de 3 mois suivant la transmission du projet de plan.* »

C'est ainsi qu'ont été consultés :

- Les 140 communes situées dans le périmètre du projet ;
- Les 2 EPCI concernés : Saint Etienne Métropole et Loire Forez Agglomération ;
- Les 2 autorités organisatrices de transport concernées : Département de la Loire et Région Auvergne Rhône Alpes.

En outre il est à noter que la consultation portait sur le projet de PPA mais aussi, conformément à l'article R222-6-1 du code de l'environnement, sur les mesures relatives aux réductions des émissions de polluants issus des systèmes de chauffage au bois dénommé « Plan chauffage bois » dans les divers documents du dossier d'enquête.

Les résultats de la consultation s'analysent comme suit :

### 1.9.1 Le CODERST

Convoqué par la préfète de la Loire, le CODERST a rendu un avis favorable sur le projet de PPA le 3 mai 2022. A cette occasion, trois points ont été soulignés : la ZFE-m, le plan chauffage bois et la réduction des émissions d'ammoniac liées aux pratiques agricoles. Il n'a formulé d'avis explicite sur le plan chauffage bois.

### 1.9.2 Les communes

39 communes se sont exprimées au cours de la consultation. Deux d'entre elles l'ont fait hors du délai réglementaire de 3 mois : Saint Etienne et Saint Maurice en Gourgois.

En ce qui concerne les avis relatifs ils sont synthétisés dans les tableaux ci-dessous :

#### Plan de protection de l'atmosphère

	Favorable	Défavorable	Sans avis	Hors délai	Total
Communes	31(1)	3(2)	3	2(3)	39
EPCI	1(4)				1
Autorité organisatrice transport	1				1
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>41</b>

(1) dont 14 assortis de 30 réserves - (2) dont 2 assortis de 9 remarques - (3) 5 réserves exprimées



(4) dont 2 assortis de 5 réserves - (5) avis assorti de 3 réserves

### Plan chauffage bois

	Favorable	Défavorable	Sans avis	Hors délai	Total
Communes	11	1	25	2	39
EPCI			1		1
Autorité organisatrice transport			1		1
<b>TOTAL</b>	12	1	26	2	41

#### 1.9.3 Les EPCI

Seul Saint Etienne métropole a participé à la consultation émettant un avis favorable assorti de 3 réserves sur le PPA et ne se prononçant pas sur le Plan chauffage bois.

#### 1.9.4 Les autorités organisatrices des transports

Seul le département de la Loire a participé à la consultation émettant un avis favorable sur le PPA et ne se prononçant pas sur le Plan chauffage bois.

**Commentaires de la commission d'enquête :** Les 144 collectivités concernées par la consultation, en particulier les communes, se sont relativement peu mobilisées (39 sur 140 soit 29%). La commission le constate tout en le déplorant au motif que le projet soumis à l'enquête présente des enjeux sociétaux forts pour le territoire concerné et que certaines actions prévues impacteront significativement le quotidien des citoyens.

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.

Pour les mêmes raisons que pour les communes la commission regrette qu'un des deux EPCI et qu'une des deux autorités organisatrices de transport ne se soient pas exprimés sur le projet.

Malgré l'échec relatif de la consultation, 54 réserves et remarques ont accompagné une partie des avis exprimés.

## 2 Organisation et déroulement de l'enquête publique

### 2.1 Désignation et fonctionnement de la commission d'enquête

Par lettre du 14 juin 2022, la Préfète de la Loire saisissait le président du tribunal administratif de Lyon aux fins de désignation d'une commission d'enquête pour procéder à une enquête publique ayant pour objet :

« *Le projet de 3<sup>ème</sup> plan de protection de l'atmosphère de Saint-Etienne Métropole et Loire Forez Agglomération* »

En conséquence de quoi la première vice-présidente du tribunal constituait une commission d'enquête (établie à partir de la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur au titre de l'année 2022), par décision N°E22000086/89 du 27 juillet 2022, composée comme suit :

- Pierre FOUVET, président ;
- Daniel DERORY, membre titulaire ;
- Robert BOUGEREL, membre titulaire ;
- Eliane D'ALFONSO, membre suppléant

Cette décision était notifiée à chacun des membres ainsi qu'à la Préfecture de la Loire.

## 2.2 Préparation de l'enquête

### 2.2.1 Arrêté de prescription de l'enquête

L'arrêté prescrivant l'enquête a été signé par Mme Catherine SEGUIN, préfète de la Loire, le 27 octobre 2022, sous le numéro 2022-192 PAT.

L'arrêté précise :

- Dans ses visas : les textes, documents, articles réglementaires et légaux encadrant la mise en place de la présente enquête publique,
- Dans son corps, les 9 articles organisant le déroulement et les modalités de celle-ci : Objet de l'enquête, périmètre et durée (140 communes relevant de Saint Etienne Métropole et Loire Forez Agglomération, durée de 39 jours), publicité, consultation du dossier (notamment en version dématérialisée), recueil des observations (registres papier et numérique, courriers et courriels), permanences de la commission d'enquête (composition de la commission d'enquête, permanences au nombre de 16 sur 11 lieux d'enquête), clôture de l'enquête - rapport et conclusions, décision prise au terme de l'enquête, exécution.

### 2.2.2 Contacts avec l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage

Dès la nomination de la commission d'enquête, une première réunion s'est tenue le 1<sup>er</sup> août 2022 en Préfecture de la Loire. Cette réunion était composée de l'ensemble des membres de la commission d'enquête, de l'autorité organisatrice (Représentée par Mme Yasemin GALLO et M. DEBARD Lucas) et du maître d'ouvrage (DREAL UID 42/43 représentée par M. Denis DOUSSON et Mme Corinne DESIDERIO ainsi que M. Cédric PLEUX, ce dernier intervenant par audioconférence).

Cette première réunion a permis de rappeler les éléments introductifs et le contexte. Les modalités d'organisation de l'enquête publique ont également été évoquées, notamment pour arrêter les dates d'enquête et lieux de permanence. La mise en place d'un registre numérique par le prestataire « Publi légal » a été proposé et retenu par la commission d'enquête. Il a été décidé que l'ensemble des contributions (papier ou numérique) figureraient dans le registre numérique avec possibilité pour le contributeur de demander l'anonymat. La commission a également demandé qu'un sommaire du dossier figure en tête du dossier soumis à enquête pour en faciliter l'appropriation et les recherches pour un lecteur non averti. Elle a également souhaité qu'un « référent » soit désigné pour chaque lieu d'enquête afin d'être l'interlocuteur privilégié de la commission.

Le 26 septembre 2022, une visioconférence ouverte au maître d'ouvrage, au prestataire publilégal (registre numérique) et aux membres de la commission d'enquête, était organisée pour échanger sur les modalités partenariales offertes par le registre pour traiter les contributions tout au long de l'enquête, chacun dans son domaine de compétence.

Le 21 octobre 2022, une réunion se tenait en préfecture de la Loire, en présence de l'autorité organisatrice de l'enquête (Mme GALLO et M. SAVALLI), du maître d'ouvrage (DREAL représentée par M. DOUSSON) et l'ensemble des membres de la commission d'enquête. Elle avait pour objectif un

travail de relecture des différents documents d'organisation de l'enquête (Arrêté, avis d'enquête, courriers mairies) mais aussi la prise en compte des 11 registres d'enquête aux fins de vérification de la cotation et paraphe. Préalablement à cette réunion par des échanges téléphoniques et courriels réguliers, la commission avait proposé des dates de permanence sur les différents lieux d'enquête à l'autorité organisatrice, qui les avait validées.

Enfin, le vendredi 18 novembre, pendant 3 heures, avant l'ouverture de l'enquête, et aux fins de s'assurer d'une compréhension suffisante du dossier, la commission d'enquête rencontrait le maître d'ouvrage dans les locaux de la DREAL à Saint Etienne,

A cette occasion, M.DOUSSON et Mme DESIDERIO nous rappelaient les étapes préalables à la construction du PPA 3 et notamment la décision de co-construire le plan d'actions à partir d'ateliers les plus ouverts possibles (collectivités et différents acteurs du territoire) à partir d'un diagnostic du territoire. Ce plan d'actions (5 secteurs, 13 défis, 31 actions et leurs sous-actions) a été fixé en intégrant l'ensemble des avis exprimés au cours des différentes phases de concertation et de travaux.

Un focus plus scientifique était réalisé sur les polluants étudiés, leurs origines et leurs effets. Les normes réglementaires nationales ou internationales et les valeurs guides de l'OMS ont été présentées. Les objectifs fixés par le PPA 3 et leurs outils de mesures, ainsi que les scénari (tendanciels ou incluant le PPA 3) ont été explicités. Enfin, les effets de la mise en œuvre du PPA sur l'environnement (évaluation environnementale) ont été rappelés avec les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les quelques effets potentiellement négatifs. La commission a pu poser toutes questions pertinentes avec des réponses obtenues très claires et argumentées.

### 2.2.3 Association des communes à l'organisation

Sur les 140 communes concernées par le périmètre du PPA 3, 10 ont été désignées comme lieux d'enquête et donc abritant des permanences. La Préfecture, siège de l'enquête publique, constituait un lieu d'enquête pour recevoir la dernière permanence.

La Préfecture de la Loire, autorité organisatrice de l'enquête a donc adressé un courrier à chacune des 140 communes pour les aviser de la tenue de l'enquête et leur demander de contribuer à l'organisation.

Pour les 10 communes abritant des permanences, pour mémoire :

Andrézieux-Bouthéon, Firminy, Rive de Gier, Roche la Molière, Saint-Chamond, Saint-Etienne, Sorbiers (Ressort de Saint-Etienne Métropole)

Boën, Montbrison, Saint Just Saint Rambert (Territoire de Loire Forez Agglomération)

Un courrier du 27 octobre 2022 leur a été spécifiquement adressé pour les aviser de la désignation de leur mairie comme lieu d'enquête publique. Il leur a été demandé de désigner un référent pour être l'interlocuteur privilégié de la commission d'enquête (organisation matérielle). Les maires ont eu pour mission d'ouvrir le registre pour le 21 novembre à 9 heures (tous les registres ayant été cotés et paraphés au préalable par la commission). Ce même courrier leur a demandé de procéder à l'affichage réglementaire de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête en format A2 en lettrage noir sur fond jaune, joint au courrier, avant le 4 novembre 2022. En outre, il leur a été suggéré de procéder à une information plus large, par tous moyens utiles disponibles (site internet, affichage numérique, publications locales...). Il leur a été rappelé la nécessité de tenir le dossier complet et les registres à disposition du public pendant les heures d'ouverture, même en dehors des permanences prévues par l'arrêté. La mission

de scan des observations écrites et de transmission à l'adresse dédiée (aux fins de publication sur le registre numérique) leur a été également définie.

Pour les 130 autres communes non-lieux d'enquête, un courrier leur a également été transmis pour les informer de la tenue de l'enquête. Il leur a été demandé de procéder à l'affichage de l'avis d'enquête publique en format A4 et de relayer l'information par tout moyen à disposition, notamment sur la possibilité de participer à l'enquête par contributions écrites (registre papier dans les mairies lieux d'enquête ou par courrier) ou numériques (registre numérique ou courriels)

## 2.3 Modalités d'organisation de l'enquête

### 2.3.1 La publicité réglementaire et complémentaire

#### 2.3.1.1 Publications

Conformément à l'arrêté préfectoral du 27 octobre 2022 et en vertu des articles R 123-9 et 11 du code de l'environnement une parution dans la presse locale (journaux régionaux ou locaux) avisant de l'enquête publique, a été réalisée de la façon suivante, 15 jours avant le début de l'enquête :

- - Dans le journal L'essor de la Loire (annonces judiciaires et légales) le 4 novembre 2022, sous la référence EP 14769.
- - Dans le journal La Tribune Loire, sous la rubrique « Annonces légales », le 4 novembre 2022, sous la référence 328038600.

Elle doit également être rappelée dans les 8 jours suivant le début de l'enquête par voie de presse. Ceci a été réalisé à travers des publications dans les mêmes journaux à la date du 25 novembre 2022.

La préfecture a communiqué à la commission d'enquête la totalité des insertions de ces avis.

Par ailleurs, l'article R 123-11-II du code de l'environnement précise que « *L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, lorsque celle-ci dispose d'un site* ». Cette formalité a été remplie sur le site internet de la Préfecture de la Loire le 4 novembre 2022, dans la rubrique Publications/Enquêtes publiques/Enquêtes dématérialisées. Elle comprend l'arrêté préfectoral, l'avis d'enquête et la liste des communes concernées par le périmètre.

#### 2.3.1.2 Affichages

Un affichage obligatoire a été réalisé également dans les 10 mairies lieux d'enquête (Avis d'enquête en format A2 et arrêté préfectoral) ainsi que dans les autres mairies du périmètre de l'enquête en format A4 (avis d'enquête en format A4).

Un affichage réglementaire a été réalisé à la préfecture de la Loire à Saint-Etienne, ainsi qu'à la sous-préfecture de Montbrison conformément à l'article R 123-11 III du code de l'environnement. Des attestations d'affichage ont été rédigées et transmises à l'autorité organisatrice de l'enquête qui les a compilées.

Contrôle de l'affichage :

Les vérifications ponctuelles effectuées par les membres de la commission ont permis de contrôler et vérifier ces affichages lors de chacune des permanences et au cours de passages aléatoires. L'affichage extérieur en mairie de Boën ayant été remis en cause par des contributeurs, il a bien été contrôlé et vérifié et fait l'objet d'un développement particulier sans l'analyse des contributions. Un affichage extérieur en mairie de Saint Etienne (poste de garde des Arcades - Hôtel de Ville) de l'avis d'enquête s'est révélé

déterminant pour des contributeurs d'un courrier postal, qui en ont fait état. En Préfecture, l'affiche au format A2 a été apposée à l'entrée principale de la préfecture côté rue Charles de Gaulle, et une à proximité immédiate du PRU.

### 2.3.1.3 Publicité complémentaire

Des modes de communication complémentaires et facultatifs ont pu être aussi utilisés, suivant les communes :

Panneaux lumineux à messages variables, application Illiwap, site internet de la commune. En Préfecture, siège d'enquête, une fiche technique d'information générale sur l'enquête publique du PPA 3 ainsi que les fiches pratiques élaborées par le pôle animation territoriale ont été adressées bien en amont de l'ouverture de l'enquête aux agents susceptibles d'être amenés à répondre aux demandes des usagers sur ce sujet :

- au service de la logistique (agents de l'accueil général, du bureau des courriers, du standard téléphonique)
- au pôle des relations avec les usagers (où se situe le dossier d'enquête avec le registre, un poste informatique à disposition du public et lieu de la dernière permanence).

### 2.3.2 Siège et lieux d'enquête et de permanence

L'autorité organisatrice de l'enquête a identifié et réparti les sites en charge de l'organisation des permanences :

La Préfecture de la Loire a été désignée comme siège de l'enquête et abritant la dernière permanence le dernier jour de l'enquête, le jeudi 29 décembre de 9 heures à 12 heures (heure de fin de l'enquête publique). Les courriers écrits par les citoyens désireux de contribuer à l'enquête publique devant être adressés à la Préfecture de la Loire (Service de l'action territoriale, Pôle administration territoriale, avec la mention « A l'attention du président de la commission d'enquête.

10 mairies réparties sur les 2 EPCI ont été désignées comme lieu d'enquête et donc recevant des permanences physiques par un membre de la commission d'enquête.

Saint-Etienne Métropole : Andrézieux-Bouthéon, Firminy, Rive de Gier, Roche la Molière, Saint-Chamond, Saint-Etienne, Sorbiers.

Loire Forez Agglomération : Boën, Montbrison, Saint Just Saint Rambert.

Ce choix a été arrêté sur la notion de communes chefs-lieux de canton, avec des permanences doublées sur les villes les plus importantes : Saint-Etienne, Saint-Chamond, Rive de Gier, Montbrison, Boën. Ce qui totalisera un nombre de 16 permanences.

Les 130 autres communes ont pour statut de « communes concernées par le périmètre du PPA 3 » et ont reçu un courrier d'information de la Préfecture sur le déroulement de l'enquête et la nécessaire information de leurs concitoyens au sujet des formalités de consultation et participation.

### 2.3.3 Dates et lieux des permanences

Les 16 permanences, de 3 heures chacune, ont été réparties dans l'espace et le temps aux fins d'une couverture la plus large possible sur les 6 semaines d'enquête.

Les répartitions entre jours ouvrables de la semaine et samedi, matin et après-midi, couverture de chacune des semaines d'enquête, doublement des permanences dans les communes les plus importantes en termes de population, durée d'enquête de 30 jours ou plus conformément à l'article L 123-9 du code de l'environnement (39 jours dans le cas présent), dernière permanence devant être tenue au siège... Ont été des critères de choix lors de l'élaboration du tableau de permanences entre la commission d'enquête et l'autorité organisatrice.

Il peut être présenté comme suit, à l'instar de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique :

Lieu	Date	Horaires
<b>Territoire de Saint-Étienne Métropole</b>		
Mairie d'Andrézieux- Bouthéon	Mercredi 28 décembre	14h00 – 17h00
Mairie de Firminy	Mercredi 7 décembre	14h00 – 17h00
Mairie de Rive-de-Gier	Samedi 10 décembre	09h00 – 12h00
	Jeudi 22 décembre	13h30 – 16h30
Mairie de Roche-la-Molière	Vendredi 23 décembre	09h00 – 12h00
Mairie de Saint-Chamond	Mercredi 30 novembre	09h00 – 12h00
	Mardi 20 décembre	13h30 – 16h30
Mairie de Saint-Étienne	Lundi 21 novembre	09h00 – 12h00
	Jeudi 15 décembre	13h30 – 16h30
Mairie de Sorbiers	Mercredi 14 décembre	09h00 – 12h00
Préfecture de la Loire, siège de l'enquête	Jeudi 29 décembre	09h00 – 12h00
<b>Territoire de Loire Forez Agglomération</b>		
Mairie de Boën	Vendredi 2 décembre	14h00 – 17h00
	Jeudi 15 décembre	09h00 – 12h00
Mairie de Montbrison	Vendredi 25 novembre	09h00 – 12h00
	Lundi 19 décembre	09h00 – 12h00
Mairie de Saint-Just-Saint-Rambert	Mardi 6 décembre	14h00 – 17h00

La première permanence a été tenue en mairie de Saint Etienne (EPCI de Saint Etienne Métropole), commune la plus densément peuplée du périmètre. La seconde permanence (1ère semaine d'enquête également) a été positionnée en mairie de Montbrison, ville la plus importante de l'EPCI Loire Forez agglomération.

Chacune des communes a le statut de chef-lieu de canton.

#### 2.3.4 Dématérialisation

Les modalités de dématérialisation de l'enquête publique sont encadrées par le code de l'environnement. L'article L 123-10 (complété par le R 123-11 II) qui prévoit une publicité de l'enquête par voie dématérialisée a été pris en compte et s'est traduit par une publication sur le site internet de la Préfecture de la Loire ([www.loire.gouv.fr](http://www.loire.gouv.fr)) dès le 4 novembre 2022.

Par ailleurs, l'article 4 de l'arrêté d'organisation de l'enquête stipulait que le dossier numérique (composition identique au support papier) était accessible et téléchargeable sur le site internet dédié : [www.registre-numerique.fr/ppa.self](http://www.registre-numerique.fr/ppa.self)

Enfin, l'obligation légale de permettre au citoyen de participer à l'enquête par envoi de courriels sur une adresse électronique dédiée (Art L 123-13-I et R 123-9) a été appliquée, ainsi l'article 5 de l'arrêté d'organisation décrivait cette possibilité sur l'adresse [ppa-self@mail.registre-numerique.fr](mailto:ppa-self@mail.registre-numerique.fr)

Un poste informatique a été par ailleurs mis gratuitement à disposition du public (sur rendez-vous) à la Préfecture de la Loire pour permettre à un citoyen démuné d'appareils numériques de consulter, télécharger et contribuer par ces modalités dématérialisées. Cette disposition répond aux obligations de l'article L 123-12 du code de l'environnement.

La mise en place d'un registre numérique (prévu par le code de l'environnement, mais non obligatoire) par le prestataire « publilégal » a permis de faciliter la mise en œuvre de toutes ces dispositions.

### 2.3.5 Accès au dossier et dépôt de contributions par le public

C'est ainsi que le public a pu utiliser deux moyens pour consulter le dossier :

En version numérique sur le registre numérique précité dédié à l'enquête sur le site : [www.registre-numerique.fr/ppa-self](http://www.registre-numerique.fr/ppa-self). (Registre non obligatoire règlementairement mais préconisé pour favoriser la participation du public)

En version papier, aux jours et horaires d'accueil du public en vigueur à la date de l'enquête :

- A la préfecture de la Loire, désignée siège et lieu d'enquête publique, aux horaires et jours d'ouverture du Pôle relation avec les usagers
- A la sous-préfecture de Montbrison,
- Dans les mairies lieux d'enquête : Andrézieux-Bouthéon, Boën, Firminy, Montbrison, Rive de Gier, Roche la Molière, Saint-Chamond, Saint-Etienne, Saint-Just-Saint-Rambert, Sorbiers.

Pour déposer une observation, il a pu avoir recours aux possibilités suivantes :

Moyens numériques :

- Sur le registre dématérialisé à l'adresse : [www.registre-numerique.fr/ppa-self](http://www.registre-numerique.fr/ppa-self) (facultatif)
- Par courrier électronique à l'adresse suivante : [ppa-self@mail.registre-numerique.fr](mailto:ppa-self@mail.registre-numerique.fr) (obligatoire)
- Par accès gratuit garanti par la mise à disposition d'un poste informatique, sur rendez-vous téléphonique préalable (numéros fournis) à la préfecture de la Loire. (obligatoire)

Moyens papiers (tous imposés par la réglementation) :

- Dans les registres version papier ouverts dans les communes désignées lieux d'enquête et la préfecture de la Loire, aux jours et horaires fixés pour la consultation du dossier.
- Par courrier postal adressé « à l'attention de Monsieur le président de la commission d'enquête » à la préfecture de la Loire, Service de l'action territoriale, pôle animation territoriale-2 rue Charles De Gaulle-CS 12241-42022 Saint Etienne Cedex 1.
- Lors des permanences tenues par un des membres de la commission d'enquête aux dates définies dans l'arrêté et l'avis d'enquête.

### 2.3.6 Accès du public aux contributions déposées

Toutes les contributions déposées en format papier (registre d'enquête ou courrier) sont restées consultables par le public qui se rendait physiquement sur les lieux d'enquête (au siège pour les courriers postaux), mais ont également été déposées sur le registre numérique après avoir été scannées.

Elles sont donc restées consultables par tout citoyen pendant l'enquête sur le registre numérique, au fur et à mesure de leurs publications. En cas de demande d'anonymat, la contribution était publiée avec les seules mentions de son prénom et de sa commune de résidence.

Cette numérisation permettait donc d'avoir la totalité des contributions sur un seul et même site, facilement accessible depuis un poste informatique, à toute heure de la journée, 7 jours sur 7. Cette formalité n'est pas obligatoire règlementairement mais facilite grandement la transparence et la complète information des contributeurs ou visiteurs du registre numérique. C'est donc une formalité retenue par l'autorité organisatrice qui allait dans le sens d'une participation citoyenne optimisée.

## 2.4 Déroutement de l'enquête

### 2.4.1 Ouverture de l'enquête

L'enquête a été ouverte le lundi 21 novembre 2022 à 9h00 conformément aux dispositions de l'arrêté de la préfète de la Loire. Le registre numérique a été testé par la commission dès son ouverture. Aucun dysfonctionnement n'a été constaté.

### 2.4.2 Bilan des permanences

La commission a tenu 16 permanences présentielle dans les 11 lieux d'enquête retenus par l'autorité organisatrice soit une moyenne de 3 par semaine. Elles ont permis à la commission de recevoir 5 personnes seulement témoignant d'une participation extrêmement faible.

### 2.4.3 Bilan du fonctionnement du registre numérique

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 (500 000 habitants). 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.

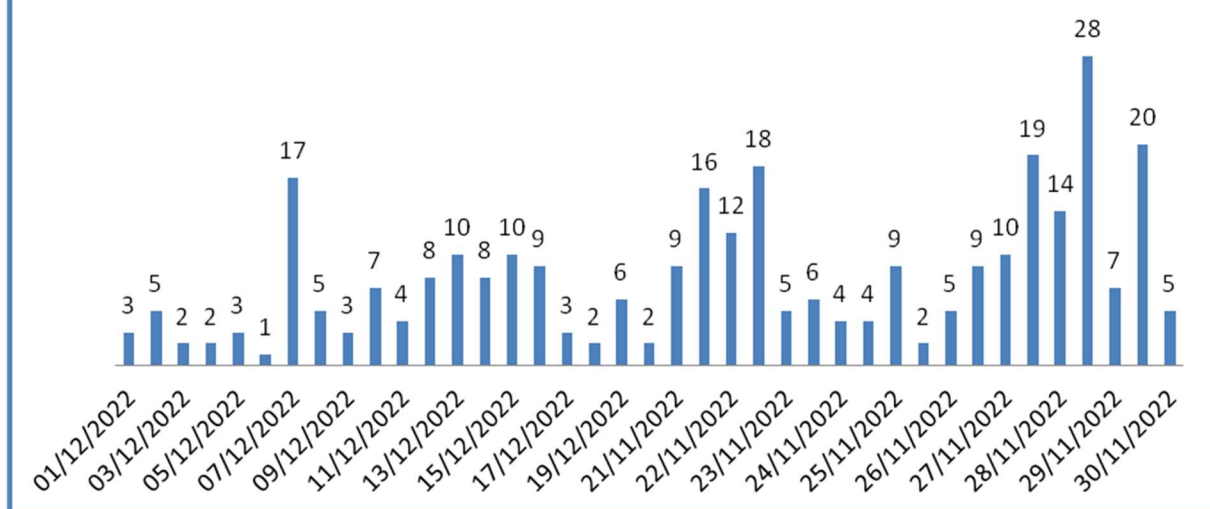
Les chiffres ci-après résument le fonctionnement du registre :

- 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).



## Répartition journalière des visiteurs du registre numérique



En accord avec l'autorité organisatrice et la maîtrise d'ouvrage les contributions issues des registres papier (5) ainsi que les courriers reçus au siège de l'enquête (2) ont été insérés sur le registre numérique par son gestionnaire avec l'aide des services administratifs des collectivités lieux d'enquête. Le public a ainsi pu accéder à l'ensemble des contributions pendant toute la durée de l'enquête, quel que soit leur mode de dépôt.

### 2.4.4 Bilan des contributions du public

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.

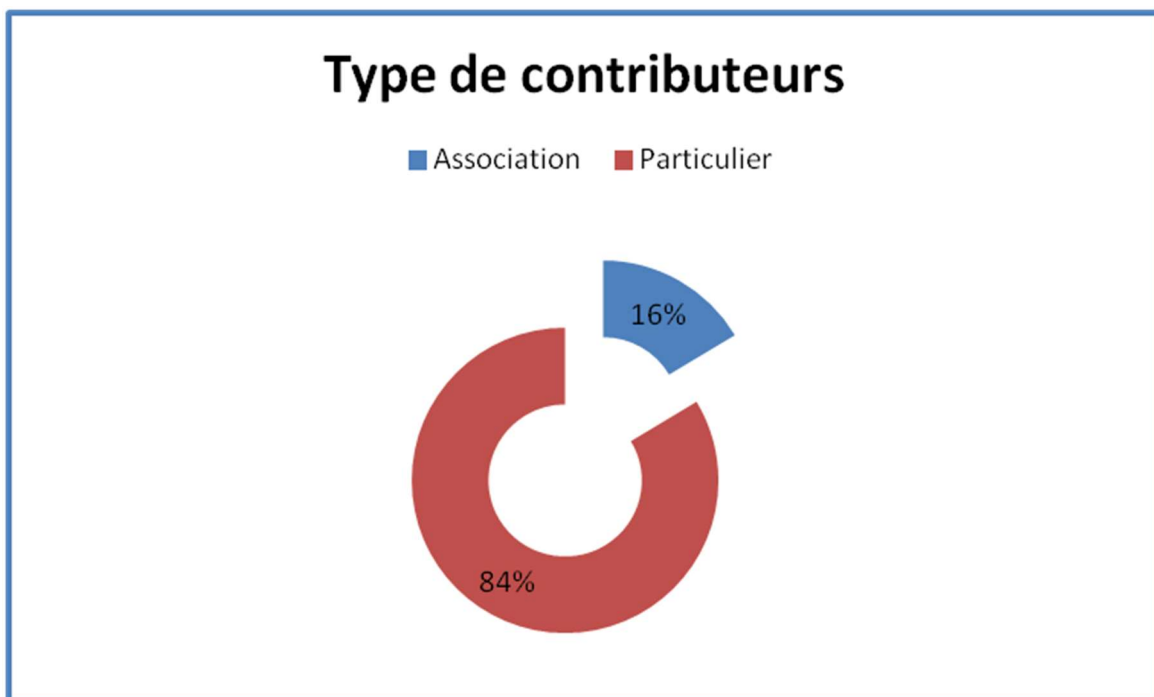
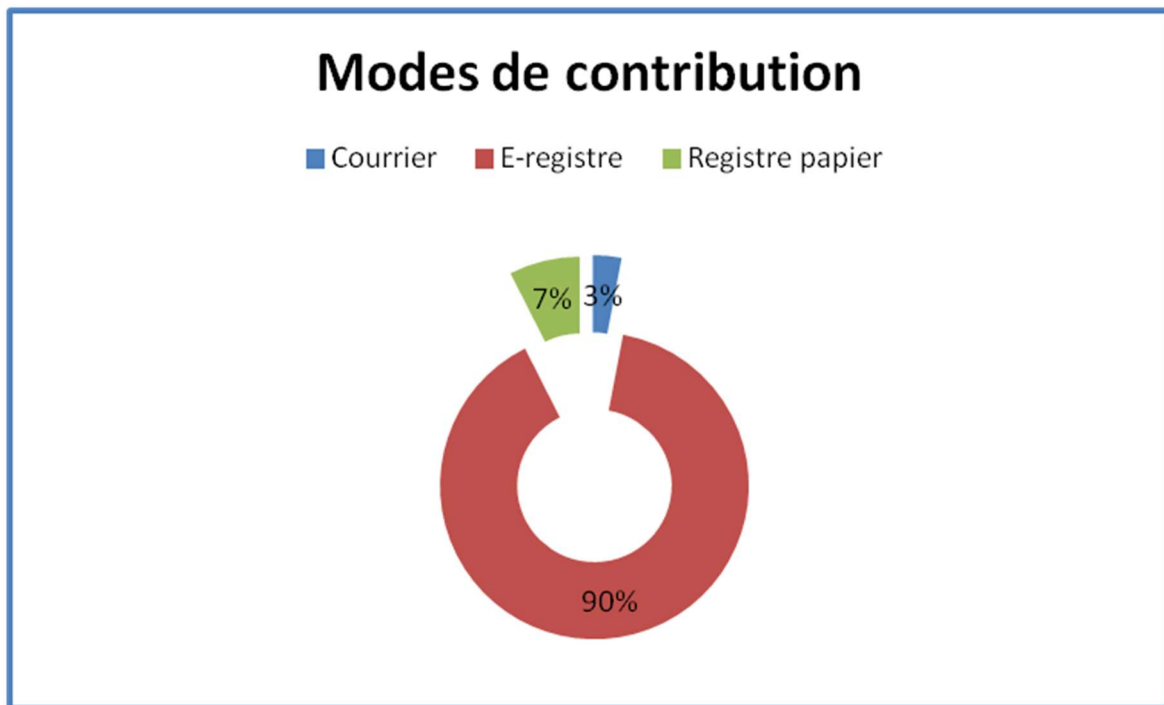
Plusieurs éléments peuvent, selon la commission, expliquer cette désaffection du public :

- 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 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 Boën.

Le public a formulé 67 contributions sur les 69 recensées (2 contributions sont les tests réalisés par la commission à l'ouverture du registre) pendant l'enquête, ces dernières se répartissant suivant différentes typologies comme suit :



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

## 2.5 Incidents

Les permanences se sont déroulées sans qu'aucun incident n'ait été constaté par la commission.

Le registre numérique a été actif pendant toute la durée de l'enquête et n'a connu aucun incident de fonctionnement. Toutefois la commission a été amenée à modérer 2 contributions (CF.2.4.3).

## 2.6 Clôture de l'enquête

L'enquête a été close le jeudi 29 décembre 2022 à 12 heures conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral. A partir de cette date, les registres papier n'ont plus été accessibles au public et le registre numérique a été fermé, ne permettant ainsi plus au public de déposer des contributions.

La collecte des registres a été faite par la commission le jeudi 29 décembre dans l'après-midi. Ils ont été clôturés le même jour

La commission a vérifié la concordance entre les contributions et pièces jointes présentes sur les registres papier et leur retranscription sur le registre numérique. Aucune distorsion n'a été constatée.

## 2.7 Le procès-verbal de synthèse

Dès la fin de la décomposition des contributions en observations unitaires et de la thématisation de ces dernières, la commission a remis le procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage et l'a commenté au cours d'une réunion tenue le 6 janvier 2023.

Ce procès-verbal se compose d'une synthèse pour chacun des thèmes retenus, l'ensemble des observations individuelles détaillées étant consultables dans l'application informatique adossée au registre numérique et partagée par la commission et le maître d'ouvrage.

Les réponses au procès-verbal de synthèse ont été transmises par courriel le 19 janvier 2023 au président de la commission d'enquête.

## 2.8 Remise du rapport et des conclusions motivées

Conformément à la réglementation, le rapport d'enquête accompagné de ses annexes, des conclusions motivées, des registres papier et du registre numérique ont été remis à l'autorité organisatrice le lundi 30 janvier 2023. Les documents ont été remis sous forme papier et numérique.

Parallèlement, la commission a transmis, à la même date, une copie de l'ensemble numérique des documents au président du Tribunal administratif de LYON.

Pour conduire ses travaux et coordonner son action, la commission s'est réunie à 5 reprises. La commission tient à remercier la mairie d'Andrézieux-Bouthéon qui nous a mis une salle à disposition et permis de tenir nos réunions dans de bonnes conditions.

### 3 Analyse et appréciation de la commission d'enquête

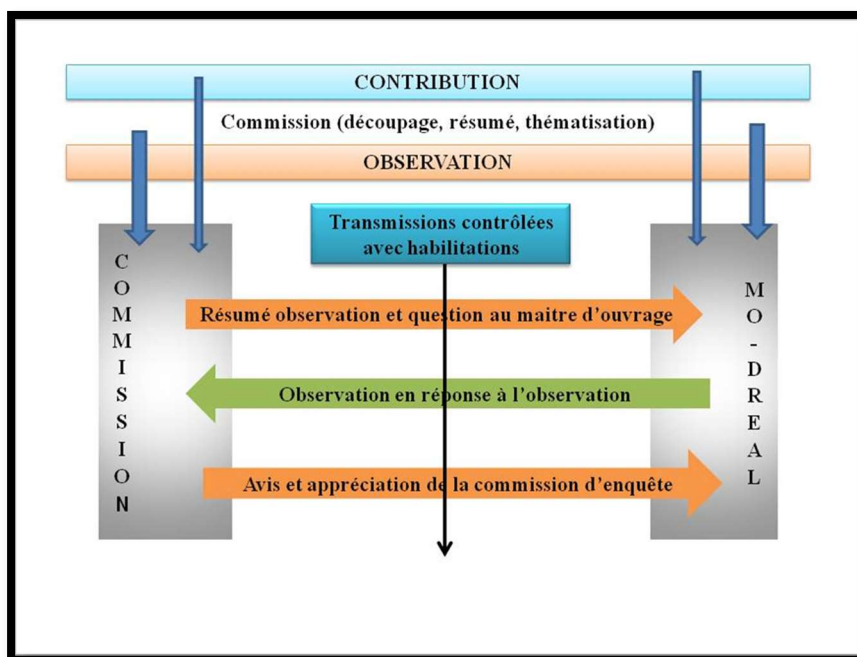
#### 3.1 Méthodologie de traitement des contributions

##### 3.1.1 Les outils utilisés

La commission ayant estimé que les contributions risquaient d'être denses du fait du large spectre de thématiques traitées par le projet, elle a fait le choix, en amont de l'enquête et en accord avec le maître d'ouvrage, de se doter d'une application numérique partagée et contrôlée. Cette dernière hébergée par le registre numérique a favorisé, en temps réel, des échanges permanents entre la commission et les maîtres d'ouvrage.

Le tableau et le schéma ci-dessous illustrent les fonctionnalités de l'application numérique utilisée par la commission et le maître d'ouvrage

Fonctionnalités commission	Fonctionnalités maîtrise d'ouvrage
<ul style="list-style-type: none"> <li>- lire les contributions</li> <li>- décomposer (découper) les contributions en observation unitaire</li> <li>- résumer les observations</li> <li>- thématiser les observations</li> <li>- interroger le maître d'ouvrage</li> <li>- transmettre l'observation résumée et commentée</li> <li>- lire les commentaires en réponse du maître d'ouvrage</li> <li>- Émettre et transmettre l'avis final à l'autorité organisatrice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lire les contributions</li> <li>- lire les observations et leur résumé</li> <li>- lire les interrogations éventuelles de la commission</li> <li>- transmettre ses commentaires et son avis en réponse</li> <li>- lire l'avis final de la commission</li> <li>-</li> </ul>



### 3.1.2 Contributions du public

Les contributions déposées par le public au cours de l'enquête peuvent faire référence à un sujet unique ou aborder plusieurs problématiques différentes. Dans ce dernier cas, les contributions portant sur plusieurs sujets ont été décomposées par la commission d'enquête en autant d'observations que de sujets abordés. Cette décomposition, fruit d'un « découpage » de la contribution a été réalisée par les commissaires enquêteurs sur l'application numérique hébergée par le registre numérique, application collaborative partagée entre la commission, les maîtres d'ouvrage et le prestataire.

Les observations résultant de la décomposition des contributions ont été caractérisées par un certain nombre d'items :

- Un numéro d'ordre ;
- Un contributeur ;
- Le texte de l'observation ou son résumé ;
- Un thème.

Les observations individuelles traitées par l'outil numérique associé au registre numérique ont été regroupées dans un tableau récapitulatif le résumé de l'observation, l'avis en réponse du maître d'ouvrage (DREAL) et l'analyse de la commission (tableau joint en annexe 2 du présent rapport).

### 3.1.3 Les contributions des organes délibérants des collectivités

Comme pour les contributions du public, les avis exprimés par les conseils municipaux et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés et des autorités organisatrices de transport ont été décomposés en observations unitaires et thématiques suivant la même grille d'analyse.

## 3.2 Les thèmes retenus

### 3.2.1 Liste des thèmes

La commission ayant fait le choix d'analyser les observations de manière thématique et par souci de cohérence avec la structure sectorielle du projet, elle a 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.

THEME		Code
Axes	Défi	registre
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

THEME		Code registre
Axes	Défi	
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
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
Hors champ enquête	Observations sans lien avec le projet	81

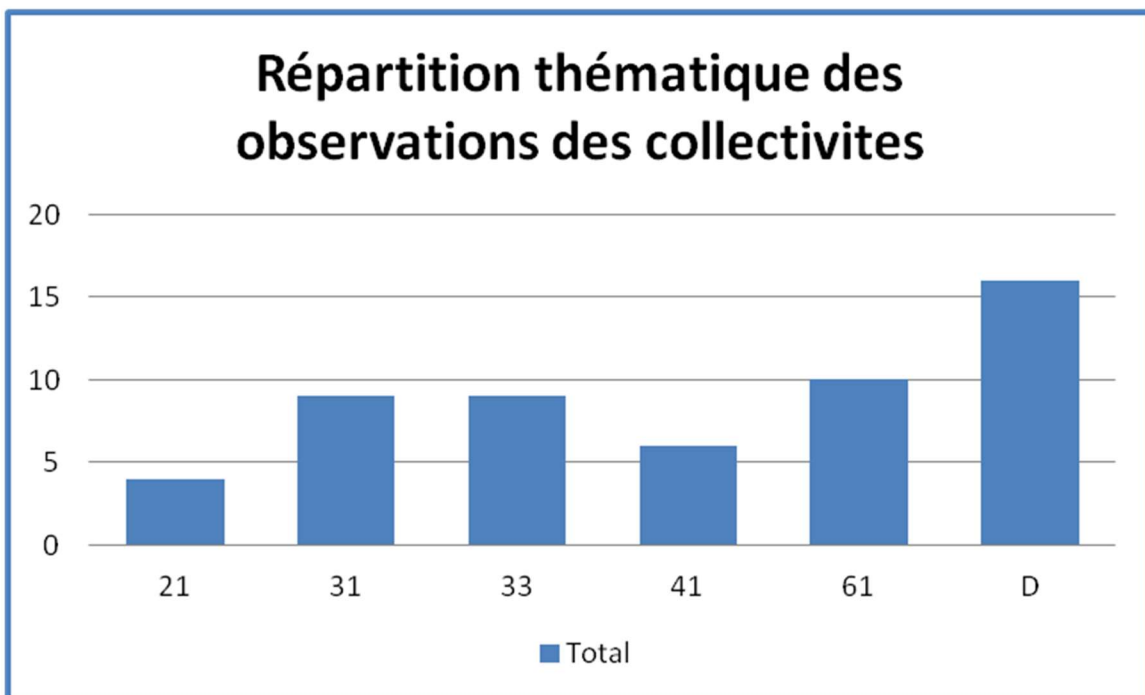
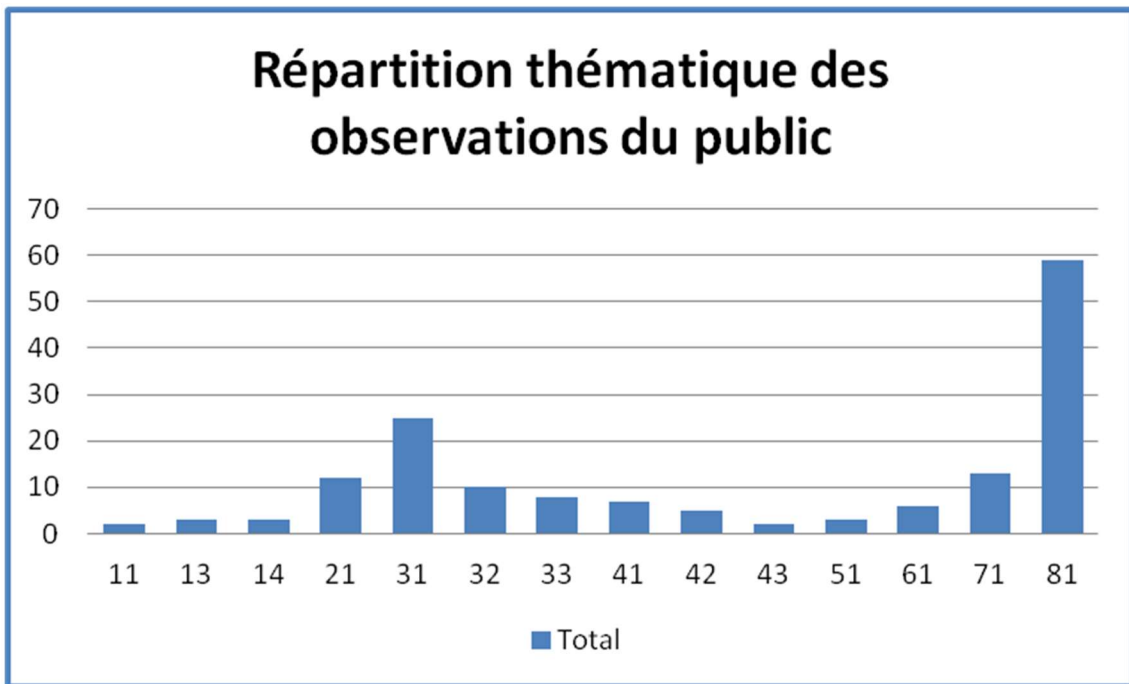
### 3.2.2 Répartition thématique des observations

Le public a formulé **67 contributions** que la commission a décomposé en **158 observations unitaires**.

Les contributions des **39 collectivités** qui se sont exprimées en amont de l'enquête ont fait l'objet d'un découpage par la commission en **54 observations unitaires**.

L'enquête a ainsi 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 :



### 3.3 Analyse thématique et appréciation de la commission d'enquête

Cette analyse reprend notamment le mémoire en réponse qui a été rendu par le Maître d'ouvrage le 19 janvier 2023 suite à la remise du procès-verbal de synthèse par la commission d'enquête (le 6 janvier 2023).

Les éléments formalisés par le MO apparaîtront, dans cette analyse, en italique et en bleu sous l'item « Réponse du Maître d'ouvrage ». Les synthèses, questions et analyses de la commission pourront en être

ainsi clairement distinguées. Les questions posées par la commission au MO seront clairement mentionnées et encadrées, la réponse de ce dernier y sera systématiquement analysée par la commission et encadrée.

Il est à préciser que chaque observation est reprise individuellement dans le tableau annexé au présent rapport. Chacune d'entre elle fait l'objet d'un résumé, d'une réponse du MO et de l'analyse de la commission dans ce même tableau.

Le procès-verbal de synthèse et les questions de la commission ont pour vocation de faire émerger les points les plus saillants de la participation du public, mais aussi des collectivités territoriales et de l'autorité environnementale.

### 3.3.1 Thème 11 : 1-Industrie-BTP - 1-Amélioration de la connaissance des émissions industrielles

#### Observations du public

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*



### Analyse de la commission d'enquête

**La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation. Elle note avec satisfaction la communication particulière prévue vers la population par l'intermédiaire des mairies.**

**La commission regrette que le formulaire ne précise pas si le plaignant sera informé des suites données à sa plainte.**

3.3.2 Thème 12 : 1-Industrie-BTP - 2-Réduction des émissions des installations industrielles et de combustion

Aucune observation du public sur ce thème.

3.3.3 Thème13 : 1-Industrie-BTP - 3-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.*

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

**La D12 qui dessert la zone des volons relie des secteurs à forte circulation et l'entrée de l'autoroute A72. Bien qu'aucune donnée chiffrée ne soit fournie, la commission valide la réponse du maître d'ouvrage et estime qu'en matière de circulation, l'impact de la ZAC des volons est probablement mineur.**

**La commission regrette que la réponse du maître d'ouvrage se borne à rappeler la réglementation. Cette installation industrielle inquiète le voisinage depuis de nombreuses années. Il est légitime que les habitants s'interrogent sur la dangerosité des poussières de verres.**

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).*

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

**Il est vrai que les ICPE (installations classées au titre de la protection de l'environnement) sont soumises à une réglementation précise et font l'objet de suivi et de contrôle. En cas de manquement à ses obligations, l'industriel peut être sanctionné.**

**La commission tient à relativiser la portée dissuasive des sanctions. Pour des raisons économiques, sociales et industrielles bien souvent la puissance publique hésite à fermer une ICPE qui prend des libertés avec la réglementation.**

### 3.3.4 Thème 14 : 1-Industrie-BTP - 4-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 complètera le dispositif habituellement déployé pour de telles manifestations (cf. notamment les microcapteurs) dans les communes volontaires.*

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

**La commission valide la réponse du maître d'ouvrage.**

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).*

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

**La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. La charte "Chantier propre" répond à la l'observation.**

### 3.3.5 Thème 21 : 2-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.

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

**La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. L'intégration de la problématique des bois traités dans le volet « Chauffage au bois » est à saluer.**

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).*

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

**En ce qui concerne la problématique du chauffage au bois, la commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.**

**Dans sa réponse le maître d'ouvrage rappelle le Plan national et cite les mesures à destination du seul logement social. Le secteur résidentiel privé n'est pas cité.**

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 verse 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 verse de 350 000€ pour un montant de travaux de 1 100 000€ ».*

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

**La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Celle-ci complète la réponse précédente et cite les mesures qui concernent les logements des particuliers et des copropriétés.**

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://librairie.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#>).*

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

**Pour ce qui concerne le remplacement des appareils de chauffage au fioul, le maître d'ouvrage apporte les éléments de réponse.**

**Effectivement, lorsque la chaudière est associée à un ballon d'eau chaude, abaisser la température de celle-ci, n'est pas souhaitable au regard du risque « légionelle ». Sur une installation de chauffage bien conçue, l'abaissement de la température de la chaudière ne constitue en rien une source d'économie d'énergie.**

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 RTI.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.*

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

**La commission prend acte de la réponse à l'observation. Les poêles et foyers fermés récents ont des performances énergétiques bien supérieures aux anciens équipements. Il en est de même en matière de réduction d'émissions polluantes.**

**Face à l'augmentation du coût de l'électricité notamment, le chauffage au bois séduit de nombreux propriétaires de maison individuelle. Cette production d'énergie est une source de pollution de l'air significative et mérite une attention particulière.**

**Il est à noter que le défaut d'entretien, la mauvaise utilisation et le brûlage de bois de mauvaise qualité réduisent les performances de ces appareils et constituent une source de danger. La commission rappelle l'importance d'intégrer ces thèmes dans le plan de communication.**

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...*

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

#### **La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.**

3.3.6 Thème 22 : 2-Résidentiel Tertiaire - 1-Réduction de l'impact du chauffage sur la qualité de l'air

Aucune observation du public sur ce thème.

3.3.7 Thème 31 : 3-Mobilité Urbanisme - 1-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 (infrastructurelles, 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.

\* 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 MUI.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 DERAIL (@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'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.*

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 (COPIL) 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.

<p><b><u>Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse</u></b> : 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) ?</p>
---

## 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 là a 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

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

**La commission prend acte des projets et ambitions concernant la liaison par voie ferrée entre Lyon et Saint Etienne. Elle remarque que les réponses faites par ailleurs aux contributions sont plus détaillées que la réponse à la commission. Elles méritent donc d'être reprises ici.**

**Il y est rappelé tout d'abord que l'autorité organisatrice compétente en matière de transport de voyageurs est la région Rhône-Alpes-Auvergne et que l'ensemble des réseaux est exploité par l'opérateur SNCF.**

**Toujours dans les réponses faites aux contributeurs, la commission constate l'importance de plans et programmes nationaux ou régionaux, voire locaux et l'engagement impératif des autres acteurs (opérateur SNCF-Région). Elle note que des études et analyses sont en cours sur ces importants sujets, notamment la problématique de l'étoile ferroviaire stéphanoise et que des budgets spécifiques y sont consacrés.**

### Analyse de la commission d'enquête (suite)

La commission prend acte des projets et ambitions concernant la liaison par voie ferrée entre Lyon et Saint Etienne. Elle remarque que les réponses faites par ailleurs aux contributions sont plus détaillées que la réponse à la commission. Elles méritent donc d'être reprises ici.

Il y est rappelé tout d'abord que l'autorité organisatrice compétente en matière de transport de voyageurs est la région Rhône-Alpes-Auvergne et que l'ensemble des réseaux est exploité par l'opérateur SNCF.

Toujours dans les réponses faites aux contributeurs, la commission constate l'importance de plans et programmes nationaux ou régionaux, voire locaux et l'engagement impératif des autres acteurs (opérateur SNCF-Région). Elle note que des études et analyses sont en cours sur ces importants sujets, notamment la problématique de l'étoile ferroviaire stéphanoise et que des budgets spécifiques y sont consacrés.

Elle note également que dans ses réponses annexes (tableau des observations) le maître d'ouvrage fait état du récent projet Mobi'LYSE susceptible de procurer une réduction d'émissions de polluants. Il y est fait état de 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. A l'issue de ces études (2023), un plan d'actions serait disponible pour améliorer l'offre ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon. De plus, il est très intéressant de constater que la DREAL prendra l'attache de SNCF Voyageurs dans la perspective d'envisager un comptage prospectif des voyageurs dans les deux sens de circulation aux heures de pointe.

La commission constate avec intérêt que ces éléments rapportés dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale vont être retranscrits dans le PPA3 SELF afin de rendre compte dans la mesure du possible des gains à l'émission du fait du projet Mobi'LYSE.

Pour l'amélioration du transport en commun par voie routière, il ne figure pas d'éléments de réponse dans le texte de la réponse formalisée à notre question, la commission le regrette.

Cependant dans les réponses aux contributeurs, la commission remarque que 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. Elle note avec intérêt que le délégataire de service pour la STAS (Transdev) compte parmi les membres du Comité de pilotage (COFIL) du PPA3 SELF.

La commission d'enquête comprend que cette préoccupation de développement des transports en commun ne puisse être du ressort unique d'un simple PPA mais recommande au maître d'ouvrage (LA DREAL) de se faire l'écho de ces préoccupations auprès des décideurs en charge de l'optimisation du transport de voyageurs par voie ferrée ou routière.

### 3.3.8 Thème 32 : 3-Mobilité Urbanisme - 2-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 IA) 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.

**Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse** : 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.*

**Analyse de la commission d'enquête**

**La commission constate avec satisfaction la prise en compte de sa remarque et l'intégration cohérente de la logistique urbaine dans le défi MU3, relatif aux politiques d'urbanisme.**

**Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse** : 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)*

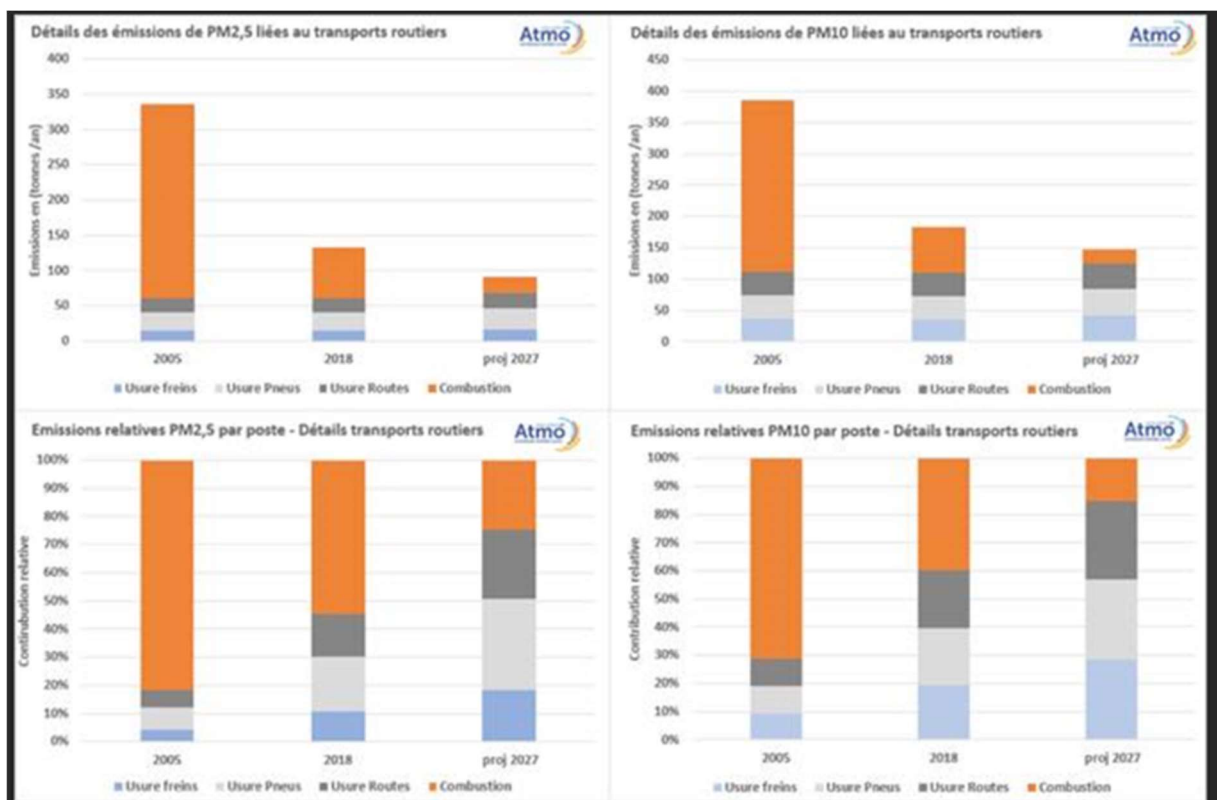
*Ce programme a fait l'objet d'une synthèse permettant de préciser le rôle du transport routier dans les émissions de particules fines (<https://www.lcsqa.org> ; cf résultats CARA\_2008-2020).*

*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). 25 Dossier n°E22000086 / 69

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/CPNature-potentiel-oxydant-aerosols-sante.pdf](https://www.cnrs.fr/sites/default/files/press_info/2020-11/CPNature-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.

#### **Analyse de la commission d'enquête :**

**La commission constate avec satisfaction la réelle et complète prise en compte par le MO de l'importance de l'émission des poussières et particules liées aux pneumatiques ou aux dispositifs de freinage. La commission entend les nécessaires analyses techniques et scientifiques (détaillées et de grand intérêt pour comprendre de quoi il s'agit) ainsi que les évolutions réglementaires en cours qui y sont afférentes (Norme euro 7).**

**Elle note l'enjeu national (voire supranational) de ce phénomène. Elle apprécie, dans les réponses faites aux contributeurs (@3-2), que ce point sera rajouté dans les mesures mobilités (sensibilisation des conducteurs à une conduite flexible et douce) et en recommande la mise en œuvre.**

**Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse :** 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 scénarii 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 œuvre dans le calendrier du PPA. »

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

La commission prend acte de l'évolution potentielle de la ZFE en termes de périmètre géographique et éventuellement l'application aux véhicules légers (non prévu quant à présent car non obligatoire) et pas simplement aux véhicules utilitaires.

Elle note qu'aucun contributeur n'a exprimé d'opinion défavorable ou réservé quant à cette ZFE2-m figurant au plan, les avis exprimés y sont plutôt favorable réclamant même (comme l'autorité environnementale) un déploiement plus ambitieux.

La commission note que d'autres métropoles incluent dans leur ZFE les véhicules légers avec parfois des réactions négatives d'une partie des citoyens. Nul doute que si la ZFE-m doit concerner les véhicules légers, une communication préalable y sera nécessaire.

**Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse** : 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 flotte 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.

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

La commission note avec satisfaction la prise en compte de plusieurs contributions à ce sujet.

Elle prend acte qu'une nouvelle sous-action verra ainsi le jour dans le défi transversal de communication et de sensibilisation. **Elle recommande la transmission de cette information aux opérateurs de transports en commun** dont la majorité de la flotte reste équipée de moteurs thermiques traditionnels pas forcément équipés du dispositif « Start and stop ».



Thème 33 : 3-Mobilité Urbanisme - 3-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/PLUD). 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 PLU 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 concerne 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 figurant dans le procès-verbal de synthèse : « 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)

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

**À la suite des nombreuses observations des communes ou EPCI dans ce domaine, le maître d'ouvrage revoit donc la formulation initiale de « 90% de croissance démographique » par « un objectif de croissance démographique prioritairement dans les zones urbanisées » ;**

**Cette volonté de densifier où les services sont déjà existants (notamment desserte par transports en commune ou mode doux existant) devrait avoir une répercussion positive sur le gain en émissions dues à l'autosolisme.**

**La commission émet un avis conforme aux éléments de réponse précis et complets, le PPA interagissant en termes de compatibilité ou de prise en compte avec les plans et documents d'urbanisme.**

#### 3.3.9 Thème 41 : 4-Transversal - 1-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 oeuvre 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 oeuvre (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 figurant dans le procès-verbal de synthèse :** 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*



### Analyse de la commission d'enquête

**Compte tenu de la faible participation du public à l'enquête publique (ainsi qu'à la concertation préalable) malgré des enjeux majeurs de santé et environnementaux, il apparaît important pour la commission que le porteur de projet communique régulièrement auprès du public, non seulement sur les enjeux, mais plus concrètement sur la mise en œuvre progressive des actions et sous-actions.**

**La constitution de fiches simples et thématiques avec un canal de diffusion large devrait permettre à une plus grande partie du public de s'approprier les enjeux et les actions qui finiront par se traduire, tôt ou tard, par des mesures concrètes dans leur quotidien.**

**La commission recommande la mise en œuvre opérationnelle et pédagogique de la sous action T.1.1.3 « communiquer sur l'état d'avancement du PPA auprès des citoyens »).**

3.3.10 Thème 42 : 4-Transversal - 2-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 complétera 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 notablement 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 pratiques et aider/favoriser le changement pour des équipements de chauffage plus performants. S'ajoutent enfin les actions Transversales qui visent à communiquer au grand public, 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 figurant dans le procès-verbal de synthèse** : Plusieurs contributions estiment qu'une information en temps réel à l'aide de panneaux lumineux (de type PMV) 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.*

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

**La commission se félicite de la prise en compte d'une information publique en temps réel sur la qualité de l'air ambiant, formulée par plusieurs contributeurs. Cette information devant répondre à des éléments techniques et réglementaires préalablement réfléchis, elle en recommande une mise en œuvre adaptée et pragmatique.**

**Par ailleurs, en dehors de cet outil, la commission apprécie dans les réponses aux contributeurs une attention particulière du MO sur la sensibilisation à l'éco conduite, source de moindre consommation et d'émission (tant en carburant qu'en sollicitation des pneumatiques et du freinage).**

### 3.3.11 Thème 43 : 4-Transversal - 3-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 figurant dans le procès-verbal de synthèse** : 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.auvergnerrhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/agir-pour-la-qualite-de-l-air-en-auvergne-rhonea13973.html>)*

*En termes d'outil, signalons aussi la récente application « signalaire.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-auvergnerrhonealpes.fr/actualite/unenouvelle-plateforme-de-signalement-des-nuisances>). 3*

### Analyse de la commission d'enquête

**La commission comprend le choix "non sectoriel" pour ce défi T3, mais constate que sa présence au côté des préoccupations majeures et essentielles (pilotage et communication sur le PPA3) lui accorde une visibilité "disproportionnée" par rapport aux autres mesures techniques.**

**Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse** : 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

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

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

**La commission prend acte de cette réponse pertinente qui vise à la fois le grand public et les agriculteurs et tient également compte des statistiques concernant les constatations d'infractions, en sus des actions de pédagogie et de sensibilisation. Certains contributeurs ayant jugé que le PPA3 n'était pas assez coercitif, cet indicateur atteste du contraire dans ce domaine.**

**Outre les gains souhaités en tonnage par polluant, il semble utile de comparer ces indicateurs de suivi aux années précédentes, car aucun objectif chiffré annuel n'est assigné.**

3.3.12 Thème 51 : 5-Agriculture - 1-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 (NH<sub>3</sub>), 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 NH<sub>3</sub>. 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 NH<sub>3</sub> 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 «brulage a 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 l'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 a 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 constate, au vu des discussions qui ont précédé la mise a l'enquête publique du PPA SELF, que, en l'état des dispositifs sur ce secteur, ce dernier ne peut être a lui seul l'outil permettant de les atteindre.*

*Le PPA concourra cependant a la sensibilisation des acteurs concernés, au premier rang desquels les agriculteurs, a leur acculturation au sujet de la qualité de l'air, a la diffusion des bonnes pratiques ... et s'ajoutera aux dispositifs plus directement orientés sur la réduction des émissions de NH3, 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 aout 2021 portant lutte contre de 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.



**Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse :**

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 a 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 a 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 porte a connaissance aux membres du COPIL lors de la séance d'approbation.*

### Analyse de la commission

La commission a bien noté que la prise en compte de l'ammoniac dans le PPA3 constitue une avancée incontestable et significative par rapport au PPA2 qui ne comportait aucune réflexion ni aucune mesure sur les pratiques agricoles pourvoyeuses d'émissions polluantes d'ammoniac (engrais, lisiers). Ce choix fait par la maîtrise d'ouvrage est d'autant plus pertinent que le PPA3 a intégré Loire Forez Agglomération dont le territoire rural est le support d'une agriculture émettrice d'ammoniac (cultures céréalières de plaine, épandage de lisier sur prairie en montagne ou l'élevage bovin domine).

La commission regrette tout en comprenant les arguments avancés que la maîtrise d'ouvrage et la profession agricoles n'avaient pas dégager des mesures concrètes permettant de limiter les émissions d'ammoniac tout en reconnaissant que l'objectif PREPA 2030 ne pourrait être atteint en 2027. L'AE a fait une analyse identique et propose de renforcer significativement le plan d'action.

Dans sa réponse la maîtrise confirme la non atteinte de l'objectif PREPA 20230 à échéance 2027 et que les préconisations retenues ne constituent qu'une plateforme minimale tant en termes de mise en œuvre que d'efficacité.

Dans la même réponse le maître d'ouvrage propose de compléter le défi T1 d'une action spécifique visant à formaliser un cadre de discussion permanent entre les parties prenantes. La commission estime cette proposition intéressante qui apparaît toutefois insuffisante compte tenu de l'urgence en la matière. En particulier aucun objectif calendaire n'est fixé.

Compte tenu de ce qui précède la commission considère que les actions d'acculturation des agriculteurs et de diagnostic des pratiques agricoles polluantes sont nécessaires et bien identifiées dans le projet. Elles participeront à terme à une réduction des émissions d'ammoniac. De même la formalisation d'un cadre de discussion avec les parties prenantes telle que proposée par le maître d'ouvrage dans sa réponse à une question de la commission est également un élément favorable, mais insuffisant, à la prise de conscience de la problématique « ammoniac » par la très grande majorité des agriculteurs.

La commission estime que le plan d'action « agriculture » doit faire l'objet de compléments et recommande la mise en place d'un véritable plan d'action spécifique comprenant des objectifs calendaires en cohérence avec le nouveau décret 2022-1654 du 26 décembre 2022 ainsi que des opérations « pilotes » concrètes positionnées par exemple dans des exploitations importantes en termes d'émissions.

Enfin la commission note la prise en compte par le maître d'ouvrage du décret 2022-1654 du 26 décembre 2022 et la déclinaison annuelle des objectifs de réduction des émissions d'ammoniac par rapport à 2005. Elle constate que la déclinaison 2027 (-10.2%) est en ligne avec l'objectif 2027 du PPA3 (-11%) mais éloignée de l'objectif réel PPA3 (-6%) très légèrement au-dessus de la seule évolution tendancielle.

#### 3.3.13 Thème 61 : 6- Généralités - 1-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'usager 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 d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse** : 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.*

### Analyse de la commission

**La commission reconnaît qu'un tel dossier, comportant notamment de très nombreux éléments techniques peut être perçu comme difficile à appréhender pour une partie de la population. Elle comprend donc totalement les « critiques » formulées par certains contributeurs. Toutefois la commission tient à souligner les efforts faits par le maître d'ouvrage pour rendre plus aisée l'approche du volumineux dossier. A titre d'exemple les résumés non techniques (obligatoires par ailleurs), le récapitulatif synthétique du plan d'action et la présence d'un sommaire détaillé du dossier (ajouté au dossier à la demande de la commission) ont permis au public d'accéder plus facilement au dossier.**

**En outre comme le maître d'ouvrage le souligna dans sa réponse, l'enquête publique, à travers les permanences des commissaires enquêteurs constitue un moment privilégié pour le public de s'informer sur le projet, de mieux la nature et la portée des mesures envisagées et plus généralement de questionner le commissaire enquêteur pour in fine déposer (ou pas) une contribution.**

**Force est de constater que dans la présente enquête, cette possibilité d'information n'a que très peu été utilisée puisque la commission n'a reçu que 5 personnes en permanence et ce malgré une information et une publicité sur l'enquête et les permanences très satisfaisantes (Cf. chapitre 2.3.1 du présent rapport).**

**La commission considère que la faible participation du public à cette enquête est un signe d'un désintérêt pour les thématiques traitées dans le projet et laisse présager d'une mauvaise acceptabilité de ce dernier par les citoyens alors que de nombreux sujets impactent leur vie quotidienne. Par exemple les contestations des ZFE dans les grandes métropoles au moment de leur mise en œuvre alors qu'elles ont été décidées quelques années plus tôt sont une preuve de ce déficit d'acceptabilité.**

### Analyse de la commission

**Pour faciliter l'acceptabilité des mesures retenues dans le projet, la commission estime que la mise en œuvre du PPA3 doit être accompagnée d'un plan de communication ambitieux, synthétique, multimédia (presse, internet, brochure, panneaux lumineux d'information sur la pollution, etc.) regroupant l'ensemble des préconisations spécifiques au PPA3 et adapté à l'ensemble des publics du territoire (élus, citoyens, entreprises, associations, etc.). La commission fait une recommandation en ce sens dans ses conclusions.**

**Pour être efficace et partagé par le plus grand nombre ce plan devra faire l'objet d'un suivi continu incluant un retour périodique des résultats obtenus.**

#### 3.3.14 Thème 71 : 7- Procédure enquête - 1-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.

### 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.*

### Analyse de la commission

**La commune de Boën dispose d'un écran connecté extérieur faisant office de « grille de mairie numérique ». Cet outil permettant de tracer les conditions d'affichage des diverses informations la commune de Boën a communiqué à la commission, par mail en date du 18 décembre 2022, la preuve du dépôt de l'arrêté et de l'avis d'enquête. Ces derniers ont été disponibles au public entre le 31 octobre et le 31 décembre 2022.**

## Analyse de la commission (suite)

☰	Arrêté n°2022-192 PAT - protection de l'atmosphère	31/10/2022 - 31/12/2022	ETAT	PREFECTURE DE LA LOIRE	En affichage	Télécharger	Modifier	Archiver	Supprimer
☰	Avis d'enquête préalable - protection de l'atmosphère	31/10/2022 - 31/12/2022	ETAT	PREFECTURE DE LA LOIRE	En affichage	Télécharger	Modifier	Archiver	Supprimer

**La commission considère donc que les informations relatives à l'enquête étaient accessibles au public à l'extérieur de la mairie pendant toute la durée de l'enquête et qu'en conséquence sa prolongation n'était pas justifiée. En outre les dates des permanences programmées à Boën ont été notifiées à plus de 1100 personnes du fait de leur « adhésion » à l'application citoyenne et de communication communale Illiwap.**

- 4 observations mentionnent l'absence de la commune de Boën 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.

### Réponse du Maître d'ouvrage

*L'avis d'enquête publique publié comprend bien la commune de BOËN 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).*

## Analyse de la commission

**Les observations concernent plus précisément l'absence de la commune de Boën dans la liste déroulante des localisations que les contributeurs avaient la possibilité facultative de renseigner en amont du dépôt de leur contribution sur le registre numérique. Il est exact que la commune de Boën a fait l'objet d'un oubli (parmi les 140 communes concernées) lors de la conception du registre numérique.**

**Toutefois la commission estime que cet oubli n'a pas été de nature à restreindre ou empêcher le dépôt de contributions dans la mesure où cette localisation était facultative. La commission a noté par ailleurs que 25 % des contributions ne comportait pas de localisations ce qui n'a pas nui à leur instruction.**

**Enfin les contributions ayant pour origine le secteur de Boën concernent presque exclusivement le projet STAL souvent clairement explicité dans le texte de la contribution. La commission les a donc localisées très facilement**

**2 observations contestent l'intérêt des enquêtes publiques, l'indépendance des commissaires enquêteurs ainsi que la modération d'une contribution.**

### 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.*

#### **Analyse de la commission**

**Sur les 2 premiers points, la commission tient à rappeler que l'enquête publique est la seule procédure de participation qui permette au public de s'informer sur un projet ou un plan et de formuler, préalablement à la décision, des observations auprès d'un tiers indépendant du maître d'ouvrage : le commissaire enquêteur. Elle est complémentaire de la phase amont qui s'est déroulée en juin et juillet 2021 (Cf. Chapitre 1.7) et qui assure la cohérence du processus global de participation.**

**Elle est aussi la seule procédure qui sollicite l'avis pertinent et motivé d'un tiers indépendant, après recueil des observations du public et examen du dossier, cet avis du commissaire enquêteur constituant une aide à la décision grâce aux recommandations et réserves éventuelles.**

**En ce qui concerne la modération, la commission confirme avoir supprimé, de deux contributions, des phrases mettant en cause un élu clairement identifiable et pouvant constituer de potentielles diffamations. En outre, elles n'apportaient aucun argument strictement lié au PPA et leur suppression ne remettait pas en question le contenu technique des contributions qui ont ainsi pu être instruites « normalement »**

#### 3.3.15 Thème 81 : 8-Hors champ enquête - 1-Observations sans lien avec le projet

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 TALAUDIÈRE ;*
- 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.



**Question de la commission d'enquête figurant dans le procès-verbal de synthèse** : 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.*

*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. »*

### **Analyse de la commission**

**La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et confirme que le PPA3, de par la réglementation en vigueur, a pour objectif de préconiser des mesures généralistes s'appliquant de manière cohérente et homogène sur un vaste territoire (140 communes dans le cas du PPA3). Il ne saurait donc proposer des mesures individuelles concernant des entreprises spécifiques identifiées.**

**En ce qui concerne les entreprises visées dans les contributions, la commission constate qu'elles relèvent de la réglementation ICPE et plus particulièrement d'une autorisation environnementale (décision préfectorale après enquête publique) qui a justement pour objet de fixer des mesures spécifiques aux entreprises après analyse de leurs impacts environnementaux et des dangers qu'elles peuvent générer. Dans le cas présent il est à remarquer que :**

- **2 entreprises (SOFOREC et centrale à bitume STAL) ont des autorisations récentes (l'une STAL sous condition de réalisation d'une desserte) délivrées après des enquêtes publiques récentes et ne sont pas encore opérationnelles ;**
- **1 entreprise (centre de compostage) est en projet et fera l'objet le moment venu de la procédure ICPE mentionnée ci-dessus.**

**La commission comprend toutefois l'impact des nuisances, notamment olfactives, que peut ressentir légitimement la population. Elle approuve donc sans réserve l'engagement du maître d'ouvrage de transmettre à l'Inspection des Installations Classées les signalements particuliers relatifs à ces sites (nuisances sonores, olfactives...) et formulés dans le cadre de l'enquête.**

**La commission souhaite que, dans le cadre de la réglementation en vigueur, les suites appropriées soient données aux dysfonctionnements dénoncés et ce dans les meilleurs délais**

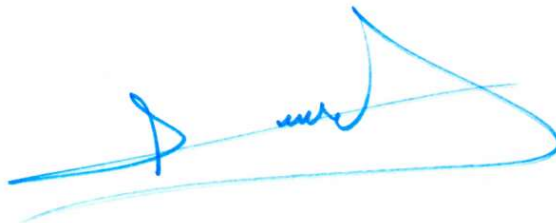
## 4 Clôture du rapport

La commission d'enquête a établi, signé et clos le présent rapport d'enquête accompagné de deux annexes (Procès-Verbal de Synthèse avec la réponse de la Métropole et les pièces associées ; Tableau des observations du public).

L'ensemble des documents, rapport et conclusions, a été remis à l'autorité organisatrice par le président de la commission le lundi 30 janvier 2023.

Monsieur Pierre FOUVET

Président

A blue ink signature of Monsieur Pierre FOUVET, consisting of a long horizontal stroke followed by a large, sweeping loop that ends in a sharp point.

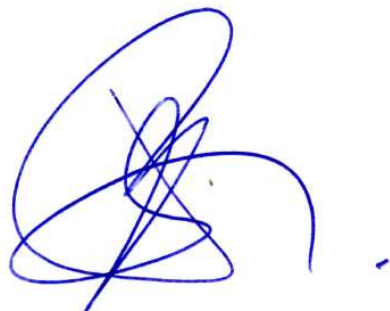
Monsieur Daniel DERORY

Membre titulaire

A blue ink signature of Monsieur Daniel DERORY, featuring a stylized 'D' followed by a horizontal line and a vertical line that ends in a small dot.

Monsieur Robert BOUGEREL

Membre titulaire

A blue ink signature of Monsieur Robert BOUGEREL, characterized by a large, complex, circular scribble with multiple overlapping loops and a horizontal line extending to the right.

## GLOSSAIRE

**ADEME** Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie  
**AE** Autorité environnementale  
**ALEC42** Agence Locale de l'Énergie et du Climat de la Loire  
**ANAH** Association nationale de l'habitat  
**Atmo AuRA** Association agréée de surveillance de la qualité de l'air pour la région Auvergne-Rhône-Alpes

**BTP** Bâtiment et travaux publics

**CJUE** Cour de Justice de l'Union Européenne  
**CO** Monoxyde de carbone  
**CO2** Dioxyde de carbone  
**CODERST** Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires  
**COFIL** Comité de pilotage  
**COV** Composé organique volatil  
**COVNM** Composé organique volatil non méthanique

**DDPP42** Direction départementale de la protection des populations – Préfecture de la Loire.  
**DREAL** Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement  
**DREAL UID 42-43** Unité interdépartementale départementale

**EPCI** Établissement public de coopération intercommunale  
**EURO** Norme européenne EURO ; fixe les émissions des véhicules roulants  
**EHPAD** Etablissement d'hébergement de personnes âgées dépendantes

**FAP** Filtre à particules  
**FNE** France nature environnement

**ICPE** Installation classée pour la protection de l'environnement

**LCSQA** Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air  
**LFA** Loire Forez Agglomération  
**LOM** Loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

**NEA-MTD** Niveaux d'Émissions Associées aux Meilleures Techniques Disponibles  
**NH3** Ammoniac  
**NO2** Dioxyde d'azote  
**NOx** Oxydes d'azote

**O3** Ozone  
**OMS** Organisation mondiale de la santé

**PADD** Projet d'aménagement et de développement durable  
**PCAET** Plan climat air énergie territorial  
**PDU** Plan de déplacements urbains  
**PL** Poids lourd  
**PLH** Programme local de l'habitat  
**PLU** Plan local d'urbanisme  
**PLUi** Plan local d'urbanisme intercommunal  
**PM** « Particulate matter » : particule fine

**PM10** Particules fines de diamètre inférieur à 10 µm  
**PM2.5** Particules fines de diamètre inférieur à 2.5 µm  
**PMV** Panneau à message variable  
**PNSE** Plan national Santé Environnement  
**PPA** Plan de protection de l'atmosphère  
**PPE** Programmation Pluriannuelle de l'Énergie  
**PREPA** Plan national de réduction des émissions polluants atmosphériques  
**PRFB** Plan Régional de la Forêt et du Bois  
**PRPGD** Plan régional de prévention et de gestion des déchets  
**PRSQA** Plan régional de surveillance de la Qualité de l'air  
**PRSE** Plan régional Santé Environnement  
**PUF** Particules ultrafines

**SCoT** Schéma de Cohérence Territoriale  
**SEM** Saint-Étienne Métropole  
**SNCF** Société nationale des chemins de fer  
**SRI** Schéma régional de l'intermodalité  
**SO2** Dioxyde de soufre  
**SOx** Oxydes de soufre  
**SRADDET** Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires  
**STAS** Société de Transports de l'Agglomération Stéphanoise

**UE** Union européenne  
**UNESCO** Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture

**VAE** Vélo à assistance électrique  
**VLE** Valeur limite d'émission  
**VP** Véhicule léger  
**VUL** Véhicule utilitaire léger

**ZAC** Zone d'aménagement concerté  
**ZFE** Zone à faibles émissions  
**ZFE-m** Zone à faibles émissions mobilité