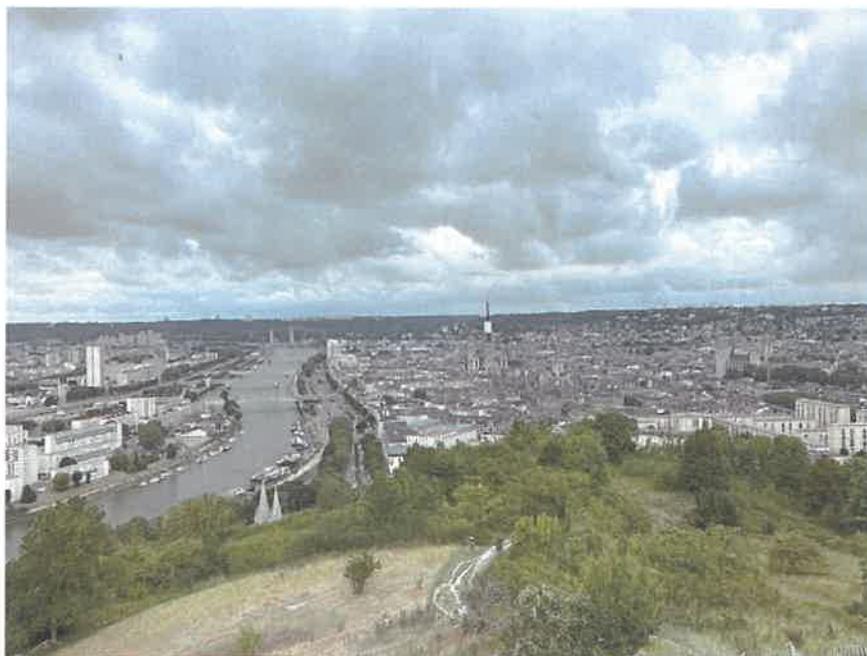


**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET
D'ELABORATION DU PLAN DE PROTECTION
DE L'ATMOSPHERE
VALLEE DE SEINE 2023-2027
du 1^{er} juin 2023 au 30 juin 2023**

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

TOME 1



*Décision du Tribunal Administratif de Rouen du 31 octobre 2022
Arrêté d'ouverture d'enquête publique des Préfets de Seine-Maritime et de l'Eure du
21 avril 2023*

*Les conclusions motivées et avis de la Commission d'Enquête font l'objet de documents séparés,
conformément à la réglementation*

TOME 1 RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

DECLARATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :.....	5
<u>I – Objet de l'enquête</u>	5
1. Préambule	5
2. Cadre juridique	6
3. Présentation du projet :	8
3.1 Qu'est-ce qu'un PPA et pourquoi une mise à jour ? :.....	8
3.2 Périmètre retenu pour la mise en œuvre du PPA 2023-2027 :.....	12
3.3 Articulation du PPA avec les autres plans, schémas et programmes :.....	14
3.4 Méthodologie de révision du PPA :	16
3.5 Diagnostic actuel du territoire du PPA Vallée de Seine :.....	16
4. Plan d'action	18
4.1 Les actions opérationnelles :	18
4.2 Les mesures d'urgence en cas de pics de pollution :	20
4.3 Les études pour amélioration de la connaissance :.....	20
4.4 La gouvernance :.....	20
4.5 Évolution de la qualité de l'air attendue :	21
5. L'évaluation environnementale du PPA.....	22
6. Les avis formulés par l'Autorité environnementale et les parties prenantes	23
6.1 Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la DREAL	23
6.2 Avis rendus lors de la consultation publique :.....	33
6.3 Suites données aux différents avis :.....	42
7. Composition du dossier soumis à enquête publique	43
8. Analyse du dossier par la commission d'enquête.....	45
9. Avis des communes formulés sur le PPA :.....	46

II - Organisation et déroulement de l'enquête.....	51
1. Désignation de la commission d'enquête	51
2. Consultations préalables et durant l'enquête.....	51
3. Publicité et information du public.....	52
4. Déroulement de l'enquête	54
5. Clôture de l'enquête	55
6. Procès-verbal de synthèse	55
III - Analyse des observations recueillies durant l'enquête	57
1. Remarques générales :	58
2. Transport :	66
3. Industrie :.....	71
4. Grands ports maritimes et logistique portuaire :	75
5. Résidentiel :.....	75
6. Mesures intersectionnelles :	76
7. Études – Amélioration de la connaissance :.....	78
8. Mesures d'urgence en cas de pic de pollution :.....	79
9. Divers :	79
10. Questionnements et propositions de la commission d'enquête :.....	80
IV - Remise du rapport d'enquête	84

Glossaire

Liste des principaux sigles et abréviations utilisés dans ce rapport

AAP	Appel A Projets
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
Ae	Autorité Environnementale
Atmo Normandie	Association agréée par le ministère en charge de l'environnement pour surveiller, informer et accompagner les acteurs sur l'ensemble du territoire normand – membre du Réseau régional de surveillance de la qualité de l'air
CCPHB	Communauté de communes du pays de Honfleur Beuzeville
CO	Monoxyde de carbone

CO₂	Dioxyde de carbone
CODERST	Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques
COFIL	Comité de pilotage
COTECH	Comité technique
COV	Composés organiques volatils
COVNM	Composés organiques volatils autres que le méthane
CRAN	Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
ESI	Environmental Ship Index – Indice international de performance environnementale des ports
FNE Normandie	France Nature Environnement Normandie
GAEC	Groupement Agricole d'Exploitation en Commun
GES	Gaz à Effet de Serre
HAP	Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
ICPE	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
MRN	Métropole Rouen Normandie
MTD	Meilleures Techniques Disponibles
NH₃	Ammoniac
NO	Monoxyde d'azote
NO₂	Dioxyde d'azote
NO_x	Oxydes d'azote
O₃	Ozone
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PAQA	Plan d'Actions Qualité de l'Air

Pb	Plomb
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDM	Plan de Mobilité
PDME	Plan De Mobilité Employeurs
PDRR	Programmes de Développement Ruraux Régionaux
PdMs	Plan de Mobilité simplifié
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme inter-communal
PM	Particulate matter – particules fines
PME	Petite ou moyenne entreprise
PM₁₀	Particules fines d'un diamètre inférieur à 10 microns
PM_{2,5}	Particules fines d'un diamètre inférieur à 2,5 microns
PMI	Petite ou Moyenne Industrie
PNSE	Plan National Santé Environnement
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PPE	Programmation Pluriannuelle de l'Energie
PREPA	Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques
PRSE	Plan Régional Santé Environnement
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SNBC	Stratégie Nationale Bas Carbone
SO₂	Dioxyde de soufre
SDRADDET	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
ZAG	Zone à risques de l'Agglomération
ZFE ou ZFE-m	Zone à Faibles Émissions – mobilité
µg/m³	Microgramme par mètre cube, unité de référence pour la concentration de polluants

Tome 1 : Rapport d'Enquête Publique

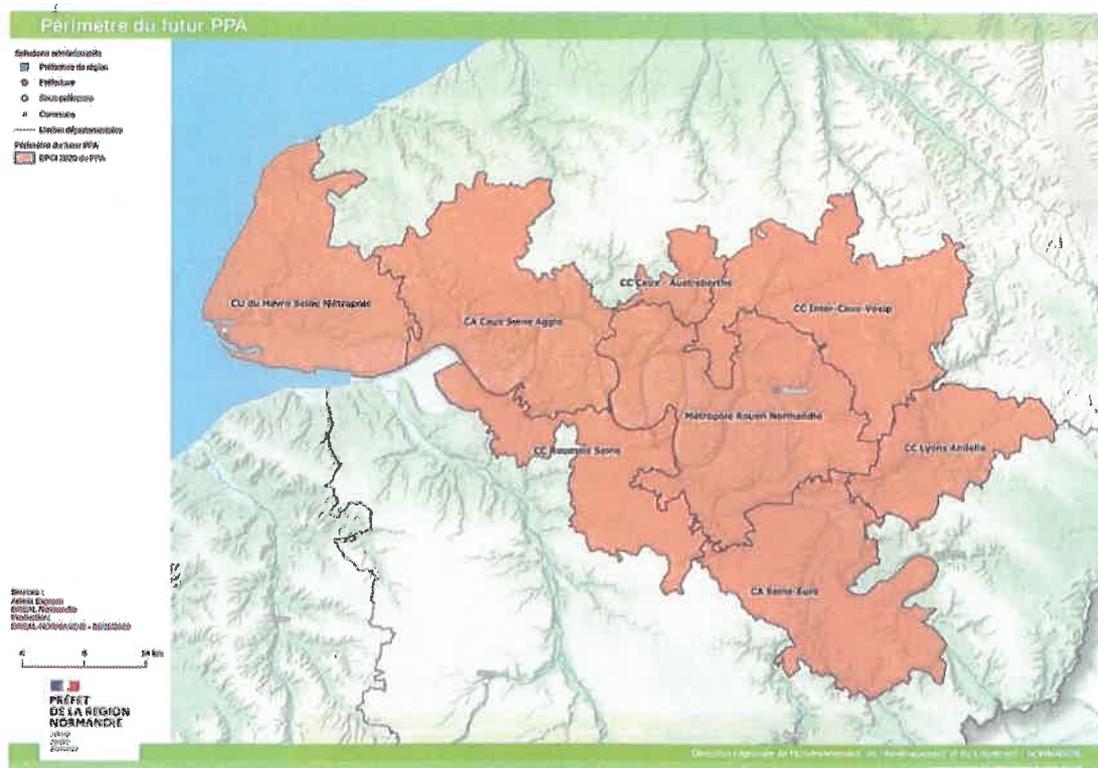
DECLARATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

Nous soussignés Christian BAÏSSE, Laurent GUIFFARD et Jean-Pierre BOUCHINET, commissaires-enquêteurs désignés par le Tribunal Administratif de Rouen pour cette enquête publique déclarons sur l'honneur ne pas être intéressés à l'opération à titre personnel ou en raison de nos fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L 123-5 du code de l'environnement.

I - OBJET DE L'ENQUÊTE

1. PRÉAMBULE

La présente enquête publique a pour objet le projet d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère (PPA) pour la Normandie qui s'étend sur huit EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale) comprenant 360 communes des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime. Il couvre une superficie de 3 524 km² avec près de 1 100 000 habitants.



Périmètre du PPA (source : dossier)

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 à 70 à 100 milliards d'euros par an, dont une large part est liée aux coûts de santé, et son impact sanitaire est estimé à 48 000 décès prématurés par an en raison d'une exposition chronique à une qualité de l'air dégradée.

Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) ont pour objectifs de mettre en place des mesures de réduction des polluants atmosphériques et d'amélioration de la qualité de l'air. L'objectif est de protéger la santé des populations et l'environnement en maintenant ou ramenant les concentrations en polluants dans l'air à des niveaux inférieurs aux valeurs limites réglementaires.

Les concentrations en polluants dans l'air sont surveillées et réglementées. La surveillance est confiée en Normandie à Atmo Normandie, association agréée.

Les PPA sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou dans les zones où il y a un dépassement ou un risque de dépassement des normes de qualité de l'air. Ils sont établis sous l'autorité du préfet de région.

En Normandie, un PPA est actuellement en vigueur depuis 2014 et couvre les départements de l'Eure et de la Seine-Maritime. Il comprend 20 actions qui visent à la réduction des polluants, à la maîtrise de l'urbanisation, la prévention et la gestion des pics de pollution et la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques.

2. CADRE JURIDIQUE

Le régime juridique du Plan de Protection de l'Atmosphère s'inscrit dans un cadre de réglementations européennes et nationales.

Sur la qualité de l'air :

Au niveau européen :

Deux directives européennes fixent des normes de qualité de l'air :

- ✓ La directive n° 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe. Elle définit notamment des exigences de surveillance de différents polluants et fixe des valeurs limites en matière de concentration de ces polluants (SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, O₃, plomb, benzène) à ne pas dépasser.
- ✓ La directive n°2004/107/CE du 14 mai 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, mercure, le nickel et les hydrocarbures polycycliques.

Ces directives prévoient des obligations de surveillance de la qualité de l'air, d'informer les populations sur la qualité de l'air, de respecter des normes sanitaires fixées et de mettre en œuvre des plans d'actions dans les zones pour lesquelles des dépassements des normes sanitaires sont observés. Des mesures appropriées doivent être prévues pour que la période de dépassement soit la plus courte possible.

En complément, l'Organisation Mondiale de la santé (OMS) préconise des « lignes directrices » relatives à la qualité de l'air. Elles ont pour vocation de servir de base pour l'élaboration de normes et de politiques en faveur de la santé ; elles sont généralement plus sévères que les normes européennes ou nationales.

Au niveau national :

Les directives européennes sont transposées en droit français dans le code de l'environnement (Article L221-1 : principe de l'obligation de ne pas dépasser les valeurs limites en matière de concentration de polluants – Article R221-1 : transposition des valeurs limites) et par l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit l'élaboration d'un Plan National de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA). Ce plan est composé d'un décret qui fixe les objectifs de réduction aux horizons 2020, 2025, 2030 et d'un arrêté qui détermine les actions de réduction des émissions à renforcer et à mettre en œuvre. Les objectifs de réduction sont les suivants :

Les objectifs de réduction de polluants fixés pour la France par rapport à 2005

(Directive n°2016/2284 du 14 décembre 2016)

	2020	2030
SO ₂	-55 %	-77 %
NOx	-50 %	-69 %
COVNM	-43 %	-52 %
NH ₃	-4 %	-13 %
PM 2,5	-27 %	-57 %

Source : dossier

Polluants suivis et seuils recommandés par l'OMS et normes en France :

Polluant (en µg/m ³)	Période visée	Lignes directrices OMS 2005	Lignes directrices OMS 2021	Valeur limite France
PM _{2,5}	Moyenne annuelle	10	5	10 (qualité)-20 (cible)
	Moyenne sur 24 h	25	15	-
PM ₁₀	Moyenne annuelle	20	15	30 (qualité)-40 (limite UE)
	Moyenne sur 24 h	50	45	50 (information)-80 (alerte)
O ₃	Pic saisonnier	-	60	-
	Moyenne sur 8 h	100	100	120
NO ₂	Moyenne annuelle	40	10	40
	Moyenne sur 24 h	-	25	(200 pas plus de 18h)
SO ₂	Moyenne sur 24 h	20	40	125 (UE, pas plus de 3 j/an)
CO	Moyenne sur 24 h	-	4 000	(10 000 moyenne sur 8h)

Source : dossier

Sur les PPA :

Les PPA sont créés par la loi du 30 décembre 1996. Leur contenu est précisé dans les articles R 222-14 à R 222-19 du code de l'environnement qui définissent les objectifs et mesures permettant de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

Ils sont établis sous l'autorité préfectorale en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, collectivités territoriales, acteurs économiques, associations de protection de l'environnement, de consommateurs et d'usagers de transport.

L'enquête publique relative au PPA est régie par les articles L122-5 et R122-22 du code de l'environnement.

3. PRÉSENTATION DU PROJET :

3.1 Qu'est-ce qu'un PPA et pourquoi une mise à jour ? :

Objectifs et contenus du PPA :

Le Plan de Protection de l'Atmosphère, outil de lutte contre la pollution atmosphérique, a comme objectifs de ramener la concentration des polluants réglementés en dessous des normes fixées et protéger la santé publique.

Pour cela, il vise à :

- Rassembler toutes les informations nécessaires à leur établissement,
- Fixer les objectifs à atteindre,
- Recenser et définir les actions prévues localement pour se conformer aux normes de la qualité de l'air dans le périmètre du plan,
- Organiser le suivi de l'ensemble des actions mises en œuvre et, si possible, celui de leur effet sur la qualité de l'air.

L'objectif du PPA est essentiellement la lutte contre la pollution chronique. Il doit également traiter des épisodes de pollution en définissant les modalités de déclenchement de la procédure d'alerte (art R.222-19 du code de l'environnement).

Il s'organise autour :

- D'un état des lieux pour définir un périmètre, présenter les enjeux en termes de concentrations et émissions de polluants,
- D'objectifs à atteindre en termes de qualité de l'air et/ou de niveaux d'émission,
- Des mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs.

Bilan du PPA en cours :

Le PPA en cours, approuvé le 30 janvier 2014 et couvrant les départements de l'Eure et de la Seine-Maritime a fait l'objet en 2019 d'une évaluation portant sur sa conformité réglementaire, ses actions et sa gouvernance. La conclusion conduit à une révision du PPA.

Ce PPA comportait 16 mesures sectorielles divisées en 69 sous-actions et 4 mesures structurelles. Ses objectifs étaient de réduire les émissions de NO₂, de 25 % et de PM₁₀ de 32 % par rapport à 2008, d'éviter tout dépassement de valeurs limites en matière de concentrations de polluants dans l'air, de réduire l'exposition aux PM₁₀ de 5 % et pour 2020 de réduire l'exposition aux PM_{2,5} de 10 %. Les secteurs mobilisés étaient le résidentiel-tertiaire, les transports, l'industrie, l'agriculture, les grands ports maritimes et les collectivités.

Bilan 2021 du suivi de la qualité de l'air :

Polluants	Valeurs limites Code de l'environnement	Valeur recommandée par l'OMS 2021	Moyenne annuelle la plus haute	Dépassement en 2021
NO ₂	En moyenne annuelle : 40 µg/m ³	En moyenne annuelle : 10 µg/m ³	41 µg/m ³ Petit-Quevilly SUD III	<p>Dépassements de la valeur limite</p> <p>41 µg/m³ enregistrés à Petit-Quevilly SUD III</p> <p>Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 2021</p> <p>11 µg/m³ enregistrés à Cherbourg Doumer 12 µg/m³ enregistrés au Caen Chemin vert 22 µg/m³ enregistrés à Caen Vaucelles 11 µg/m³ enregistrés à Moulit 11 µg/m³ enregistrés au Havre ville haute 24 µg/m³ enregistrés au Havre rue Lafaurie 15 µg/m³ enregistrés au Havre Massillon 12 µg/m³ enregistrés à Gonfreville l'Orcher 28 µg/m³ enregistrés à Dieppe av. Gambetta 18 µg/m³ enregistrés à Rouen centre 32 µg/m³ enregistrés à Rouen Quai de Paris 14 µg/m³ enregistrés à Sotteville les Rouen 21 µg/m³ enregistrés à RD18E-Boulevard Lénine 11 µg/m³ enregistrés à Evreux centre</p> <p>Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 2021</p> <p>16 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Cherbourg Doumer 19 jours > 25 µg/m³ enregistrés au Caen Chemin vert 105 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Caen Vaucelles 16 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Ifs 7 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Moulit 14 jours > 25 µg/m³ enregistrés au Havre ville haute 143 jours > 25 µg/m³ enregistrés au Havre rue Lafaurie 46 jours > 25 µg/m³ enregistrés au Havre Massillon 13 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Gonfreville l'Orcher 195 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Dieppe av. Gambetta 82 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Rouen centre 268 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Rouen Quai de Paris 280 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Petit-Quevilly SUD III 34 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Sotteville les Rouen 104 jours > 25 µg/m³ enregistrés à RD18E-Boulevard Lénine 13 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Evreux centre 4 jours > 25 µg/m³ enregistrés à Alençon</p>
	25 µg/m ³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 fois par an 200 µg/m ³ sur 1 heure			

Légende : **Rouge** : dépassement de la valeur limite recensé
Orange : dépassement de la valeur recommandée par l'OMS recensé
Vert : concentrations en dessous des valeurs réglementaires et recommandées par l'OMS 2021

Polluants	Valeurs Limites Code de l'environnement	Valeur recommandée par l'OMS 2021	Moyenne annuelle la plus haute	Département en 2021
PM10	En moyenne annuelle : 40 µg/m ³ En moyenne journalière : 50 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an	En moyenne annuelle : 15 µg/m ³ En moyenne journalière : 45 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 3 jours par an	24 µg/m ³ Petit-Quevilly SUD III	<p>Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 2021</p> <p>16 µg/m³ enregistrés à Cherbourg Doumer 19 µg/m³ enregistrés à Cherbourg Port 19 µg/m³ enregistrés à Caen Vaucelles 16 µg/m³ enregistrés à Ifs 17 µg/m³ enregistrés au Havre ville centre 22 µg/m³ enregistrés au Havre rue Lafaurie 17 µg/m³ enregistrés à Gonfreville l'Orcher 16 µg/m³ enregistrés à phase d'Ally 21 µg/m³ enregistrés à Dieppe av. Gambetta 17 µg/m³ enregistrés à Rouen centre 21 µg/m³ enregistrés à Rouen Quai de Paris 24 µg/m³ enregistrés à Petit-Quevilly SUD III 18 µg/m³ enregistrés à RD18E-Boulevard Lénine 16 µg/m³ enregistrés à Grand-Couronne Maine</p> <p>Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 2021</p> <p>4 jours > 45 µg/m³ enregistrés au Havre rue Lafaurie 4 jours > 45 µg/m³ enregistrés à Rouen Centre 13 jours > 45 µg/m³ enregistrés à Petit-Quevilly SUD III 7 jours > 45 µg/m³ enregistrés à Dieppe avenue Gambetta 9 jours > 45 µg/m³ enregistrés à Rouen quai de Paris</p>
				En moyenne annuelle : 25 µg/m ³

Légende : Rouge : dépassement de la valeur limite recensé
Orange : dépassement de la valeur recommandée par l'OMS recensé
Vert : concentrations en dessous des valeurs réglementaires et recommandées par l'OMS 2021

Polluants	Valeurs Limites Code de l'environnement	Valeur recommandée par l'OMS 2021	Moyenne annuelle la plus haute	Dépassement en 2021
SO₂	En moyenne journalière : 125 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 3 jours par an En moyenne horaire (pour la protection de la santé humaine) : 350 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 24 h par an.	40 µg/m ³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 fois par an	7 µg/m ³ Port-Jérôme	Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 2021 5 jours > 40 µg/m ³ enregistrés au Havre Cavorlaerville 6 jours > 125 µg/m ³ enregistrés à Port-Jérôme
O₃	Valeur cible En moyenne sur 8 heures : 120 µg/m ³ , à ne pas dépasser plus de 25 jours par an (moyenne calculée sur 3 ans).	60 µg/m ³ en maximum journalier de la moyenne sur 8h sur la période estivale et 100 µg/m ³ en maximum journalier de la moyenne sur 8h à ne pas dépasser plus de 3 fois par an	67 µg/m ³ Phare d'Ailly	Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 2021 Dépassée pour l'ensemble des 23 stations de mesure de ce polluant de Normandie
CO	En moyenne sur 8 heures : 10 mg/m ³	4 mg/m ³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 fois par an et 10 mg/m ³ en moyenne sur 8h et 25 mg/m ³ en moyenne sur 1h	0,2 mg/m ³ à Rouen quai de Paris Gonfreville l'Orcher Port-Jérôme sur Seine	Aucun dépassement recensé sur le territoire 1,3 mg/m ³ en moyenne sur 8 heures au maximum enregistré à Rouen Quai de Paris
HAP (Benz(a) pyrène)	Valeur cible En moyenne annuelle : 1 ng/m ³		0,20 ng/m ³ Saint-Sains	Aucun dépassement recensé sur le territoire
Benzène	En moyenne annuelle : 5 µg/m ³		2,5 µg/m ³ Quillebeuf sur Seine	Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 2021 2,4 µg/m ³ enregistrés à Quillebeuf sur Seine Phare 2,5 µg/m ³ enregistrés à Quillebeuf sur Seine rue Forêt
Fluorib	En moyenne annuelle : 250 ng/m ³		2,8 ng/m ³ Port-Jérôme sur Seine et Soceville les Rouen	Aucun dépassement recensé sur le territoire

Légende : **Rouge** : dépassement de la valeur limite recensé
Orange : dépassement de la valeur recommandée par l'OMS recensé
Vert : concentrations en dessous des valeurs réglementaires et recommandées par l'OMS 2021

Ces éléments ont conduit à prévoir une révision du PPA qui s'est traduite par la rédaction d'un nouveau PPA couvrant la période 2023-2027.

3.2 Périmètre retenu pour la mise en œuvre du PPA 2023-2027 :

Le périmètre retenu pour la mise en œuvre du PPA vise à répondre à 4 principaux enjeux :

1. Concentrer l'action sur les zones prioritaires pour réduire l'exposition de la population à la pollution

Afin de mettre en place des actions efficaces et de limiter l'exposition de la population à des niveaux de concentration néfastes pour la santé humaine, le PPA ciblera en priorité les zones de dépassement avérés des valeurs réglementaires. La Métropole de Rouen Normandie étant à ce jour la seule zone du territoire à connaître des dépassements de valeur limite, elle apparaît comme zone prioritaire dans le cadre de ce PPA.

De plus, la France est actuellement visée par une procédure pour contentieux par la Commission européenne pour non-respect des valeurs limites relatives au NO₂ et l'État français a été récemment condamné à des sanctions financières pour non-respect de l'injonction du Conseil d'État de 2017 relative à la mise en place de plans d'action permettant de ramener les concentrations de NO₂ en dessous des valeurs limites. Il apparaît donc urgent de résorber le contentieux relatif à ce polluant.

2. Prendre en compte les continuités pour une action cohérente

L'intégration dans le PPA des territoires limitrophes à la Métropole Rouen Normandie ainsi que de la Communauté Urbaine du Havre permettra une plus grande cohérence de l'action pour améliorer la qualité de l'air. En effet, la configuration du tissu économique local et la connexion entre les territoires par les mêmes axes de transports (autoroutes et Seine) permet des leviers d'action communs sur des sources de polluants interdépendantes. Ainsi, des synergies pourront émerger entre les deux principales agglomérations du nouveau périmètre dans la mesure où elles partagent les mêmes enjeux et sont engagées conjointement dans la stratégie inter-régionale de développement de la Vallée de la Seine.

3. Assurer une gouvernance opérationnelle :

La réduction du périmètre est par ailleurs une opportunité pour fédérer plus facilement les acteurs clés du territoire et les impliquer dans la mise en œuvre du plan d'action. Une gouvernance avec un nombre de parties prenantes plus restreint permettra une plus grande opérationnalité du PPA.

4. Garantir une cohérence administrative :

Il convient de rappeler que l'objectif premier du PPA est de ramener les concentrations des polluants atmosphériques dépassant les valeurs limites au-dessous des seuils réglementaires. Les enjeux relatifs à la qualité de l'air liés à des problématiques ponctuelles, (à l'instar de celles rencontrées par Dieppe liées au trafic routier, par exemple), relèvent en effet d'autres documents de planification stratégique, tels que le SDRADDET de Normandie. En outre, le PPA a vocation à se concentrer sur les polluants primaires : la prise en compte de secteurs dont les émissions concernent essentiellement des polluants secondaires tels que l'agriculture n'apparaît donc pas prioritaire au regard des enjeux du PPA, les polluants issus du secteur agricole étant par ailleurs traités au sein du Plan Régional Santé Environnement (PRSE) de Normandie. Une attention sera portée à la coordination des différents dispositifs du territoire permettant de traiter les enjeux relatifs à la qualité de l'air pour en assurer la complémentarité.

L'action 11 s'attellera à référencer et articuler les actions Air réalisées sur le périmètre PPA et l'action 14 complétera l'action 11 par la mise en place d'une plate-forme numérique matérialisant l'avancement des actions du PPA

En conclusion, le périmètre a été concerté avec les parties prenantes en COTECH puis en COPIL et il a été acté à l'issue de ces réunions. Par ailleurs, les recommandations issues des entretiens vont dans ce sens. Il a été relevé dans les échanges tenus lors de ces ateliers réunissant les parties prenantes « la difficulté à gérer beaucoup d'acteurs », la « complexité à définir des actions adaptées au vu de la diversité des enjeux » et il a été proposé « d'adapter au mieux le périmètre aux enjeux, y compris réglementaires » (p.75 de l'évaluation du précédent PPA). C'est fort de ce constat que le COPIL du PPA (qui regroupe une grande partie des acteurs interviewés dans le cadre de l'évaluation) a adopté le nouveau périmètre le 4 février 2021.

Un périmètre concerté plus restreint englobant la Métropole Rouen Normandie, le Havre Métropole et les EPCI limitrophes a ainsi été défini pour le PPA. Ce choix est stratégique puisqu'il permettra de se concentrer sur les zones où la qualité de l'air est la plus problématique et de mettre en place des actions opérationnelles réellement adaptées au territoire local.

Ce périmètre est désigné sous l'appellation « Vallée de la Seine Normandie ». Toutefois, des actions pourront être mises en place et auront un champ d'action beaucoup plus important afin de garantir les effets recherchés. Tels que les actions sur le plan chauffage au bois de l'action 11 ou encore l'action ozone par exemple.

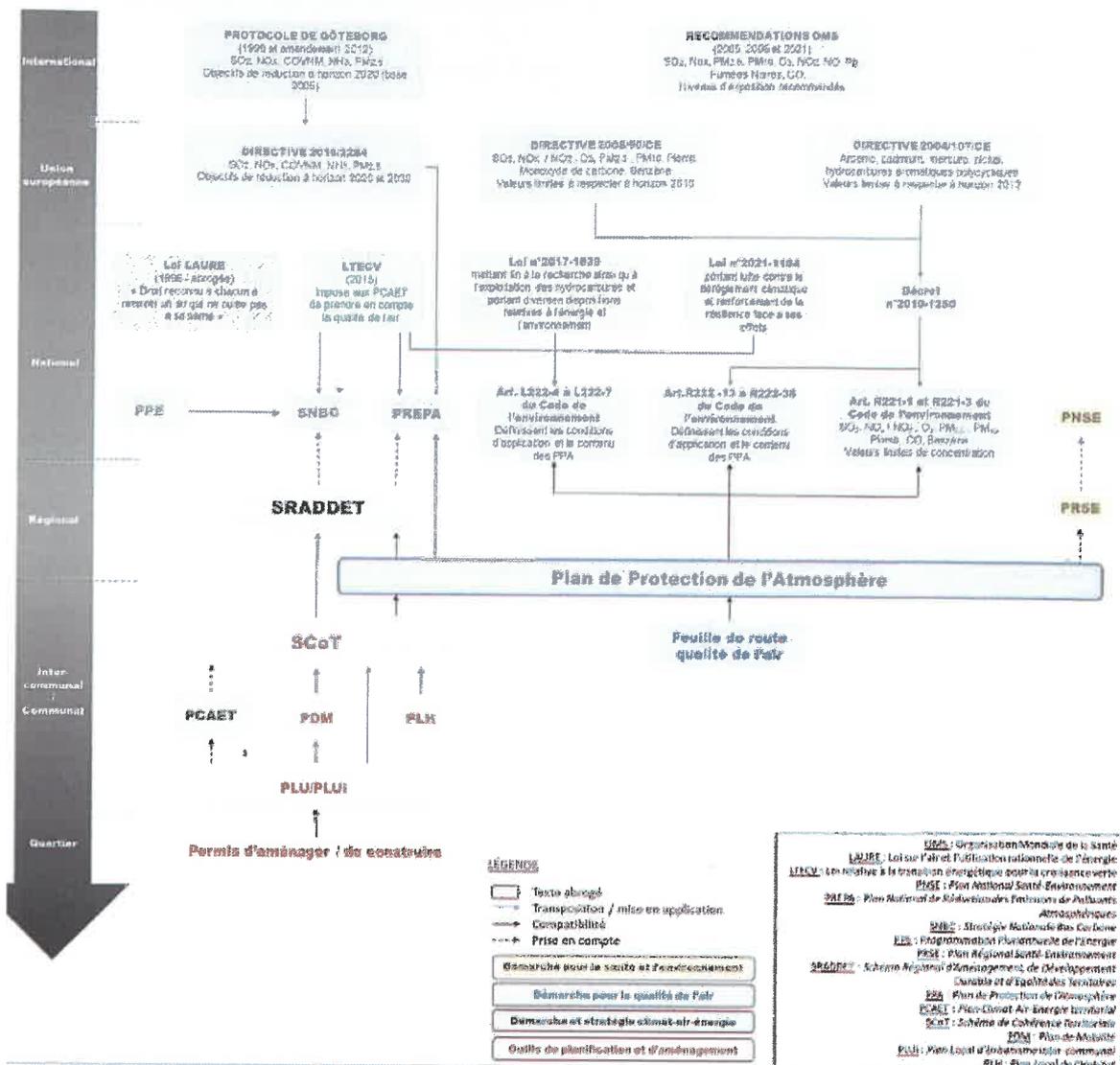
3.3 Articulation du PPA avec les autres plans, schémas et programmes :

Les articles R.222-14 à R.222-19 du code de l'environnement prévoient que le PPA a notamment vocation à organiser le suivi de l'ensemble des actions mises en œuvre et, si possible, celui de leur effet sur la qualité de l'air.

Dès lors le PPA interagit avec les documents suivants :

- ✓ À l'échelon local : le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial),
- ✓ À l'échelon régional : le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), le PRSE (Plan Régional Santé Environnement),
- ✓ À l'échelon national : le PPE, la SNBC, le PREPA (Plan National de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques) et le PNSE (Plan National Santé Environnement).

L'articulation des différentes mesures relatives à la protection de l'atmosphère suit le schéma suivant :



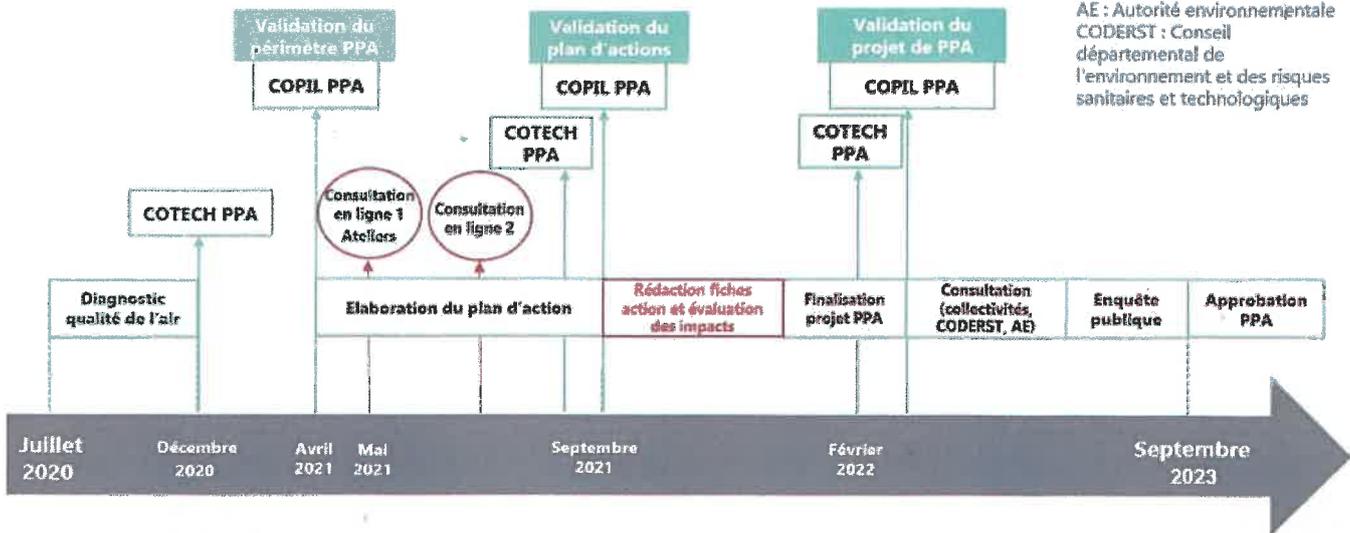
Le PPA est cohérent dans sa stratégie et sa capacité d'intervention :

- ✓ Avec les objectifs du SRADDET concernant le développement d'une mobilité durable et des énergies renouvelables, l'adaptation au changement climatique, l'amélioration de la qualité de l'air/santé des habitants et développement de l'éducation au développement durable.
- ✓ Avec les objectifs et orientations stratégiques du PCAET de la Métropole Rouen Normandie liés à la thématique « mobilité durable, air, EnR&R, le Ville de Demain, Mobilisation des acteurs du territoire ».
- ✓ Avec les objectifs et orientations stratégiques des documents du PRSE liés à la thématique santé.

3.4 Méthodologie de révision du PPA :

- Calendrier de révision du PPA :

La procédure de révision s'est déroulée de juillet 2020 à décembre 2022.



Source : dossier

Les principales étapes de cette mise en œuvre ont été les suivantes :

- ✓ Organisation d'une consultation en ligne avec les parties prenantes du PPA pour préparer les ateliers d'élaboration du nouveau PPA.
- ✓ Organisation de six ateliers de travail : quatre thématiques (transport, industrie, résidentiel, grands ports-logistique portuaire), un atelier sur les mesures intersectionnelles et un atelier gouvernance.
- ✓ Une analyse multicritère pour hiérarchiser les actions issues des réflexions des participants aux ateliers et réaliser une sélection optimale.
- ✓ Une consultation des parties prenantes concernant la hiérarchisation des actions.
- ✓ Une rédaction de fiches action.
- ✓ Une évaluation environnementale du projet de PPA
- ✓ Une phase de consultation des collectivités, des CODERST de Seine-Maritime et de l'Eure, de l'Autorité Environnementale et des associations de protection de l'environnement.

3.5 Diagnostic actuel du territoire du PPA Vallée de Seine :

- Situation actuelle de la qualité de l'air :

Polluants	Valeurs limites Code de l'Environnement (Moyennes annuelles sauf mention contraire)	Valeurs recommandées par l'OMS 2021 (Moyennes annuelles sauf mention contraire)	Moyenne annuelle la plus haute
NO ₂	40 µg/m ³	10 µg/m ³	Dépassements de la valeur limite 41 µg/m ³ Rouen Petit-Quevilly Sud III
PM ₁₀	40 µg/m ³	15 µg/m ³	Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 24 µg/m ³ Petit-Quevilly Sud III
PM _{2.5}	25 µg/m ³	5 µg/m ³	Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 12 µg/m ³ Rouen Centre - Rouen Quai de Parais Le Havre - Lafaurie
SO ₂	En moyenne journalière* : 125 µg/m ³	En moyenne journalière* : 40 µg/m ³	Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS 6 jours >125 µg/m ³ Port de Jérôme 5 jours > 40 µg/m ³ Le Havre - Caucrauville
O ₃	Valeur cible : En moyenne sur 8h : 120 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 25 jours par an (moyenne calculée sur 3 ans)	En moyenne sur 8h** : 100 µg/m ³ Sur la période estivale : 60 µg/ m ³ en maximum journalier de la moyenne sur 8h	Dépassements des valeurs recommandées par l'OMS Dépassé pour l'ensemble des 23 stations de mesures de ce polluants en Normandie
CO	En moyenne sur 8h : 10 mg/m ³	En moyenne journalière* : 4 mg/m ³ 10 mg/m ³ en moyenne sur 8h	Aucun dépassement recensé sur le territoire 1,3 mg/m ³ Rouen Quai de Paris
HAP (Benzo(a)pyrène)	Valeur cible : En moyenne annuelle 1 µg/m ³		Aucun dépassement recensé sur le territoire 0,19 ng/m ³ Saint-Saëns
Benzène	En moyenne annuelle 5 µg/m ³		Dépassement de l'objectif de qualité de 2 µg/m ³ en moyenne annuelle 2,5 µg/m ³ Quillebeuf sur Seine
Plomb	En moyenne annuelle 250 µg/m ³		Aucun dépassement recensé sur le territoire 2,8 µg/m ³ Port Jérôme sur Seine et Sotteville les Rouen

* : 99e percentile (c à d. 3 à 4 jours d'excédent par an)

** : Moyenne de la concentration moyenne en O₃ maximale sur 8 heures et six mois consécutifs, avec la plus forte concentration en O₃ des moyennes glissantes sur six mois

Légende : Rouge : dépassement de la valeur limite recensé

Orange : dépassement de la valeur recommandée par l'OMS recensé

Vert : concentrations en dessous des valeurs réglementaires et recommandées par l'OMS

Figure 3 - Bilan ATMO Normandie 2021

Le bilan d'Atmo Normandie pour l'année 2021 a mis en évidence :

✓ Pour le NO₂ :

- un dépassement de la valeur limite réglementaire sur un point à Rouen (Rouen Petit-Quevilly Sud III).
- des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS en 2021 sur de nombreux points de mesure.

Ces dépassements sont liés au trafic routier avec des valeurs plus élevées en semaine heure de pointe du matin et du soir.

- ✓ Pour les PM₁₀, PM_{2.5}, O₃, SO₂, benzène :
 - Les valeurs limites sont respectées.
 - Mais des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS en 2021 sont constatés sur de nombreux points de mesure.
Les populations sont exposées à des émissions de particules fines provenant majoritairement de l'industrie, du secteur résidentiel et du secteur transport.
- ✓ Pour le CO, HAP et plomb : aucun dépassement recensé sur le territoire.

A noter que depuis 2015 les émissions de NO₂ et PM₁₀ ont tendance à repartir à la hausse du fait de la reprise économique.

4. PLAN D'ACTION

4.1 Les actions opérationnelles :

Onze actions opérationnelles ont été retenues dans le cadre du PPA regroupées autour de cinq thématiques :

- ✓ Transports,
- ✓ Industrie,
- ✓ Logistiques portuaires / Grands ports maritimes,
- ✓ Résidentiel / Tertiaire,
- ✓ Mesures Intersectionnelles.

Chaque fiche action se décline en plusieurs parties :

- ✓ Définition et objectifs de l'action,
- ✓ Des indicateurs de suivis et des indicateurs de résultats,
- ✓ Le potentiel de réduction des émissions de polluants,
- ✓ Le périmètre géographique et la cible (acteurs concernés),
- ✓ La gouvernance (pilote et partenaires),
- ✓ Le calendrier de mise en œuvre,
- ✓ L'acceptabilité sociale,
- ✓ Les fondements juridiques.

Pour certaines actions, des rubriques complémentaires peuvent détailler le financement, des détails de calcul du potentiel de réduction des émissions.

Actions opérationnelles

Transports

Action 1 : Instaurer des plans de mobilité simplifiés dans tous les EPCI qui n'ont pas de plans similaires et assurer leur bonne articulation avec les actions des entreprises et administrations

Action 2 : Inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau Crit'Air de leurs véhicules (viser le niveau 1)

Action 3 : Inciter les entreprises ainsi que les administrations (non obligées) à réaliser un Plan de Mobilité

Industrie

Action 4 : Inciter les entreprises notamment les PME et PMI à réaliser des diagnostics environnementaux afin qu'elles soient accompagnées sur le plan technique et financier pour réduire leurs émissions de polluants atmosphériques

Logistiques portuaires/Grands ports maritimes

Action 5 : Développer le réseau de bornes électriques dans les ports et systématiser leur utilisation – Maritime

Action 5 bis : Développer le réseau de bornes électriques dans les ports et systématiser leur utilisation – Fluvial

Action 6 : Poursuivre le programme ESI

Résidentiel-tertiaire

Action 7 : Orienter les citoyens vers le guichet unique des aides allouées à la rénovation énergétique pour favoriser la réduction des émissions par foyer

Mesures intersectorielles

Action 8 : Identifier et promouvoir une série d'écogestes que chaque citoyen peut mettre en œuvre pour réduire les émissions polluantes dans sa vie quotidienne

Action 9 : Favoriser le report multimodal (ferroviaire et fluvial) pour le transport des marchandises

Action 10 : Sensibiliser les collectivités à la notion d'"urbanisme favorable à la santé" en matière de pollution atmosphérique et les doter d'une boîte à outils pour répondre à ces enjeux

Action 11 : Assurer une pleine articulation des plans et programmes comportant un volet air

Certaines fiches action peuvent également comporter des sous-actions :

Fiche 4 - Industrie :

- ✓ Inciter les entreprises à réaliser des diagnostics environnementaux.
- ✓ Vérification des Meilleurs techniques Disponibles (MTD) et contrôle des industriels sur la mise en place de ses équipements.
- ✓ Suivi SO₂ et vérification de la mise en place par les industriels concernés des MTD.

Fiche 11 - Mesures Intersectorielles :

- ✓ Garantir la pleine articulation des plans et programmes et des dispositifs incitatifs en lien avec la qualité de l'air.
- ✓ Appel à Projet Pendillards.
- ✓ Communication assurée à destination des agriculteurs

- ✓ Plan chauffage bois - particules fines.
- ✓ Évaluation et mise à niveau du plan.
- ✓ Ozone.

4.2 Les mesures d'urgence en cas de pics de pollution :

La gestion des pics de pollution est décrite par l'arrêté inter-préfectoral relatif au déclenchement des procédures préfectorales lors d'épisodes de pollution de l'air ambiant par l'ozone, les particules fines ou le dioxyde d'azote. Il précise les mesures d'urgence à adopter en cas de pic de pollution.

L'action 8 du PPA prévoit également différents outils permettant de rappeler les gestes à adopter lors de pics de pollution.

4.3 Les études pour amélioration de la connaissance :

En complément des actions opérationnelles, un volet étude a été ajouté pour permettre une meilleure compréhension des impacts des actions sur le niveau de pollution de l'air et de la population.

Études
Etude 1 - Évaluer les impacts sur la qualité de l'air de la mise en œuvre de la ZFE-m de la Métropole de Rouen Normandie
Etude 2 - Réaliser une campagne de mesures et de remontée de données relatives aux émissions de polluants atmosphériques liées aux activités maritimes en vue d'évaluer les actions de réduction de ces polluants
Etude 3 - Réaliser une étude technique permettant de quantifier les émissions de polluants engendrées par l'utilisation des appareils de manutention sur les terminaux portuaires
Etude 4 - Réaliser une étude approfondie des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé en Normandie
Etude 5 - Réaliser une étude sur le report multimodal (ferré et fluvial) sur l'agglomération de Rouen
Etude 6 - Mener une étude sur les consommations et usages relatifs au chauffage au bois
Etude 7 - Réaliser une veille sur l'implantation de nouvelles plateformes logistiques et leurs impacts sur la qualité de l'air
Etude 8 - Étude sur l'impact du déploiement de « Giga Factory » sur la qualité de l'air en région Normandie
Etude 9 - Étudier la part des différentes origines de l'ozone et ses mécanismes de formation et de dispersion. Incluse dans l'action ozone

4.4 La gouvernance :

La DREAL Normandie est responsable du suivi et de l'animation du PPA pour le compte du préfet. Elle est secondée par deux instances (COTECH et COPIL) qui contrôlent la bonne mise en œuvre des actions et ajustent si besoin les mesures prévues.

Quatre actions de gouvernance ont été adoptées afin de :

- ✓ Faciliter les échanges entre les parties prenantes du PPA pour une mise en œuvre efficace des actions.
- ✓ Garantir un suivi précis de la mise en œuvre du PPA.
- ✓ Permettre aux citoyens de suivre l'avancée des travaux.
- ✓ Assurer une bonne articulation des différentes mesures prises en faveur de la qualité de l'air du PPA.

Un tableau de bord recensant l'ensemble des indicateurs de suivi et d'évaluation permettra de suivre la mise en œuvre du PPA et ses impacts.

4.5 Évolution de la qualité de l'air attendue :

Afin d'évaluer l'impact des mesures prévues par le PPA sur la qualité de l'air, la modélisation de deux scénarios a été réalisée :

- ✓ Le scénario fil de l'eau 2027 qui reflète les évolutions tendanciennes anticipées dans la Métropole Rouen Normandie à l'horizon 2027.
- ✓ Le scénario PPA 2027 qui intègre au scénario fil de l'eau 2027 les actions du secteur transport prévues par le PPA et qui prend en compte la mise en place de la ZFE-m.

Ces deux scénarios sont comparés à une situation de référence fil de l'eau 2023.

La comparaison des émissions entre les deux scénarios fil de l'eau 2023 et fil de l'eau 2027 est la suivante :

Polluants	Scénario fil de l'eau 2023	Scénario fil de l'eau 2027	Pourcentage d'évolution
NO ₂	730	503	-31 %
PM ₁₀	321	308	-4 %
PM _{2,5}	191	177	-7 %

Source : dossier – Évolution des émissions en t/an sur la zone à risques agglomération de la MRN

La baisse des émissions de polluants atmosphériques permettrait de réduire la superficie du territoire exposée à des concentrations supérieures à la valeur limite du NO₂.

Le scénario du PPA 2027 intègre la mise en œuvre d'actions sur le transport (fiches action 1 à 3) qui permettront :

- ✓ Une augmentation du report modal de la voiture individuelle vers les modes de transports actifs de 5% (fiche action 1 et 3).
- ✓ Une augmentation de la part des véhicules Crit'Air Vert/E et des véhicules Crit'Air 1 (fiche action 2).
- ✓ La mise en place de la ZFE-m sur les communes de la MRN depuis janvier 2023.

Ces actions et les évolutions hors PPA devraient permettre une réduction importante de l'ensemble des polluants :

Polluants	Scénario fil de l'eau 2023	Scénario PPA 2027 Actions 1 et 3	Scénario PPA 2027 Action 2	Scénario PPA Actions 1, 2, 3	Pourcentage d'évolution 2023/scénario PPA
NO ₂	730	398	390	370	-49%
PM ₁₀	321	265	273	259	-19%
PM _{2,5}	191	150	154	146	-24%

Source : dossier – Évolution des émissions en t/an sur la zone à risques agglomération de la MRN

Une baisse de 80% par rapport au fil de l'eau 2023 des surfaces potentiellement exposées à des dépassements de la valeur limite des concentrations de NO₂ est attendue en 2027 et plus

aucun habitant du territoire ne serait exposé à des valeurs supérieures aux normes réglementaires 2022.

Toutefois, l'ensemble du périmètre et de la population de la zone à risque agglomération de la MRN seraient encore exposés à des dépassements des seuils recommandés par l'OMS.

Les autres actions prévues par le PPA et qui n'ont pas été modélisées devraient permettre une amélioration complémentaire de la qualité de l'air sur le territoire.

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PPA

L'évaluation environnementale du PPA comporte deux volets :

- ✓ Une description de l'état initial de l'environnement et les perspectives d'évolution réalisée autour de sept domaines environnementaux : aménagement et développement du territoire, patrimoine et paysage, biodiversité et écologie, ressources et usages, risques et sécurité, pollutions et santé, changement climatique et émission de gaz à effet de serre. Pour chacun de ces domaines, sont détaillés, les atouts et faiblesses, les opportunités et les menaces ainsi que les principales perspectives d'évolution et les principaux enjeux environnementaux.

Au total, ceci a permis :

- De définir Les tendances d'évolution pouvant constituer un scénario de référence en l'absence de mise en œuvre du plan.
- D'identifier les enjeux environnementaux stratégiques pour le territoire.

Le résultat de la hiérarchisation des enjeux environnementaux stratégiques du PPA sont les suivants :

Enjeux stratégiques PRIORITAIRES dans la mise en œuvre du PPA	<ul style="list-style-type: none">• L'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants• La sensibilisation à l'Environnement et au Développement Durable• La protection et la lutte contre l'érosion de la biodiversité
Enjeux stratégiques NON PRIORITAIRES dans la mise en œuvre du PPA	<ul style="list-style-type: none">• L'anticipation des effets du réchauffement climatique (risques naturels, technologiques, pratiques agricoles, eau, santé, environnement...)• La réduction des Déchets Ménagers et Assimilés et l'augmentation du taux de valorisation de déchets

- ✓ Une évaluation des effets notables probables du plan sur l'environnement. Cette partie :
 - Évalue les effets des actions prévues par le PPA sur les domaines environnementaux (incidences positives directes, incidences positives indirectes, point de vigilance).
 - Évalue le niveau de prise en compte des enjeux identifiés (amélioration de la qualité de l'air, protéger et lutter contre l'érosion de la biodiversité, développement de l'éducation à l'environnement et au développement durable, anticiper les effets du changement climatique, réduire les déchets ménagers et assimilés et augmentation du taux de valorisation de déchets).

La synthèse de la prise en compte des thématiques environnementales par le PPA est la suivante :

Enjeux environnementaux stratégiques	Enjeux environnementaux spécifiques	Évaluation du PPA : niveau de satisfaction en fonction de la capacité d'action du PPA à agir sur l'enjeu
Améliorer la qualité de l'air et la santé des habitants	Diminution des émissions de polluants	Très bien traité
	Réduction des impacts sonores des infrastructures de transports	Très bien traité
Protéger et lutter contre l'érosion de la biodiversité	Maintien des fonctionnalités écologiques des milieux naturels et agricoles riches en biodiversité	Assez satisfaisant
	Préservation des espaces agricoles et naturels pour leurs services écosystémiques	Assez satisfaisant
Sensibiliser à l'environnement et au développement durable	Mise en place de l'EEED dans les écoles et les établissements	Satisfaisant
	Mise en place de formation et/ou journée de sensibilisation au sein des entreprises	Satisfaisant
Anticiper les effets du changement climatique	Amélioration de la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique et garantir l'accès à tous à la ressource en eau	Assez satisfaisant
	Amélioration de la sécurité des populations exposées aux inondations en prenant en compte le fonctionnement naturel des milieux aquatiques	Assez satisfaisant
	Réduire la vulnérabilité des grandes villes du territoire où sont situés les établissements SEVESO	Assez satisfaisant
Réduire les déchets ménagers et assimilés et améliorer le taux de valorisation des déchets	Amélioration du tri à la source	Assez satisfaisant
	Sensibilisation auprès des habitants et entreprises dans la gestion des déchets	Assez satisfaisant

6. LES AVIS FORMULÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LES PARTIES PRENANTES

6.1 Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la DREAL

L'avis de l'Autorité environnementale (Ae) est particulièrement critique vis-à-vis du projet qui lui a été soumis. Elle considère, en particulier, que la réduction du périmètre du plan, la non-prise en compte d'un grand nombre de polluants ainsi que l'exclusion de mesures contribuant à la réduction des émissions « *privent a priori le plan de tout effet positif et, probablement aussi, de toute incidence négative..... Le plan et son évaluation environnementale reconnaissent l'absence d'ambition et d'effet propre de ses actions.* »

Dans cette partie du rapport, nous reprendrons les différents thèmes examinés par l'Ae en y associant la réponse de la DREAL et les modifications apportées (en couleur dans le texte). La numérotation des thèmes est celle figurant dans l'avis de l'Ae.

1.2.1 Bilan du PPA de l'Eure et de la Seine-Maritime :

La lecture de l'évaluation produite par Atmo Normandie contredit l'affirmation selon laquelle les objectifs de réduction d'émissions auraient été atteints.

La révision du PPA concerne au moins le dioxyde d'azote et les particules fines. Les deux évaluations ne comportent pas d'analyse pour les autres polluants, qu'ils soient réglementés ou pas, évoquant l'absence de dépassement des valeurs limites réglementaires depuis dix

ans avec une marge significative. Cela est infirmé pour le dioxyde de soufre et pour l'ozone par le bilan annuel 2020 d'Atmo Normandie connu à la date de l'évaluation environnementale. (Voir réponse au §1.2.2).

Pour l'essentiel, les données les plus récentes sur lesquelles s'appuient ces évaluations datent de 2015 ; quelques données supplémentaires recueillies jusqu'en 2019 sont mentionnées. Les données récentes (2019) seront prises en compte.

1.2.2 Le projet de révision du PPA :

Le nouveau périmètre géographique du plan se focalise sur les zones prioritaires pour réduire l'exposition de la population à la pollution : Métropole de Rouen Normandie (MRN) et communauté urbaine du Havre, et en étendant à leurs territoires limitrophes. Les bilans fournis par Atmo présentent pourtant des dépassements des lignes directrices de l'OMS (2005) également sur d'autres territoires, Dieppe au nord, et Caen à l'ouest. En pratique, le dossier ne détaille les actions et leurs effets potentiels que sur l'agglomération de Rouen, sans jamais évoquer l'arrondissement du Havre, notamment ses zones industrialo-portuaires.

Le périmètre a été concerté avec les parties prenantes en COPIL. Par ailleurs, il a été relevé dans les échanges avec les parties prenantes « la difficulté à gérer beaucoup d'acteurs », la « complexité à définir des actions adaptées au vu de la diversité des enjeux » et il a été proposé « d'adapter au mieux le périmètre aux enjeux, y compris réglementaires ».

Les motivations pour réduire le périmètre du précédent PPA ont été exposées au paragraphe 3-2 et sont rappelées¹ :

- 1- **Concentrer l'action sur les zones prioritaires pour réduire l'exposition de la population à la pollution.**
- 2- **Nécessité réglementaire de respecter la continuité territoriale sur le périmètre d'un PPA.**
- 3- **Assurer une gouvernance opérationnelle.**
- 4- **Garantir une cohérence administrative.**
- 5- **Évolution proposée du PPA :**

En termes de polluants, le plan cible le dioxyde d'azote et les particules fines. Les arguments avancés pour ne pas retenir les autres polluants ne sont, selon l'Ae, pas recevables :

- pour le SO₂ : ces phénomènes seraient consécutifs à des dysfonctionnements ponctuels de process sur des sites industriels relevant des réglementations sur les ICPE. Cette analyse n'est pas partagée par l'Ae.

Depuis 2016, un seul dépassement a été observé en Normandie (en 2020, secteur Port Jérôme). Ce dépassement relevait d'un dysfonctionnement d'un processus industriel et une action corrective a été rapidement mise en place par l'industriel concerné. Pour tenir compte de l'avis de l'Ae, le suivi des concentrations en SO₂ sera effectué également sur la référence des valeurs recommandées par l'OMS et non plus uniquement sur la référence des valeurs

¹ Note de la commission : seuls les grands thèmes sont évoqués ci-dessous. Ceux-ci sont développés au paragraphe 3.2

réglementaires. Enfin, l'arrêté SO₂ datant de 2017 relatif au dispositif préfectoral de gestion des pics de pollution au SO₂ fera l'objet d'une révision en 2023.

L'action 11 du PPA sera complétée pour intégrer le suivi de l'évolution de la réglementation applicable (nationale et locale). L'action 4 du PPA relative à l'industrie sera complétée par une sous-action visant à assurer un strict suivi des éventuels dépassements de valeurs de SO₂.

Évolution proposée du PPA :

Le diagnostic du PPA a été établi avant le relevé du dépassement constaté de la valeur réglementaire. La DREAL prendra en compte cette remarque et une mention sera apportée au PPA dans la partie diagnostic (p18) pour citer ce dépassement.

Il sera mentionné plus précisément dans la rédaction du PPA les éventuels dépassements de valeurs réglementaires et/ou indicatives s'agissant des concentrations des polluants devant figurer réglementairement dans le PPA.

Afin de répondre aux remarques de l'Ae sur le secteur industriel, une action SO₂ sera ajoutée : afin de conforter le plan d'action sur l'action Industrie, sera ajoutée la sous-action 4.3 : « suivi SO₂ et vérification de la mise en place par les industriels concernés des Meilleurs Techniques Disponibles (MTD) » avec les industriels et la DREAL sur le sujet SO₂. Il s'agira de s'assurer de la mise en place par les industriels concernés des Meilleurs Techniques Disponibles (MTD) sur le SO₂ et ce particulièrement afin de s'assurer que les MTD seront bien appliquées sur les sites où des dépassements ont été constatés par le passé.

Cette action permettra d'assurer le suivi des concentrations en SO₂ et la comparaison avec les valeurs réglementaires et les valeurs recommandées par l'OMS et sera coordonnée avec les travaux de l'action 11 qui portera sur la révision de l'arrêté de 2017.

Selon l'Ae, un objectif de résultat doit être fixé pour cette substance, aussi la DREAL tiendra compte de cette remarque et veillera à ce qu'un objectif soit fixé (au plus tard lors de la remise à jour de l'arrêté SO₂ courant 2023).

- pour l'ozone : « Les leviers directs pour réguler ce polluant nécessitent souvent une échelle d'intervention beaucoup plus large qu'une seule région administrative et plutôt que de dédier des actions spécifiques à l'ozone qui ne permettraient pas de contrer de façon efficace ce polluant, il s'agira de bien penser l'articulation du PPA avec les autres outils permettant de traiter l'ozone ». Or l'Ae relève qu'aucun autre outil de ce type n'est même mentionné dans le volet de l'évaluation environnementale analysant l'articulation du plan avec les autres plans programmes. Le plan ne comporte donc pas de mesure permettant de réduire la pollution à l'ozone en tant que telles.

S'agissant de l'ozone, il n'y a pas de valeur réglementaire contrairement au NO₂, particules fines et SO₂ mais uniquement des valeurs indicatives issues de la directive européenne 2008/50/CE transcrite par décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 : objectifs de qualité, valeur cible et recommandation de l'OMS.

Le cycle chimique de l'ozone est particulièrement complexe et intègre des mécanismes de formation, mais aussi de destruction. Leur mise en œuvre dépend des conditions météorologiques (température et ensoleillement), mais aussi de l'équilibre relatif entre les concentrations de précurseurs. Ainsi, ce ne sont pas les mêmes réactions qui prévaudront selon que l'atmosphère est plus chargée en oxydes d'azote. La communauté scientifique parle de « chimie fortement non linéaire », qui rend délicate la conception de stratégies de réduction des émissions de précurseurs : réduire uniformément les émissions de précurseurs ne conduit pas systématiquement à des réductions des niveaux d'ozone.

Par ailleurs, il est à noter que l'ozone est une molécule assez stable, celle-ci voyage beaucoup au gré des conditions météorologiques. Transfrontalière par nature car relativement stable et légère, cette molécule ne s'arrête pas aux limites géographiques de nos régions. L'ozone représente de ce fait une problématique régionale plutôt que locale et nationale voire internationale. Enfin, sur la période 2016 - 2021 inclus et s'agissant des concentrations en

ozone, la valeur cible pour la protection de la santé est respectée mais pas l'objectif de qualité. Certaines années sur cette période, les recommandations de l'OMS ne sont pas respectées.

Évolution proposée du PPA :

Il est prévu de compléter le diagnostic en ajoutant les cartes de suivi de concentration d'ozone depuis 2016 en annexe du diagnostic.

Il est également prévu de compléter le diagnostic par des éléments d'information pédagogique sur les mécanismes de formation et dispersion de ce polluant en Normandie, sur la base des éléments fournis par Atmo Normandie et les explications de l'Ineris.

Une action « ozone » sera ajoutée, l'action 11.5 intitulée « action ozone ». Elle portera sur le volet connaissance du PPA afin de mieux appréhender les mécanismes de formation et dispersion de ce polluant en Normandie. Pour cette action, la DREAL prévoit d'associer des universitaires et des organismes travaillant sur ce sujet. Deux études seront lancées, une étude bibliographique et une étude sur l'origine de l'ozone en Normandie.

Un deuxième volet de cette action sera, le cas échéant, de définir et mettre en œuvre des actions visant à réduire les valeurs de concentration en ozone en Normandie.

Un troisième volet portera sur les actions à mettre en place pour engager une démarche de réduction des précurseurs en s'assurant que les MTD pour le secteur industriel sont bien mises en place afin d'éviter au maximum les émissions des précurseurs.

Enfin, la DREAL travaillera sur la mise en place d'un plan d'action faisant suite à l'étude et la recherche des solutions coordonnées avec les partenaires (collectivités voisines du PPA et la Région Normandie, territoires voisins, régions voisines).

- le plan méconnaît tous les autres polluants : ainsi, il ne prend en compte ni les composés organiques volatils non méthaniques, principaux précurseurs de l'ozone, ni l'ammoniac. Il n'est pas conforme au PREPA : il n'est pas en mesure de démontrer en quoi il le prend en compte pour ces polluants ; cette approche réductrice est en outre contraire à ce qui est attendu réglementairement, car selon l'article L.229-26 II 3° du code de l'environnement, le plan d'action du PPA doit se fixer des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national.

La rédaction du PPA sera complétée pour, d'une part, mieux préciser la prise en compte de l'ensemble des polluants qui doivent figurer réglementairement dans le PPA (article R.221-1 du code de l'environnement : NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂, O₃, Pb, CO, benzène, métaux lourds et HAP), d'autre part, pour mentionner l'unique dépassement de valeur réglementaire en SO₂ intervenu en 2020 (sur la période 2016 - 2021 inclus) et, enfin, pour détailler les dépassements de valeurs autres que réglementaires intervenues sur la période 2016 - 2021 inclus.

Le PPA sera complété en mettant en relation les trajectoires visées de concentration de COVMN en Normandie avec l'horizon national tel que fixé dans le PREPA pour ce polluant. Il est à noter qu'il n'y a pas de valeur réglementaire ni de qualité définie par la réglementation pour ce polluant.

Pour l'ammoniac, un objectif de réduction des émissions sera fixé en cohérence avec l'objectif national du PREPA. Les remarques du paragraphe ci-dessous (« secteur agricole ») répondent également à ce sujet.

Certaines actions utiles pour l'atteinte des objectifs du plan ne lui sont pas spécifiques ou relèvent d'autres stratégies, comme « Instaurer des plans de mobilité simplifiés » (action 1), « Poursuivre le programme ESI » (action 6) ou « Assurer une pleine articulation des plans et programmes comportant un volet air » (action 11).

Le secteur agricole, important dans le périmètre du plan et plus encore en termes de surfaces pour la région, n'est pas couvert, au motif que les pesticides ne sont pas des polluants réglementés, que la pollution particulière de l'agriculture est ponctuelle et non de fond, et qu'il existe d'autres cadres plus adaptés comme le PRSE (plan régional santé environnement). Le volet de l'évaluation environnementale analysant l'articulation du plan avec le PRSE ne comporte pour autant aucune référence aux pollutions agricoles. L'Ae rappelle par ailleurs que le PREPA inclut l'objectif de « réduire la volatilisation de l'ammoniac liée aux épandages de matières fertilisantes » et aussi « d'évaluer et réduire la présence des produits phytopharmaceutiques dans l'air », auquel le plan ne fait aucune référence. Ce choix est d'autant plus surprenant que, selon l'évaluation du PPA précédent, l'action AGR-01 « Évaluation et diffusion des bonnes pratiques agricoles » a été perçue « comme étant la plus réussie du PPA par les parties-prenantes ».

Il sera précisé dans le projet de plan qu'une action déjà en cours entre la Chambre d'Agriculture de Normandie (CRAN) et la DREAL se poursuivra sur le sujet de la sensibilisation des agriculteurs à cette problématique. Cette action s'inscrivait dans le plan régional santé environnement (PRSE 3) et elle a vocation à se poursuivre en 2023 avec le PRSE 4. Le plan d'action sera modifié pour que cette action soit mieux référencée (action 11).

Une seconde sous-action sera ajoutée à l'action 11 du projet PPA : l'action « AAP13 Pendillard ». Cette action sur laquelle s'est portée volontaire dès 2021 la DREAL Normandie, fort de l'expérience réalisée par la DREAL Pays de Loire, doit avoir un impact immédiat sur les émissions de NH₃ du secteur agricole. Il s'agit d'un Appel à Projet (AAP) permettant de bénéficier de financements pour acquérir des équipements très peu émissifs. Sur cet AAP, il s'agira de prendre attache avec la Région Normandie et les DDT(M) concernées afin de réaliser des conventions à destination de GAEC volontaires. Cette seconde action s'inscrit dans le cadre des Plans de compétitivité et d'adaptation des exploitations agricoles (PCEA) déclinés au sein des programmes de développement rural régionaux (PDRR), dont les régions sont autorités de gestion. Cette action prévue initialement a vu sa mise en œuvre reportée ; les financements attendus devraient être très prochainement débloqués et permettront la mise en œuvre de l'action avec la Région Normandie et la Chambre d'agriculture de Normandie. Sous réserve de financement, cette action agira directement et principalement sur la diminution des émissions d'ammoniac du secteur agricole.

Dans la rédaction du PPA (action 11 : « Garantir la pleine articulation des plans et programmes comportant »), il sera ainsi ajouté 2 sous-actions :

11. 1 sous action - AAP Pendillards (financement d'achat de pendillards moins émissifs à destination des agriculteurs)

11. 2 sous action « communication » assurée à destination des agriculteurs par la Chambre Régionale (CRAN) sur les bonnes pratiques pour réduire les émissions de NH₃ (action portée aussi par le PRSE 4).

La seule action concernant le secteur industriel, consistant à « inciter les entreprises à réaliser des diagnostics environnementaux pour réduire la pollution atmosphérique », est en outre sans commune mesure avec la contribution de ce secteur à la pollution atmosphérique dans la région – environ 40 % pour les émissions d'oxydes d'azote et 35 % pour les PM10 - et avec les objectifs mêmes du plan.

Secteur de l'industrie, une action intitulée « vérification des Meilleures techniques industrielles disponibles (MTD) et contrôle des industriels sur la mise en place de ses équipements » va être ajoutée au plan d'action. Elle permettra de s'assurer que le secteur industriel contribue au niveau attendu à la baisse des émissions de polluants (NO₂ et particules fines notamment).

Évolution proposée du PPA : afin de répondre aux remarques de l'Ae sur le secteur industriel, une action sera ajoutée : afin de conforter le plan d'action sur l'action 4 action

Industrie, sera ajoutée la sous-action 4.2 « vérification des Meilleurs techniques disponibles et contrôle des industriels sur la mise en place de ses équipements ».

Le transport maritime n'est pas non plus pris en compte au-delà de l'action mentionnée en note 24.

Le projet de PPA soumis à l'avis de l'Ae comporte des actions qui concernent les secteurs maritimes et fluviaux : installation de bornes de recharge électriques pour les navires de commerce et les bateaux fluviaux, continuité du soutien du dispositif de réduction des taxes portuaires basée sur un indice environnemental s'appliquant aux navires de commerce faisant escale dans les ports du Havre et de Rouen.

1.2.3 Les objectifs du PPA :

Les objectifs ne sont pas clairement définis, hors celui de « ramener en dessous de la valeur limite les concentrations de NO₂ et tendre, dans la mesure du possible, vers les valeurs recommandées par l'OMS qui garantissent la meilleure protection de la santé humaine et de l'environnement ».

Sans expliciter les hypothèses et sans démonstration, le plan commence par l'affirmation que « la scénarisation des hypothèses d'évolution du PPA 2027 laisse à penser que la mise en œuvre du plan d'actions conjuguée aux évolutions tendanciennes de la qualité de l'air, permettront de respecter l'ensemble des seuils réglementaires en vigueur en 2022 ». Plus loin, le plan est plus précis et réaliste : « Ainsi, plus aucun habitant ne serait exposé à des dépassements de valeur limite sur le territoire du PPA en 2027 si les hypothèses constitutives du scénario au fil de l'eau 2027 se réalisent » ; « ainsi, le PPA vise avant tout à accompagner et faciliter la concrétisation des politiques déjà en cours ». Il ne comporte donc aucun objectif quantifié, pas même en référence au PREPA, et ses ambitions apparaissent minimales au vu de l'objectif général rappelé juste avant.

1.2.4 Gouvernance et pilotage :

L'Ae rappelle les procédures utilisées et ne formule pas de remarques particulières.

1.2.5 Les effets du plan :

Dans cette partie, l'Ae émet les réserves suivantes : « Ce volet comporte des mentions qui conduisent à s'interroger sur la maîtrise par le pétitionnaire des concepts de base d'une évaluation environnementale.

Ainsi, le dossier indique pour l'action 2 : « Compte tenu de la situation actuelle, il semblerait trop ambitieux de proposer des objectifs qui soient plus élevés que ceux retenus pour le scénario au fil de l'eau ». Autrement dit en termes non techniques, le plan considère comme trop ambitieux de proposer un autre scénario que celui consistant à ne rien faire. Le défaut de rigueur de la méthode le conduit également à affirmer, que « la mise en œuvre du scénario PPA 2027 devrait permettre une réduction importante de l'ensemble des polluants. Une réduction de 49 % est attendue pour les émissions de NO₂, de 19 % pour les émissions de PM₁₀ et de 23 % pour les émissions de PM_{2,5} en 2027 par rapport au scénario fil de l'eau 2023 ». Seule une comparaison avec le scénario au fil de l'eau 2027 peut qualifier la contribution du plan. En cela, les citations qui précèdent apparaissent les plus représentatives des effets propres du plan et de son absence d'ambition. Cette conclusion vaut également indirectement pour l'ozone. »

S'agissant du point de vue supposé du maître d'ouvrage qui considérerait « qu'il n'y a rien à faire », l'Ae fait probablement référence à la page 52 du tome 2 : « Il est à noter que les résultats des scénarios fil de l'eau 2027 et PPA 2027 sont très proches. ». Le fait que les

actions ZFE ne soient plus prises en compte dans le scénario tendanciel viendra corriger ce ressenti. La rédaction du PPA sera modifiée en conséquence (voir observation paragraphe 6 du présent document)

Évolution proposée du PPA :

La formulation de la page 52 tome 2, où il a été dit que « les résultats des scénarios fil de l'eau 2027 et PPA 2027 sont très proches » (cité supra n'est pas appropriée. Elle sera remplacée par la phrase suivante : « Ainsi, le PPA cherchera bien évidemment à accompagner, faciliter la concrétisation des politiques déjà en cours et cherchera par ses nouvelles actions à aller plus loin pour diminuer les émissions et les concentrations des polluants concernés par le plan et cherchant à atteindre les objectifs PREPA et les valeurs guides OMS. »

La phrase citée par l'Ae de l'annexe de la fiche action 2 « Transport » page 25 du tome 2 « Compte-tenu de la situation actuelle, il semblerait trop ambitieux de proposer des objectifs qui soient plus élevés que ceux retenus pour le scénario fil de l'eau » sera remplacée par la phrase : « La mise en œuvre de la ZFE sur l'agglomération de Rouen semble être l'action la plus impactante sur la réduction des concentrations en NO₂. Cependant, cette action 2 (Inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau de Crit'Air de leurs véhicules (viser le niveau 1)) viendra conforter la baisse de l'exposition des populations au NO₂».

1.3 Les procédures relatives au plan :

L'Ae relève que le projet de PPA n'a pas fait l'objet d'une demande d'examen au cas-par-cas pour la réalisation d'une évaluation environnementale ce qui contraint le pétitionnaire à la rédiger en respectant les contraintes qui en découlent (en termes de méthodologie, périmètre, niveau de précision...)

1.4 Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae :

L'Ae rappelle les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte :

- la pollution de l'air par le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les particules fines (et ultrafines), l'ammoniac et l'ozone.
- la santé des habitants exposés à la pollution de l'atmosphère.
- la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes exposés aux polluants.

2. Analyse environnementale :

2.1 Présentation générale du Plan :

Le rapport environnemental reprend le périmètre (géographique, sectoriel, polluants pris en compte) retenu par le plan, lequel est contesté par l'Ae sur tous ces points.

2.2 Articulation avec les autres plans-programmes :

Le projet se limite dans le meilleur des cas à citer les autres plans-programmes concernés sans préciser les interactions de ceux-ci avec le PPA. Il en va ainsi du PREPA, du SRADDET de Normandie, du plan d'action national « chauffage au bois » de juillet 2021, des PCAET de la région (le PCAET de la Métropole de Rouen est le seul évoqué), des documents d'urbanisme, des plans de déplacements urbains.

Les liens de compatibilité et de prise en compte du PPA avec les autres schémas et plans sont précisés dans le diagnostic (cf. schéma page 17 du diagnostic et pages 4 et 5 du Résumé non technique) ; le schéma figurant dans le résumé non technique est particulièrement précis et compréhensible.

Dans le projet de PPA, le PREPA a été partiellement pris en compte dans le diagnostic avec un rappel des obligations (page 9 du tome 2) s'agissant des polluants suivants : SO₂, NO_x, COVNM, NH₃ et PM_{2,5}. Les autres polluants figurant dans le PREPA n'ont pas été mentionnés compte tenu des valeurs des concentrations de ces polluants en dessous des valeurs réglementaires et indicatives telles qu'observées en Normandie depuis 2016.

Les autres plans et schémas ont été aussi évoqués dans le diagnostic, page 66 s'agissant du SRADDET et page 67 s'agissant des PCAET. A la date de l'élaboration du diagnostic du PPA, les Plans d'Action de la Qualité de l'air (PAQA) des PCAET n'étaient pas prévus par la réglementation. La rédaction du PPA sera modifiée pour tenir compte de cette évolution réglementaire.

Le plan national de chauffage au bois - particules fines a été mis en place en octobre 2021 par le ministère, soit plusieurs mois après l'engagement de la révision du PPA. Pour gagner en synergie et permettre sa mise en place rapidement, il a été retenu d'intégrer le Plan chauffage au bois - particules fines au projet de PPA. Depuis la saisie de l'Ae, la rédaction du plan s'est affinée.

Évolution proposée du PPA :

Les liens de compatibilité et de prise en compte du PPA avec les autres schémas et plans sont précisés dans le diagnostic (le schéma figurant dans le résumé non technique et les commentaires associés seront intégrés dans le diagnostic).

Pour les PCAET, l'action 11 sera précisée. Elle devra notamment détailler la sous-action : « Coordination des PAQA des PCAET avec le PPA ». Il sera fait mention des travaux menés par la DREAL visant à réaliser un bilan des PCAET de Normandie ayant reçu l'avis du préfet de région ; le volet air fait partie intégrante de ce bilan.

Pour le PREPA, il sera vérifié et mentionné dans le PPA que pour l'ensemble des polluants à prendre en compte dans le PPA, les évolutions des concentrations en polluants en Normandie sont cohérentes avec les horizons nationaux définis par polluants dans le PREPA. Le projet de PPA détaillera par polluant les tendances recherchées en Normandie et la cohérence avec les horizons du PREPA.

Le Plan chauffage au bois - particules fines figurera dans le PPA au titre d'une action à part entière et non plus, comme initialement prévu, intégré à l'action 11. Il comportera trois volets : un volet étude, un volet communication et un volet financement. Il vise à répondre aux exigences de réduction des émissions de 50 % du plan national Chauffage au bois.

- Volet étude : projet d'étude comportementale sur le chauffage au bois des particuliers en Normandie. Pour permettre de bien cibler, dans un second temps, les actions à mener sur le domaine du chauffage au bois des particuliers, il est nécessaire au préalable de réaliser une étude pour cibler les actions les plus efficaces à mettre en œuvre afin de réduire la pollution atmosphérique liée au chauffage au bois individuel. L'étude portera sur la réalisation d'une enquête visant à améliorer la connaissance des caractéristiques du bois consommé, des caractéristiques du parc existant individuel et des comportements d'usage de ce type de chauffage (techniques d'allumage du feu notamment).

La Région Normandie et l'Ademe, conscientes des enjeux, ont été associées. Cette collaboration permettra d'élargir le périmètre de l'étude à toute la région Normandie.

- Volet communication : projet de campagne de communication auprès du grand public sur les bonnes pratiques à respecter pour bénéficier d'un chauffage au bois en limitant les émissions de particules fines.

- Volet financement d'appareils de chauffage : projets d'aides aux particuliers pour l'achat d'appareils de chauffage au bois moins émissif en particules fines. Un appel à projet (AAP) national mobilisant les financements du fond Air Bois du ministère est attendu sur le sujet. L'Ademe Normandie a été interrogée afin de coordonner ce nouvel AAP avec le plan chauffage au bois - particules fine régional et le projet de PPA.

2.3 Analyse de l'état initial et scénario de référence :

L'analyse est restreinte au périmètre retenu par le plan, en dépit des dépassements de seuils signalés ailleurs dans la Région. Sur le périmètre retenu, les seules cartes fournies pour la qualité de l'air ne concernent que l'agglomération de Rouen et jamais celle du Havre ni celles des zones industrialo-portuaires.

L'analyse sur la qualité de l'air, en lien avec l'enjeu de santé humaine, aborde plus de polluants que ceux retenus par le plan mais de façon incomplète ou insuffisante (l'ammoniac, les pesticides, le dioxyde de soufre, l'ozone..)

Plusieurs activités et occupations des sols sont décrites de façon succincte (agriculture, zones urbaines, réseaux et déplacements, ressources y compris minérales, production énergétique, l'industrie et les activités maritimes).

L'évaluation environnementale n'évoque jamais le projet du contournement Est de Rouen qui engendrera des évolutions de concentrations dans l'air liées aux transferts de trafic correspondants.

Le statut de la zone à faibles émissions de la Métropole de Rouen (ZFE-m) vis-à-vis du scénario de référence n'est pas explicité alors qu'il est déterminant pour l'analyse des effets du plan révisé : on comprend de plusieurs volets du plan et de l'évaluation environnementale que cette action y est le plus souvent intégrée, mais son statut vis-à-vis du scénario de référence n'est pas explicité.

(Voir réponse au §1.2.2 et §2.2)

2.4 Analyse des solutions de substitution raisonnables :

Aucune alternative n'est analysée ni présentée. Cette sous-partie est donc formellement incomplète : elle devrait au moins comporter un exposé détaillé des motifs pour lesquels les actions du précédent PPA ne sont pas reconduites.

Malgré le contexte de crise sanitaire (Covid), la révision du PPA a eu pour principal objectif de rechercher à mettre en place une démarche pragmatique, réaliste avec un fort enjeu d'entraînement des partenaires (collectivités, opérateurs économiques, secteur associatif...), principaux porteurs des actions. Afin que les documents révisés ne suivent pas les mêmes écueils que la génération précédente, à savoir être considérés comme des plans d'actions ne relevant que de la seule responsabilité du préfet alors que la majeure partie des leviers importants en matière de réduction d'émissions concernent des compétences des collectivités et d'opérateurs économiques, il a été décidé de placer ces partenaires au centre de la démarche.

À ce titre, le plan d'actions reflète les actions identifiées, partagées, concrètes et pouvant être mises en œuvre à très court terme sur lesquelles les partenaires se sont explicitement engagés, dans un souci de réalisme de la démarche.

Le plan est constitué de 11 actions sur les 27 qui avaient été projetées. La sélection a été obtenue après une analyse multicritères synthétisée dans un tableau peu lisible.

Dans le processus de révision auquel les parties prenantes ont été étroitement associées, les actions du précédent PPA ont été examinées, particulièrement celles dont la mise en œuvre n'avait été que partielle.

L'analyse multicritère de ces actions a conduit à en retenir certaines (ex : indice environnemental des navires faisant escales dans les ports de Rouen et du Havre) et à ne pas en reprendre d'autres, suivant des critères issus de la méthode employée pour élaborer le plan d'action du nouveau PPA (p.13 et suivantes du tome 2 du projet de PPA).

L'estimation de l'impact des actions du projet de PPA n'a pas pu être achevée au moment de la consultation de l'Ae. Le projet de PPA soumis à enquête publique comportera des éléments complémentaires sur ce sujet.

2.5 Évaluation des effets probables notables du plan sur l'environnement - mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

Alors que l'essentiel est dit sur ce sujet dans le plan, notamment en l'absence d'effet quantifiable de celui-ci pour la qualité de l'air, le rapport présente une analyse qualitative générale sans réel rapport avec les actions du plan...

Ce rapport ne correspond donc pas à celui d'une démarche d'évaluation environnementale. Divers passages et citations révèlent des omissions (polluants écartés a priori, secteurs exonérés d'actions efficaces, impacts sanitaires résiduels non quantifiés) voire des biais de présentation qui faussent la compréhension du plan et de ses effets.

L'Ae recommande de conduire une démarche d'évaluation environnementale correcte pour reprendre le PPA.

Le diagnostic du PPA sera corrigé pour préciser le niveau d'atteinte des différents objectifs fixés dans le PPA 2014-2019.

Dans la version du PPA soumis à l'avis de l'Ae, la zone à faible émission (ZFE) a été intégrée au scénario « fil de l'eau » alors qu'elle aurait vocation à être intégrée comme action spécifique du PPA. La version du PPA soumise à l'avis de l'Ae ne pouvait pas de facto faire apparaître une efficacité significative du projet de plan, même s'il doit être reconnu que les actions autres que la mise en place de la ZFE vont concourir à la baisse des émissions de polluants.

L'action 11 va s'atteler à mettre à jour le scénario fil de l'eau (action de remise à niveau des référentiels compte tenu de l'évolution rapide de la réglementation). La nouvelle version de la scénarisation montera un impact significatif du PPA, d'autant que la ZFE du Havre à venir pour le 1^{er} janvier 2025 sera une action supplémentaire déjà prévue dans le PPA.

Le projet de PPA qui sera soumis à l'enquête publique précisera la date prévisionnelle à laquelle les concentrations en NO₂ dans l'agglomération de Rouen seront inférieures aux valeurs réglementaires.

Le PPA obtient des résultats significatifs en matière de santé publique avec notamment la fin du dépassement de la valeur limite en dioxyde d'azote. Le PPA sera complété avec des éléments d'informations à visée pédagogique s'agissant des effets de ses actions sur la santé de la population concernée. L'agence régionale de la santé (ARS) a été sollicitée pour contribuer à ce que le PPA apporte un éclairage plus détaillé sur les incidences résiduelles pour la santé humaine.

Les objectifs du PREPA s'agissant de la baisse des concentrations en polluants réglementaires sont mentionnés dans le diagnostic du PPA ; sont concernés les SO₂, NO_x, COVNM, NH₃ et PM_{2,5}. Les objectifs de baisse de ces polluants seront mentionnés dans le PPA avant sa publication.

Afin de tenir compte de ces remarques et pour éviter toute ambiguïté, les objectifs du PREPA et du PPA s'agissant des baisses de concentrations seront inscrits dans le diagnostic et rappelé dans le plan d'action.

(En complément voir réponse au §1.2.2)

3 Prise en compte de l'environnement par la révision du PPA de Normandie :

Le « projet de révision du PPA de Normandie » ne remplit pas les prérequis prescrits par la loi pour un plan de protection de l'atmosphère.

L'Ae recommande d'élaborer un plan particulier de l'atmosphère de Normandie dans le respect des dispositions du code de l'environnement et selon l'état de l'art, à l'instar des plans élaborés dans les autres régions françaises.

L'évaluation environnementale sera complétée avec des éléments du diagnostic et de scénarisation contenu dans le projet de PPA ; y figureront des objectifs et cibles s'agissant des réductions d'émissions et de concentrations de polluants. Ces évolutions sont de nature à répondre aux remarques de l'Ae s'agissant de la qualité de l'évaluation environnementale. S'agissant du supposé manque d'analyse de l'évaluation environnementale sur les effets du plan sur les concentrations de polluants, les éléments de réponses présentés dans les paragraphes précédents du présent document sont de nature à répondre à la remarque de l'Ae.

6.2 Avis rendus lors de la consultation publique :

Un courrier a été adressé aux entités définies réglementairement pour solliciter leur avis concernant le projet de PPA « Vallée de la Seine » pour la période 2022 - 2027. Parmi les parties prenantes, celles qui n'étaient pas concernées réglementairement par la consultation publique ont également été consultées.

Les EPCI du périmètre du projet de PPA ont été sollicités :

- Communauté d'Agglomération Seine-Eure
- Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole
- Communauté de Communes Roumois-Seine
- Communauté d'Agglomération Caux-Seine-Agglomération
- Communauté de Communes Caux-Austreberthe
- Métropole de Rouen Normandie
- Communauté de Communes inter-Caux-Vexin
- Communauté de Communes Lyons Andelle

Les 360 communes qui composent le périmètre de PPA ont également été sollicités, ainsi que les entités suivantes :

- Atmo Normandie
- France Nature Environnement Normandie
- UFC Que Choisir Rouen
- Écologie Pour Le Havre
- Parc National des Boucles de la Seine
- CODERST de Seine Maritime et de l'Eure

Dix-sept entités ont donné un avis sur le projet : 9 avis favorables sans réserve (la DDTM de Seine-Maritime, l'agglomération Caux Seine Agglomération, les mairies de Fontaine La Mallet, Vieux-Manoir, Saint Jacques sur Darnetal, La Remuée, Le Havre et les CODERST de Seine-Maritime et de l'Eure), 2 avis favorables avec réserves (les mairies d'Eslettes et de Déville lès Rouen) et 6 avis défavorables (les associations UFC que Choisir – Ecologie Pour Le Havre – France Nature Environnement Normandie (avis conjoint), les mairies d'Ernemont sur Buchy et de Rebets et la Métropole Rouen Normandie).

Les avis non favorables et favorables avec réserves sont repris dans le tableau suivant en les classant par thèmes et en y associant la réponse de la Dreal (avec parfois renvoi à la réponse à l'Ae).

Ce tableau est complété par les propositions de modifications émanant des entités n'ayant pas explicité leur avis (Atmo, Conseil Départemental de Seine-Maritime, DDTM76).

COLLECTIVITES	THEMES	REPOSE DE LA DREAL
Mairie de Rebets UFC Que Choisir Ecologie Pour Le Havre (EPLH) France Nature Environnement Normandie	Périmètre du projet de PPA : Le périmètre Vallée de Seine néglige certaines zones à problématique « Air ». Ignore les zones « levier » telles Cherbourg, Dieppe, Honfleur,...	La définition du périmètre a fait l'objet d'un accord des partenaires associés à la rédaction du plan. La réduction du périmètre du précédent PPA repose sur la nécessité de : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Concentrer l'action sur les zones prioritaires pour réduire l'exposition de la population à la pollution, ✓ Respecter la continuité territoriale sur le périmètre d'un PPA (exigence réglementaire), ✓ Assurer une gouvernance opérationnelle, ✓ Garantir une cohérence administrative. Sur ce thème, voir également la réponse à l'Ae (§6 point 1.2.2 Le projet de révision du PPA)
Atmo Normandie	Présentation et contenu du dossier : <i>Informations présentées :</i> Des précisions dans les informations présentées sont manquantes (outils utilisés, origine des financements, date d'inventaire, origine des polluants, rôle des organismes, objectif du SRADDET, référence des études, périmètre de la ZAG). Certaines figures sont incomplètes. <i>Actualisation des données :</i> Le dernier inventaire d'Atmo Normandie ne date pas de 2015 mais de 2019, écrire que c'est celui qui était disponible lors de la phase de diagnostic	De manière transversale, différents compléments de rédaction vont être apportés au projet de PPA pour répondre à un certain nombre de questionnements formulés par Atmo Normandie. Pas de réponse sur ce point de la DREAL

COLLECTIVITES	THEMES	REPOSE DE LA DREAL
<ul style="list-style-type: none"> - UFC Que Choisir - Ecologie Pour Le Havre (EPLH) - France Nature Environnement Normandie 	<p>Élaboration du PPA : Le plan manque d'exemplarité et/ou d'ambition et se cantonne principalement à suivre les prescriptions réglementaires. Il ne s'engagerait pas selon les recommandations formulées par l'agence européenne de l'environnement, la Cour des Comptes, celles inscrites dans le PREPA selon les nouvelles valeurs guides de l'OMS (publiées le 22 septembre 2021). Dans ces conditions, ce projet de PPA ne répondrait pas pleinement à l'objectif du droit à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé (NH3).</p> <p>Engagement financier : L'engagement financier des structures de l'État et des collectivités territoriales (également recommandé dans le rapport de la Cour des Comptes) ne serait pas présent.</p>	<p>Dans le diagnostic, le PREPA a bien été pris en compte avec un rappel des obligations pour les polluants : SOx, NOx, COVNM, NH₃ et PM_{2.5}. Les autres polluants figurant dans le PREPA n'ont pas été mentionnés compte tenu des valeurs des concentrations de ces polluants en dessous des valeurs réglementaires et indicatives telles qu'observées en Normandie depuis 2016. Les niveaux d'émissions de ces polluants et leur concentration font l'objet d'un bilan annuel par Atmo Normandie disponible sur leur site et la DREAL présente chaque année aux CODERST de Normandie un bilan de la qualité de l'air.</p> <p>Pour le PREPA, il sera vérifié et mentionné dans le PPA que pour l'ensemble des polluants à prendre en compte dans le PPA, les évolutions des concentrations en polluants en Normandie sont cohérentes avec les horizons nationaux définis par polluant dans le PREPA. Le projet de PPA détaillera par polluant les tendances recherchées en Normandie et la cohérence avec les horizons du PREPA.</p> <p>L'OMS a publié de nouvelles valeurs guides en septembre 2021 qui sont citées dans le plan, mais elles n'ont pas encore été traduites dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale. Le plan prévoira cette évolution et tiendra compte de ses évolutions via l'action 11 et sa sous-action « évaluation et mise à niveau du plan ».</p> <p>La réponse de la Dreal reprend également l'articulation du PPA avec les autres plans-programmes relatifs à l'atmosphère tels qu'évoqués précédemment - Sur ce thème : réponse à l'Ae (§6 point 2.2 Articulaton avec les autres plans-programmes)</p>

COLLECTIVITES	THEMES	REPOSE DE LA DREAL
Mairie de Déville-lès-Rouen	<p>Pilotage du dossier : Avis favorable sous réserve que la Métropole de Rouen-Normandie pilote ce dossier lié à la réduction des émissions polluantes dans sa globalité</p> <p>Pilotage des actions : Les modalités de pilotage des différentes actions proposées portent à questionnement.</p>	<p>La Métropole de Rouen-Normandie a été associée à l'élaboration du plan. Elle est particulièrement concernée en raison d'un dépassement récurrent des valeurs limites de NO₂. Le pilotage de l'action 4 lui a été proposé. Cette proposition a été déclinée.</p>
Métropole de Rouen	<p>Il a été proposé par la DREAL et validé par les préfetures de Seine-Maritime et de l'Eure que les actions soient suivies par les différentes parties prenantes du PPA directement impliquées sur les sujets concernés. La DREAL assurera un appui méthodologique aux porteurs d'actions ; cet appui est déjà mis en place (recrutement d'un apprenti ingénieur par la DREAL, à ce stade pour aider les porteurs d'action à finaliser les fiches actions et, une fois le PPA validé, appuyer les porteurs d'actions dans la conduite de la mise en œuvre de l'action).</p> <p>Bien consciente de l'enjeu du pilotage du PPA, la DREAL mettra à disposition des parties prenantes une plate-forme numérique qui permettra en temps réel de suivre le plan.</p> <p>La Métropole Rouen Normandie est désignée comme pilote de l'action 4 (industrie), alors que l'incitation aux diagnostics environnementaux est portée par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat uniquement pour les artisans et n'est à ce jour plus réalisée par la Chambre de Commerce et de l'Industrie (qui n'a plus la compétence interne et réalise des analyses de cycle de vie).</p> <p>L'action proposée ne pourra donc être réalisée et atteindre les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air.</p>	<p>Il a été proposé par la DREAL et validé par les préfetures de Seine-Maritime et de l'Eure que les actions soient suivies par les différentes parties prenantes du PPA directement impliquées sur les sujets concernés. La DREAL assurera un appui méthodologique aux porteurs d'actions ; cet appui est déjà mis en place (recrutement d'un apprenti ingénieur par la DREAL, à ce stade pour aider les porteurs d'action à finaliser les fiches actions et, une fois le PPA validé, appuyer les porteurs d'actions dans la conduite de la mise en œuvre de l'action).</p> <p>Bien consciente de l'enjeu du pilotage du PPA, la DREAL mettra à disposition des parties prenantes une plate-forme numérique qui permettra en temps réel de suivre le plan.</p> <p>La DREAL prend acte de la décision de la MRN et assurera de fait le pilotage de cette action tout en recherchant un (ou des) partenaire(s) susceptible(s) de porter cette action compte tenu de son champ d'intervention dans ce domaine (l'Ademe, assurant la mise en œuvre des financements de l'État portant sur les diagnostics environnementaux, devra être associée à cette action)</p>

COLLECTIVITES	THEMES	REPOSE DE LA DREAL
<p>Atmo Normandie</p>	<p>Suivi des actions :</p> <p>Le rôle d'Atmo Normandie dans les actions du PPA est mal défini et il est impossible pour l'association de s'engager à intervenir de façon transversale sur toutes les actions du PPA, car la majorité des actions sont non-évaluables.</p>	<p>La DREAL, à travers l'action 11 (« Garantir la pleine articulation des plans et programmes comportant un volet qualité de l'air »), a déjà la volonté d'intervenir de façon transversale sur toutes les actions du PPA.</p> <p>Cette action a le rôle d'«ensemblier» de toutes les actions en lien avec la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques se déroulant sur le périmètre du PPA. Elle a pour vocation, entre autres, de référencer toutes les actions réalisées, dans les PAQA des PCAET par exemple, de suivre les actions du « plan chauffage au bois – particules fines » qui va être mis en œuvre en Normandie à court terme. L'action 11 cherchera aussi à simplifier et coordonner les aides et financements portant sur la qualité de l'Air.</p> <p>C'est dans ce cadre qu'Atmo Normandie est sollicitée par la DREAL pour apporter un éclairage technique compte tenu de sa compétence dans le domaine du suivi de la qualité de l'air.</p>
<p>- UFC Que Choisir - Ecologie Pour Le Havre (EPLH) - France Nature Environnement Normandie - Atmo - DDTM76</p>	<p>Non prise en compte du secteur agricole dans les mesures proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 22% des émissions de PM₁₀ sur le périmètre élargi sont d'origine agricole. ✓ Le secteur agricole est à la fois source (NH₃, NOx, CH₄) et victime (O₃) de la pollution de l'atmosphère. ✓ Contrairement à ce qui est écrit, parmi les polluants provenant de l'épandage des engrais, on retrouve les NOx et le NH₃ (polluants réglementés). 	<p>Concernant le secteur agricole, il sera fixé un objectif de réduction des émissions de NH₃ (bien qu'il n'y ait pas pour lui réglementairement d'objectif d'émission).</p> <p>Il sera également précisé qu'une action déjà en cours entre la Chambre régionale d'agriculture de Normandie et la DREAL se poursuivra sur le sujet de la sensibilisation des agriculteurs à cette problématique.</p> <p>Une seconde sous-action sera ajoutée à l'action 11 du projet PPA qui a pour but de coordonner l'ensemble des plans, programmes et politiques limitant l'exposition de la population du périmètre du PPA aux polluants atmosphériques : l'action « AAP Pendillard ».</p>

COLLECTIVITES	THEMES	REPOSE DE LA DREAL
<ul style="list-style-type: none"> - UFC Que Choisir - Ecologie Pour Le Havre (EPLH) - France Nature Environnement Normandie 	<p>✓ La part des émissions du secteur agricole est loin d'être négligeable, et constitue de ce fait une pollution de fond (même si elle intervient, comme le chauffage à certaines périodes de l'année).</p> <p>Non prise en compte des impacts du projet de contournement est de Rouen : Les effets du projet de contournement Est de Rouen sur la santé des habitants des zones traversées par cette infrastructure ne sont pas traités</p>	<p>Sur ce thème, voir également la réponse à l'Ae (§6 point 1.2.2 Le projet de révision du PPA – volet agricole)</p>
<p>Métropole Rouen Normandie DDTM76</p>	<p>ZFE :</p> <p>✓ L'évaluation des impacts du PPA s'appuierait uniquement sur la mise en place de la ZFE de la métropole et ne tiendrait pas compte des autres ZFE à venir. Pas de plus-value du PPA ; les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air de la métropole sont plus ambitieux que ceux du PPA</p> <p>✓ Impact supposé limité des actions compte tenu de l'intégration de la ZFE dans le scénario fil de l'eau</p> <p>✓ Intégrer plus explicitement les PCAET dans le PPA (DDTM76)</p>	<p>Pas de réponse de la DREAL sur ce point</p> <p>Les ZFE ont toutes vocation à être intégrées dans les PPA. Les ZFE à venir, telle que celle de Le Havre Seine Métropole, seront pleinement intégrées dans le plan via la sous-action de</p> <p>L'action 11/ « coordination des plans et programmes » (coordination des PAQA, des PCAET / bilan, des ZFE etc..).</p>

COLLECTIVITES	THEMES	REPOSE DE LA DREAL
<ul style="list-style-type: none"> - UFC Que Choisir - Écologie Pour Le Havre (EPLH) - France Nature Environnement Normandie - Atmo - DDTM76 	<p>Scénario du PPA :</p> <p>Des scénarisations des effets des actions du PPA qui traduiraient un manque d'ambition de ces actions.</p> <p>Atmo :</p> <p>Le scénario fil de l'eau 2027 est très peu différent du scénario PPA 2027, ceci n'apparaît pas dans les conclusions présentées : « <i>la mise en œuvre du PPA 2027 devrait permettre une réduction importante de l'ensemble des polluants</i> ». Pour une bonne information du public, il semble nécessaire de préciser la part importante du tendanciel (fil de l'eau) dans les baisses attendues. En particulier, le tableau qui présente, en haut de la page 53 du tome 2, les résultats du scénario PPA 2027 devrait présenter dans une colonne supplémentaire les résultats du fil de l'eau 2027.²</p>	<p>S'agissant du ressenti de manque d'ambition du PPA il peut s'expliquer par le fait que dans la version du PPA mis en consultation, la ZFE a été intégrée au scénario « fil de l'eau » alors qu'elle aurait vocation à être intégrée comme action spécifique du PPA. Cette version du PPA ne pouvait pas de facto faire apparaître une efficacité significative du projet de plan, même s'il doit être reconnu que les actions autres que la mise en place de la ZFE vont concourir à la baisse des émissions de polluants. La version du PPA qui va être présentée en enquête publique permettra de mieux appréhender son efficacité en termes de réduction d'émissions de polluants atmosphériques.</p> <p>Sur ce thème, voir également la réponse à l'Ae (§6 point 1.2.5 Les effets du plan)</p>
<p>Métropole Rouen Normandie</p>	<p>Engagement financier :</p> <p>Le coût de plusieurs actions et études est estimé, sans dire néanmoins qui doit l'assumer.</p>	<p>Le porteur de l'action n'a pas vocation à assurer le financement de l'action ; pour les actions nécessitant un financement (intervention d'un prestataire), le ministère sera sollicité par la DREAL pour fournir les financements. Le financement des études sera basé sur le même schéma.</p>

² Proposition de modification non prise en compte par la DREAL

COLLECTIVITES	THEMES	REPOSE DE LA DREAL
Métropole Rouen Normandie Département 76	<p>Transport : <i>Portage des mesures :</i> Les mesures sur le volet « transport » sont en cours et portés par la Métropole Rouen Normandie. Le nouveau projet de PPA n'apporterait donc pas de plus-value pour la Métropole. Le Département 76 est également concerné par les actions 3, 4 et 7 et suggère des améliorations dans la définition de l'action.</p>	<p>Il est à rappeler que le PPA a notamment le rôle d'ensemblier de toutes les actions agissant sur la réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques sur le périmètre PPA et qu'à ce titre, il doit référencer et comptabiliser les actions Air, ce qu'il réalisera via l'action 11. L'action transport ne porte pas que sur la seule métropole de Rouen, mais bien sur l'ensemble des 8 EPCI du périmètre PPA. Cette action est ainsi pleinement justifiée.</p>
Mairie d'Ernemont sur Buchy Département 76	<p><i>Remplacement des véhicules :</i> Les délais de remplacement de véhicule imposés par la nouvelle réglementation ne seraient pas appropriés par rapport au coût financier de remplacement d'un véhicule dit ancien. Il serait judicieux d'envisager un délai plus important pour les voitures âgées. Concernant la fiche action 2, le Département 76 souhaite que la lisibilité des différentes aides et l'équité dans leur répartition soient garanties et suggère d'étudier la création d'un portail donnant accès à des outils de communication faciles à mobiliser par les employeurs (kit d'information et de sensibilisation par exemple).</p>	<p>Le PPA a vocation à assembler toutes les actions en lien avec la qualité de l'air ambiant sur son périmètre et sera un relais de l'information relative aux aides prévues par l'État et les collectivités destinées à faciliter le remplacement des anciens véhicules. S'agissant des aides de l'État, les dispositifs suivants peuvent être notamment cités : - Prime à la conversion pour les professionnels et les particuliers, - Micro-crédit véhicules propres pour les ménages à faibles revenus, - Prêts à taux zéro pour les ménages modestes vivant dans les ZFE-m ou à proximité (sous conditions). La métropole et le département 76 ont également travaillé à la mise en place de système d'aide et d'accompagnement.</p>
Métropole Rouen Normandie	<p>Le nouveau projet de PPA fait l'hypothèse d'évolution des parts modales en 2027, mais sans démontrer ni indiquer la répartition de l'effort entre les 8 EPCI du périmètre PPA.</p>	<p>Ce point fera l'objet de vérification complémentaires (prévu dans l'action 11 modifiée).</p>

COLLECTIVITES	THEMES	REPONSE DE LA DREAL
Mairie d'Eslettes	<p><i>Liaisons entre communes et Rouen :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Absence de transport en commun ✓ Pas de solution intermédiaire ✓ Ne tient pas compte des difficultés de transport de la périphérie de Rouen. 	<p>L'organisation des transports sur la zone est de la responsabilité de la Métropole de Rouen-Normandie.</p>
<p>- UFC Que Choisir - Ecologie Pour Le Havre (EPLH) - France Nature Environnement Normandie</p>	<p>Gestion des pollutions : Les modalités de déclenchement des procédures préfectorales lors des épisodes de pollution (article R. 222-19 du Code de l'environnement) qui n'ont pas été traitées dans le projet de PPA.</p>	<p>Pour les mesures d'urgence en cas de pics de pollution évoquées par la métropole de Rouen dans sa 3^e remarque, l'arrêté ZCD sur le périmètre ZFE de la métropole a été publié par la préfecture de Seine-Maritime le 9 novembre 2022. Il permettra à la préfecture d'interdire la circulation des véhicules munis de vignette Crit'air 3/4 ou 5 ainsi que les véhicules sans vignette les jours de pics de pollution atmosphériques (particules fines ou ozone). Une action de communication a été réalisée par la préfecture à l'occasion de la publication de l'arrêté. Le PPA pourra intégrer ces mises à jour d'arrêtés préfectoraux, le plan prévoit ces évolutions et tiendra compte de ces évolutions via l'action 11 et sa sous-action « évaluation et mise à niveau du plan ».</p>
Métropole Rouen Normandie	<p>Les mesures d'urgence en cas de pics de pollution renvoient à un arrêté inter-préfectoral qui ne figure pas en annexe.</p>	

6.3 Suites données aux différents avis :

Suites aux observations formulées, le dossier initial, qui avait été communiqué aux différentes entités en juillet 2022, a été substantiellement modifié. La version définitive a été communiquée à la commission d'enquête le 17 avril 2023.

Les principales modifications apportées au dossier sont les suivantes :

- Si le périmètre géographique n'a pas évolué, les polluants pris en compte et les objectifs recherchés sont :
 - ✓ **SO₂** : objectif PREPA : -55 % en 2020 et -77 % en 2030 en termes d'émission ; les actions PPA chercheront à atteindre une diminution des émissions au moins égale à -20 % en 2027 ;
 - ✓ **NO_x** : objectif PREPA : -50 % en 2020 et -69 % en 2030 en termes d'émission ; les actions PPA sur les Nox chercheront à tendre vers la diminution des émissions -14% d'ici fin 2027 ;
 - ✓ **COVMN** : objectif PREPA : -43 % en 2020 et -52 % en 2030 en termes d'émission ; les actions PPA chercheront à atteindre une diminution des émissions au moins égale à -16% en 2027 ;
 - ✓ **NH₃** : objectif PREPA : -4 % en 2020 et -13 % en 2030 en termes d'émission ; objectifs PPA : la valeur de la diminution des émissions devra tendre vers -20% en 2027 ;
 - ✓ **PM_{2,5}** objectifs PREPA : -27 % en 2020 et -57 % en 2030 en termes d'émission ; l'objectif est déjà atteint en matière d'abattement d'émissions de PM_{2,5} d'ici à 2030,
- Pour l'industrie, ajout de 2 sous-actions visant à :
 - ✓ La vérification des meilleures techniques disponibles et au contrôle des industriels sur la mise en place de ces équipements ;
 - ✓ Au suivi des émissions de SO₂ et à la vérification de l'utilisation des meilleures techniques disponibles en la matière.
- Pour les mesures intersectorielles, ajout de 6 sous-actions visant à :
 - ✓ Garantir la pleine articulation des plans et programmes et des dispositifs incitatifs en lien avec la qualité de l'air, cette seconde partie ayant été ajoutée ;
 - ✓ **Concernant le secteur agricole** : appel à projet (AAP) permettant aux agriculteurs de bénéficier de financements afin d'acquérir des équipements très peu émissifs en ammoniac ;
 - ✓ **Concernant le secteur agricole** : communications à destination des agriculteurs pour les sensibiliser à la pollution de l'air et les inciter à adopter les bonnes pratiques ;
 - ✓ **Intégration du plan chauffage bois – particules fines** : cette sous-action 11.4 est divisée en 3 volets relatifs la communication / l'étude sur la connaissance du parc existant et les habitudes d'utilisation / le financement à destination des particuliers d'appareils moins émissifs ;
 - ✓ **Evaluation et mise à niveau régulière du plan** : en fonction notamment de l'évolution des taux maximum de polluants admis (OMS, PREPA, ..) ;
 - ✓ **Mise en place d'un plan d'action concernant l'ozone (sous-action 11.6)** : études bibliographiques sur la connaissance des mécanismes de formation et

dispersion de l'ozone / étude sur la part des différentes origines de l'ozone / mise en place d'un plan d'action.

- Intégration de la ZFE-m sur les communes de la Métropole de Rouen-Normandie dans le PPA2027 :
 - ✓ Cette intégration améliore significativement les résultats attendus par l'application du PPA2027 :
 - ✚ Si on compare les niveaux de concentrations et exposition de la population figurant dans le projet de révision du PPA de Normandie/tome 2 – pages 51 et suivantes pour la version présentée à l'Ae et pages 63 et suivantes pour la version figurant dans l'enquête publique,
 - ✚ Dans les deux cas, la superficie exposée à des concentrations annuelles supérieures à la valeur limite ($40\mu\text{g}/\text{m}^3$) pour le scénario PPA 2027 est de $0,354\text{ km}^2$;
 - ✚ Dans les documents soumis à l'Ae, l'incidence de la ZFE-m (action 2) était incluse dans le scénario fil de l'eau 2027 et la superficie exposée servant de référence était égale à $0,415\text{ km}^2$. L'incidence du PPA2017 est de $-0,061\text{ km}^2$ soit une baisse liée au PPA de **14,7%** ;
 - ✚ Dans les documents soumis à l'enquête publique, l'incidence de la ZFE-m (action 2) n'était pas incluse dans le scénario fil de l'eau 2027 (intégrée au PPA 2027) et la superficie exposée servant de référence est égale à $0,74\text{ km}^2$. L'incidence du PPA2017 est de $-0,386\text{ km}^2$ soit une baisse liée au PPA 2027 de **52,2%**.
 - ✓ La modification de la prise en compte de la ZFE-m sur la MRN permet d'améliorer la présentation des résultats attendus du PPA2027 et de répondre ainsi aux observations de l'Ae « *Autrement dit en termes non techniques, le plan considère comme trop ambitieux de proposer un autre scénario que celui consistant à ne rien faire.* ».
 - ✓ Cependant, une présentation des évolutions des taux de polluants entre le scénario au fil de l'eau 2027 et le PPA 2027 (Tableau 4 page 65 du projet de révision du PPA de Normandie-tome2) aurait été utile pour apprécier « l'ambition du PPA 2027 ».

7. COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE

Durant toute la durée de l'enquête un dossier complet a été laissé à la disposition du public comportant les pièces suivantes :

LE DOSSIER PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE :

Tome 1 - Diagnostic

Ce document rappelle le contexte d'élaboration d'un PPA, les dispositifs mis en place pour la qualité de l'air, la justification du périmètre du PPA et dresse un état de la situation actuelle du territoire (situation actuelle de la qualité de l'air et évolution, projets d'aménagements sur le territoire pouvant avoir un impact sur la qualité de l'air).

Tome 2 - Projet de révision du PPA

Ce document vient en complément du diagnostic et présente la méthodologie de révision du PPA ainsi que le plan d'action opérationnel détaillant les fiches action, la modélisation des scénarios fil de l'eau 2027 et PPA 2027, les études envisagées visant à une meilleure compréhension des impacts des actions sur le niveau de pollution de l'air et sur la population, la gouvernance et le suivi du PPA.

Tome 3 - L'évaluation environnementale

Après une présentation de l'articulation du PPA avec les autres plans, schémas et programmes, l'évaluation environnementale décrit l'état initial de l'environnement et ses perspectives d'évolution ainsi que le bilan environnemental du précédent PPA et ses effets sur les enjeux identifiés.

L'évaluation porte ensuite sur les effets notables probables du plan sur l'environnement avec une évaluation des actions sur les composantes environnementales (santé humaine, la population au travers de son exposition, la biodiversité, les sites Natura 2000, les sols, les eaux superficielles et souterraines, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel et les paysages) et une évaluation du niveau de prise en compte des enjeux identifiés.

Tome 4 - Résumé non technique

Ce résumé synthétise l'ensemble des documents précédents en rappelant le contexte, le périmètre géographique et les polluants pris en compte, le plan d'action envisagé et la qualité de l'air attendue à l'horizon 2027.

Avis délibéré de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2022 porte sur les documents fournis par la DREAL en 2022 et qui ont fait l'objet ensuite de modifications.

Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

Ce mémoire en réponse a été établi le 27 mars 2023 et reprend point par point les remarques formulées par l'autorité environnementale afin d'y apporter réponse.

Rapport de consultation publique

Ce rapport, rappelle les entités invitées à donner leur avis dans le cadre de la consultation publique, les réponses formulées par certaines d'entre-elles. Pour celles qui ont émis des avis défavorables, favorables sous réserves ou qui ont proposé des modifications sans avis explicite, la DREAL a fourni des éléments de réponse.

Références réglementaires

Ce document rappelle le contexte réglementaire d'élaboration des PPA et de l'enquête publique relative à ce plan.

LES PIÈCES LIÉES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE :

- L'arrêté du 21 avril 2023 des préfets de l'Eure et de la Seine-Maritime autorisant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère.

- L'avis d'enquête publique affiché dans les préfectures et sous-préfectures de l'Eure et de la Seine-Maritime ainsi que dans les mairies lieux de permanence.
- Un registre d'enquête publique coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête présent dans chacune des communes où se sont tenues les permanences ainsi que dans les préfectures de l'Eure et de la Seine-Maritime.

8. ANALYSE DU DOSSIER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

À la suite des avis formulés au second semestre 2022 sur le projet de PPA, la DREAL a modifié les documents du PPA pour prendre en compte certaines remarques. Cette évolution a permis d'actualiser des données pour avoir des chiffres plus récents, clarifier un certain nombre de points et intégrer de nouvelles actions.

Les documents ainsi modifiés, sont synthétiques ce qui rend leur lecture, pour un document assez technique, abordable pour une personne ne connaissant pas le sujet. Le résumé non technique est ainsi clair et résume bien en une quinzaine de pages le contexte du PPA, la qualité de l'air en Normandie les dépassements des valeurs réglementaires ou de l'OMS de certains polluants, les évolutions attendues, les secteurs ciblés par le PPA et le plan d'action envisagé.

Néanmoins, on constate à la lecture de ces documents que leur actualisation à la suite des avis formulés a été élaborée de manière assez rapide ce qui a conduit à la présence d'erreurs ou de contresens :

Sur la forme :

Résumé non technique :

- ✓ Le sommaire de la page 2 ne correspond pas avec le contenu du dossier (le paragraphe 3A ne comprend plus les mesures d'urgence en cas de pollution/ le 3C Scénario PPA 2027 devient 3B Qualité de l'air attendue...)
- ✓ Par rapport à la version 2022 de ce document, le scénario fil de l'eau 2027 ne comprend plus la mise en place de la Zone à Faible Émission (ZFE-m) qui est intégrée au scénario PPA 2027 mais dans le texte de la page 9 il est resté la phrase « selon les hypothèses du scénario fil de l'eau 2027, une baisse significative des émissions peut être attendue grâce à la ZFE-m » qui laisse à croire que la ZFE-m est toujours intégrée dans le scénario fil de l'eau 2027.
- ✓ Plan d'actions : la fiche 6 est identifiée comme une action « Fluvial » or cela concerne le transport maritime ; le transport fluvial relevant de l'action 5bis qui est inclus dans une action 5 indiquée comme « Maritime ».

Diagnostic :

- ✓ État de la qualité de l'air : dans le tableau du bilan 2021 d'Atmo Normandie, les valeurs de certaines stations s'arrêtent en 2019 sans que l'on en connaisse la raison de cet arrêt (Quai du Havre).
- ✓ Situation actuelle – Transport : le schéma de flux de transport indique « Flux vers EPCI » ce qui laisse penser que l'on ne compte que le transport au départ de la métropole alors que dans les faits il s'agit de flux dans les deux sens.

- ✓ Plans et programmes d'action locaux : le tableau est incomplet ; la partie relative aux PLH, PLUi et SCoT n'étant pas renseignée.
- ✓ Annexe 3 : cette annexe indique les points devant figurer dans un PPA et renvoyer au numéro de page du dossier ; elle n'est pas renseignée.
- ✓ Annexe 4 : il manque la carte donnant l'état d'avancements des PCAET sur les EPCI du territoire.

Sur le fond :

- ✓ *Fiches actions* : il est dommage que ces fiches ne détaillent pas la situation « point zéro » de 2022 pour les indicateurs de suivi de l'action.
Exemples :
Fiche action 5 - *Développer le réseau de système de raccordements électriques des navires à quai* : le nombre de bornes déjà installées et le nombre de kW délivrés annuellement auraient pu être indiqués.
Fiche action 6 - *Poursuivre le programme ESI* : il aurait été intéressant de connaître le nombre de navires disposant d'un score ESI > 44 escalant aux ports de Rouen et du Havre en 2022. Le port du Havre étant dans la démarche ESI depuis 10 ans, un bilan de cette action aurait pu être présenté.
- ✓ Prise en compte des nouveaux projets : l'évaluation environnementale n'évoque jamais le contournement EST de Rouen, qui bénéficie d'une DUP, alors qu'elle évoque le projet ferroviaire de « Ligne nouvelle Paris-Normandie » qui n'en est qu'au stade amont de la concertation. Les transferts de trafic correspondants ne sont pas pris en compte. De même, les principaux projets d'infrastructures et industriels d'ores et déjà connus et de la ZFE-m ne sont pas intégrés dans la modélisation des concentrations des polluants dans l'air.
- ✓ Développement des ports de Rouen et du Havre : dans le cadre du développement de l'axe Seine et la création du canal Nord-Seine, un accroissement de l'activité de transport par bateaux est attendu sur le territoire. Les répercussions sur la pollution atmosphérique d'un éventuel développement de cette activité ne semblent pas avoir été pris en compte.

9. AVIS DES COMMUNES FORMULÉS SUR LE PPA :

Conformément à l'article 7 de l'arrêté d'enquête publique, les conseils municipaux de toutes les communes des EPCI du périmètre du PPA ont été appelés à donner leur avis sur le plan durant l'enquête publique et dans les quinze jours qui ont suivis la clôture de l'enquête. Ces avis sont repris dans le tableau ci-dessous.

COMMUNES ³	AVIS	OBSERVATIONS
Saint Léger du Bourg Denis	Favorable	
Le Mesnil-Esnard	Favorable	
La Londe	Défavorable	
Trouville-Aliquerville	Favorable	
Beuzeville La Grenier	Favorable	
Norville	Favorable	
Saint Antoine la Forêt	Favorable	
Lintot	Favorable	
Charleval	Favorable	
Houpeville	Favorable	Avec des réserves liées à la ZFE-m qui dévie sur cette commune les véhicules les plus polluants
Petiville	Favorable	
Heurteauville	Favorable	
Cléon	Défavorable	
Saint Martin de Boscherville	N'émet pas d'avis	
Petit-Couronne	Défavorable	
Romilly sur Andelle	Favorable	Sous réserve de l'octroi de moyens financiers de soutien aux particuliers et aux entreprises
Bolbec	Favorable	
Port Jérôme sur Seine	Prend acte	Émet le souhait de voir inscrit au PPA le projet de ligne ferroviaire reliant Port Jérôme sur Seine à Bréauté
Saint Aubin l'Épinay	Favorable	
Notre dame de Bondeville	Défavorable	
Quevillon	Favorable	
Tancarville	Favorable	
Maulevrier Saint Gertrude	Défavorable	Transmis par le registre numérique
Saint Gilles de Crétot	Favorable	
Saint Jacques sur Darnétal	Défavorable	
Maromme	Favorable	Sous les réserves suivantes : - Réduction plus ambitieuse des seuils d'information et d'alerte afin de mieux protéger la santé de la population.

³ Les avis en couleur **mauve** ont été rendus sur la base du dossier présenté à l'AE et donc avant modifications. Aucun nouvel avis n'a été formulé par ses communes durant l'enquête publique.

COMMUNES ³	AVIS	OBSERVATIONS
		<ul style="list-style-type: none"> - Accompagnement financier des résidents de l'ensemble des 71 communes du territoire métropolitain les plus modestes, - Précision du rôle d'accompagnement que pourrait avoir l'État par rapport aux ZFE-m, (Jalonnement sur le réseau routier, moyens et systèmes pour les contrôles), même si la ville de Maromme n'est pas concernée.
Cléville	-----	Approuve l'enquête publique
Roncherolles sur le Vivier	Favorable	
Oissel	Défavorable	<p>Les raisons invoquées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de Contournement Est – liaison A13-A28, qui sera susceptible de générer près de 80 000 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre, apparaît en contradiction avec les objectifs du PPA. Afin de conforter la mise en œuvre de la réduction des émissions de polluants atmosphériques, principalement lié au trafic routier, la commune d'Oissel réitère son souhait de ne pas réaliser cette infrastructure ; - Dans un souci de développer les alternatives aux transports en voiture individuelle, la commune d'Oissel renouvelle son souhait de renforcer l'offre de transports en commun, qui soit écologiquement et socialement responsable, et notamment à travers la mise en place du Service Express Régional métropolitain (SERM) ; - Dans le même esprit, la commune d'Oissel souhaite que les pouvoirs publics compétents se mobilisent davantage dans le soutien aux transports de marchandises plus vertueux, avec le développement du fret et du fluvial pour approvisionner les activités économiques ; - Dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m, et afin de concilier la réduction de la pollution atmosphérique avec la justice sociale, la commune d'Oissel souhaite que des actions d'accompagnement des habitants soient renforcées pour permettre aux ménages les plus modestes de remplacer leurs véhicules individuels ;

COMMUNES ³	AVIS	OBSERVATIONS
		<ul style="list-style-type: none"> - Lors de la concertation préalable, l'autorité environnementale a soulevé le manque d'ambition de la révision du PPA, des objectifs et des actions relativement peu précis, des inexactitudes sur la démarche d'évaluation environnementale, et le manque de cohérence entre le diagnostic et le plan d'actions ; - Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie a fait part de questionnements sur les modalités de pilotage et le portage financier de certaines actions ; - La commune d'Oissel rejoint les réserves exprimées notamment par l'autorité environnementale et par la Métropole Rouen Normandie.
Rives en Seine	Réservé	<p>Avis réservé pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manque d'explications et de pédagogie vis-à-vis des petites communes, - Bilan mitigé du précédent PPA et vœu de meilleure réalisation pour le projet actuel, - Manque d'ambition du projet, - Prête à participer en lien avec Caux Seine Agglo - Inquiétude en raison des critiques formulées par l'Ae et les communes impliquées
Buchy	Favorable	
Le Havre	Favorable	
Déville les Rouen	Favorable	Sous réserve que la MRN pilote le dossier dans sa globalité
Ernemont sur Buchy	Pas d'avis favorable	Le maire indique que la commune ne souhaite pas émettre un avis favorable au projet (pas de délibération)
Fontaine la Mallet	Favorable	
La Remuée	Favorable	
Rebets	Défavorable	Pas de délibération : avis défavorable concernant le périmètre du PPA
Vieux Manoir	Pas de remarque	Pas de délibération
Eslettes	Favorable	<p>Avec 3 réserves :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Absence de transports en commun 2. Pas de solutions intermédiaires

COMMUNES ³	AVIS	OBSERVATIONS
		3. Ne tient pas compte des difficultés de transport de la périphérie de Rouen
Caux Seine Agglo	Pas d'avis	Avis favorable de la Présidente mais le calendrier ne permet pas la délibération de l'assemblée
Métropole Rouen Normandie	Défavorable	Voir tableau au §6.2

II - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1. DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision en date du 31 octobre 2022 de M. le Président du Tribunal Administratif de Rouen, a désigné une commission d'enquête en vue de procéder à l'enquête publique relative au projet d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère Vallée de Seine 2023-2027.

Cette commission est composée de :

Christian BAÏSSE – Président, MM. Laurent Guiffard et Jean-Pierre Bouchinet – Membres titulaires.

2. CONSULTATIONS PRÉALABLES ET DURANT L'ENQUÊTE

Réunions avec les services de la Préfecture de Seine-Maritime et la DREAL :

- A la suite de la désignation de la commission d'enquête, le Président de la commission a pris contact avec Mme Auquier au bureau de l'utilité publique et de l'environnement à la préfecture de Seine-Maritime afin de définir ensemble l'organisation de l'enquête. Mme Auquier a alors informé la commission que compte-tenu des avis reçus sur le PPA, la DREAL devait rédiger un mémoire en réponse et modifier son dossier ce qui repoussait l'enquête au 1^{er} semestre 2023.
- Le 2 février 2023, les membres de la commission d'enquête se sont rendus dans les bureaux de la Préfecture de Seine-Maritime pour rencontrer M. Gachignat en charge du dossier PPA à la DREAL ainsi que Mmes Auquier et Gitzhofer de la préfecture de Seine-Maritime. Cette réunion a permis à M. Gachignat de présenter le dossier PPA et les évolutions en cours suite aux avis émis par l'autorité environnementale et autres services ou communes consultés.
- Le 17 avril la commission d'enquête a rencontré Mme Auquier afin de définir ensemble l'organisation de l'enquête. Il a ainsi été décidé, après en avoir échangé avec la DREAL, de :
 - ✓ Prévoir au moins une permanence au sein de chacun des Établissements Publics de Coopération Intercommunales du périmètre et de prévoir deux permanences à Rouen et au Havre.
 - ✓ Fixer le siège de l'enquête à la préfecture de Seine-Maritime et d'y recevoir les éventuels courriers adressés à la commission en cours d'enquête.
 - ✓ Prévoir deux permanences le samedi matin.
 - ✓ Fixer les lieux de permanence au sein de chaque EPCI en fonction de sa localisation géographique au sein de l'EPCI et de la taille de sa population.
 - ✓ Disposer d'un dossier sous forme papier dans chacun des lieux de permanence ainsi que dans les préfectures de l'Eure et de Seine-Maritime ainsi que d'un registre pour que le public puisse déposer ses observations.
 - ✓ Publier l'avis d'enquête dans le Paris-Normandie qui couvre tout le territoire du PPA et dans différents hebdomadaires locaux afin de pouvoir couvrir également l'ensemble du territoire.

- ✓ Rappeler au public que les dépositions peuvent se faire de manière anonyme ou non et que dans ce dernier cas, que les données sont susceptibles d'être mises en ligne.

A l'issue de cette réunion un projet d'arrêté a été établi et envoyé pour avis et relecture

L'arrêté inter préfectoral du 21 avril 2023 a défini la durée d'enquête du 1^{er} juin 2023 à 9h au 30 juin 2023 à 17h00 (soit une durée d'enquête de 30 jours), les dates des permanences, la publicité relative à cette enquête tant au niveau de la presse que l'affichage dans les mairies des communes concernées.

- Le 4 mai, les membres de la commission d'enquête ont rencontré M. Gachignat de la DREAL pour faire le point sur le contenu du dossier soumis à enquête publique et ont fait part de remarques ou questionnements sur le dossier.

Réunion avec Atmo Normandie :

Le 9 juin 2023, les membres de la commission d'enquête ont rencontré, à leur demande, M. Nicolas Lepelley, Directeur Adjoint d'Atmo Normandie afin de se faire présenter le rôle de cette association en charge du suivi de la qualité de l'air dans la région Normandie.

3. PUBLICITÉ ET INFORMATION DU PUBLIC

La publicité relative à cette enquête a été réalisée par divers moyens :

Par voie d'affichage :

- *En Préfectures et Sous-Préfectures* : conformément à la réglementation, l'avis d'enquête publique a été affiché
 - En préfecture de la Seine-Maritime, en sous-préfecture de Dieppe et en sous-préfecture du Havre.
 - En préfecture de l'Eure et en sous-préfecture des Andelys et sous-préfecture de Bernay.
- *En mairies* : l'avis d'enquête a été affiché dans les mairies lieux de permanence : Rouen, Le Havre, Lillebonne, Barentin, Buchy, Romilly-sur-Andelle, Bourg-Achard, Louviers.

Dans les autres communes du périmètre du PPA, un courrier a été adressé à chaque commune pour l'informer de l'enquête publique, leur communiquer l'avis et les inciter à l'afficher et faire de la communication sur l'enquête.

Par les annonces légales :

De manière à couvrir l'ensemble du territoire du PPA, il a été prévu de faire une parution avec indication de la durée de l'enquête et des horaires des permanences dans le Paris-Normandie ainsi que dans plusieurs journaux locaux couvrant chacun une partie du territoire : le Courrier Cauchois, L'Éclaireur, Le Courrier de l'Eure, L'impartial, La Dépêche de Louviers.

- Première parution : le 10 mai 2023 dans la Dépêche de Louviers et le Courrier de l'Eure, le 11 mai 2023 dans l'Impartial, le 12 mai 2023 dans le Courrier Cauchois et le 16 mai 2023 dans l'Éclaireur. La parution prévue dans Paris-Normandie prévue le 16 mai n'a pu avoir lieu suite à un problème technique mais les services de la préfecture n'en ont été

informés que le 19 juin 2023 soit bien trop tard pour pouvoir réagir et demander de le faire paraître, même en retard.

- Seconde parution : le 2 juin 2023 dans le Courrier Cauchois, le 6 juin 2023 dans l'Éclaireur et Paris-Normandie, le 7 juin dans la Dépêche de Louviers et le 8 juin dans l'Impartial.

Par la mise en ligne des documents sur internet :

- L'avis d'enquête publique ainsi que l'intégralité des pièces du dossier ont été mis en ligne sur :
 - Le site internet de la préfecture de l'Eure : www.eure.gouv.fr/
 - Le site internet de la préfecture de Seine-Maritime : www.seine-maritime.fr
 - Sur un registre dématérialisé à l'adresse : <http://ppa276.enquetepublique.net>.

Le public a ainsi eu la possibilité de prendre connaissance de l'intégralité du dossier soumis à l'enquête publique sans avoir besoin de se rendre physiquement en mairie.

L'arrêté d'enquête publique a prévu également :

- ✓ Que la totalité du dossier puisse être consulté sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les locaux des deux préfectures.
- ✓ La possibilité pour le public de déposer ses observations sur un registre dématérialisé à l'adresse <http://ppa276.enquetepublique.net>.
- ✓ Une mise en ligne sur le registre dématérialisé de toutes les dépositions reçues par voie électronique de manière à être consultables par le public.

Autres mesures de communication :

Lors de la préparation de l'enquête publique, et afin de faire une communication la plus large possible sur cette enquête, un courrier de la Préfecture de Seine-Maritime a été adressé :

- ✓ Aux communes sièges de permanence en leur demandant d'afficher l'avis d'enquête de manière visible pour le public et de procéder à une communication par les moyens en usage dans la commune (bulletin municipal, panneaux lumineux, panneau pocket ...).
- ✓ A l'ensemble des communes du périmètre du PPA en les invitant à afficher l'avis d'enquête et à diffuser par les moyens habituellement utilisés par la commune cette information.

Durant l'enquête, deux articles du journal Paris-Normandie ont été mis en ligne sur leur site internet :

- ✓ Un article intitulé « *Qualité de l'air : un mois d'enquête publique à Rouen* » mis en ligne au démarrage de l'enquête et évoquant la permanence en mairie de Rouen le 30 juin 2023.
- ✓ Un article intitulé « *« Qualité de l'air : à Lillebonne donnez votre avis sur le plan de protection de l'atmosphère* » et évoquant la permanence en mairie de Lillebonne le jeudi 8 juin 2023.

Pendant la durée de l'enquête, la commission a recherché sur internet la communication qui a pu être faite par les mairies. Elle n'a retrouvé que les éléments suivants :

Enquête publique relative au projet d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère Vallée de Seine 2023-2027 du 1^{er} juin au 30 juin 2023 - **Rapport de la commission d'enquête**

- ✓ Pour les mairies sièges de permanences : une mention de l'enquête figure dans les rubriques actualités du site internet de la mairie de Rouen (avec indication de la permanence du 30 juin mais pas celle du 1er juin), de la mairie de Bourg-Achard (mention de la permanence du 10 juin et lien pour l'avis d'enquête), de la mairie de Barentin (avis d'enquête disponible mais la date de la permanence ne figure pas sur l'agenda de la commune).
De son côté, Romilly-sur-Andelle a relayé l'information sur l'enquête dans son journal du mois de juin distribué à tous les habitants.
Pour les autres communes sièges de permanences, on ne retrouve aucune mention de l'enquête publique sur leur site internet (Le Havre, Louviers, Lillebonne, Buchy).
- ✓ Pour les autres communes du périmètre du PPA, une mention de l'enquête publique sur le PPA et l'avis d'enquête ont été mis en ligne par trois communes : Bolbec (76), Trouville-Alliquerville (76) et Caumont (27).

4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Dates des permanences :

- Conformément à l'Arrêté du 21 avril 2023, un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public aux dates et lieux suivants :

Lieu	Date / Horaires
Mairie de Rouen	Jeudi 1 ^{er} juin 2023 9h-12h
Mairie de Romilly-sur-Andelle	Mardi 6 juin 2023 9h-12h
Mairie de Lillebonne	Jeudi 8 juin 2023 14h-17h
Mairie de Bourg-Achard	Samedi 10 juin 2023 9h-12h
Mairie de Barentin	Mardi 13 juin 2023 9h-12h
Mairie du Havre	Samedi 17 juin 2023 9h-12h
Mairie de Buchy	Mardi 20 juin 2023 14h-17h
Mairie de Louviers	Jeudi 22 juin 2023 14h-17h
Mairie du Havre	Mercredi 28 juin 2023 14h-17h
Mairie de Rouen	Vendredi 30 juin 2023 14h-17h

Tenue des permanences :

La réception du public a été organisée dans les différentes mairies avec une salle réservée pour recevoir le public de manière individuelle.

Cette enquête a été marquée par une très faible participation du public aux permanences qui peut s'expliquer par le faible relais d'information fait autour de cette enquête par les collectivités (cf. §II-3 Communication).

Il est en effet étonnant que dans le contexte de la mise en place de la ZFE-m sur des communes de la Métropole de Rouen-Normandie, la participation du public n'ait pas été plus importante.

Public rencontré à l'occasion des permanences :

Permanence du 1^{er} juin 2023 à Rouen :

Aucune personne ne s'est présentée lors de la permanence

Permanence du 6 juin 2023 à Romilly-sur-Andelle :

M. ROMET maire de Romilly-sur-Andelle et M. HOUSSAYE Adjoint sont venus échanger avec le commissaire-enquêteur et ont présenté les mesures de publicité mises en place au niveau de la commune sur cette enquête.

Mme QUILVIN Marie est venue faire une déposition sur le registre (R1 Romilly)

Permanence du 8 juin 2023 à Lillebonne :

Aucune personne ne s'est présentée lors de la permanence.

Permanence du 10 juin 2023 à Bourg-Achard :

M. Richard APPERT 1^{er} adjoint est venu échanger avec le commissaire-enquêteur.

Permanence du 13 juin 2023 à Barentin :

Mme Bozenna CHEDRU responsable du service urbanisme a accueilli le commissaire enquêteur à sa permanence.

Permanence du 17 juin 2023 au Havre :

Aucune personne ne s'est présentée lors de la permanence.

Permanence du 20 juin à Buchy :

Union des victimes de Lubrizol représentée par MM. Bruno LECLERC et Christophe HOLLEVILLE, M. Kevin HELLOIN accompagnant. Qui ont déposé sur le registre (R1 Buchy).

Permanence du 22 juin à Louviers :

Mme TERLEZ, première adjointe et vice-présidente de Seine Eure Agglo, est venue échanger avec le commissaire-enquêteur.

Permanence du 17 juin 2023 au Havre :

Aucune personne ne s'est présentée lors de la permanence.

Permanence du 30 juin 2023 à Rouen :

M. MAILLARD Jean-Louis habitant Rouen venu se renseigner sur les lieux de mesure de la pollution sur Rouen.

5. CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

Le vendredi 30 juin 2023 à 17h, le délai d'enquête étant expiré, l'enquête publique a pris fin. Les registres d'enquête publique ont été récupérés par les membres de la commission d'enquête les 3 et 4 juillet 2023 et ont été aussitôt clos par leurs soins.

6. PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE

À l'issue de l'enquête, la commission d'enquête a élaboré un procès-verbal relatant les dépositions faites par le public assorti de questionnements de la commission (voir Annexe 1).

Le mardi 11 juillet 2023, la commission d'enquête a remis ce procès-verbal par courriel à la DREAL ; celle-ci étant dans l'impossibilité de se rendre sur place en préfecture de Rouen pour le recevoir.

Un échange a eu lieu par visioconférence le même jour à 14h avec M. Lhassan Sabri de la DREAL lors duquel les membres de la commission ont pu commenter et échanger sur ce procès-verbal.

Un mémoire en réponse a été élaboré par la DREAL et a été adressé à la commission d'enquête le 20 juillet 2023 (cf. mémoire en réponse en Annexe 2).

Un échange a eu lieu par visioconférence ce même jour entre M. Gachignat de la DREAL et les membres de la commission d'enquête.

III - ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DURANT L'ENQUÊTE

- Analyse quantitative des dépositions :

Lors de cette enquête, le public a formulé :

- 9 dépositions par voie électronique
- 3 dépositions dans les registres d'enquête mis à disposition dans les mairies de Barentin, Bourg-Achard, Buchy, Le Havre, Lillebonne, Louviers, Romilly-sur-Andelle, Rouen ainsi que dans les préfectures de l'Eure et de la Seine-Maritime.

Certaines dépositions concernaient plusieurs thématiques et, au total, ce sont cinquante-deux observations qui ont été formulées lors de cette enquête

- Analyse qualitative des dépositions :

Les dépositions reçues ont été classées selon les neuf thématiques suivantes :

THEMATIQUE
1/ Remarques générales
2/ Transport
3/ Industrie
4/ Grands ports maritimes et logistique portuaire
5/ Résidentiel
6/ Mesures intersectionnelles
7/ Études – Amélioration de la connaissance
8/ Mesures d'urgence en cas de pic de pollution
9/ Divers

À la suite de ces thématiques, la commission d'enquête a ajouté des questionnements et propositions qu'elle a formulés sur 6 sujets :

- 1/ Information des collectivités territoriales qui étaient incluses dans le plan précédent et qui ne sont plus concernées par le présent projet.
- 2/ Favoriser les déplacements « doux » entre les communes limitrophes de Rouen.
- 3/ Compatibilité du PPA avec les documents d'urbanisme.
- 4/ Limiter la pollution générée par les bus en attente en tête de ligne.
- 5/ Vérification des chaudières d'une puissance comprise entre 400 kW et 1MW.
- 6/ Financements.

Dans la suite de ce rapport, dans chacune des thématiques, les observations sont reprises avec la réponse apportée par la DREAL et un commentaire de la commission d'enquête.
Pour faciliter la lecture :

- ✓ La remarque formulée par le public est rédigée en caractère noir. Les observations formulées sur le registre numérique sont identifiées par @ suivi du n° chronologique de déposition ; les observations formulées sur registre papier sont identifiées par R suivi du n° chronologique de déposition et du lieu où la déposition a été faite.
- ✓ [La réponse apportée par la DREAL en caractère bleu.](#)
- ✓ *Le commentaire de la commission d'enquête est encadré et police italique et caractère noir.*

1. REMARQUES GÉNÉRALES :

Objectifs du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Ce projet de PPA ne convient pas.

Il a été rédigé dans l'unique but de réduire le risque de nouvelle procédure pour contentieux de la part de la Commission européenne envers la France concernant les dépassements des valeurs limites d'oxydes d'azote (le NO₂ principalement), et les sanctions financières afférentes. Il ne répond pas à l'objectif qui devrait être le sien : celui que les normands puissent « vivre dans un environnement équilibré et respectueux de leur santé » (Charte de vigueur/constitution/charte-de-l-environnement).

@1 - Déposition anonyme :

PLAN D' ACTIONS : trop peu d'ambition -> des malades et des morts pendant encore de nombreuses années...

R1 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Mme Marie QUILVIN :

J'espère que de grandes mesures seront prises pour endiguer au maximum la pollution atmosphérique.

@2 - Déposition anonyme :

Améliorer la qualité de l'air est une très bonne chose mais (encore) faut-il que les solutions proposées soient réalisables et tenables.

Réponse DREAL :

La définition du plan d'action a été menée en concertation étroite avec les parties prenantes du territoire (entreprises, collectivités, association de défense de l'environnement et des consommateurs, gestionnaires de réseaux, services et agences de l'État...). Seules les actions qui présentaient un levier d'efficacité sur le périmètre du PPA ont été retenues. Par ailleurs, une attention a été portée sur la mesure de l'efficacité des actions retenues. Le PPA a pour objectif principal de réduire la concentration de NO₂ dans l'agglomération de Rouen (régulièrement au-dessus des valeurs réglementaires) et, par ailleurs, de limiter l'exposition de la population à différents polluants atmosphériques (particules fines principalement).

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Les objectifs du PPA sont définis par la réglementation tant sur le plan environnemental que sur la santé des populations. En ce sens il répond à la réglementation même si on peut lui reprocher un manque d'ambition.

Périmètre géographique :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Son périmètre d'application est réduit à la Vallée de Seine. Lors des ateliers préparatoires et des comités décisionnaires, il n'a jamais été possible de le faire évoluer. Or un PPA doit concerner, outre les agglomérations d'au moins 250 000 habitants, les zones dans lesquelles le niveau dans l'air ambiant d'au moins un des polluants mentionnés à l'article R.221-1 du code de l'environnement dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible. Il néglige donc certaines zones définies comme sensibles à la qualité de l'air dans le « profil environnemental de Normandie » p16, document rédigé et publié sous l'autorité du Préfet et des directeurs de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) : (<https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/le-profil-air-a3562.html> mis à jour le 26/10/2022). Il oublie des zones « leviers » pour une amélioration de la qualité de l'air (tant pour le NO₂ que les PM) que sont les ports de Caen Ouistreham, Cherbourg, Dieppe, Honfleur.

En cela, il n'a pas été corrigé malgré le rapport de l'Autorité environnementale rendu le 22 septembre 2022 qui préconisait son élargissement à toute la Normandie.

@5 - Déposition de l'association Collectif Eco-Veille Environnement (CEVE) :

L'association CEVE - Collectif Eco-Veille Environnement, exprime son étonnement que la communauté d'agglomération Seine Normandie Agglomération (SNA) ne soit pas intégrée au périmètre de l'étude.

En effet, ce territoire de la vallée de la Seine normande est directement concerné par les différents facteurs de pollution de l'air cités dans le rapport :

- trafic routier et autoroutier, avec notamment les sites touristiques de Giverny, des Andelys, de la vallée de l'Eure (chemin de fer), ...

- trafic fluvial,

- agriculture, ...,

- et sites industriels dont deux, dans les environs de Vernon, ont des activités très spécifiques et "visibles" de par leurs rejets dans l'atmosphère : les sites ArianeGroup (essais moteurs fusée) et CNPP/GESIP (activités de formation et recherche en extinction d'incendie).

Nous demandons donc que les recommandations ou exigences du PPA s'appliquent aussi au territoire de SNA.

@6 - Déposition de M. AUVRAY - La Rivière-Saint-Sauveur :

Les communes de Berville sur Mer, Fiquefleur, Ablon, la Rivière Saint Sauveur riveraines de la Seine sont exposées aux pollutions chimiques émises par la ZIP du Havre -Gonfreville L'Orcher.

Pour preuves, elles sont soumises à un plan de protection de la population en cas d'accident chimique sur la rive Nord de l'Estuaire.

Sans oublier Honfleur, qui non seulement est sous influence de ces risques chimiques et des pollutions de fond créées par les activités industrielles de la ZIP "du Havre".

Mais cette ville touristique génère une pollution supplémentaire émanant de ses activités 5 millions par an de visiteurs et un plan de circulation automobile inexistant en centre-ville (pas de parkings de stockage de véhicules) très peu de pistes cyclables en ville.

En quais de Seine pour 2023, 28 escales de paquebots maritime sur une période de 6 mois . Les moteurs diesels assurent la production d'électricité à quai donc pollution aux particules fines pour les riverains.

Déchargement de produits vrac sensibles au vent générant des poussières pour la société TOLSA.

Production de particules fines par la société ARKEMA.

Le port intérieur de la ville reçoit en escales des paquebots de croisières fluviales plus de 100 escales prévues en 2023 les moteurs diesels assurent aussi pour ces navires la production d'électricité.

De plus les bus qui attendent les passagers pour les excursions laissent tourner les moteurs pour assurer la climatisation l'été et le chauffage l'hiver. Il n'est pas rare que 2 paquebots soient à quai simultanément, que 5 ou 6 bus attendent ensemble les passagers.

Pour toutes ces raisons nous demandons que La CCPHB soit réintégrée à ce PPA et que la publicité sur cette enquête publique soit plus large, de façon que les citoyens s'expriment réellement

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

Comme souligné dans l'avis de l'Autorité Environnementale, il est regrettable que le dossier soit focalisé sur la MRN.

Réponse DREAL :

Le PPA a pour objet d'abaisser la concentration en NO₂ de l'agglomération de Rouen en dessous des valeurs limites réglementaires. L'évaluation du précédent PPA (2014 – 2019) qui couvrait les départements de l'Eure et de Seine Maritime a conduit à privilégier un périmètre géographique plus resserré, pour notamment concentrer l'effet des actions sur la seule partie du territoire en dépassement de valeurs limites réglementaires. D'autre part, la réduction du périmètre permet une gouvernance avec un nombre de parties prenantes plus restreint, assurant une plus grande opérationnalité du PPA. Par ailleurs, un PPA doit respecter la continuité territoriale. Au-delà de la MRN, ont été ajoutés au périmètre les EPCI immédiatement adjacents pour prendre en compte les trafics routiers domiciles – travail et la CU du Havre pour intégrer l'axe industrialo-portuaire Rouen – Le Havre. Cela explique que Seine-Normandie-Agglomération et l'agglomération de Dieppe, par exemple, n'aient pas été retenues. Le PPA va par ailleurs contribuer à rendre plus lisible l'articulation entre les différents dispositifs d'aides et plans et programmes déployés sur son périmètre et au-delà. Cependant, le PPA porté par les préfets de l'Eure et de Seine Maritime n'a pas vocation à assurer à lui seul l'animation des politiques en faveur de la qualité de l'air en Normandie. S'agissant des collectivités, la Région a par ailleurs été désignée comme cheffe de file climat – air – énergie auprès de ces dernières par la loi Notre.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

D'un point de vue réglementaire, le PPA aurait pu se limiter à la MRN où des dépassements des valeurs de NOx sont observés. L'intégration du Havre et des secteurs en amont (Port-Jérôme...), importants au niveau des transports et industries, permet d'inclure tout l'axe Seine. En ce sens, le périmètre du PPA est cohérent et n'empêche pas pour autant les collectivités qui n'y sont pas intégrées à mener des actions en faveur de la réduction de la pollution atmosphérique (exemple mise en place de bornes électriques pour les navires sur les quais à Honfleur qui sont gérés par HAROPA).

Polluants concernés :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Outre les dépassements des valeurs limites des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) sur la Métropole de Rouen Normandie (MRN) notés dans le projet, il faut insister sur le fait que de nombreux polluants dépassent actuellement les valeurs guides publiées par l'OMS en 2005, et de façon encore plus nette les nouvelles valeurs OMS 202, leurs seuils ayant été revus à la baisse grâce à l'actualisation des données scientifiques (<https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>).

Les actions proposées ne placent pas le PPA dans une trajectoire au niveau des enjeux !

Par exemple, la dernière version du projet de PPA a introduit des actions visant une réduction des émissions d'ammoniac (NH₃), mais il néglige le dioxyde de soufre (SO₂) et les composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM), alors que ces polluants font l'objet d'objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043009021/2022-05-21).

Des polluants qui doivent être surveillés (cités au PREPA également) ne sont pas inclus : CH₄, protoxyde d'azote (N₂O), COV, produits phytopharmaceutiques...

@9 - Déposition de l'Association Effet de Serre Toi-Même (EDSTM) :

L'association EDSTM soutient la contribution apportée par FNE Normandie et UFC-QC Rouen, ainsi que celle de l'association NALA. Elle souligne en particulier l'inadéquation du périmètre choisi, comme le choix des polluants principaux retenus dans ce futur PPA, en regard des enjeux de santé humaine et environnementale, des coûts que la pollution atmosphérique représente. Ses objectifs sont loin de ceux qui viennent d'être définis par la Commission Environnement du Parlement Européen (en termes de nature des polluants à prendre en compte et de concentrations à atteindre), et des valeurs cibles de l'OMS publiées en septembre 2021.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Seuils préconisés par l'OMS : les normes de qualité de l'air par la France sont pratiquement toutes supérieures aux préconisations. Et donc ?

Réponse DREAL :

Les actions du PPA ne portent pas sur tous les polluants réglementairement suivis par les services de l'État, car il est nécessaire de cibler les actions les plus efficaces pour réduire l'exposition de la population aux polluants les plus impactant notamment au vu de leur concentration. S'agissant du SO₂, il a été certes noté un dépassement de valeur limite réglementaire en 2020. Cela était dû à un incident de process industriel, ce qui explique cet unique dépassement sur la période 2016 – 2022 et ce sur l'ensemble de la Normandie. Le suivi des éventuelles émissions de ce polluant atmosphérique est régi par un arrêté préfectoral spécifique qui vient compléter les obligations réglementaires que doivent respecter les industriels concernés dans le cadre du contrôle par la DREAL de leurs installations classées au titre de la protection de l'environnement. S'agissant des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le PPA sera complété en mettant en relation les trajectoires visées de concentration de COVNM en Normandie avec l'horizon national tel que fixé dans le PREPA pour ce polluant. Il est à noter qu'il n'y a pas de valeur réglementaire ni de qualité définie par la réglementation pour ce polluant.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Au départ axé quasi-exclusivement sur le NO₂ et les particules fines, le PPA a évolué pour tenir compte des remarques formulées lors de l'instruction du dossier et de nouveaux polluants ont

été ajoutés (exemple ozone / ammoniac). Il pourra aussi être amené à évoluer parallèlement à la réglementation concernant d'autres polluants.

La commission prend note que le PPA sera complété pour suivre les composés organiques volatils non méthaniques.

Financement du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Le financement de ce PPA n'est pas réellement assuré. La subvention pour l'achat de «pendillards » permettant un épandage azoté plus parcimonieux et générant moins de NH₃ atmosphérique est liée à la réponse à un appel à projet du ministère. Dans ces conditions il est douteux que la réduction de 13% du NH₃ attendue pour 2030 soit effective (et d'autant que le périmètre défini est limité).

Le plan chauffage au bois dépendra également de la réponse à un appel à projets du Fonds Air Bois du ministère. Nous pouvons donc exprimer la même inquiétude : la réduction des émissions de PM_{2,5} attendue de 27% dès 2024, et de 57% en 2030 ne sera pas obtenue !

Réponse DREAL :

La DREAL a obtenu les financements demandés pour initier dès son approbation les actions du futur PPA (150 000 € pour l'année 2023 hors financement accordé par le ministère de 250 000 € pour l'action spécifique visant à subventionner l'achat de pendillards peu émissifs en ammoniac). L'appel à projet Fond air bois du ministère qui doit permettre aux particuliers de bénéficier de subvention pour remplacer leur appareil de chauffage au bois vétuste est piloté par l'Ademe. Les intercommunalités (EPCI) doivent effectivement répondre à cet appel à projet pour que leur population puisse en bénéficier. La Région et les services de l'État accompagne les EPCI dans leurs démarches.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Les 150 k€ de financement ne concerneraient que l'animation annuelle du PPA.

Concernant l'action pendillard, les 250 k€ concernent l'ensemble de la région et non spécifiquement le territoire du PPA.

Articulation autres plans et programmes :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Nous regrettons que les objectifs de ce futur PPA soient souvent considérés comme relevant d'autres plans (par exemple PCAE et PRSE pour le secteur agricole, les PCAET). Le PPA devrait être le plan fédérateur et de ce fait contenir l'outil de contrôle, c'est à dire la matrice qui démontre que les besoins sont complètement couverts par l'ensemble des plans, que les échéances calendaires du PPA sont bien respectées par ces autres plans. Il permettrait ainsi de centraliser les informations sur les jalons des différents plans. Il ne doit pas être subordonné à ces autres plans.

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

Un seul PCAET apparait dans le dossier, c'est celui de la MRN alors qu'entre autres, celui de l'Agglo a déjà été approuvé une première fois, puis approuvé définitivement le 29 juin 2023 ; il semble qu'il y ait une rupture totale entre PPA et PCAET alors que ce sont des documents qui devraient s'épauler.

Réponse DREAL :

Le PPA ne couvrant pas l'ensemble du territoire normand, il n'a pas vocation à être le plan fédérateur régional évoqué précédemment. Le préfet de région est l'autorité de l'État qui coordonne l'action au niveau régional via différents leviers : avis sur les Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) des EPCI, avis sur les évolutions du SRADDET à venir (plan qui comporte un volet air), tutelle d'Atmo Normandie en charge de la surveillance de la qualité de l'air pour le compte de l'État, copilote avec la Région du Plan Régional Santé Environnement qui doit contribuer à la préservation de la santé des Normands notamment en réduisant l'exposition de la population aux polluants atmosphériques. Le PPA aura par contre pour objectif d'améliorer l'articulation des aides relatives à la qualité de l'air au niveau de son périmètre et au-delà et faciliter les synergies entre les différents plans et programmes mis en œuvre à différentes échelles dans les territoires.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

Mise à niveau du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Nous retenons comme point positif qu'une mise à niveau du plan sera faite annuellement, par rapport à l'évolution de la réglementation européenne, nationale et locale.

Réponse DREAL :

Sans observation.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

Enquête Publique :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Nous regrettons grandement la quasi-absence de publicité faite autour de ce PPA et de l'enquête publique, ceci en contradiction avec la Convention d'Aarhus qui dans un préambule énonce que « les citoyens doivent avoir accès à l'information, être habilités à participer au processus décisionnel ».

@6 - Déposition de M. AUVRAY – La Rivière-Saint-Sauveur :

Il est heureux que les associations qui agissent pour la protection et la valorisation de la nature et de l'environnement travaillent en réseau.

Grace à ce réseau, Estuaire SUD a été informé de l'existence de cette enquête publique.

Avec stupeur nous constatons que le territoire de la CCPHB -Communauté - de-Communes- du -pays -de Honfleur Beuzeville, n'est pas intégré au périmètre d'étude de ce Plan de Protection Atmosphérique.

Réponse DREAL :

Les associations concernées par la mise en place du PPA, notamment FNE Normandie et UFC Que Choisir, font partie des parties prenantes qui ont été informées de l'évaluation quantitative et

qualitative du PPA précédent (2014 – 2019) et de la définition des actions du futur PPA. Par ailleurs, la publicité réglementaire applicable pour ce type de plan a été effectuée (notamment celle relative à l'enquête publique).

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Le choix a été fait par le pétitionnaire de se limiter à la publicité réglementaire (publication presse / affichage mairies...). La commission regrette le peu d'efficacité de ce mode de communication.

Diagnostic du PPA :

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

Alors que le département de l'Eure est le dernier département de France métropolitaine en termes de désertification médicale, c'est-à-dire qu'il y a carence pour les diagnostics et le suivi de la santé des habitants du département, il ne compte qu'une seule station ATMO de mesure des polluants dans la vallée de la Seine : celle de la base de Léry-Poses, donnée par ATMO comme station de mesures des retombées de la MRN et de la Région Parisienne et uniquement pour les PM10 et l'O₃. Cette station n'est donc pas destinée aux mesures des pollutions générées sur le territoire.

Nous demandons que l'Agglomération Seine-Eure soit équipée d'une station fixe de mesures des polluants générés sur son territoire, incorporant a minima la mesure des NO₂ et des PM_{2.5} en plus des PM_{10.0} et des O₃.

Réponse DREAL :

L'implantation du réseau des stations de mesures actuel a été proposée par Atmo Normandie et validée par le ministère ; elle répond à de strictes prescriptions. La multiplication des stations de mesures est difficilement réalisable pour des raisons logistiques et financières, d'autant plus que la modélisation de l'estimation des concentrations se développe et devrait d'ici 2030 être reconnue comme alternative aux constats faits en stations de mesures.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Atmo Normandie dispose de stations de mesure mobiles qui pourraient être utilisées pour des mesures ponctuelles pour répondre à la demande d'associations.

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

L'Agglomération Seine-Eure est traversée par 2 autoroutes : l'A13 et l'A154 qui en toute logique participent à la production des NO₂, des PM_{2.5}, des PM_{10.0}, bien que leur contribution à la pollution ne soit jamais chiffrée dans le dossier. Un seul exemple qui ne figure pas dans ce dossier : lors d'une campagne de mesures spécifiques aux NO₂, la plus forte concentration a été enregistrée sur la RD6015 au milieu de la forêt de Bord-Louviers. Mais quelle est la production de NO₂ le long de l'A13 qui traverse la même forêt quelques kilomètres plus loin ?

Réponse DREAL :

Atmo Normandie réalise chaque année un bilan régional des émissions de polluants disponible sur son site internet. Les émissions de polluants du secteur des transports routiers sont quantifiables par Atmo

Normandie sur la base d'un ratio en fonction du type de véhicule utilisé et du parcours entrepris. Atmo Normandie peut être sollicitée pour ce type de demande particulière.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Commentaire identique à l'observation précédente.

Impacts des projets :

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

Dans l'ensemble des pièces du dossier le terme contournement Est n'apparaît qu'une seule fois : Page 59 du diagnostic dans la rubrique « Projet d'aménagement pouvant avoir un impact sur la qualité de l'air » mais sans évoquer son incidence qui serait gigantesque ; la totalité du projet, soit 41.5 km se trouvant dans l'aire d'étude du PPA ; car suivant la DUP signée en novembre 2017 , ce seront bien deux autoroutes supplémentaires l'A133 et l'A134 qui seront construites ; les pollutions générées par les 12km de l'A133 sur le territoire de l'Agglomération Seine-Eure s'ajouteront à celles de l'A13 et de l'A154.

Le dossier d'enquête publique indique que ce projet sera la cause de 55 000 tonnes de CO₂ supplémentaires par an sur l'aire d'étude qui correspond à la MRN plus l'Agglo Seine-Eure ; pas un chiffre sur ce projet dans le dossier !

Nous souhaitons que l'incidence chiffrée de ce projet autoroutier destiné à être à la fois un contournement Ouest de la Région Parisienne et un axe de transport des marchandises allant de la frontière belge à la frontière espagnole apparaisse clairement dans le Plan Actions.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Contournement Est : pris en compte dans ce PPA, le contournement va donner des impacts supplémentaires à la qualité de l'air : il n'y a pas d'évaluation environnementale claire et précise sur l'incidence de la qualité de l'air dans ce dossier PPA.

Réponse DREAL :

Comme cela a été noté, ce projet autoroutier figure bien dans le PPA. Ce projet fait l'objet d'un suivi particulier par la maîtrise d'ouvrage s'agissant des émissions de polluants atmosphériques (NO₂ et particules fines notamment). Il sera effectivement pertinent que ce projet majeur du territoire soit pris en compte dans le suivi de la mise en œuvre du PPA.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Le contournement Est apparaît bien dans la partie diagnostic mais de manière très succincte. Il aurait été intéressant de connaître les hypothèses de travail sur son impact en matière d'émissions de polluants même si sa mise en service est postérieure à 2027 (impact sur un accroissement du trafic sur ce nouvel axe ? Baisse des expositions aux polluants au niveau de la métropole le long des axes type Sud III, Boulevard industriel ? Augmentation des niveaux de polluants dans les zones rurales concernées (Communauté d'agglomération Seine-Eure) ... ?

Changement climatique :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Le changement climatique entraîne d'ores et déjà la modification des flux touristiques des « grosses agglomérations » estimé à environ $\pm 10\%$. Le présent dossier n'en fait pas cas.

Réponse DREAL :

Les inventaires d'émissions de polluants réalisés par Atmo Normandie s'appuient sur des données parfois prospectives issus d'instituts reconnus (INSEE par exemple). L'éventuelle évolution du flux touristique induit par les effets du changement climatique sera bien prise en compte si elle est confirmée.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

2. TRANSPORT :

Mise en place de la Zone à Faible Émissions (ZFE) :

La mise en place de la ZFE sur une partie du territoire de la métropole a fait l'objet d'une observation liée à la difficulté pour certaines personnes de respecter l'interdiction des véhicules classés Crit'air 4 et 5 pour des questions de coûts financiers de remplacement du véhicule et de l'inégalité entre citoyens des zones rurales qui ne bénéficient pas de transport en commun pour se déplacer :

@2 – Déposition anonyme :

Comment feront les particuliers pour changer de véhicules qui ne seront plus admis dans les ZFE ? Il y a déjà de très gros soucis pour les particuliers qui ont des véhicules critère 4 ou 5. Leurs véhicules sont invendables et ils doivent financer l'achat d'un nouveau véhicule pour pouvoir rouler en ZFE. Ils roulent donc au risque de payer une amende mais sont dans l'incapacité de financer l'achat d'un nouveau véhicule.

Viser le critère 1 est une aberration. Les aides possibles pour financer l'achat d'un nouveau véhicule, sont accordées aux particuliers sans ressources. Pour les particuliers qui ont de petits revenus, il est absolument impossible de financer les nouveaux véhicules, il est déjà bien difficile de payer ses factures et de remplir le réfrigérateur...

On ne finance pas l'achat d'une voiture sur un simple coup de baguette magique !!!

De plus l'application de la loi ZFE a provoqué une inflation importante des véhicules. Les prix ont flambé.

Les citoyens peuvent se déplacer avec les transports en commun, mais pour les ruraux c'est absolument impossible. Ils sont donc obligés de garder leurs véhicules pour aller travailler, se soigner, faire les courses... Le covoiturage reste très difficile à mettre en place, voire impossible.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Attention aux disparités sociales si le PPA converge vers une mise en place des ZFE en campagnes ; peu de personnes pourront être mobiles.

Près des ZFE, il manque d'ores et déjà les installations d'infrastructures pour garer sa voiture > Crit'air autorisé.

Le terme « Inciter » exemple : « incite les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau Crit'Air de leurs véhicules » se résume à taxer (malus automobile, interdiction de circuler en ZFE (amende)). Attention aux aides basées sur les revenus fiscaux. Un secteur qui ne semble pas avoir été pris en compte dans ce dossier à l'instar de l'agriculture, l'industrie, maritime : le commerce qui va désertier les centres villes (ZFE) pour une installation en zone rurale dont impact sur la circulation automobile, empreinte sur le

foncier des terres agricoles, sur l'eau et sur la mobilité active des citoyens (maison – voiture-centre commercial).

Cela implique de nouveaux axes routiers, impacts sur l'activité physique... et donc sur la santé.

Réponse DREAL :

La ZFE est un des leviers principaux pour abaisser la concentration en NO₂ dans agglomération de Rouen. Il sera donc demandé à la Métropole de Rouen, qui a en charge la mise en œuvre de ce dispositif, de faire état de son avancement au sein des instances du PPA. Les aides au renouvellement du parc automobile sont nombreuses (État, Région, Conseils départementaux, Métropole Rouen Normandie). Par ailleurs, les infrastructures de transport font l'objet de transformations importantes par l'autorité en charge de la mobilité (MRN) avec l'appui financier de l'État (Fonds Verts notamment) : densification du flux de bus, développement des pistes cyclables, des aires de covoiturage et des aires d'échange multimodal. S'agissant du périmètre des ZFE, il est défini par la collectivité en charge de la ZFE (MRN et CU du Havre pour la Seine Maritime) et fait l'objet de l'avis du préfet.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La mise en place de la ZFE semble la mesure la plus à même de faire baisser les niveaux de polluants atmosphériques mais engendre des difficultés pour une partie de la population qui doit changer son véhicule pour respecter les niveaux de vignette Crit'Air. Bien souvent ce sont des personnes ayant des revenus limités et ayant des difficultés financières pour acheter un véhicule conforme et habitant à distance du centre de la Métropole pour des questions liées au coût des logements en centre-ville.

Il conviendrait pour ces personnes de développer le réseau de transport en commun plus en profondeur dans les zones rurales périphériques ou faciliter la mise en place de parking pour stocker son véhicule en limite de zone ZFR avec des connections aux réseaux de transport en commun.

Tout dépendra des niveaux de financement pour juger de l'efficacité de cette mesure.

Développement des transports en commun :

@3 - Déposition anonyme :

Transports en commun gratuits et amplifiés (places et fréquences) !

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Peu de politique en matière de transport en commun dans le monde rural.

Réponse DREAL :

Le transport demeure une compétence des collectivités (l'EPCI ou la Région selon le type de transport) qui élaborent et mettent en œuvre des plans et des schémas de développement de mobilité dans la zone de leur compétence.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Un développement des transports en commune aurait un effet direct sur la baisse des émissions dues au transport domicile / travail.

Le PPA ne prévoit aucune action particulière sur ce point.

Impacts sur la consommation électrique :

@2 - Déposition anonyme :

Comment nous allons réussir à fournir de l'électricité pour tous ces véhicules électriques alors que nous sommes actuellement concernés par la difficulté de fournir de l'électricité à tous les Français. Nous avons déjà été obligés de restreindre nos consommations cet hiver, sans parler de l'inflation exorbitante de KWh que nous venons de subir et qui perdure.

Réponse DREAL :

Bien que les objectifs nationaux prévoient une baisse conséquente de la consommation d'énergie d'ici 2050, il est prévu une augmentation de la consommation d'électricité dans le même temps ; cela s'explique par le remplacement en partie de l'usage de l'énergie fossile par l'électricité (d'origine nucléaire et renouvelable à terme) et ce dans le secteur des transports et de l'industrie.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La Normandie dispose de nombreuses ressources pour répondre à l'accroissement de la consommation d'électricité (centrales nucléaires, parcs éoliens en mer, éolien terrestre...).

Mobilité douce :

R1 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Mme Marie QUILVIN :

Je souhaite savoir si le PPA peut-être un atout pour inciter le développement de pistes cyclables dans la commune et plus largement dans le territoire afin d'inciter la mobilité douce ?

R2 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Frédérique HOTÉ :

Peu de politique en matière de mobilité douce dans le monde rural. Quid des infrastructures pistes cyclables ?

Réponse DREAL :

Dans le cadre de l'accompagnement des collectivités pour déployer les efforts et objectifs de la loi climat et résilience, l'État a mis en place des dispositifs d'aides aux territoires (ex : Fonds verts) pour encourager les modes doux, financer les projets d'infrastructures dans ce sens. Par ailleurs, l'EPCI, le Conseil départemental, la Région élaborent leurs plans et des schémas de développement de mobilité dans la zone de leur compétence (modes doux : pistes cyclable, voies vertes, pôles d'échange multimodal, parking P+R...). Les actions du PPA devraient contribuer à l'augmentation de l'usage des mobilités douces.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La mise en place de mode de circulation doux passe par les EPCI. Dans ce domaine on constate également une différence entre des EPCI de taille importante et qui ont les moyens de mettre en place de telles alternatives et des EPCI en milieu rural où ce développement est plus lent et limité par les capacités financières de ces collectivités.

Distance domicile – Travail :

R1 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Mme Marie QUILVIN :

Il serait intéressant de mener une réflexion sur la relocalisation des entreprises pour diminuer la distance travail / domicile.

Réponse DREAL :

L'implantation des activités industrielles et artisanales est soumise à des règles d'urbanisme d'une part et à celles de l'environnement d'autre part, pour éviter de générer des impacts et risques sur les secteurs résidentiels. Les collectivités (Région, EPCI, communes) définissent et mettent en œuvre des plans et schéma visant à prendre en compte, dans l'aménagement de leur territoire, les enjeux de transition écologique (consommation d'énergie, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, production d'énergie renouvelable, préservation de la biodiversité, maintien des terres cultivables).

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

Proposition d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives au transport :

@1 - Déposition anonyme :

Fiche action 1 « Instaurer des plans de mobilité simplifiés dans tous les EPCI qui n'ont pas de plans similaires et assurer leur bonne articulation avec les actions des entreprises et administrations » :

- Supprimer les transports "de soirée/nuit" et plus généralement ceux liés aux loisirs. Fermer la Sud III et le boulevard industriel de 7h30 à 10h tous les jours de semaine.

Réponse DREAL :

Les infrastructures et lignes de transport sont mises en place suite à des études du trafic et des besoins, qu'ils soient diurnes ou nocturnes. Par ailleurs, le transport routier de marchandises est réglementé (temps et amplitude), permettant ainsi des livraisons de nuit comme de jour pour permettre une certaine flexibilité et éviter notamment la saturation du trafic durant la journée (vigilance au phénomène de report de trafic).

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La réponse de la DREAL est pertinente sur ce point.

Fiche action 2 « Inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau de Crit'Air de leurs véhicules (viser le niveau 1) » :

- Mettre des amendes (politique de tolérance zéro).

Réponse DREAL :

Le dispositif de mise en place de ZFE prévoit des sanctions et amendes pour les véhicules ayant une vignette Crit'Air ne leur permettant pas de circuler dans les ZFE-m. Un dispositif de contrôle automatisé devrait à terme être mis en place par les collectivités concernées en complément de la signalétique existante.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La réponse de la DREAL est pertinente sur ce point.

Fiche action 3 : « Inciter les entreprises ainsi que les administrations (non obliquées) à réaliser un Plan de Mobilité » :

- Non : obliger les entreprises et administrations à mettre tous leurs employés, quand c'est possible, en télétravail à 100%. Créer des espaces de coworking dans les bourgs à la proximité des bassins d'emploi.

Réponse DREAL :

La mise en place du télétravail et des espaces mutualisés de travail relève du droit privé et il appartient à chaque institution de les mettre en place selon leurs besoins et en concertation avec les instances sociales et représentatives des salariés.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La réponse de la DREAL est pertinente sur ce point.

On peut noter des évolutions significatives dans la création d'espaces de travail extérieurs à l'entreprise en espace péri-urbain.

@9 - Déposition de l'association Effet de Serre Toi-Même :

Nous souhaitons la limitation de la vitesse sur autoroute à 110 km/h tous les jours de l'année.

Réponse DREAL :

Dans le cadre du nouveau plan de sobriété énergétique annoncé par le gouvernement cet été, figure la mesure d'incitation au passage à 110 km/h sur autoroute pour limiter la consommation en carburant et la pollution. La mise en place de ce type de mesure de limitation de vitesse relève dans tous les cas du niveau ministériel et non préfectoral.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

Ferroviaire :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Constatation d'une déshérence des quais de chargement pour l'industrie.

Et quand est-il du transport de voyageur « travail » (ou par car).

Réponse DREAL :

Il semble que cette intervention porte sur le fait que le transport de marchandise par rail n'est pas suffisamment développé. Le PPA ne comporte pas d'action spécifique sur le sujet, mais il est prévu d'engager une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Le développement du fret par rail a beaucoup diminué ces dernières décennies. C'est pourtant un moyen de faire baisser le trafic de marchandise par camions. Des actions dans le PPA pourraient être initiées pour relancer ce mode de transport.

Une acceptabilité de la ZFE pourrait être améliorée si les modes de transport alternatifs type liaison ferroviaires étaient développées.

3. INDUSTRIE :

Impacts de l'industrie sur les dépassements de NOx :

R1 Buchy - Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

Concernant la Sud 3, le plan indique une pollution importante notamment pour le NOx. La conclusion page 8 du résumé non technique est surprenante : « les dépassements de la valeur limite sont très localisés au niveau des voies de communication de la métropole Rouen Normandie (sud 3) démontrant la responsabilité du trafic routier ».

Il s'agit d'un raccourci dans les conclusions qui minimise le rôle des industries du secteur dans la pollution de cette voie de communication. De plus le secteur « Autres transports » est directement lié à l'activité industrielle ; le secteur industriel est donc à l'origine d'une grande partie de la pollution constatée.

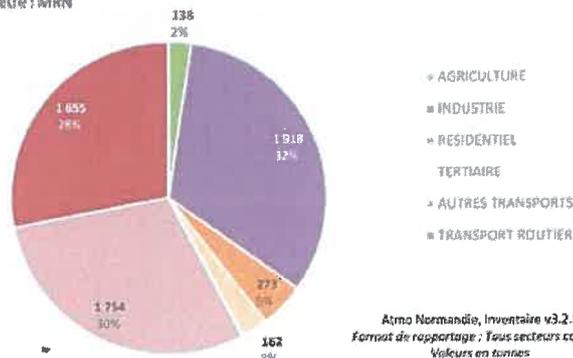
Réponse DREAL :

Les dépassements de valeurs réglementaires sont constatés uniquement par les stations de mesures (pour en savoir plus sur le réseau de mesures : site Atmo : Mesure de la qualité de l'air | Atmo (atmonormandie.fr) et Mesures aux stations | Atmo (atmonormandie.fr). Une station est située à proximité de la Sud III. Cette station a vu des dépassements de valeurs réglementaires en NO2 en 2017, 2018, 2019 et 2021. Ces dépassements concernent des valeurs moyennes et ne sont pas liées à des épisodes de pollutions ponctuels. Atmo Normandie réalise pour le compte de l'État un inventaire des émissions de polluants atmosphériques basé sur l'évaluation quantitative des principales sources de polluants considérés et plus principalement les NOx et les particules fines (PM2.5 et PM10) et ce en prenant en compte les différents secteurs d'activité : trafic routier (éventuellement maritime), activité industrielle, résidentiel et tertiaire, agriculture.

En 2019, la répartition des émissions par secteurs d'activité de la MRN est la suivante :

Répartition sectorielle des émissions de NOx en 2019

Périmètre : MRN



Atmo Normandie, Inventaire v3.2.8
Format de rapportage : Tous secteurs couplés
Valeurs en tonnes

Il ressort de cette répartition que les secteurs des transports (terrestre et maritime) et celui de l'industrie chimique sont les plus émissifs de NOx sur la MRN en 2019. Le projet de PPA prévoit des mesures sur la Métropole Rouen Normandie et les EPCI voisins. Il a vocation à agir sur les différents secteurs évoqués précédemment afin de réduire les émissions de polluants. Il assurera par ailleurs l'articulation avec l'ensemble des dispositifs d'aides et des plans locaux concourant à la réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

Actions vis-à-vis des grandes entreprises / PME-PMI :

R1 Buchy - Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

On peut considérer que ce secteur est le grand oublié du PPA. On ne parle que des actions à destination des PME-PMI mais à rien sur les grandes entreprises et en particulier quant au renforcement des contrôles des grosses usines notamment sur le volet environnemental.

L'assistance au PME-PMI reste assez floue alors qu'en ce qui concerne la décarbonisation des grosses entreprises l'enveloppe est colossale.

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir : :

Les transports routiers n'ont fait l'objet d'études qu'à l'échelle de la MRN et leurs représentants ont été quasi absents du processus de concertation (un des axes majeurs du trafic en Normandie est l'autoroute A13). Les mesures énoncées concernent essentiellement la MRN (par la mise en place de la ZFE-m dont les résultats seront suivis), les autres étant réduites à de simples incitations aux entreprises et EPCI.

Réponse DREAL :

Les actions visant les PME-PMI visent à les accompagner dans le diagnostic de leurs émissions ; elles ont donc un caractère incitatif et aidant. Les grandes entreprises sont soumises au contrôle de leurs

installations au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et, à ce titre, font l'objet de contrôles strictes par la DREAL, y compris s'agissant de leurs émissions de polluants atmosphériques. Par ailleurs, une action du PPA prévoit qu'un suivi de la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles soit réalisé par la DREAL dans le cadre de ce plan et fasse l'objet d'un compte-rendu au sein des instances de gouvernance de ce même plan.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Les installations classées font l'objet d'arrêtés préfectoraux spécifiques fixant leurs niveaux d'émission et rejets autorisés. La mise en place sur ces sites des Meilleures Techniques Disponibles devrait favoriser une baisse des niveaux d'émission.

Odeurs :

Une déposition concerne la problématique des odeurs qui ne sont pas prises en compte dans le PPA :

@3 - Déposition anonyme :

Régulièrement, ça pue : autour et à l'est de Port Jérôme, à cause de TERREOS et consorts : Quillebeuf ! (Terreos + raffinerie en face = une horreur), Aizier Vatteville Villequier Caudebec-en-Caux.

Autour et à l'est de Grand-Couronne, à cause de SAIPOL (et Sea Invest, odeur inconnue, céréales ?) : La Bouille Moulineaux Les Essarts !

Sinon, vous voulez réduire la pollution atmosphérique ?

Réponse DREAL :

Les odeurs et les nuisances olfactives font l'objet d'un suivi par la police de l'environnement correspondante (DREAL pour les sites classés ICPE et Maire pour les autres). La police veille à ce que les niveaux d'odeurs émis et constatés n'incommodent pas les riverains et impose le cas échéant les prescriptions réglementaires nécessaires. Par ailleurs, Atmo Normandie a développé depuis 20 ans un réseau de personnes capable d'identifier certains polluants présents dans l'atmosphère à partir de leur odorat (« Nez normands »).

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire sur ce point

Sanctions :

Il est mis en avant une inégalité de traitement dans les sanctions vis-à-vis des pollueurs :

R1 Buchy – Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

Concernant les sanctions vis-à-vis des pollueurs, elles ne sont pas équitables et pas différenciées : un automobiliste « Lambda » qui utilise son véhicule de catégorie 4 et 5 dans une zone ZFE-M paiera successivement 68€ la première fois, puis 150 €, puis 1500 € et enfin saisie et destruction du véhicule. Par contre, Lubrizol, lors de la remédiation, a été condamné à 3000 € pour non-respect des rejets et des délais lors du nettoyage du site. Idem pour toutes les condamnations des industriels sur le sujet « environnement ».

Les modalités de mise en œuvre des sanctions et des contrôles sont inopérants pour les industriels et particulièrement lourdes pour le citoyen lambda.

Réponse DREAL :

S'agissant des infractions au Code de l'environnement éventuellement commises par les industriels, les niveaux de sanctions sont déterminés par le code réglementaire correspondant et sont dressés et transmis à l'autorité judiciaire qui instruit l'infraction in fine. Dans le cas de contraventions, ce sont des amendes de 1^{re} à 5^e classe qui sont dressées, donc effectivement inférieure à 3 000 €. En parallèle de cette démarche, une association de défense de citoyens ou de l'environnement peut saisir le tribunal de police pour demander un dédommagement complémentaire à la sanction pécuniaire. Pour les infractions plus graves le justifiant, des peines d'emprisonnement peuvent être requises par la justice si la responsabilité personnelle du responsable de l'entité ayant commis l'infraction est reconnue.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Effectivement le niveau des amendes pour des infractions environnementales sont peu dissuasives pour les industriels.

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives à l'industrie :

@1 – Déposition anonyme :

Fiche action 4.1 « Inciter les entreprises notamment les PME et PMI à réaliser des diagnostics environnementaux afin qu'elles soient accompagnées sur les plans technique et financier pour réduire leurs émissions de polluants atmosphériques » :

Ce n'est absolument pas suffisant : ils sont les principaux pollueurs : fermer les entreprises dépassant des normes très strictes, au moins temporairement et les obliger à indemniser la population. + imposer des sanctions financières lourdes et dissuasives si non-respect (dès le premier contrôle).

Réponse DREAL :

Les grandes entreprises sont soumises au contrôle de leurs installations au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et, à ce titre, font l'objet de contrôles strictes par la DREAL, y compris s'agissant de leurs émissions de polluants atmosphériques. En cas de non-respect du Code de l'environnement, l'entreprise peut être sanctionnée après mise en demeure, notamment par consignation financière ou par suspension de l'activité. Par ailleurs, une action du PPA prévoit qu'un suivi de la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles soit réalisé par la DREAL dans le cadre de ce plan et fasse l'objet d'un compte-rendu au sein des instances de gouvernance de ce même plan.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point

4. GRANDS PORTS MARITIMES ET LOGISTIQUE PORTUAIRE :

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives au transport maritime et fluvial :

@1 - *Déposition anonyme* :

Fiche action 5 bis : « Développer le réseau de bornes électriques dans les ports et systématiser leur utilisation » :

Idem pour les déchets. Imposer une contribution à hauteur des investissements nécessaires. Cette installation doit être neutre pour le contribuable car elle ne le concerne pas. Imposer une taxe GEMAPI

Réponse DREAL :

Le potentiel de réduction des émissions de polluants atmosphériques en lien avec la production de déchets n'a pas été jugé suffisant pour inclure une action sur le sujet dans le PPA.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

R2 - Romilly-sur-Andelle - *Déposition de Frédérique HOTÉ* :

Portuaire : Il est mis en place une logistique qui organise le transport international. Mais on voit de plus en plus de containers sur l'axe Seine-Rouennais, ce qui n'est pas l'axe de l'histoire. Il faut privilégier et maintenir le fluvial national et/ou interdépartemental.

Réponse DREAL :

Le PPA ne comporte pas d'action spécifique sur le sujet du transport de marchandise, mais il est prévu d'engager une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

L'observation visait à limiter le transport fluvial pour des marchandises venant hors France ; la réponse de la DREAL ne parait pas répondre à la remarque formulée.

5. RÉSIDENTIEL :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches relatives aux actions en lien avec le résidentiel/ tertiaire :

@1 - *Déposition anonyme* :

Fiche action 7 « Orienter les citoyens vers le guichet unique des aides allouées à la rénovation énergétique pour favoriser la réduction des émissions par foyer » :

Tout comme pour la ZFE, ce n'est pas suffisant : il faut financer intégralement ces aménagements chez les particuliers imposés à 11%.

Réponse DREAL :

Ce type de proposition relève du niveau ministériel. Le PPA a vocation notamment à mieux articuler et faire connaître les dispositifs d'aides existants.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

6. MESURES INTERSECTIONNELLES :

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches relatives aux actions en lien avec le résidentiel/ tertiaire :

@1 - Déposition anonyme :

Fiche action 9 « Favoriser le report multimodal (ferroviaire et fluvial) pour le transport des marchandises » :

Non : l'imposer

Fiche action 10 « Sensibiliser les collectivités à la notion d'« urbanisme favorable à la santé » et les doter d'une boîte à outils pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air » :

Imposer des murs et toits végétalisés pour toutes les constructions.

Réponse DREAL :

Ce type de proposition relèverait du niveau ministériel. S'agissant du transport de marchandises, il est prévu d'engager dans le cadre du futur PPA une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

Agriculture :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Le secteur agricole représente 60 % de la surface du périmètre défini, mais à l'échelle de la région, il couvre 69 % du territoire normand. Pourquoi certains agriculteurs seraient concernés par les actions proposées, et pas d'autres ? (Par ailleurs, les représentants des associations de protection de la nature et de l'environnement ont demandé la communication de la convention passée entre la DREAL et la Caisse Régionale d'Agriculture de Normandie (CRAN) citée dans ce projet de PPA lors du cotech du 23 mai, puis par trois mails, mais ne l'ont toujours pas reçu à la date du 28 juin).

Réponse DREAL :

Les actions reprises dans le PPA ont vocation à être mises en œuvre au sein de son périmètre. Le lien entre le PPA et les autres dispositifs et plans agissant en faveur de la qualité de l'air pourront permettre

d'étendre les actions qui le justifieraient. S'agissant de la transmission de la convention avec la chambre d'agriculture, cette question particulière fera l'objet d'un échange direct avec le requérant.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

L'action pendillard est issue du PRSE qui couvre la région Normandie et concerne les entreprises agricoles réalisant des épandages et impactera ainsi tous les agriculteurs normands.

L'absence de communication du document cité est un élément qui relève de la communication et de l'association des parties à la conception du PPA. La réponse à cette observation ne devrait pas être envoyée à « un échange direct avec le requérant ».

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Pouvoir mesurer la qualité de l'air au moment de l'épandage ou pulvérisation et respect des obligations de distance des habitations.

Réponse DREAL :

Atmo Normandie réalise régulièrement les inventaires des émissions de polluants atmosphériques sur la base de ratios par type d'activité et d'équipement émissifs. Par ailleurs, l'association réalise des bilans annuels des concentrations observées sur le territoire (documents disponibles sur le site internet d'Atmo Normandie).

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Les conditions d'épandage sont réglementées notamment les distances à respecter vis-à-vis des habitations. Le suivi relève de la police de l'environnement.

Chauffage bois :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Le secteur résidentiel avec le plan chauffage au bois serait mieux couvert à l'échelle de la Normandie ! Les particuliers se chauffant au bois sont encore essentiellement des ruraux, le développement des chaufferies biomasse ne faisant que commencer.

Réponse DREAL :

Les actions du PPA ont vocation à être développées au niveau de son périmètre. Concernant l'action relative au chauffage au bois, le PPA va permettre d'initier une étude fine sur le comportement des ménages s'agissant de l'usage du bois pour le chauffage. La Région et l'Ademe ont souhaité apporter des financements complémentaires pour étendre cette étude à l'ensemble de la Normandie. Cette étude permettra de mieux cibler les aides à apporter aux particuliers pour le remplacement de leurs appareils de chauffage au bois vétustes à l'échelle du PPA avec les financements de l'État dédiés, et à l'échelle de la Normandie si la Région et l'Ademe notamment sont en mesure d'apporter un soutien financier.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Les études réalisées dans le cadre du PPA pourront ensuite être utilisées sur l'ensemble de la région.

Report multimodal :

@7 Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

Il nous semble étrange que si le dossier indique bien que le transport routier est l'une des causes de la pollution, alors que le PPA est celui de la vallée de la Seine, premier fleuve navigable de France, il ne soit jamais fait mention des possibilités de réduction des pollutions offerte par le transport fluvial.

Réponse DREAL :

S'agissant du transport de marchandises hors transport routier, il est prévu d'engager dans le cadre du futur PPA une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Le report multimodal est un sujet récurrent et la réponse qui consiste à prévoir une étude dans le cadre du PPA semble pour le moins tardive voire inadaptée.

7. ÉTUDES – AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Dans le volet « amélioration des connaissances » bon nombre des actions ressemblent à des vœux pieux... Une étude de l'impact de l'ozone sur les végétaux (et les rendements agricoles) aurait pu être proposée, pouvant ainsi motiver un plus grand nombre de citoyens, les journées de dépassement des seuils étant de plus en plus fréquentes (Mandard 2021 10 14 https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/10/14/qualite-de-l-air-l-ozone-angle-mort-des-politiques-antipollution_6098316_3244.html). La Normandie compte effectivement en 2019 cinq jours pour lesquels a été déclenchée la procédure préfectorale d'information et recommandations, en 2020 trois jours sous procédure d'information et recommandations et une journée sous procédure d'alerte, en 2022 14 journées sous procédure d'information et recommandations et 4 sous procédures d'alerte. Pour les 28 premiers jours de l'année 2023, nous comptons une journée en « information et recommandations », et 2 en « alerte ». (Pour mémoire, l'ozone se forme à partir des NOX sous l'effet du rayonnement UV et de la chaleur, et en 2020 et 2021, l'activité économique et de transport était perturbée par la Covid-19).

Réponse DREAL :

La proposition d'étude de l'impact de l'ozone sur les végétaux (et les rendements agricoles) sera examinée dans le cadre des instances du PPA.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Là encore, la réalisation d'études semblent tardives et n'auront aucun impact sur la réduction de la pollution atmosphérique à l'échéance du PPA en 2027.

8. MESURES D'URGENCE EN CAS DE PIC DE POLLUTION :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Les processus de déclenchement des procédures préfectorales de recommandations et information, et celle des procédures d'alerte ne sont pas revues : les PM_{2,5} ne sont toujours pas intégrées aux modalités de déclenchement, alors qu'elles participent depuis janvier 2021 à la construction de l'indice de qualité de l'air diffusé quotidiennement, et que les connaissances scientifiques démontrent leur nocivité (ainsi que celle des particules ultra fines), bien supérieure à celle des particules de plus grand diamètre. La mise en œuvre de l'application de la consigne de réduction de vitesse maximale de 20 km/h sur l'ensemble du réseau routier en cas de procédure d'alerte n'est jamais contrôlée. Ces mesures doivent pourtant être inscrites dans un PPA (<https://codes-et-lois.fr/code-de-l-environnement/article-r222-19>, accès le 22/06/2023).

@9 – Déposition de l'Association Effet de Serre Toi-Même :

En cas de pics de pollution, nous souhaitons une meilleure information de tous les publics au moment du déclenchement des procédures préfectorales d'information et recommandations et des procédures d'alerte. La limitation de vitesse de moins 20 km/h sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier doit être effective et donc réellement contrôlée. Les communautés urbaines doivent être incitées à rendre gratuits leurs transports en commun.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Alerte efficace de la population en cas de risques nocifs pour la santé  (Lubrizol...) : calfeutrement en amont.

Note de la commission sur la lecture de cette déposition : une alerte efficace permet un calfeutrement en amont et réduit les risques pour la santé

Réponse DREAL :

Le dispositif de suivi des épisodes de pollution atmosphérique est régi par un arrêté ministériel. Les préfets doivent respecter ce cadre réglementaire assez strict. À ce stade, le ministère n'a pas annoncé de révision de ce cadre réglementaire national. En cas de dépassement des seuils de concentrations, les préfets sont chargés de prendre les mesures d'information voire de restrictions proportionnées au vu de l'intensité du pic de pollution et d'en assurer le respect. La gestion de l'incident intervenu sur le site de Lubrizol (Petite Couronne, 76) relève d'un plan d'urgence à caractère industriel et non pas du dispositif préfectoral de gestion des épisodes de pollution atmosphérique.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Même si le dispositif à mettre en œuvre par le préfet est prévu réglementairement, un paragraphe complet traitant de ce sujet conformément à l'article R.222-19 du code de l'environnement aurait été le bienvenu.

PS : l'incendie de Lubrizol est plus qu'un « incident ».

9. DIVERS :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Planter des arbres qui captent les PM et NO₂.

Réponse DREAL :

A la connaissance de la DREAL, les végétaux peuvent capter en surface certains polluants (bio capteurs) mais n'ont pas vocation à être des réservoirs de polluants atmosphériques. Ils séquestrent en revanche le carbone et peuvent contribuer à atténuer les effets du changement climatique.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

@8 - Déposition de la commune de Maulévrier :

La commune a joint sa délibération du conseil municipal du 22 juin 2023 donnant un avis défavorable au projet de PPA au vu de l'avis de l'autorité environnementale et de la complexité du dossier.

Réponse DREAL :

Sans observation.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

10. QUESTIONNEMENTS ET PROPOSITIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE :

La commission formule des remarques sur 6 sujets :

Information des collectivités territoriales qui étaient incluses dans le plan précédent et qui ne sont plus concernées par le présent projet :

Alors que le PPA approuvé en 2014 concernait toutes les communes de la Région de Haute Normandie, un périmètre géographique plus restreint a été retenu dans le présent projet. Il est présenté dans le résumé non technique de la manière suivante :

« Un périmètre plus restreint englobant la Métropole Rouen Normandie, le Havre Métropole et les EPCI limitrophes a donc été défini pour ce PPA. Ce choix est stratégique puisqu'il permettra de se concentrer sur les zones où la qualité de l'air est la plus problématique et de mettre en place des actions opérationnelles réellement adaptées au territoire local.

Ce périmètre est désigné sous l'appellation « Vallée de la Seine Normandie ».

Or il ne semble pas que les communes exclues de ce projet aient été consultées voir associées à sa rédaction. La pollution de l'air étant pour le moins « nomade », il aurait été pertinent de consulter l'ensemble des communes de l'EX-Haute Normandie en ce qu'elles sont concernées par leur exclusion du périmètre.

Réponse DREAL :

Au moment de la fin de l'évaluation du PPA précédent (2014-2019) et du début de sa révision, l'ensemble des EPCI des 2 départements concernés par l'ancien PPA ont été invités aux réunions de gouvernance au cours desquelles a été exposée, discutée puis validée l'évolution du périmètre. Ces collectivités ont ainsi été associées à cet exercice.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

L'intégration des PV de ces réunions au dossier montrant l'accord des parties sur l'évolution du périmètre aurait été souhaitable.

Favoriser les déplacements « doux » entre les communes limitrophes de Rouen :

Le système Cyclic de vélos en libre-service est limité à la commune de Rouen. Il offre de nombreuses possibilités de déplacement à l'intérieur de la commune tout en étant accessible facilement (paiement direct, pas d'obligation d'abonnement, tickets pour 24h, ...). Il est facilement utilisable par les gens de passage (touristes).

Par contre, le fait que les stations ne soient implantées que sur le territoire de la commune de Rouen limite l'utilisation de ce système pour les personnes résidant en dehors de la commune et en particulier pour les trajets domicile-travail.

La généralisation du système Cyclic aux communes limitrophes et en particulier celles de la rive Sud de la Seine (plus Darnétal, Déville-Lès-Rouen, Saint Léger du Bourg Denis et le bas de Canteleu) serait de nature à favoriser ce mode de transport.

Concernant les communes limitrophes situées sur les plateaux Est, Nord et Ouest, la mise en place d'un système de vélos à assistance électrique en libre-service permettrait d'attirer des utilisateurs rebutés par la déclivité des trajets.

En fonction de l'implantation des stations dans les communes limitrophes, cette extension du système Cyclic offrirait une alternative supplémentaire de déplacement en lien avec la ZFE-m.

Réponse DREAL :

La MRN déploie sur son territoire le service dit « LOVELO » (en versions libre-service et location longue durée), permettant une large couverture de l'offre de services parmi les communes de la MRN.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Cette évolution est positive et favorisera les déplacements doux pour l'ensemble des usagers de la métropole.

Compatibilité du PPA avec les documents d'urbanisme :

Le dossier affirme la compatibilité du PPA avec les documents d'urbanisme (PLU et PLUi...). En matière de déplacements, mobilités, ces documents fixent peu d'objectifs ou d'orientations en la matière, ce qui en facilite sa compatibilité. Le PPA ne pourrait-il pas être facteur de progrès pour améliorer la prise en compte de ces thématiques au travers de l'état des lieux, la liste d'objectifs à atteindre, la liste d'actions pour atteindre les objectifs ?

Réponse DREAL :

Cette proposition sera discutée avec les parties prenantes lors des prochains comités techniques du PPA.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Il est dommage que ce point n'ait pas été abordé en amont de l'élaboration du PPA.

Limiter la pollution générée par les bus en attente en tête de lignes :

Il arrive très fréquemment que les bus du réseau Astuce (107 lignes) laissent le moteur tourner lorsqu'ils sont en attente de départ en tête de stations. Cette « habitude » génère une pollution évitable ainsi qu'une gêne pour les habitants riverains

Réponse DREAL :

Cette remarque sera transmise à la MRN, autorité en charge des transports urbains.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Pas de commentaire de la commission sur ce point.

Vérification des chaudières d'une puissance comprise entre 400 kW et 1 MW :

Pour lutter contre le réchauffement climatique, de nombreuses chaudières biomasse sont développées en lieu et place d'installations à base d'énergies fossiles (fioul, gaz naturel). Ces installations ont des rejets en particules fines et en Nox bien supérieures à celles d'installations fonctionnant au gaz et contribuent à dégrader la qualité de l'air sur ces paramètres.

De plus, les installations d'une puissance inférieure à 1MW ne sont pas soumises au contrôle périodique prévu par l'arrêté type du 3 août 2018 et aux prescriptions de cet arrêté sur les valeurs d'émission.

Pour éviter des effets de seuil qui peuvent inciter les installateurs à monter des chaudières de moins de 1MW, ne serait-il pas pertinent de prévoir une action visant à inciter les installations de combustion de petites dimensions (comprises par exemple entre 400 kW et 1MW) à respecter les valeurs d'émission de l'arrêté du 3/8/2018 pour les chaudières comprises entre 1 et 2 MW et s'engager à la mise en place d'un contrôle périodique des rejets ?

Réponse DREAL :

Cette proposition sera discutée avec les parties prenantes lors des prochains comités techniques du PPA.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Une incitation à la prise en compte de la réglementation applicable aux chaudières de 1MW pour des chaudières de plus petite puissance aurait un impact positif sur l'atmosphère et pour les usagers (un suivi régulier de la chaudière permet d'améliorer son rendement).

Financements :

Le PPA, notamment pour les particuliers, donne peu de repères sur les financements prévus par l'État. Comme d'habitude les collectivités territoriales feront la différence (exemple achat

de vélos électriques). Il est à craindre que les subventions dans les zones rurales soient minimums et les contraintes bien présentes. Comment le PPA pourrait dans ses objectifs et actions prendre en compte ce déséquilibre pour les particuliers ou limiter les contraintes ?

Réponse DREAL :

Cette remarque sera discutée avec les parties prenantes lors des prochains comités techniques du PPA. Un équilibre entre territoires urbains, péri-urbains et ruraux doit effectivement être recherché.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La commission note que ce point sera discuté avec les parties prenantes.

IV - REMISE DU RAPPORT D'ENQUÊTE

À l'issue du délai légal qui a suivi la clôture de cette enquête publique, et conformément à l'arrêté prescrivant l'enquête publique il a été transmis :

- un exemplaire de ce rapport et de ses annexes avec les registres d'enquête à la préfecture de Seine-Maritime, chargée de l'enquête pour le compte des préfectures de Seine-Maritime et de l'Eure,
- un second exemplaire de ce rapport et de ses annexes à M. le Président du Tribunal Administratif de Rouen.

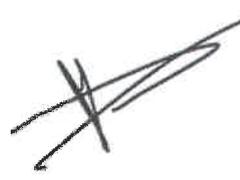
Fait à Rouen le 25 juillet 2023



Christian BAÏSSE
Président de la Commission d'Enquête



Jean-Pierre BOUCHINET
Membre de la Commission



Laurent GUIFFARD
Membre de la Commission

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET
D'ELABORATION DU PLAN DE PROTECTION
DE L'ATMOSPHERE
VALLEE DE SEINE 2023-2027
du 1er juin 2023 au 30 juin 2023**

ANNEXES DU RAPPORT

*Décision du Tribunal Administratif de Rouen du 31 octobre 2023
Arrêté d'ouverture d'enquête publique des Préfets de Seine-Maritime et de l'Eure du
21 avril 2023*

**I - PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES
OBSERVATIONS**

Christian BAÏSSE
Jean-Pierre BOUCHINET
Laurent GUIFFARD
Commissaires-Enquêteurs

DREAL
Bureau Climat Air Energie
1 rue Recteur Daure
14006 CAEN Cedex
A l'attention de M. GACHIGNAT

Rouen le 11 juillet 2023

Objet : Enquête publique Plan de Protection de l'Atmosphère

Monsieur,

L'enquête publique relative au Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Vallée de Seine s'est déroulée du 1^{er} au 30 juin 2023.

A l'issue de cette enquête, la commission d'enquête a élaboré une synthèse de l'ensemble des observations formulées par le public que vous trouverez dans le document joint.

Conformément à la réglementation, nous vous demandons de bien vouloir examiner chaque thématique formulée et nous faire part de votre point de vue sur tous les thèmes soulevés dans un délai de 15 jours à compter de ce jour soit avant le 26 juillet 2023.

Nous restons bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éclaircissement nécessaire et vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Christian Baisse
Président de la Commission d'Enquête

ENQUETE PUBLIQUE
ELABORATION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE
VALLEE DE SEINE 2023-2027
DU 1^{er} JUIN 2023 AU 30 JUIN 2023
PROCES VERBAL DE SYNTHESE

PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 1^{er} au 30 juin 2023, la commission d'enquête a rencontré dix personnes et a reçu neuf dépositions par voie électronique ainsi que trois dépositions du public inscrites dans les registres d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies de Buchy (une déposition) et Romilly-sur-Andelle (deux dépositions).

Les registres des mairies de Barentin, Bourg-Achard, Le Havre, Lillebonne, Louviers, Rouen ainsi que les registres des préfectures de l'Eure et de la Seine-Maritime n'ont reçu aucune déposition.

Le document ci-dessous reprend les dépositions du public classées selon les neuf thématiques suivantes

- 1- Remarques Générales
- 2- Transports
- 3- Industrie
- 4- Grands ports maritimes et logistique portuaire
- 5- Résidentiel
- 6- Mesures Intersectionnelles
- 7 - Etudes / Amélioration de la connaissance
- 8- Mesures d'urgence en cas de pic de pollution
- 9- Divers

Au total, les douze dépositions ont donné lieu à cinquante-deux observations.

La seconde partie reprend les remarques et questionnements de la commission d'enquête.

Pour établir son mémoire en réponse, le pétitionnaire fournira toutes les précisions utiles ainsi que tous les documents nécessaires à la compréhension du dossier par la commission d'enquête et par le public.

1 - REMARQUES GÉNÉRALES :

Objectifs du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Ce projet de PPA ne convient pas.

Il a été rédigé dans l'unique but de réduire le risque de nouvelle procédure pour contentieux de la part de la Commission européenne envers la France concernant les dépassements des valeurs limites d'oxydes d'azote (le NO₂ principalement), et les sanctions financières afférentes. Il ne répond pas à l'objectif qui devrait être le sien : celui que les normands puissent « vivre dans un environnement équilibré et respectueux de leur santé » (Charte de vigueur/constitution/charte-de-l-environnement).

@1 - Déposition anonyme :

PLAN D'ACTION : trop peu d'ambition -> des malades et des morts pendant encore de nombreuses années...

R1 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Mme Marie QUILVIN :

J'espère que de grandes mesures seront prises pour endiguer au maximum la pollution atmosphérique.

@2 - Déposition anonyme :

Améliorer la qualité de l'air est une très bonne chose mais (encore) faut-il que les solutions proposées soient réalisables et tenables.

Périmètre géographique :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Son périmètre d'application est réduit à la Vallée de Seine. Lors des ateliers préparatoires et des comités décisionnaires, il n'a jamais été possible de le faire évoluer. Or un PPA doit concerner, outre les agglomérations d'au moins 250 000 habitants, les zones dans lesquelles le niveau dans l'air ambiant d'au moins un des polluants mentionnés à l'article R.221-1 du code de l'environnement dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible. Il néglige donc certaines zones définies comme sensibles à la qualité de l'air dans le « profil environnemental de Normandie » p16, document rédigé et publié sous l'autorité du Préfet et des directeurs de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) : (<https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/le-profil-air-a3562.html> mis à jour le 26/10/2022). Il oublie des zones « leviers » pour une amélioration de la qualité de l'air (tant pour le NO₂ que les PM) que sont les ports de Caen Ouistreham, Cherbourg, Dieppe, Honfleur.

En cela, il n'a pas été corrigé malgré le rapport de l'Autorité environnementale rendu le 22 septembre 2022 qui préconisait son élargissement à toute la Normandie.

@5 - Déposition de l'association Collectif Eco-Veille Environnement (CEVE) :

L'association CEVE - Collectif Eco-Veille Environnement, exprime son étonnement que la communauté d'agglomération Seine Normandie Agglomération (SNA) ne soit pas intégrée au périmètre de l'étude.

En effet, ce territoire de la vallée de la Seine normande est directement concerné par les différents facteurs de pollution de l'air cités dans le rapport :

- trafic routier et autoroutier, avec notamment les sites touristiques de Giverny, des Andelys, de la vallée de l'Eure (chemin de fer), ...
 - trafic fluvial,
 - agriculture, ...,
 - et sites industriels dont deux, dans les environs de Vernon, ont des activités très spécifiques et "visibles" de par leurs rejets dans l'atmosphère : les sites ArianeGroup (essais moteurs fusée) et CNPP/GESIP (activités de formation et recherche en extinction d'incendie).
- Nous demandons donc que les recommandations ou exigences du PPA s'appliquent aussi au territoire de SNA.

@6 - Déposition de M. AUVRAY - La Rivière-Saint-Sauveur :

Les communes de Berville sur Mer, Fiquefleur, Ablon, la Rivière Saint Sauveur riveraines de la Seine sont exposées aux pollutions chimiques émises par la ZIP du Havre -Gonfreville L'Orcher.

Pour preuves, elles sont soumises à un plan de protection de la population en cas d'accident chimique sur la rive Nord de l'Estuaire.

Sans oublier Honfleur, qui non seulement est sous influence de ces risques chimiques et des pollutions de fond créées par les activités industrielles de la ZIP "du Havre".

Mais cette ville touristique génère une pollution supplémentaire émanant de ses activités

5 millions par an de visiteurs et un plan de circulation automobile inexistant en centre-ville (pas de parkings de stockage de véhicules) très peu de pistes cyclables en ville.

En quais de Seine pour 2023, 28 escales de paquebots maritime sur une période de 6 mois.

Procès-verbal de synthèse Enquête Publique Plan de Protection de l'Atmosphère

, Vallée de Seine 2023-2027

Les moteurs diesels assurent la production d'électricité à quai donc pollution aux particules fines pour les riverains.

Déchargement de produits vrac sensibles au vent générant des poussières pour la société TOLSA.

Production de particules fines par la société ARKEMA.

Le port intérieur de la ville reçoit en escales des paquebots de croisières fluviales plus de 100 escales prévues en 2023 les moteurs diesels assurent aussi pour ces navires la production d'électricité.

De plus les bus qui attendent les passagers pour les excursions laissent tourner les moteurs pour assurer la climatisation l'été et le chauffage l'hiver. Il n'est pas rare que 2 paquebots soient à quai simultanément, que 5 ou 6 bus attendent ensemble les passagers.

Pour toutes ces raisons nous demandons que La CCPHB soit réintégrée à ce PPA et que la publicité sur cette enquête publique soit plus large, de façon que les citoyens s'expriment réellement

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

Comme souligné dans l'avis de l'Autorité Environnementale, il est regrettable que le dossier soit focalisé sur la MRN.

Polluants concernés :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Outre les dépassements des valeurs limites des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) sur la Métropole de Rouen Normandie (MRN) notés dans le projet, il faut insister sur le fait que de nombreux polluants dépassent actuellement les valeurs guides publiées par l'OMS en 2005, et de façon encore plus nette les nouvelles valeurs OMS 202, leurs seuils ayant été revus à la baisse grâce à l'actualisation des données scientifiques (<https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>).

Les actions proposées ne placent pas le PPA dans une trajectoire au niveau des enjeux !

Par exemple, la dernière version du projet de PPA a introduit des actions visant une réduction des émissions d'ammoniac (NH₃), mais il néglige le dioxyde de soufre (SO₂) et les composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM), alors que ces polluants font l'objet d'objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043009021/2022-05-21).

Des polluants qui doivent être surveillés (cités au PREPA également) ne sont pas inclus : CH₄, protoxyde d'azote (N₂O), COV, produits phytopharmaceutiques...

@9 - Déposition de l'Association Effet de Serre Toi-Même (EDSTM) :

L'association EDSTM soutient la contribution apportée par FNE Normandie et UFC-QC Rouen, ainsi que celle de l'association NALA. Elle souligne en particulier l'inadéquation du périmètre choisi, comme le choix des polluants principaux retenus dans ce futur PPA, en regard des enjeux de santé humaine et environnementale, des coûts que la pollution atmosphérique représente. Ses objectifs sont loin de ceux qui viennent d'être définis par la Commission Environnement du Parlement Européen (en termes de nature des polluants à prendre en compte et de concentrations à atteindre), et des valeurs cibles de l'OMS publiées en septembre 2021.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Seuils préconisés par l'OMS : les normes de qualité de l'air par la France sont pratiquement toutes supérieures aux préconisations. Et donc ?

Financement du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Le financement de ce PPA n'est pas réellement assuré. La subvention pour l'achat de «pendillards» permettant un épandage azoté plus parcimonieux et générant moins de NH₃ atmosphérique est liée à la réponse à un appel à projet du ministère. Dans ces conditions il est douteux que la réduction de 13% du NH₃ attendue pour 2030 soit effective (et d'autant que le périmètre défini est limité).

Le plan chauffage au bois dépendra également de la réponse à un appel à projets du Fonds Air Bois du ministère. Nous pouvons donc exprimer la même inquiétude : la réduction des émissions de PM_{2,5} attendue de 27% dès 2024, et de 57% en 2030 ne sera pas obtenue !

Articulation autres plans et programmes :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Nous regrettons que les objectifs de ce futur PPA soient souvent considérés comme relevant d'autres plans (par exemple PCAE et PRSE pour le secteur agricole, les PCAET). Le PPA devrait être le plan fédérateur et de ce fait contenir l'outil de contrôle, c'est à dire la matrice qui démontre que les besoins sont complètement couverts par l'ensemble des plans, que les échéances calendaires du PPA sont bien respectées par ces autres plans. Il permettrait ainsi de centraliser les informations sur les jalons des différents plans. Il ne doit pas être subordonné à ces autres plans.

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

Un seul PCAET apparait dans le dossier, c'est celui de la MRN alors qu'entre autres, celui de l'Agglo a déjà été approuvé une première fois, puis approuvé définitivement le 29 juin 2023 ; il semble qu'il y ait une rupture totale entre PPA et PCAET alors que ce sont des documents qui devraient s'épauler.

Mise à niveau du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Nous retenons comme point positif qu'une mise à niveau du plan sera faite annuellement, par rapport à l'évolution de la réglementation européenne, nationale et locale.

Enquête Publique :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Nous regrettons grandement la quasi-absence de publicité faite autour de ce PPA et de l'enquête publique, ceci en contradiction avec la Convention d'Aarhus qui dans un préambule énonce que «...les citoyens doivent avoir accès à l'information, être habilités à participer au processus décisionnel...»

@6 - Déposition de M. AUVRAY – La Rivière-Saint-Sauveur :

Il est heureux que les associations qui agissent pour la protection et la valorisation de la nature et de l'environnement travaillent en réseau.

Grace à ce réseau, Estuaire SUD a été informé de l'existence de cette enquête publique.

Avec stupeur nous constatons que le territoire de la CCPHB -Communauté - de-Communes-du -pays -de Honfleur Beuzeville, n'est pas intégré au périmètre d'étude de ce Plan de Protection Atmosphérique.

Diagnostic du PPA :

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

Alors que le département de l'Eure est le dernier département de France métropolitaine en termes de désertification médicale, c'est-à-dire qu'il y a carence pour les diagnostics et le suivi de la santé des habitants du département, il ne compte qu'une seule station ATMO de mesure des polluants dans la vallée de la Seine : celle de la base de Léry-Poses, donnée par ATMO comme station de mesures des retombées de la MRN et de la Région Parisienne et uniquement pour les PM10 et l'O₃. Cette station n'est donc pas destinée aux mesures des pollutions générées sur le territoire.

Nous demandons que l'Agglomération Seine-Eure soit équipée d'une station fixe de mesures des polluants générés sur son territoire, incorporant a minima la mesure des NO₂ et des PM2.50 en plus des PM10.0 et des O₃.

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

L'Agglomération Seine-Eure est traversée par 2 autoroutes : l'A13 et l'A154 qui en toute logique participent à la production des NO₂, des PM2.50, des PM10.0, bien que leur contribution à la pollution ne soit jamais chiffrée dans le dossier. Un seul exemple qui ne figure pas dans ce dossier : lors d'une campagne de mesures spécifiques aux NO₂, la plus forte concentration a été enregistrée sur la RD6015 au milieu de la forêt de Bord-Louviers. Mais quelle est la production de NO₂ le long de l'A13 qui traverse la même forêt quelques kilomètres plus loin ?

Impacts des projets :

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

Dans l'ensemble des pièces du dossier le terme contournement Est n'apparaît qu'une seule fois : Page 59 du diagnostic dans la rubrique « Projet d'aménagement pouvant avoir un impact sur la qualité de l'air » mais sans évoquer son incidence qui serait gigantesque ; la totalité du projet, soit 41.5 km se trouvant dans l'aire d'étude du PPA ; car suivant la DUP signée en novembre 2017, ce seront bien deux autoroutes supplémentaires l'A133 et l'A134 qui seront construits ; les pollutions générées par les 12km de l'A133 sur le territoire de l'Agglomération Seine-Eure s'ajouteront à celles de l'A13 et de l'A154.

Le dossier d'enquête publique indique que ce projet sera la cause de 55 000 tonnes de CO₂ supplémentaires par an sur l'aire d'étude qui correspond à la MRN plus l'Agglo Seine-Eure ; pas un chiffre sur ce projet dans le dossier !

Nous souhaitons que l'incidence chiffrée de ce projet autoroutier destiné à être à la fois un contournement Ouest de la Région Parisienne et un axe de transport des marchandises allant de la frontière belge à la frontière espagnole apparaisse clairement dans le Plan Actions.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Contournement Est : pris en compte dans ce PPA, le contournement va donner des impacts supplémentaires à la qualité de l'air : il n'y a pas d'évaluation environnementale claire et précise sur l'incidence de la qualité de l'air dans ce dossier PPA.

Changement climatique :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Le changement climatique entraîne d'ores et déjà la modification des flux touristiques des « grosses agglomérations » estimé à environ $\pm 10\%$. Le présent dossier n'en fait pas cas.

2 - TRANSPORT :

Mise en place de la Zone à Faible Emissions (ZFE) :

La mise en place de la ZFE sur une partie du territoire de la métropole a fait l'objet d'une observation liée à la difficulté pour certaines personnes de respecter l'interdiction des véhicules classés Crit'air 4 et 5 pour des questions de coûts financiers de remplacement du véhicule et de l'inégalité entre citoyens des zones rurales qui ne bénéficient pas de transport en commun pour se déplacer :

@2 – *Déposition anonyme* :

Comment feront les particuliers pour changer de véhicules qui ne seront plus admis dans les ZFE ? Il y a déjà de très gros soucis pour les particuliers qui ont des véhicules critère 4 ou 5. Leurs véhicules sont invendables et ils doivent financer l'achat d'un nouveau véhicule pour pouvoir rouler en ZFE. Ils roulent donc au risque de payer une amende mais sont dans l'incapacité de financer l'achat d'un nouveau véhicule.

Viser le critère 1 est une aberration. Les aides possibles pour financer l'achat d'un nouveau véhicule, sont accordées aux particuliers sans ressources. Pour les particuliers qui ont de petits revenus, il est absolument impossible de financer les nouveaux véhicules, il est déjà bien difficile de payer ses factures et de remplir le réfrigérateur...

On ne finance pas l'achat d'une voiture sur un simple coup de baguette magique !!!

De plus l'application de la loi ZFE a provoqué une inflation importante des véhicules. Les prix ont flambé.

Les citoyens peuvent se déplacer avec les transports en commun, mais pour les ruraux c'est absolument impossible. Ils sont donc obligés de garder leurs véhicules pour aller travailler, se soigner, faire les courses... Le covoiturage reste très difficile à mettre en place, voire impossible.

R2 - *Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ* :

Attention aux disparités sociales si le PPA converge vers une mise en place des ZFE en campagnes ; peu de personnes pourront être mobiles.

Près des ZFE, il manque d'ores et déjà les installations d'infrastructures pour garer sa voiture > Crit'air autorisé.

Le terme « Inciter » exemple : « incite les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau Crit'Air de leurs véhicules » se résume à taxer (malus automobile, interdiction de circuler en ZFE (amende)). Attention aux aides basées sur les revenus fiscaux. Un secteur qui ne semble pas avoir été pris en compte dans ce dossier à l'instar de l'agriculture, l'industrie, maritime : le commerce qui va désertier les centres villes (ZFE) pour une installation en zone rurale dont impact sur la circulation automobile, empreinte sur le foncier des terres agricoles, sur l'eau et sur la mobilité active des citoyens (maison – voiture-centre commercial.

Cela implique de nouveaux axes routiers, impacts sur l'activité physique... et donc sur la santé.

Développement des transports en commun :

@3 - *Déposition anonyme* :

Transports en commun gratuits et amplifiés (places et fréquences) !

R2 - *Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ* :

Peu de politique en matière de transport en commun dans le monde rural.

Impacts sur la consommation électrique :

@2 - *Déposition anonyme* :

*Procès-verbal de synthèse Enquête Publique Plan de Protection de l'Atmosphère
Vallée de Seine 2023-2027*

Comment nous allons réussir à fournir de l'électricité pour tous ces véhicules électriques alors que nous sommes actuellement concernés par la difficulté de fournir de l'électricité à tous les Français. Nous avons déjà été obligés de restreindre nos consommations cet hiver, sans parler de l'inflation exorbitante de KWh que nous venons de subir et qui perdure.

Mobilité douce :

R1 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Mme Marie QUILVIN :

Je souhaite savoir si le PPA peut-être un atout pour inciter le développement de pistes cyclables dans la commune et plus largement dans le territoire afin d'inciter la mobilité douce ?

R2 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Frédérique HOTÉ :

Peu de politique en matière de mobilité douce dans le monde rural. Quid des infrastructures pistes cyclables ?

Distance domicile – Travail :

R1 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Mme Marie QUILVIN :

Il serait intéressant de mener une réflexion sur la relocalisation des entreprises pour diminuer la distance travail / domicile.

Proposition d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives au transport :

@1 - Déposition anonyme :

Fiche action 1 « Instaurer des plans de mobilité simplifiés dans tous les EPCI qui n'ont pas de plans similaires et assurer leur bonne articulation avec les actions des entreprises et administrations » :

- Supprimer les transports "de soirée/nuit" et plus généralement ceux liés aux loisirs. Fermer la Sud III et le boulevard industriel de 7h30 à 10h tous les jours de semaine.

Fiche action 2 « Inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau de Crit'Air de leurs véhicules (viser le niveau 1) » :

- Mettre des amendes (politique de tolérance zéro).

Fiche action 3 : « Inciter les entreprises ainsi que les administrations (non obligées) à réaliser un Plan de Mobilité » :

- Non : obliger les entreprises et administrations à mettre tous leurs employés, quand c'est possible, en télétravail à 100%. Créer des espaces de coworking dans les bourgs à la proximité des bassins d'emploi.

@9 - Déposition de l'association Effet de Serre Toi-Même :

Nous souhaitons la limitation de la vitesse sur autoroute à 110 km/h tous les jours de l'année.

Ferroviaire :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Constatation d'une déshérence des quais de chargement pour l'industrie.

Et quand est-il du transport de voyageur « travail » (ou par car) ?

3 - INDUSTRIE :

Impacts de l'industrie sur les dépassements de NOx :

R1 Buchy - Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

Concernant la Sud 3, le plan indique une pollution importante notamment pour le NOx. La conclusion page 8 du résumé non technique est surprenante : « *les dépassements de la valeur limite sont très localisés au niveau des voies de communication de la métropole Rouen Normandie (sud 3) démontrant la responsabilité du trafic routier* ».

Il s'agit d'un raccourci dans les conclusions qui minimise le rôle des industries du secteur dans la pollution de cette voie de communication. De plus le secteur « *Autres transports* » est directement lié à l'activité industrielle ; le secteur industriel est donc à l'origine d'une grande partie de la pollution constatée.

Actions vis-à-vis des grandes entreprises / PME-PMI :

R1 Buchy - Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

On peut considérer que ce secteur est le grand oublié du PPA. On ne parle que des actions à destination des PME-PMI mais à rien sur les grandes entreprises et en particulier quant au renforcement des contrôles des grosses usines notamment sur le volet environnemental.

L'assistance au PME-PMI reste assez floue alors qu'en ce qui concerne la décarbonisation des grosses entreprises l'enveloppe est colossale.

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir : :

Les transports routiers n'ont fait l'objet d'études qu'à l'échelle de la MRN et leurs représentants ont été quasi absents du processus de concertation (un des axes majeurs du trafic en Normandie est l'autoroute A13). Les mesures énoncées concernent essentiellement la MRN (par la mise en place de la ZFE-m dont les résultats seront suivis), les autres étant réduites à de simples incitations aux entreprises et EPCI.

Odeurs :

Une déposition concerne la problématique des odeurs qui ne sont pas prises en compte dans le PPA :

@3 - Déposition anonyme :

Régulièrement, ça pue : autour et à l'est de Port Jérôme, à cause de TERREOS et consorts : Quillebeuf ! (Terreos + raffinerie en face = une horreur), Aizier Vatteville Villequier Caudebec-en-Caux.

Autour et à l'est de Grand-Couronne, à cause de SAIPOL (et Sea Invest, odeur inconnue, céréales ?) : La Bouille Moulineaux Les Essarts !

Sinon, vous voulez réduire la pollution atmosphérique ?

Sanctions :

Il est mis en avant une inégalité de traitement dans les sanctions vis-à-vis des pollueurs :

R1 Buchy – Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

Concernant les sanctions vis-à-vis des pollueurs, elles ne sont pas équitables et pas différenciées : un automobiliste « Lambda » qui utilise son véhicule de catégorie 4 et 5 dans une zone ZFE-M paiera successivement 68€ la première fois, puis 150 €, puis 1500 € et enfin

saisie et destruction du véhicule. Par contre, Lubrizol, lors de la remédiation, a été condamné à 3000 € pour non-respect des rejets et des délais lors du nettoyage du site. Idem pour toutes les condamnations des industriels sur le sujet « environnement ».

Les modalités de mise en œuvre des sanctions et des contrôles sont inopérants pour les industriels et particulièrement lourdes pour le citoyen lambda.

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives à l'industrie :

@1 – Déposition anonyme :

Fiche action 4.1 « Inciter les entreprises notamment les PME et PMI à réaliser des diagnostics environnementaux afin qu'elles soient accompagnées sur les plans technique et financier pour réduire leurs émissions de polluants atmosphériques » :

Ce n'est absolument pas suffisant : ils sont les principaux pollueurs : fermer les entreprises dépassant des normes très strictes, au moins temporairement et les obliger à indemniser la population. + imposer des sanctions financières lourdes et dissuasives si non-respect (dès le premier contrôle).

4 - GRANDS PORTS MARITIMES ET LOGISTIQUE PORTUAIRE :

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives au transport maritime et fluvial :

@1 - Déposition anonyme :

Fiche action 5 bis : « Développer le réseau de bornes électriques dans les ports et systématiser leur utilisation » :

Idem pour les déchets. Imposer une contribution à hauteur des investissements nécessaires. Cette installation doit être neutre pour le contribuable car elle ne le concerne pas. Imposer une taxe GEMAPI

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Portuaire : Il est mis en place une logistique qui organise le transport international. Mais on voit de plus en plus de containers sur l'axe Seine-Rouennais, ce qui n'est pas l'axe de l'histoire. Il faut privilégier et maintenir le fluvial national et/ou interdépartemental.

5 - RÉSIDENTIEL :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches relatives aux actions en lien avec le résidentiel/ tertiaire :

@1 - Déposition anonyme :

Fiche action 7 « Orienter les citoyens vers le quichet unique des aides allouées à la rénovation énergétique pour favoriser la réduction des émissions par foyer » :

Tout comme pour la ZFE, ce n'est pas suffisant : il faut financer intégralement ces aménagements chez les particuliers imposés à 11%.

6 - MESURES INTERSECTIONNELLES :

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches relatives aux actions en lien avec le résidentiel/ tertiaire :

@1 - *Déposition anonyme* :

Fiche action 9 « Favoriser le report multimodal (ferroviaire et fluvial) pour le transport des marchandises » :

Non : l'imposer

Fiche action 10 « Sensibiliser les collectivités à la notion d' « urbanisme favorable à la santé » et les doter d'une boîte à outils pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air » :

Imposer des murs et toits végétalisés pour toutes les constructions.

Agriculture :

@4 - *Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir* :

Le secteur agricole représente 60 % de la surface du périmètre défini, mais à l'échelle de la région, il couvre 69 % du territoire normand. Pourquoi certains agriculteurs seraient concernés par les actions proposées, et pas d'autres ? (Par ailleurs, les représentants des associations de protection de la nature et de l'environnement ont demandé la communication de la convention passée entre la DREAL et la Caisse Régionale d'Agriculture de Normandie (CRAN) citée dans ce projet de PPA lors du cotech du 23 mai, puis par trois mails, mais ne l'ont toujours pas reçu à la date du 28 juin).

R2 - *Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ* :

Pouvoir mesurer la qualité de l'air au moment de l'épandage ou pulvérisation et respect des obligations de distance des habitations.

Chauffage bois :

@4 - *Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir* :

Le secteur résidentiel avec le plan chauffage au bois serait mieux couvert à l'échelle de la Normandie ! Les particuliers se chauffant au bois sont encore essentiellement des ruraux, le développement des chaufferies biomasse ne faisant que commencer.

Report multimodal :

@7 *Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry* :

Il nous semble étrange que si le dossier indique bien que le transport routier est l'une des causes de la pollution, alors que le PPA est celui de la vallée de la Seine, premier fleuve navigable de France, il ne soit jamais fait mention des possibilités de réduction des pollutions offerte par le transport fluvial.

7 - ÉTUDES - AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE :

@4 - *Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir* :

Dans le volet « amélioration des connaissances » bon nombre des actions ressemblent à des vœux pieux... Une étude de l'impact de l'ozone sur les végétaux (et les rendements agricoles) aurait pu être proposée, pouvant ainsi motiver un plus grand nombre de citoyens, les journées de dépassement des seuils étant de plus en plus fréquentes (Mandard 2021 10 14

https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/10/14/qualite-de-l-air-l-ozone-angle-mort-des-politiques-antipollution_6098316_3244.html). La Normandie compte effectivement en 2019 cinq jours pour lesquels a été déclenchée la procédure préfectorale d'information et recommandations, en 2020 trois jours sous procédure d'information et recommandations et une journée sous procédure d'alerte, en 2022 14 journées sous procédure d'information et recommandations et 4 sous procédures d'alerte. Pour les 28 premiers jours de l'année 2023, nous comptons une journée en « information et recommandations », et 2 en « alerte ». (Pour mémoire, l'ozone se forme à partir des NOX sous l'effet du rayonnement UV et de la chaleur, et en 2020 et 2021, l'activité économique et de transport était perturbée par la Covid-19).

8 - MESURES D'URGENCE EN CAS DE PIC DE POLLUTION :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Les processus de déclenchement des procédures préfectorales de recommandations et information, et celle des procédures d'alerte ne sont pas revues : les PM2,5 ne sont toujours pas intégrées aux modalités de déclenchement, alors qu'elles participent depuis janvier 2021 à la construction de l'indice de qualité de l'air diffusé quotidiennement, et que les connaissances scientifiques démontrent leur nocivité (ainsi que celle des particules ultra fines), bien supérieure à celle des particules de plus grand diamètre. La mise en œuvre de l'application de la consigne de réduction de vitesse maximale de 20 km/h sur l'ensemble du réseau routier en cas de procédure d'alerte n'est jamais contrôlée. Ces mesures doivent pourtant être inscrites dans un PPA (<https://codes-et-lois.fr/code-de-l-environnement/article-r222-19>, accès le 22/06/2023).

@9 - Déposition de l'Association Effet de Serre Toi-Même :

En cas de pics de pollution, nous souhaitons une meilleure information de tous les publics au moment du déclenchement des procédures préfectorales d'information et recommandations et des procédures d'alerte. La limitation de vitesse de moins 20 km/h sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier doit être effective et donc réellement contrôlée. Les communautés urbaines doivent être incitées à rendre gratuits leurs transports en commun.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Alerte efficace de la population en cas de risques nocifs pour la santé  (Lubrizol...) : calfeutrement en amont.

Note de la commission sur la lecture de cette déposition : une alerte efficace permet un calfeutrement en amont et réduit les risques pour la santé

9 - DIVERS :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Planter des arbres qui captent les PM et NO₂.

@8 - Déposition de la commune de Maulévrier :

La commune a joint sa délibération du conseil municipal du 22 juin 2023 donnant un avis défavorable au projet de PPA au vu de l'avis de l'autorité environnementale et de la complexité du dossier.

QUESTIONNEMENTS ET PROPOSITIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission formule des remarques sur 6 sujets :

1. Information des collectivités territoriales qui étaient incluses dans le plan précédant et qui ne sont plus concernées par le présent projet.
2. Favoriser les déplacements « doux » entre les communes limitrophes de Rouen.
3. Compatibilité du PPA avec les documents d'urbanisme.
4. Limiter la pollution générée par les bus en attente en tête de lignes.
5. Vérification des chaudières d'une puissance comprise entre 400 kW et 1MW.
6. Financements.

1. INFORMATION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES QUI ÉTAIENT INCLUSES DANS LE PLAN PRÉCÉDANT ET QUI NE SONT PLUS CONCERNÉES PAR LE PRÉSENT PROJET :

Alors que le PPA approuvé en 2014 concernait toutes les communes de la Région de Haute Normandie, un périmètre géographique plus restreint a été retenu dans le présent projet. Il est présenté dans le résumé non technique de la manière suivante :

« Un périmètre plus restreint englobant la Métropole Rouen Normandie, le Havre Métropole et les EPCI limitrophes a donc été défini pour ce PPA. Ce choix est stratégique puisqu'il permettra de se concentrer sur les zones où la qualité de l'air est la plus problématique et de mettre en place des actions opérationnelles réellement adaptées au territoire local.

Ce périmètre est désigné sous l'appellation « Vallée de la Seine Normandie ».

Or il ne semble pas que les communes exclues de ce projet aient été consultées voir associées à sa rédaction. La pollution de l'air étant pour le moins « nomade », il aurait été pertinent de consulter l'ensemble des communes de l'EX-Haute Normandie en ce qu'elles sont concernées par leur exclusion du périmètre.

2. FAVORISER LES DÉPLACEMENTS « DOUX » ENTRE LES COMMUNES LIMITROPHES DE ROUEN :

Le système Cyclic de vélos en libre-service est limité à la commune de Rouen. Il offre de nombreuses possibilités de déplacement à l'intérieur de la commune tout en étant accessible facilement (paiement direct, pas d'obligation d'abonnement, tickets pour 24h, ...). Il est facilement utilisable par les gens de passage (touristes).

Par contre, le fait que les stations ne soient implantées que sur le territoire de la commune de Rouen limite l'utilisation de ce système pour les personnes résidant en dehors de la commune et en particulier pour les trajets domicile-travail.

La généralisation du système Cyclic aux communes limitrophes et en particulier celles de la rive Sud de la Seine (plus Darnétal, Déville-Lès-Rouen, Saint Léger du Bourg Denis et le bas de Canteleu) serait de nature à favoriser ce mode de transport.

Concernant les communes limitrophes situées sur les plateaux Est, Nord et Ouest, la mise en place d'un système de vélos à assistance électrique en libre-service permettrait d'attirer des utilisateurs rebutés par la déclivité des trajets.

En fonction de l'implantation des stations dans les communes limitrophes, cette extension du système Cyclic offrirait une alternative supplémentaire de déplacement en lien avec la ZFE-m.

3. COMPATIBILITÉ DU PPA AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME :

Le dossier affirme la compatibilité du PPA avec les documents d'urbanisme (PLU et PLUi...). En matière de déplacements, mobilités, ces documents fixent peu d'objectifs ou d'orientations en la matière, ce qui en facilite sa compatibilité. Le PPA ne pourrait-il pas être facteur de progrès pour améliorer la prise en compte de ces thématiques au travers de l'état des lieux, la liste d'objectifs à atteindre, la liste d'actions pour atteindre les objectifs ?

4. LIMITER LA POLLUTION GÉNÉRÉE PAR LES BUS EN ATTENTE EN TÊTE DE LIGNES,

Il arrive très fréquemment que les bus du réseau Astuce (107 lignes) laissent le moteur tourner lorsqu'ils sont en attente de départ en tête de stations. Cette « habitude » génère une pollution évitable ainsi qu'une gêne pour les habitants riverains

5. VÉRIFICATION DES CHAUDIÈRES D'UNE PUISSANCE COMPRISE ENTRE 400 kW ET 1 MW :

Pour lutter contre le réchauffement climatique, de nombreuses chaudières biomasse sont développées en lieu et place d'installations à base d'énergies fossiles (fioul, gaz naturel). Ces installations ont des rejets en particules fines et en Nox bien supérieures à celles d'installations fonctionnant au gaz et contribuent à dégrader la qualité de l'air sur ces paramètres.

De plus, les installations d'une puissance inférieure à 1MW ne sont pas soumises au contrôle périodique prévu par l'arrêté type du 3 août 2018 et aux prescriptions de cet arrêté sur les valeurs d'émission.

Pour éviter des effets de seuil qui peuvent inciter les installateurs à monter des chaudières de moins de 1MW, ne serait-il pas pertinent de prévoir une action visant à inciter les installations de combustion de petites dimensions (comprises par exemple entre 400 kW et 1MW) à respecter les valeurs d'émission de l'arrêté du 3/8/2018 pour les chaudières comprises entre 1 et 2 MW et s'engager à la mise en place d'un contrôle périodique des rejets ?

6. FINANCEMENTS :

Le PPA, notamment pour les particuliers, donne peu de repères sur les financements prévus par l'Etat. Comme d'habitude les collectivités territoriales feront la différence (exemple achat de vélos électriques). Il est à craindre que les subventions dans les zones rurales soient minimums et les contraintes bien présentes. Comment le PPA pourrait dans ses objectifs et actions prendre en compte ce déséquilibre pour les particuliers ou limiter les contraintes ?

Rouen le 11 juillet 2023,



Christian Baisse
Président de la Commission d'Enquête

II - MEMOIRE EN REPOSE DU PETITIONNAIRE



**PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Normandie**

Service SECLAD

Rouen, le 20 juillet 2023

Bureau Climat Air Energie
Affaire suivie par : Cyrille GACHIGNAT
Contact : [ppa.bcae.seclad.dreal-
normandie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ppa.bcae.seclad.dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr)

Monsieur,

Suite à votre transmission du procès-verbal de synthèse de l'enquête publique relative au projet de plan de protection de l'atmosphère « Vallée de la Seine » qui s'est tenue en juin dernier, et pour laquelle vous avez été désigné commissaire enquêteur, je vous transmets ci-joint les éléments de réponse de la DREAL aux questionnements transmis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'expression de ma considération distinguée.

Pour le préfet et par délégations,
le directeur régional adjoint de
l'environnement, de l'aménagement et du
logement,

David WITT Signature numérique de
David WITT david.witt
david.witt Date : 2023.07.20
08:00:27 +02'00'
David WITT

Monsieur BAISSÉ
Commissaire enquêteur
36 rue de l'église
27470 Launay

Copie : préfecture Seine-Maritime

ENQUETE PUBLIQUE
ELABORATION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE
VALLEE DE SEINE 2023-2027
DU 1^{er} JUIN 2023 AU 30 JUIN 2023
PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Les Réponses de la DREAL sont insérées « en Bleu » dans le corps de procès verbal de la commission d'enquête publique à la suite de chaque thématique.

PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 1^{er} au 30 juin 2023, la commission d'enquête a rencontré dix personnes et a reçu neuf dépositions par voie électronique ainsi que trois dépositions du public inscrites dans les registres d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies de Buchy (une déposition) et Romilly-sur-Andelle (deux dépositions).

Les registres des mairies de Barentin, Bourg-Achard, Le Havre, Lillebonne, Louviers, Rouen ainsi que les registres des préfectures de l'Eure et de la Seine-Maritime n'ont reçu aucune déposition.

Le document ci-dessous reprend les dépositions du public classées selon les neuf thématiques suivantes

- 1- Remarques Générales
- 2- Transports
- 3- Industrie
- 4- Grands ports maritimes et logistique portuaire
- 5- Résidentiel
- 6- Mesures Intersectionnelles
- 7 - Etudes / Amélioration de la connaissance
- 8- Mesures d'urgence en cas de pic de pollution
- 9- Divers

Au total, les douze dépositions ont donné lieu à cinquante-deux observations.

La seconde partie reprend les remarques et questionnements de la commission d'enquête.

Pour établir son mémoire en réponse, le pétitionnaire fournira toutes les précisions utiles ainsi que tous les documents nécessaires à la compréhension du dossier par la commission d'enquête et par le public.

Les Réponses de la DREAL sont insérées « en Bleu » dans le corps de procès verbal de la commission d'enquête publique à la suite de chaque thématique.

1 - REMARQUES GÉNÉRALES :

Objectifs du PPA :

@4 - *Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir* :
Ce projet de PPA ne convient pas.

Il a été rédigé dans l'unique but de réduire le risque de nouvelle procédure pour contentieux de la part de la Commission européenne envers la France concernant les dépassements des valeurs limites d'oxydes d'azote (le NO₂ principalement), et les sanctions financières afférentes. Il ne répond pas à l'objectif qui devrait être le sien : celui que les normands puissent « vivre dans un environnement équilibré et respectueux de leur santé » (Charte de vigueur/constitution/charte-de-l-environnement).

@1 - *Déposition anonyme* :

PLAN D' ACTIONS : trop peu d'ambition -> des malades et des morts pendant encore de nombreuses années...

R1 - *Romilly-sur-Andelle - Déposition de Mme Marie QUILVIN* :

J'espère que de grandes mesures seront prises pour endiguer au maximum la pollution atmosphérique.

@2 - *Déposition anonyme* :

Améliorer la qualité de l'air est une très bonne chose mais (encore) faut-il que les solutions proposées soient réalisables et tenables.

Réponse DREAL : La définition du plan d'action a été menée en concertation étroite avec les parties prenantes du territoire (entreprises, collectivités, association de défense de l'environnement et des consommateurs, gestionnaires de réseaux, services et agences de l'État...). Seules les actions qui présentaient un levier d'efficacité sur le périmètre du PPA ont été retenues. Par ailleurs, une attention a été portée sur la mesure de l'efficacité des actions retenues. Le PPA a pour objectif principal de réduire la concentration de NO₂ dans l'agglomération de Rouen (régulièrement au-dessus des valeurs réglementaires) et, par ailleurs, de limiter l'exposition de la population à différents polluants atmosphériques (particules fines principalement).

Périmètre géographique :

@4 - *Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir* :

Son périmètre d'application est réduit à la Vallée de Seine. Lors des ateliers préparatoires et des comités décisionnaires, il n'a jamais été possible de le faire évoluer. Or un PPA doit concerner, outre les agglomérations d'au moins 250 000 habitants, les zones dans lesquelles le niveau dans l'air ambiant d'au moins un des polluants mentionnés à l'article R.221-1 du code de l'environnement dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible. Il néglige donc certaines zones définies comme sensibles à la qualité de l'air dans le « profil environnemental de Normandie » p16, document rédigé et publié sous l'autorité du Préfet et des directeurs de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) : (<https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/le-profil-air-a3562.html> mis à jour le 26/10/2022). Il oublie des zones « leviers » pour une amélioration de la qualité de l'air (tant pour le NO₂ que les PM) que sont les ports de Caen Ouistreham, Cherbourg, Dieppe, Honfleur.

En cela, il n'a pas été corrigé malgré le rapport de l'Autorité environnementale rendu le 22 septembre 2022 qui préconisait son élargissement à toute la Normandie.

@5 - Déposition de l'association Collectif Eco-Veille Environnement (CEVE) :

L'association CEVE - Collectif Eco-Veille Environnement, exprime son étonnement que la communauté d'agglomération Seine Normandie Agglomération (SNA) ne soit pas intégrée au périmètre de l'étude.

En effet, ce territoire de la vallée de la Seine normande est directement concerné par les différents facteurs de pollution de l'air cités dans le rapport :

- trafic routier et autoroutier, avec notamment les sites touristiques de Giverny, des Andelys, de la vallée de l'Eure (chemin de fer), ...

- trafic fluvial,

- agriculture, ...,

- et sites industriels dont deux, dans les environs de Vernon, ont des activités très spécifiques et "visibles" de par leurs rejets dans l'atmosphère : les sites ArianeGroup (essais moteurs fusée) et CNPP/GESIP (activités de formation et recherche en extinction d'incendie).

Nous demandons donc que les recommandations ou exigences du PPA s'appliquent aussi au territoire de SNA.

@6 - Déposition de M. AUVRAY - La Rivière-Saint-Sauveur :

Les communes de Berville sur Mer, Fiquefleur, Ablon, la Rivière Saint Sauveur riveraines de la Seine sont exposées aux pollutions chimiques émises par la ZIP du Havre -Gonfreville L'Orcher.

Pour preuves, elles sont soumises à un plan de protection de la population en cas d'accident chimique sur la rive Nord de l'Estuaire.

Sans oublier Honfleur, qui non seulement est sous influence de ces risques chimiques et des pollutions de fond créées par les activités industrielles de la ZIP "du Havre".

Mais cette ville touristique génère une pollution supplémentaire émanant de ses activités 5 millions par an de visiteurs et un plan de circulation automobile inexistant en centre-ville (pas de parkings de stockage de véhicules) très peu de pistes cyclables en ville.

En quais de Seine pour 2023, 28 escales de paquebots maritime sur une période de 6 mois.

Les moteurs diesels assurent la production d'électricité à quai donc pollution aux particules fines pour les riverains.

Déchargement de produits vrac sensibles au vent générant des poussières pour la société TOLSA.

Production de particules fines par la société ARKEMA.

Le port intérieur de la ville reçoit en escales des paquebots de croisières fluviales plus de 100 escales prévues en 2023 les moteurs diesels assurent aussi pour ces navires la production d'électricité.

De plus les bus qui attendent les passagers pour les excursions laissent tourner les moteurs pour assurer la climatisation l'été et le chauffage l'hiver. Il n'est pas rare que 2 paquebots soient à quai simultanément, que 5 ou 6 bus attendent ensemble les passagers.

Pour toutes ces raisons nous demandons que la CCPHB soit réintégrée à ce PPA et que la publicité sur cette enquête publique soit plus large, de façon que les citoyens s'expriment réellement

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

Comme souligné dans l'avis de l'Autorité Environnementale, il est regrettable que le dossier soit focalisé sur la MRN.

Réponse DREAL : Le PPA a pour objet d'abaisser la concentration en NO₂ de l'agglomération de Rouen en dessous des valeurs limites réglementaires. L'évaluation du précédent PPA (2014 – 2019) qui couvrait les départements de l'Eure et de Seine Maritime a conduit à privilégier un périmètre géographique plus resserré, pour notamment concentrer l'effet des actions sur la seule partie du territoire en dépassement de valeurs limites réglementaires. D'autre part, la réduction du périmètre permet une gouvernance avec un nombre de parties prenantes plus restreint, assurant une plus grande opérationnalité du PPA. Par ailleurs, un PPA doit respecter la continuité territoriale. Au-delà de la MRN, ont été ajoutés au périmètre les EPCI immédiatement adjacents pour prendre en compte les trafics routiers domicile – travail et la CU du Havre pour intégrer l'axe industrialo-portuaire Rouen – Le Havre. Cela explique que Seine-Normandie-Agglomération et l'agglomération de Dieppe, par exemple, n'aient pas été retenues. Le PPA va par ailleurs contribuer à rendre plus lisible l'articulation entre les différents dispositifs d'aides et plans et programmes déployés sur son périmètre et au-delà. Cependant, le PPA porté par les préfets de l'Eure et de Seine Maritime n'a pas vocation à assurer à lui seul l'animation des politiques en faveur de la qualité de l'air en Normandie. S'agissant des collectivités, la Région a par ailleurs été désignée comme cheffe de file climat – air – énergie auprès de ces dernières par la loi Notre.

Polluants concernés :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :
Outre les dépassements des valeurs limites des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) sur la Métropole de Rouen Normandie (MRN) notés dans le projet, il faut insister sur le fait que de nombreux polluants dépassent actuellement les valeurs guides publiées par l'OMS en 2005, et de façon encore plus nette les nouvelles valeurs OMS 202, leurs seuils ayant été revus à la baisse grâce à l'actualisation des données scientifiques (<https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>).

Les actions proposées ne placent pas le PPA dans une trajectoire au niveau des enjeux ! Par exemple, la dernière version du projet de PPA a introduit des actions visant une réduction des émissions d'ammoniac (NH₃), mais il néglige le dioxyde de soufre (SO₂) et les composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM), alors que ces polluants font l'objet d'objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043009021/2022-05-21).

Des polluants qui doivent être surveillés (cités au PREPA également) ne sont pas inclus : CH₄, protoxyde d'azote (N₂O), COV, produits phytopharmaceutiques...

@9 - Déposition de l'Association Effet de Serre Toi-Même (EDSTM) :
L'association EDSTM soutient la contribution apportée par FNE Normandie et UFC-QC Rouen, ainsi que celle de l'association NALA. Elle souligne en particulier l'inadéquation du périmètre choisi, comme le choix des polluants principaux retenus dans ce futur PPA, en regard des enjeux de santé humaine et environnementale, des coûts que la pollution atmosphérique représente. Ses objectifs sont loin de ceux qui viennent d'être définis par la Commission Environnement du Parlement Européen (en termes de nature des polluants à prendre en compte et de concentrations à atteindre), et des valeurs cibles de l'OMS publiées en septembre 2021.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :
Seuils préconisés par l'OMS : les normes de qualité de l'air par la France sont pratiquement toutes supérieures aux préconisations. Et donc ?

Réponse DREAL : Les actions du PPA ne portent pas sur tous les polluants réglementairement suivis par les services de l'État, car il est nécessaire de cibler les actions les plus efficaces pour réduire l'exposition de la population aux polluants les plus impactant notamment au vu de leur concentration.

S'agissant du SO₂, il a été certes noté un dépassement de valeur limite réglementaire en 2020. Cela était dû à un incident de process industriel, ce qui explique cet unique dépassement sur la période 2016 – 2022 et ce sur l'ensemble de la Normandie. Le suivi des éventuels émissions de ce polluant atmosphérique est régi par un arrêté préfectoral spécifique qui vient compléter les obligations réglementaires que doivent respecter les industriels concernés dans le cadre du contrôle par la DREAL de leurs installations classées au titre de la protection de l'environnement.

S'agissant des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le PPA sera complété en mettant en relation les trajectoires visées de concentration de COVNM en Normandie avec l'horizon national tel que fixé dans le PREPA pour ce polluant.

Il est à noter qu'il n'y a pas de valeur réglementaire ni de qualité définie par la réglementation pour ce polluant.

Financement du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Le financement de ce PPA n'est pas réellement assuré. La subvention pour l'achat de « pendillards » permettant un épandage azoté plus parcimonieux et générant moins de NH₃ atmosphérique est liée à la réponse à un appel à projet du ministère. Dans ces conditions il est douteux que la réduction de 13% du NH₃ attendue pour 2030 soit effective (et d'autant que le périmètre défini est limité).

Le plan chauffage au bois dépendra également de la réponse à un appel à projets du Fonds Air Bois du ministère. Nous pouvons donc exprimer la même inquiétude : la réduction des émissions de PM_{2,5} attendue de 27% dès 2024, et de 57% en 2030 ne sera pas obtenue !

Réponse DREAL : La DREAL a obtenu les financements demandés pour initier dès son approbation les actions du futur PPA (150 000 € pour l'année 2023 hors financement accordé par le ministère de 250 000 € pour l'action spécifique visant à subventionner l'achat de pendillards peu émissifs en ammoniac).

L'appel à projet Fond air bois du ministère qui doit permettre aux particuliers de bénéficier de subvention pour remplacer leur appareil de chauffage au bois vétuste est piloté par l'Ademe. Les intercommunalités (EPCI) doivent effectivement répondre à cet appel à projet pour que leur population puisse en bénéficier. La Région et les services de l'État accompagne les EPCI dans leurs démarches.

Articulation autres plans et programmes :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Nous regrettons que les objectifs de ce futur PPA soient souvent considérés comme relevant d'autres plans (par exemple PCAE et PRSE pour le secteur agricole, les PCAET). Le PPA devrait être le plan fédérateur et de ce fait contenir l'outil de contrôle, c'est à dire la matrice qui démontre que les besoins sont complètement couverts par l'ensemble des plans, que les échéances calendaires du PPA sont bien respectées par ces autres plans. Il permettrait ainsi de centraliser les informations sur les jalons des différents plans. Il ne doit pas être subordonné à ces autres plans.

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :
Un seul PCAET apparaît dans le dossier, c'est celui de la MRN alors qu'entre autres, celui de l'Agglo a déjà été approuvé une première fois, puis approuvé définitivement le 29 juin 2023 ; il semble qu'il y ait une rupture totale entre PPA et PCAET alors que ce sont des documents qui devraient s'épauler.

Réponse DREAL : Le PPA ne couvrant pas l'ensemble du territoire normand, il n'a pas vocation à être le plan fédérateur régional évoqué précédemment. Le préfet de région est l'autorité de l'État qui coordonne l'action au niveau régional via différents leviers : avis sur les Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) des EPCI, avis sur les évolutions du SRADDET à venir (plan qui comporte un volet air), tutelle d'Atmo Normandie en charge de la surveillance de la qualité de l'air pour le compte de l'État, copilote avec la Région du Plan Régional Santé Environnement qui doit contribuer à la préservation de la santé des Normands notamment en réduisant l'exposition de la population aux polluants atmosphériques.

Le PPA aura par contre pour objectif d'améliorer l'articulation des aides relatives à la qualité de l'air au niveau de son périmètre et au-delà et faciliter les synergies entre les différents plans et programmes mis en œuvre à différentes échelles dans les territoires.

Mise à niveau du PPA :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :
Nous retenons comme point positif qu'une mise à niveau du plan sera faite annuellement, par rapport à l'évolution de la réglementation européenne, nationale et locale.

Réponse DREAL : Sans observation.

Enquête Publique :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :
Nous regrettons grandement la quasi-absence de publicité faite autour de ce PPA et de l'enquête publique, ceci en contradiction avec la Convention d'Aarhus qui dans un préambule énonce que «...les citoyens doivent avoir accès à l'information, être habilités à participer au processus décisionnel...»

@6 - Déposition de M. AUVRAY – La Rivière-Saint-Sauveur :
Il est heureux que les associations qui agissent pour la protection et la valorisation de la nature et de l'environnement travaillent en réseau.
Grace à ce réseau, Estuaire SUD a été informé de l'existence de cette enquête publique.
Avec stupeur nous constatons que le territoire de la CCPHB -Communauté - de-Communes-du -pays -de Honfleur Beuzeville, n'est pas intégré au périmètre d'étude de ce Plan de Protection Atmosphérique.

Réponse DREAL : Les associations concernées par la mise en place du PPA, notamment FNE Normandie et UFC Que Choisir, font partie des parties prenantes qui ont été informées de l'évaluation quantitative et qualitative du PPA précédent (2014 – 2019) et de la définition des actions du futur PPA. Par ailleurs, la publicité réglementairement applicable pour ce type de plan a été effectuée (notamment celle relative à l'enquête publique).

Diagnostic du PPA :

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

Alors que le département de l'Eure est le dernier département de France métropolitaine en termes de désertification médicale, c'est-à-dire qu'il y a carence pour les diagnostics et le suivi de la santé des habitants du département, il ne compte qu'une seule station ATMO de mesure des polluants dans la vallée de la Seine : celle de la base de Léry-Poses, donnée par ATMO comme station de mesures des retombées de la MRN et de la Région Parisienne et uniquement pour les PM10 et l'O₃. Cette station n'est donc pas destinée aux mesures des pollutions générées sur le territoire.

Nous demandons que l'Agglomération Seine-Eure soit équipée d'une station fixe de mesures des polluants générés sur son territoire, incorporant a minima la mesure des NO₂ et des PM2.50 en plus des PM10.0 et des O₃.

Réponse DREAL : L'implantation du réseau des stations de mesures actuel a été proposée par Atmo Normandie et validée par le ministère ; elle répond à de strictes prescriptions. La multiplication des stations de mesures est difficilement réalisable pour des raisons logistiques et financières, d'autant plus que la modélisation de l'estimation des concentrations se développe et devrait d'ici 2030 être reconnue comme alternative aux constats faits en stations de mesures.

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

L'Agglomération Seine-Eure est traversée par 2 autoroutes : l'A13 et l'A154 qui en toute logique participent à la production des NO₂, des PM2.50, des PM10.0, bien que leur contribution à la pollution ne soit jamais chiffrée dans le dossier. Un seul exemple qui ne figure pas dans ce dossier : lors d'une campagne de mesures spécifiques aux NO₂, la plus forte concentration a été enregistrée sur la RD6015 au milieu de la forêt de Bord-Louviers. Mais quelle est la production de NO₂ le long de l'A13 qui traverse la même forêt quelques kilomètres plus loin ?

Réponse DREAL : Atmo Normandie réalise chaque année un bilan régional des émissions de polluants disponible sur son site internet.

Les émissions de polluants du secteur des transports routiers sont quantifiables par Atmo Normandie sur la base d'un ratio en fonction du type de véhicule utilisé et du parcours entrepris. Atmo Normandie peut être sollicitée pour ce type de demande particulière.

Impacts des projets :

@7 - Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) - Léry :

Dans l'ensemble des pièces du dossier le terme contournement Est n'apparaît qu'une seule fois : Page 59 du diagnostic dans la rubrique « Projet d'aménagement pouvant avoir un impact sur la qualité de l'air » mais sans évoquer son incidence qui serait gigantesque ; la totalité du projet, soit 41.5 km se trouvant dans l'aire d'étude du PPA ; car suivant la DUP signée en novembre 2017 , ce seront bien deux autoroutes supplémentaires l'A133 et l'A134 qui seront construits ; les pollutions générées par les 12km de l'A133 sur le territoire de l'Agglomération Seine-Eure s'ajouteront à celles de l'A13 et de l'A154.

Le dossier d'enquête publique indique que ce projet sera la cause de 55 000 tonnes de CO₂ supplémentaires par an sur l'aire d'étude qui correspond à la MRN plus l'Agglo Seine-Eure ; pas un chiffre sur ce projet dans le dossier !

Nous souhaitons que l'incidence chiffrée de ce projet autoroutier destiné à être à la fois un contournement Ouest de la Région Parisienne et un axe de transport des marchandises allant de la frontière belge à la frontière espagnole apparaisse clairement dans le Plan Actions.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Contournement Est : pris en compte dans ce PPA, le contournement va donner des impacts supplémentaires à la qualité de l'air : il n'y a pas d'évaluation environnementale claire et précise sur l'incidence de la qualité de l'air dans ce dossier PPA.

Réponse DREAL : Comme cela a été noté, ce projet autoroutier figure bien dans le PPA. Ce projet fait l'objet d'un suivi particulier par la maîtrise d'ouvrage s'agissant des émissions de polluants atmosphériques (NO₂ et particules fines notamment). Il sera effectivement pertinent que ce projet majeur du territoire soit pris en compte dans le suivi de la mise en œuvre du PPA.

Changement climatique :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Le changement climatique entraîne d'ores et déjà la modification des flux touristiques des « grosses agglomérations » estimé à environ $\pm 10\%$. Le présent dossier n'en fait pas cas.

Réponse DREAL : Les inventaires d'émissions de polluants réalisés par Atmo Normandie s'appuient sur des données parfois prospectives issus d'instituts reconnus (INSEE par exemple). L'éventuelle évolution du flux touristique induit par les effets du changement climatique sera bien prise en compte si elle est confirmée.

2 - TRANSPORT :

Mise en place de la Zone à Faible Emissions (ZFE) :

La mise en place de la ZFE sur une partie du territoire de la métropole a fait l'objet d'une observation liée à la difficulté pour certaines personnes de respecter l'interdiction des véhicules classés Crit'air 4 et 5 pour des questions de coûts financiers de remplacement du véhicule et de l'inégalité entre citoyens des zones rurales qui ne bénéficient pas de transport en commun pour se déplacer :

@2 – Déposition anonyme :

Comment feront les particuliers pour changer de véhicules qui ne seront plus admis dans les ZFE ? Il y a déjà de très gros soucis pour les particuliers qui ont des véhicules critère 4 ou 5. Leurs véhicules sont invendables et ils doivent financer l'achat d'un nouveau véhicule pour pouvoir rouler en ZFE. Ils roulent donc au risque de payer une amende mais sont dans l'incapacité de financer l'achat d'un nouveau véhicule.

Viser le critère 1 est une aberration. Les aides possibles pour financer l'achat d'un nouveau véhicule, sont accordées aux particuliers sans ressources. Pour les particuliers qui ont de petits revenus, il est absolument impossible de financer les nouveaux véhicules, il est déjà bien difficile de payer ses factures et de remplir le réfrigérateur...

On ne finance pas l'achat d'une voiture sur un simple coup de baguette magique !!!

De plus l'application de la loi ZFE a provoqué une inflation importante des véhicules. Les prix ont flambé.

Les citoyens peuvent se déplacer avec les transports en commun, mais pour les ruraux c'est absolument impossible. Ils sont donc obligés de garder leurs véhicules pour aller travailler, se soigner, faire les courses... Le covoiturage reste très difficile à mettre en place, voire impossible.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Attention aux disparités sociales si le PPA converge vers une mise en place des ZFE en campagnes ; peu de personnes pourront être mobiles.

Près des ZFE, il manque d'ores et déjà les installations d'infrastructures pour garer sa voiture > Crit'air autorisé.

Le terme « Inciter » exemple : « incite les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau Crit'Air de leurs véhicules » se résume à taxer (malus automobile, interdiction de circuler en ZFE (amende)). Attention aux aides basées sur les revenus fiscaux.

Un secteur qui ne semble pas avoir été pris en compte dans ce dossier à l'instar de l'agriculture, l'industrie, maritime : le commerce qui va désertier les centres villes (ZFE) pour une installation en zone rurale dont impact sur la circulation automobile, empreinte sur le foncier des terres agricoles, sur l'eau et sur la mobilité active des citoyens (maison – voiture-centre commercial.

Cela implique de nouveaux axes routiers, impacts sur l'activité physique... et donc sur la santé.

Réponse DREAL : La ZFE est un des leviers principaux pour abaisser la concentration en NO2 dans agglomération de Rouen. Il sera donc demandé à la Métropole de Rouen, qui a en charge la mise en œuvre de ce dispositif, de faire état de son avancement au sein des instances du PPA.

Les aides au renouvellement du parc automobile sont nombreuses (État, Région, Conseils départementaux, Métropole Rouen Normandie). Par ailleurs, les infrastructures de transport font l'objet de transformations importantes par l'autorité en charge de la mobilité (MRN) avec l'appui financier de l'État (Fonds Verts notamment) : densification du flux de bus, développement des pistes cyclables, des aires de covoiturage et des aires d'échange multimodal.

S'agissant du périmètre des ZFE, il est défini par la collectivité en charge de la ZFE (MRN et CU du Havre pour la Seine Maritime) et fait l'objet de l'avis du préfet.

Développement des transports en commun :

@3 - Déposition anonyme :

Transports en commun gratuits et amplifiés (places et fréquences) !

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Peu de politique en matière de transport en commun dans le monde rural.

Réponse DREAL : Le transport demeure une compétence des collectivités (l'EPCI ou la Région selon le type de transport) qui élaborent et mettent en œuvre des plans et des schémas de développement de mobilité dans la zone de leur compétence.

Impacts sur la consommation électrique :

@2 - Déposition anonyme :

Comment nous allons réussir à fournir de l'électricité pour tous ces véhicules électriques alors que nous sommes actuellement concernés par la difficulté de fournir de l'électricité à tous les Français. Nous avons déjà été obligés de restreindre nos consommations cet hiver, sans parler de l'inflation exorbitante de kWh que nous venons de subir et qui perdure.

Réponse DREAL : Bien que les objectifs nationaux prévoient une baisse conséquente de la consommation d'énergie d'ici 2050, il est prévu une augmentation de la consommation d'électricité dans le même temps ; cela s'explique par le remplacement en partie de l'usage de l'énergie fossile par l'électricité (d'origine nucléaire et renouvelable à terme) et ce dans le secteur des transports et de l'industrie.

Mobilité douce :

R1 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Mme Marie QUILVIN :

Je souhaite savoir si le PPA peut-être un atout pour inciter le développement de pistes cyclables dans la commune et plus largement dans le territoire afin d'inciter la mobilité douce ?

R2 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Frédérique HOTÉ :

Peu de politique en matière de mobilité douce dans le monde rural. Quid des infrastructures pistes cyclables ?

Réponse DREAL : Dans le cadre de l'accompagnement des collectivités pour déployer les efforts et objectifs de la loi climat et résilience, l'État a mis en place des dispositifs d'aides aux territoires (ex : Fonds verts) pour encourager les modes doux, financer les projets d'infrastructures dans ce sens. Par ailleurs, l'EPCI, le Conseil départemental, la Région élaborent leurs plans et des schémas de développement de mobilité dans la zone de leur compétence (modes doux : pistes cyclable, voies vertes, pôles d'échange multimodal, parking P+R...). Les actions du PPA devraient contribuer à l'augmentation de l'usage des mobilités douces.

Distance domicile – Travail :

R1 - Romilly-sur-Andelle – Déposition de Mme Marie QUILVIN :

Il serait intéressant de mener une réflexion sur la relocalisation des entreprises pour diminuer la distance travail / domicile.

Réponse DREAL : L'implantation des activités industrielles et artisanales est soumise à des règles d'urbanisme d'une part et à celles de l'environnement d'autre part, pour éviter de générer des impacts et risques sur les secteurs résidentiels. Les collectivités (Région, EPCI, communes) définissent et mettent en œuvre des plans et schéma visant à prendre en compte, dans l'aménagement de leur territoire, les enjeux de transition écologique (consommation d'énergie, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, production d'énergie renouvelable, préservation de la biodiversité, maintien des terres cultivables).

Proposition d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives au transport :

@1 - Déposition anonyme :

Fiche action 1 « Instaurer des plans de mobilité simplifiés dans tous les EPCI qui n'ont pas de plans similaires et assurer leur bonne articulation avec les actions des entreprises et administrations » :

- Supprimer les transports "de soirée/nuit" et plus généralement ceux liés aux loisirs. Fermer la Sud III et le boulevard industriel de 7h30 à 10h tous les jours de semaine.

Réponse DREAL : Les infrastructures et lignes de transport sont mises en place suite à des études du trafic et des besoins, qu'ils soient diurnes ou nocturnes. Par ailleurs, le transport routier de marchandises est réglementé (temps et amplitude), permettant ainsi des livraisons de nuit comme de jour pour permettre une certaine flexibilité et éviter notamment la saturation du trafic durant la journée (vigilance au phénomène de report de trafic).

Fiche action 2 « Inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau de Crit'Air de leurs véhicules (viser le niveau 1) » :

- Mettre des amendes (politique de tolérance zéro).

Réponse DREAL : Le dispositif de mise en place de ZFE prévoit des sanctions et amendes pour les véhicules ayant une vignette Crit'Air ne leur permettant pas de circuler dans les ZFE-m. Un dispositif de contrôle automatisé devrait à terme être mis en place par les collectivités concernées en complément de la signalétique existante.

Fiche action 3 : « Inciter les entreprises ainsi que les administrations (non obligées) à réaliser un Plan de Mobilité » :

- Non : obliger les entreprises et administrations à mettre tous leurs employés, quand c'est possible, en télétravail à 100%. Créer des espaces de coworking dans les bourgs à la proximité des bassins d'emploi.

Réponse DREAL : La mise en place du télétravail et des espaces mutualisés de travail relève du droit privé et il appartient à chaque institution de les mettre en place selon leurs besoins et en concertation avec les instances sociales et représentatives des salariés.

@9 - Déposition de l'association Effet de Serre Toi-Même :

Nous souhaitons la limitation de la vitesse sur autoroute à 110 km/h tous les jours de l'année.

Réponse DREAL : Dans le cadre du nouveau plan de sobriété énergétique annoncé par le gouvernement cet été, figure la mesure d'incitation au passage à 110 km/h sur autoroute pour limiter la consommation en carburant et la pollution. La mise en place de ce type de mesure de limitation de vitesse relève dans tous les cas du niveau ministériel et non préfectoral.

Ferroviaire :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Constatation d'une déshérence des quais de chargement pour l'industrie.
Et quand est-il du transport de voyageur « travail » (ou par car) ?

Réponse DREAL : Il semble que cette intervention porte sur le fait que le transport de marchandise par rail n'est pas suffisamment développé. Le PPA ne comporte pas d'action spécifique sur le sujet, mais il est prévu d'engager une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

3 - INDUSTRIE :

Impacts de l'industrie sur les dépassements de NOx :

R1 Buchy - Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

Concernant la Sud 3, le plan indique une pollution importante notamment pour le NOx. La conclusion page 8 du résumé non technique est surprenante : « les dépassements de la valeur limite sont très localisés au niveau des voies de communication de la métropole Rouen Normandie (sud 3) démontrant la responsabilité du trafic routier ».

Il s'agit d'un raccourci dans les conclusions qui minimise le rôle des industries du secteur dans la pollution de cette voie de communication. De plus le secteur « Autres transports » est directement lié à l'activité industrielle ; le secteur industriel est donc à l'origine d'une grande partie de la pollution constatée.

Réponse DREAL :

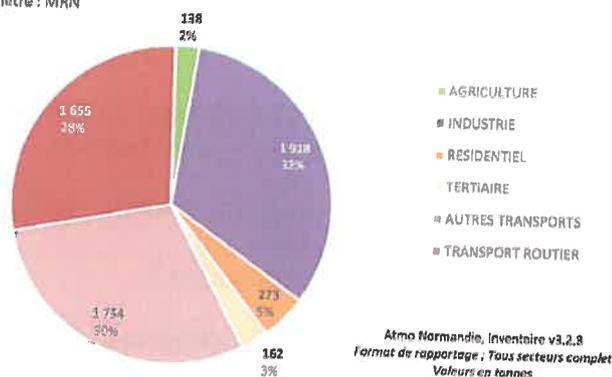
Les dépassements de valeurs réglementaires sont constatés uniquement par les stations de mesures (pour en savoir plus sur le réseau de mesures : site Atmo : [Mesure de la qualité de l'air | Atmo \(atmonormandie.fr\)](https://www.atmonormandie.fr) et [Mesures aux stations | Atmo \(atmonormandie.fr\)](https://www.atmonormandie.fr)). Une station est située à proximité de la Sud III. Cette station a vu des dépassements de valeurs réglementaires en NO2 en 2017, 2018, 2019 et 2021. Ces dépassements concernent des valeurs moyennes et ne sont pas liées à des épisodes de pollutions ponctuels.

Atmo Normandie réalise pour le compte de l'État un inventaire des émissions de polluants atmosphériques basé sur l'évaluation quantitative des principales sources de polluants considérés et plus principalement les NOx et les particules fines (PM2.5 et PM10) et ce en prenant en compte les différents secteurs d'activité : trafic routier (éventuellement maritime), activité industrielle, résidentiel et tertiaire, agriculture.

En 2019, la répartition des émissions par secteurs d'activité de la MRN est la suivante :

Répartition sectorielle des émissions de NOx en 2019

Périmètre : MRN



Il ressort de cette répartition que les secteurs des transports (terrestre et maritime) et celui de l'industrie chimique sont les plus émissifs de NOx sur la MRN en 2019.

Le projet de PPA prévoit des mesures sur la Métropole Rouen Normandie et les EPCI voisins. Il a vocation à agir sur les différents secteurs évoqués précédemment afin de réduire

Procès-verbal de synthèse Enquête Publique Plan de Protection de l'Atmosphère
Vallée de Seine 2023-2027

les émissions de polluants. Il assurera par ailleurs l'articulation avec l'ensemble des dispositifs d'aides et des plans locaux concourant à la réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques.

Actions vis-à-vis des grandes entreprises / PME-PMI :

R1 Buchy - Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

On peut considérer que ce secteur est le grand oublié du PPA. On ne parle que des actions à destination des PME-PMI mais à rien sur les grandes entreprises et en particulier quant au renforcement des contrôles des grosses usines notamment sur le volet environnemental. L'assistance au PME-PMI reste assez floue alors qu'en ce qui concerne la décarbonisation des grosses entreprises l'enveloppe est colossale.

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir : :
Les transports routiers n'ont fait l'objet d'études qu'à l'échelle de la MRN et leurs représentants ont été quasi absents du processus de concertation (un des axes majeurs du trafic en Normandie est l'autoroute A13). Les mesures énoncées concernent essentiellement la MRN (par la mise en place de la ZFE-m dont les résultats seront suivis), les autres étant réduites à de simples incitations aux entreprises et EPCI.

Réponse DREAL : Les actions visant les PME-PMI visent à les accompagner dans le diagnostic de leurs émissions ; elles ont donc un caractère incitatif et aidant. Les grandes entreprises sont soumises au contrôle de leurs installations au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et, à ce titre, font l'objet de contrôles strictes par la DREAL, y compris s'agissant de leurs émissions de polluants atmosphériques. Par ailleurs, une action du PPA prévoit qu'un suivi de la mise en œuvre des meilleurs techniques disponibles soit réalisé par la DREAL dans le cadre de ce plan et fasse l'objet d'un compte-rendu au sein des instances de gouvernance de ce même plan.

Odeurs :

Une déposition concerne la problématique des odeurs qui ne sont pas prises en compte dans le PPA :

@3 - Déposition anonyme :

Régulièrement, ça pue : autour et à l'est de Port Jérôme, à cause de TERREOS et consorts : Quillebeuf ! (Terreos + raffinerie en face = une horreur), Aizier Vatteville Villequier Caudebec-en-Caux.

Autour et à l'est de Grand-Couronne, à cause de SAIPOL (et Sea Invest, odeur inconnue, céréales ?) : La Bouille Moulineaux Les Essarts !

Sinon, vous voulez réduire la pollution atmosphérique ?

Réponse DREAL : Les odeurs et les nuisances olfactives font l'objet d'un suivi par la police de l'environnement correspondante (DREAL pour les sites classés ICPE et Maire pour les autres). La police veille à ce que les niveaux d'odeurs émis et constatés n'incommodent pas les riverains et impose le cas échéant les prescriptions réglementaires nécessaires. Par ailleurs, Atmo Normandie a développé depuis 20 ans un réseau de personnes capable d'identifier certains polluants présents dans l'atmosphère à partir de leur odorat (« Nez normands »).

Sanctions :

Il est mis en avant une inégalité de traitement dans les sanctions vis-à-vis des pollueurs :

R1 Buchy – Déposition de l'Union des victimes Lubrizol représentée par Messieurs Bruno LECLERC, Christophe HOLLEVILLE, Kevin HELLOIN (accompagnant) :

Concernant les sanctions vis-à-vis des pollueurs, elles ne sont pas équitables et pas différenciées : un automobiliste « Lambda » qui utilise son véhicule de catégorie 4 et 5 dans une zone ZFE-M paiera successivement 68€ la première fois, puis 150 €, puis 1500 € et enfin saisie et destruction du véhicule. Par contre, Lubrizol, lors de la remédiation, a été condamné à 3000 € pour non-respect des rejets et des délais lors du nettoyage du site. Idem pour toutes les condamnations des industriels sur le sujet « environnement ».

Les modalités de mise en œuvre des sanctions et des contrôles sont inopérants pour les industriels et particulièrement lourdes pour le citoyen lambda.

Réponse DREAL : S'agissant des infractions au Code de l'environnement éventuellement commises par les industriels, les niveaux de sanctions sont déterminés par le code réglementaire correspondant et sont dressés et transmis à l'autorité judiciaire qui instruit l'infraction in fine. Dans le cas de contraventions, ce sont des amendes de 1^{re} à 5^e classe qui sont dressées, donc effectivement inférieure à 3 000 €. En parallèle de cette démarche, une association de défense de citoyens ou de l'environnement peut saisir le tribunal de police pour demander un dédommagement complémentaire à la sanction pécuniaire. Pour les infractions plus graves le justifiant, des peines d'emprisonnement peuvent être requises par la justice si la responsabilité personnelle du responsable de l'entité ayant commis l'infraction est reconnue.

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives à l'industrie :

@1 – Déposition anonyme :

Fiche action 4.1 « Inciter les entreprises notamment les PME et PMI à réaliser des diagnostics environnementaux afin qu'elles soient accompagnées sur les plans technique et financier pour réduire leurs émissions de polluants atmosphériques » :

Ce n'est absolument pas suffisant : ils sont les principaux pollueurs : fermer les entreprises dépassant des normes très strictes, au moins temporairement et les obliger à indemniser la population. + imposer des sanctions financières lourdes et dissuasives si non-respect (dès le premier contrôle).

Réponse DREAL : Les grandes entreprises sont soumises au contrôle de leurs installations au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et, à ce titre, font l'objet de contrôles strictes par la DREAL, y compris s'agissant de leurs émissions de polluants atmosphériques. En cas de non-respect du Code de l'environnement, l'entreprise peut être sanctionnée après mise en demeure, notamment par consignation financière ou par suspension de l'activité.

Par ailleurs, une action du PPA prévoit qu'un suivi de la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles soit réalisé par la DREAL dans le cadre de ce plan et fasse l'objet d'un compte-rendu au sein des instances de gouvernance de ce même plan.

4 - GRANDS PORTS MARITIMES ET LOGISTIQUE PORTUAIRE :

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches actions relatives au transport maritime et fluvial :

@1 - *Déposition anonyme* :

Fiche action 5 bis : « Développer le réseau de bornes électriques dans les ports et systématiser leur utilisation » :

Idem pour les déchets. Imposer une contribution à hauteur des investissements nécessaires. Cette installation doit être neutre pour le contribuable car elle ne le concerne pas. Imposer une taxe GEMAPI

Réponse DREAL : Le potentiel de réduction des émissions de polluants atmosphériques en lien avec la production de déchets n'a pas été jugé suffisant pour inclure une action sur le sujet dans le PPA.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Portuaire : Il est mis en place une logistique qui organise le transport international. Mais on voit de plus en plus de containers sur l'axe Seine-Rouennais, ce qui n'est pas l'axe de l'histoire. Il faut privilégier et maintenir le fluvial national et/ou interdépartemental.

Réponse DREAL : Le PPA ne comporte pas d'action spécifique sur le sujet du transport de marchandise, mais il est prévu d'engager une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

5 - RÉSIDENTIEL :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches relatives aux actions en lien avec le résidentiel/ tertiaire :

@1 - *Déposition anonyme* :

Fiche action 7 « Orienter les citoyens vers le guichet unique des aides allouées à la rénovation énergétique pour favoriser la réduction des émissions par foyer » :

Tout comme pour la ZFE, ce n'est pas suffisant : il faut financer intégralement ces aménagements chez les particuliers imposés à 11%.

Réponse DREAL : Ce type de proposition relève du niveau ministériel. Le PPA a vocation notamment à mieux articuler et faire connaître les dispositifs d'aides existants.

6 - MESURES INTERSECTIONNELLES :

Propositions d'actions :

Des propositions sont formulées sur le contenu des fiches relatives aux actions en lien avec le résidentiel/ tertiaire :

@1 - *Déposition anonyme* :

*Procès-verbal de synthèse Enquête Publique Plan de Protection de l'Atmosphère
Vallée de Seine 2023-2027*

Fiche action 9 « Favoriser le report multimodal (ferroviaire et fluvial) pour le transport des marchandises » :

Non : l'imposer

Fiche action 10 « Sensibiliser les collectivités à la notion d'urbanisme favorable à la santé » et les doter d'une boîte à outils pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air » :
Imposer des murs et toits végétalisés pour toutes les constructions.

Réponse DREAL : Ce type de proposition relèverait du niveau ministériel. S'agissant du transport de marchandises, il est prévu d'engager dans le cadre du futur PPA une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

Agriculture :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :
Le secteur agricole représente 60 % de la surface du périmètre défini, mais à l'échelle de la région, il couvre 69 % du territoire normand. Pourquoi certains agriculteurs seraient concernés par les actions proposées, et pas d'autres ? (Par ailleurs, les représentants des associations de protection de la nature et de l'environnement ont demandé la communication de la convention passée entre la DREAL et la Caisse Régionale d'Agriculture de Normandie (CRAN) citée dans ce projet de PPA lors du cotech du 23 mai, puis par trois mails, mais ne l'ont toujours pas reçu à la date du 28 juin).

Réponse DREAL : Les actions reprises dans le PPA ont vocation à être mises en œuvre au sein de son périmètre. Le lien entre le PPA et les autres dispositifs et plans agissant en faveur de la qualité de l'air pourront permettre d'étendre les actions qui le justifieraient. S'agissant de la transmission de la convention avec la chambre d'agriculture, cette question particulière fera l'objet d'un échange direct avec le requérant.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :
Pouvoir mesurer la qualité de l'air au moment de l'épandage ou pulvérisation et respect des obligations de distance des habitations.

Réponse DREAL : Atmo Normandie réalise régulièrement les inventaires des émissions de polluants atmosphériques sur la base de ratios par type d'activité et d'équipement émissifs. Par ailleurs, l'association réalise des bilans annuels des concentrations observées sur le territoire (documents disponibles sur le site internet d'Atmo Normandie).

Chauffage bois :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :
Le secteur résidentiel avec le plan chauffage au bois serait mieux couvert à l'échelle de la Normandie ! Les particuliers se chauffant au bois sont encore essentiellement des ruraux, le développement des chaufferies biomasse ne faisant que commencer.

Réponse DREAL : Les actions du PPA ont vocation à être développées au niveau de son périmètre. Concernant l'action relative au chauffage au bois, le PPA va permettre d'initier une étude fine sur le comportement des ménages s'agissant de l'usage du bois pour le chauffage. La Région et l'Ademe ont souhaité apporter des financements complémentaires pour étendre cette étude à l'ensemble de la Normandie. Cette étude permettra de mieux cibler les aides à apporter aux particuliers pour le remplacement de leurs appareils de chauffage au bois vétustes à l'échelle du PPA avec les financements de l'État dédiés, et à

l'échelle de la Normandie si la Région et l'Ademe notamment sont en mesure d'apporter un soutien financier.

Report multimodal :

@7 Déposition de l'Association NALA (Non A L'Autoroute) – Léry :

Il nous semble étrange que si le dossier indique bien que le transport routier est l'une des causes de la pollution, alors que le PPA est celui de la vallée de la Seine, premier fleuve navigable de France, il ne soit jamais fait mention des possibilités de réduction des pollutions offerte par le transport fluvial.

Réponse DREAL : S'agissant du transport de marchandises hors transport routier, il est prévu d'engager dans le cadre du futur PPA une étude sur le sujet pour identifier les leviers d'actions.

7 - ÉTUDES - AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Dans le volet « amélioration des connaissances » bon nombre des actions ressemblent à des vœux pieux... Une étude de l'impact de l'ozone sur les végétaux (et les rendements agricoles) aurait pu être proposée, pouvant ainsi motiver un plus grand nombre de citoyens, les journées de dépassement des seuils étant de plus en plus fréquentes (Mandard 2021 10 14 https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/10/14/qualite-de-l-air-l-ozone-angle-mort-des-politiques-antipollution_6098316_3244.html). La Normandie compte effectivement en 2019 cinq jours pour lesquels a été déclenchée la procédure préfectorale d'information et recommandations, en 2020 trois jours sous procédure d'information et recommandations et une journée sous procédure d'alerte, en 2022 14 journées sous procédure d'information et recommandations et 4 sous procédures d'alerte. Pour les 28 premiers jours de l'année 2023, nous comptons une journée en « information et recommandations », et 2 en « alerte ». (Pour mémoire, l'ozone se forme à partir des NOX sous l'effet du rayonnement UV et de la chaleur, et en 2020 et 2021, l'activité économique et de transport était perturbée par la Covid-19).

Réponse DREAL : La proposition d'étude de l'impact de l'ozone sur les végétaux (et les rendements agricoles) sera examinée dans le cadre des instances du PPA.

8 - MESURES D'URGENCE EN CAS DE PIC DE POLLUTION :

@4 - Déposition de France Nature Environnement Normandie et UFC Que Choisir :

Les processus de déclenchement des procédures préfectorales de recommandations et information, et celle des procédures d'alerte ne sont pas revues : les PM2,5 ne sont toujours pas intégrées aux modalités de déclenchement, alors qu'elles participent depuis janvier 2021 à la construction de l'indice de qualité de l'air diffusé quotidiennement, et que les connaissances scientifiques démontrent leur nocivité (ainsi que celle des particules ultra fines), bien supérieure à celle des particules de plus grand diamètre. La mise en œuvre de l'application de la consigne de réduction de vitesse maximale de 20 km/h sur l'ensemble du réseau routier en cas de procédure d'alerte n'est jamais contrôlée. Ces mesures doivent pourtant être inscrites dans un PPA (<https://codes-et-lois.fr/code-de-l-environnement/article-r222-19>, accès le 22/06/2023).

@9 - Déposition de l'Association Effet de Serre Toi-Même :

En cas de pics de pollution, nous souhaitons une meilleure information de tous les publics au moment du déclenchement des procédures préfectorales d'information et recommandations

et des procédures d'alerte. La limitation de vitesse de moins 20 km/h sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier doit être effective et donc réellement contrôlée. Les communautés urbaines doivent être incitées à rendre gratuits leurs transports en commun.

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :

Alerte efficace de la population en cas de risques nocifs pour la santé ⇒
(Lubrizol...) : calfeutrement en amont.

Note de la commission sur la lecture de cette déposition : une alerte efficace permet un calfeutrement en amont et réduit les risques pour la santé

Réponse DREAL : Le dispositif de suivi des épisodes de pollution atmosphérique est régi par un arrêté ministériel. Les préfets doivent respecter ce cadre réglementaire assez strict. À ce stade, le ministère n'a pas annoncé de révision de ce cadre réglementaire national. En cas de dépassement des seuils de concentrations, les préfets sont chargés de prendre les mesures d'information voire de restrictions proportionnées au vu de l'intensité du pic de pollution et d'en assurer le respect.

La gestion de l'incident intervenu sur le site de Lubrizol (Petite Couronne, 76) relève d'un plan d'urgence à caractère industriel et non pas du dispositif préfectoral de gestion des épisodes de pollution atmosphérique.

9 - DIVERS :

R2 - Romilly-sur-Andelle - Déposition de Frédérique HOTÉ :
Planter des arbres qui captent les PM et NO₂.

Réponse DREAL : A la connaissance de la DREAL, les végétaux peuvent capter en surface certains polluants (bio capteurs) mais n'ont pas vocation à être des réservoirs de polluants atmosphériques. Ils séquestrent en revanche le carbone et peuvent contribuer à atténuer les effets du changement climatiques.

@8 - Déposition de la commune de Maulévrier :

La commune a joint sa délibération du conseil municipal du 22 juin 2023 donnant un avis défavorable au projet de PPA au vu de l'avis de l'autorité environnementale et de la complexité du dossier.

Réponse DREAL : sans observation.

QUESTIONNEMENTS ET PROPOSITIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission formule des remarques sur 6 sujets :

1. Information des collectivités territoriales qui étaient incluses dans le plan précédant et qui ne sont plus concernées par le présent projet.
2. Favoriser les déplacements « doux » entre les communes limitrophes de Rouen.
3. Compatibilité du PPA avec les documents d'urbanisme.
4. Limiter la pollution générée par les bus en attente en tête de lignes.
5. Vérification des chaudières d'une puissance comprise entre 400 kW et 1MW.
6. Financements.

1. INFORMATION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES QUI ÉTAIENT INCLUSES DANS LE PLAN PRÉCÉDANT ET QUI NE SONT PLUS CONCERNÉES PAR LE PRÉSENT PROJET :

Alors que le PPA approuvé en 2014 concernait toutes les communes de la Région de Haute Normandie, un périmètre géographique plus restreint a été retenu dans le présent projet. Il est présenté dans le résumé non technique de la manière suivante :

« Un périmètre plus restreint englobant la Métropole Rouen Normandie, le Havre Métropole et les EPCI limitrophes a donc été défini pour ce PPA. Ce choix est stratégique puisqu'il permettra de se concentrer sur les zones où la qualité de l'air est la plus problématique et de mettre en place des actions opérationnelles réellement adaptées au territoire local.

Ce périmètre est désigné sous l'appellation « Vallée de la Seine Normandie ».

Or il ne semble pas que les communes exclues de ce projet aient été consultées voir associées à sa rédaction. La pollution de l'air étant pour le moins « nomade », il aurait été pertinent de consulter l'ensemble des communes de l'ex-Haute Normandie en ce qu'elles sont concernées par leur exclusion du périmètre.

Réponse DREAL : Au moment de la fin de l'évaluation du PPA précédant (2014-2019) et du début de sa révision, l'ensemble des EPCI des 2 départements concernés par l'ancien PPA ont été invités aux réunions de gouvernance au cours desquelles a été exposée, discutée puis validée l'évolution du périmètre. Ces collectivités ont ainsi été associées à cet exercice.

2. FAVORISER LES DÉPLACEMENTS « DOUX » ENTRE LES COMMUNES LIMITROPHES DE ROUEN :

Le système Cyclic de vélos en libre-service est limité à la commune de Rouen. Il offre de nombreuses possibilités de déplacement à l'intérieur de la commune tout en étant accessible facilement (paiement direct, pas d'obligation d'abonnement, tickets pour 24h, ...). Il est facilement utilisable par les gens de passage (touristes).

Par contre, le fait que les stations ne soient implantées que sur le territoire de la commune de Rouen limite l'utilisation de ce système pour les personnes résidant en dehors de la commune et en particulier pour les trajets domicile-travail.

La généralisation du système Cyclic aux communes limitrophes et en particulier celles de la rive Sud de la Seine (plus Darnétal, Déville-Lès-Rouen, Saint Léger du Bourg Denis et le bas de Canteleu) serait de nature à favoriser ce mode de transport.

Concernant les communes limitrophes situées sur les plateaux Est, Nord et Ouest, la mise en place d'un système de vélos à assistance électrique en libre-service permettrait d'attirer des utilisateurs rebutés par la déclivité des trajets.

En fonction de l'implantation des stations dans les communes limitrophes, cette extension du système Cyclic offrirait une alternative supplémentaire de déplacement en lien avec la ZFE-m.

Réponse DREAL : La MRN déploie sur son territoire le service dit « LOVELO » (en versions libre-service et location longue durée), permettant une large couverture de l'offre de services parmi les communes de la MRN.

3. COMPATIBILITÉ DU PPA AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME :

Le dossier affirme la compatibilité du PPA avec les documents d'urbanisme (PLU et PLUi...). En matière de déplacements, mobilités, ces documents fixent peu d'objectifs ou d'orientations en la matière, ce qui en facilite sa compatibilité. Le PPA ne pourrait-il pas être facteur de progrès pour améliorer la prise en compte de ces thématiques au travers de l'état des lieux, la liste d'objectifs à atteindre, la liste d'actions pour atteindre les objectifs ?

Réponse DREAL : Cette proposition sera discutée avec les parties prenantes lors des prochains comités techniques du PPA.

4. LIMITER LA POLLUTION GÉNÉRÉE PAR LES BUS EN ATTENTE EN TÊTE DE LIGNES,

Il arrive très fréquemment que les bus du réseau Astuce (107 lignes) laissent le moteur tourner lorsqu'ils sont en attente de départ en tête de stations. Cette « habitude » génère une pollution évitable ainsi qu'une gêne pour les habitants riverains

Réponse DREAL : Cette remarque sera transmise à la MRN, autorité en charge des transports urbains.

5. VÉRIFICATION DES CHAUDIÈRES D'UNE PUISSANCE COMPRISE ENTRE 400 kW ET 1 MW :

Pour lutter contre le réchauffement climatique, de nombreuses chaudières biomasse sont développées en lieu et place d'installations à base d'énergies fossiles (fioul, gaz naturel). Ces installations ont des rejets en particules fines et en Nox bien supérieures à celles d'installations fonctionnant au gaz et contribuent à dégrader la qualité de l'air sur ces paramètres.

De plus, les installations d'une puissance inférieure à 1MW ne sont pas soumises au contrôle périodique prévu par l'arrêté type du 3 août 2018 et aux prescriptions de cet arrêté sur les valeurs d'émission.

Pour éviter des effets de seuil qui peuvent inciter les installateurs à monter des chaudières de moins de 1MW, ne serait-il pas pertinent de prévoir une action visant à inciter les installations de combustion de petites dimensions (comprises par exemple entre 400 kW et 1MW) à respecter les valeurs d'émission de l'arrêté du 3/8/2018 pour les chaudières comprises entre 1 et 2 MW et s'engager à la mise en place d'un contrôle périodique des rejets ?

Réponse DREAL : Cette proposition sera discutée avec les parties prenantes lors des prochains comités techniques du PPA.

6. FINANCEMENTS :

Le PPA, notamment pour les particuliers, donne peu de repères sur les financements prévus par l'Etat. Comme d'habitude les collectivités territoriales feront la différence (exemple achat de vélos électriques). Il est à craindre que les subventions dans les zones rurales soient minimums et les contraintes bien présentes. Comment le PPA pourrait dans ses objectifs et actions prendre en compte ce déséquilibre pour les particuliers ou limiter les contraintes ?

Réponse DREAL : Cette remarque sera discutée avec les parties prenantes lors des prochains comités techniques du PPA. Un équilibre entre territoires urbains, péri-urbains et ruraux doit effectivement être recherché.