

RAPPORT

Service climat, énergie,
aménagement et
logement

Division climat, air,
énergie et construction

Mars 2015

Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération rennaise

Rapport en réponse à la Commission d'enquête



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
D'ILLE-ET-VILAINE


Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement de Bretagne

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	06/03/13	

Affaire suivie par

Rémi ANDRE- DREAL – Service climat, énergie, aménagement et logement 

Tél. : 02 99 33 42 69

Courriel : remi.andre@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

Rémi ANDRE- Service climat, énergie, aménagement et logement

Relecteur

Geneviève DAULNY - Service climat, énergie, aménagement et logement

Référence(s) intranet

s.o.

SOMMAIRE

1 - ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX DE RÉPONSE.....	3
2 - OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	4
2.1 - Généralités.....	4
2.2 - Les déplacements.....	5
2.3 - Agriculture – industrie – déchets.....	6
2.4 - Information et gestion des pics de pollution.....	7
2.5 - Aspects financiers.....	7
2.6 - Gestion et suivi du PPA révisé.....	7
3 - INTERROGATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	8
3.1 - Déplacements.....	8
3.2 - Agriculture – industrie – déchets.....	9
3.3 - Questions d'ordre général.....	10
4 - CONCLUSION.....	10

1 - Éléments généraux de réponse

Le présent rapport est réalisé en réponse aux éléments recueillis lors de l'enquête publique sur le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération rennaise réalisée sur l'ensemble des communes de Rennes Métropole du 08 janvier au 12 février 2015.

D'une façon générale, nous notons le bon déroulement de l'enquête qui a permis le recueil de 25 dépositions, soit plus de 100 observations. Elles ont été formulées par des acteurs différents : particuliers, associations, communes et portent à la fois sur l'état des lieux de la qualité de l'air, sur les mesures et actions retenues par le Plan mais également sur les conditions opérationnelles de leur mise en œuvre.

Si aucun avis défavorable aux principes du Plan n'est émis, plusieurs pétitionnaires font état d'attentes supplémentaires, en particulier sur :

- l'état initial de la qualité de l'air tel que présenté dans le document,
- la prise en compte d'autres polluants, notamment ceux d'origine agricole,
- le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture-solo,
- la mise en œuvre des actions, notamment en ce qui concerne les moyens financiers mobilisés.

Dans un premier temps, nous répondrons aux observations déposées. Pour une lecture plus facile, elles seront traitées selon le regroupement thématique retenu par la Commission d'enquête. La partie suivante sera consacrée aux questions de la Commission d'enquête dans son mémoire remis le 19 février 2015. On notera que le libellé de la plupart des observations ou questions a été reformulé synthétiquement et *mis en italique*.

Certaines réponses ne sont que partielles. Malgré l'implication des différentes structures ayant participé à l'élaboration du Plan, certaines données sur le territoire restent encore trop lacunaires ou imprécises pour pouvoir être prises en compte. C'est justement pour cela que le Plan prévoit la réalisation de plusieurs études ainsi qu'une révision « à mi-étape » qui permettront de compléter le diagnostic, de réinterroger les objectifs et de mettre en place, si nécessaire, de nouvelles actions. Un des premiers résultats du Plan est d'ailleurs d'avoir permis aux différents acteurs de s'approprier la problématique de la qualité de l'air sur l'agglomération et de s'engager à y travailler ensemble.

En ce qui concerne plus particulièrement les déplacements, il est rappelé que ceux-ci sont organisés à l'échelle de l'agglomération via le Plan de déplacements urbains. Rennes Métropole, qui est Autorité organisatrice de la mobilité urbaine, a engagé la révision de ce document par délibération du 21 février 2013 et prévoit de l'adopter dans sa nouvelle version d'ici 2017. C'est dans ce document que seront exposés et justifiés les choix retenus par la métropole en matière de politique de déplacement.

Dans ce contexte, il a été choisi de fixer des objectifs en termes de réduction des émissions polluantes du trafic routier, et d'accompagner la Collectivité dans leur déclinaison opérationnelle par la réalisation d'études (par exemple sur le covoiturage ou la logistique urbaine). En complément, le PPA fixe des dispositions qui devront être reprises en termes d'aménagement telle que, par exemple pour l'axe 3, l'examen systématique d'une liaison en mode actif lors de la définition des opérations d'aménagement.

De plus, au delà du seul périmètre de l'agglomération, une réflexion est engagée sur les messages et informations portés par les services de l'État à la connaissance des Collectivités lors de la réalisation de leurs documents de planification pour une meilleure appréhension et prise en compte de la qualité de l'air (axe 12).

2 - Observations du public

2.1 - Généralités

2.1.1 - Remarques générales

- *Il a fallu attendre 4 ans avant de réviser le PPA*
 - > Le précédent Plan couvrait la période 2005-2010 et les travaux de sa révision ont été engagés dès octobre 2012. C'est notamment pour réduire ce délai d'actualisation qu'un bilan à mi-étape est prévu pour 2018.
- *Les propositions du Plan ne prennent pas en compte la gravité de la situation*
- *Besoin d'une mobilisation générale pour obtenir des résultats rapides*
- *Adaptation comportementale et technique nécessaire par rapport aux problèmes de transport et du chauffage.*
 - > Nous nous sommes attachés à ce que Plan présente de façon claire et objective les enjeux, notamment sanitaires, liés à la dégradation de la qualité de l'air sur la zone d'étude. Comme le montre le diagnostic, les causes de la pollution sont intimement liées à des choix, des comportements et des technologies en place depuis plusieurs dizaines d'années. Les échanges lors de l'élaboration du Plan n'ont pas permis de trouver de mesure réaliste qui aurait permis de supprimer toute pollution atmosphérique sur l'agglomération en moins de cinq ans.
- *Le PPA manque d'anticipation sur l'évolution réglementaire*
 - > Les évolutions réglementaires connues ont été prises en compte, mais parfois avec prudence quant il s'est agit, par exemple, d'anticiper l'amélioration des performances environnementales des véhicules. Le retour d'expérience du Plan précédent a en effet montré que les effets d'une mesure n'étaient pas toujours à hauteur de ceux attendus.
- *Faiblesse de la gouvernance environnementale*
- *Les multiples outils réglementaires devraient être mieux intégrés*
 - > L'articulation entre les différents dispositifs réglementaires est précisée en p. 14 du Plan. Elle est fixée par la loi. On trouvera également la gouvernance spécifiquement retenue pour la mise en œuvre du programme de mesures en page 88 du Plan. Comme lors de sa réalisation, des acteurs très divers y seront associés de façon, notamment, à ce que les actions réalisées puissent l'être en synergie avec ce qui est fait sur le territoire pour d'autres thématiques proches, telles que celle de la maîtrise de l'énergie par exemple.

2.1.2 - Sur l'étendue du périmètre

- *Demande l'extension du périmètre du Plan à celui du Pays.*
 - > C'est une des questions à laquelle la révision à mi-étape du Plan devra répondre. Pour mémoire, il existe une instance informelle de concertation entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité sur l'aire urbaine rennaise au sein de laquelle les thématiques environnementales relative à la mobilité (pollution, GES, ...) sont déjà abordées.
- *Étendre les mesures de pollution à l'ensemble de l'unité urbaine.*
 - > Le réseau de surveillance (stations de mesures) d'Air Breizh répond aux obligations européennes. Il vise à connaître précisément la situation au niveau des zones où le plus grand nombre de personnes sont exposées à la pollution. Plutôt que son extension, il est plutôt prévu d'améliorer les capacités de modélisation ainsi que la réalisation de mesures ponctuelles qui, couplées au cadastre des émissions, permettront de mieux connaître la qualité de l'air des communes de l'extra-rocade.

2.1.3 - Sur les objectifs

- *Les objectifs ne portent que sur le NO2. Des objectifs intermédiaires sont préconisés.*
- *Réserves sur l'atteinte des objectifs.*
- > Les objectifs chiffrés n'ont été en effet été exprimés qu'en dioxyde d'azote qui est le seul polluant en dépassement des seuils réglementaires sur l'agglomération. Néanmoins, les actions réalisées auront également un impact sur les autres polluants. Par ailleurs, si la mise en place d'objectifs intermédiaires s'est avérée peu pertinente sur la période quinquennale de mise en œuvre du Plan, on rappelle qu'un bilan sera réalisé annuellement.

2.1.4 - Sur les insuffisances du dossier

- *Données anciennes et obsolètes (2008)*
- > Le choix de retenir l'année 2008 comme référence a été fait car elle correspond au cadastre des émissions le plus récent. De plus, la dernière actualisation complète des données trafic (à partir d'une enquête ménages-déplacements) sur Rennes Métropole datait de 2007, or la qualité des données trafic est très importante pour la modélisation de la qualité de l'air. De plus, comme le montre le graphe p. 13, l'évolution des taux de pollution est lente et une campagne de mesures ponctuelles réalisée en 2014 a montré que les niveaux constatés étaient très proches de ceux obtenus par modélisation de la pollution pour 2008.
- *Cartographies focalisées sur Rennes*
- > Pour ce qui est des cartographies de la pollution présentées dans le plan, celles-ci sont issues de modélisations complexes qui nécessitent des temps de calcul très importants (au moins trois semaines de calcul par secteur couvrant une surface équivalente à celle du centre de Rennes, auxquelles il faut ajouter le temps de préparation et de traitement). Le temps de réalisation des cartes à l'échelle de toute la zone d'étude était incompatible avec les délais de révision du plan. Il a donc été choisi de cartographier prioritairement les zones où le plus grand nombre de personnes sont exposées à la pollution.
- *Données sur le trafic insuffisantes*
- > Nous nous sommes attachés à présenter dans le document un état des lieux aussi précis que possible des différents secteurs émetteurs, dont le trafic routier.
- *Réseau de mesure insuffisant et concentré sur le cœur de l'agglomération*
- > (voir réponse au 2.1.2, question 2)
- *Nombre de polluants pris en compte limité*
- > Le Plan ne prend en compte que les polluants pour lesquels des seuils réglementaires existent.

2.2 - Les déplacements

- *Réduire la vitesse sur la rocade et les grands axes*
- > Du point de vue strict des émissions de polluants atmosphériques, la réduction de la vitesse sur des axes déjà limités à 90 km/h, tels que la rocade où la proportion de poids lourds atteint les 10 % n'est pas nécessairement efficace. Le Plan prévoit une évaluation plus précise ainsi que des expérimentations de cette mesure avant une éventuelle généralisation (réflexions en cours entre les services de l'État et des Collectivités).
- *Réguler le trafic routier lors des épisodes de pollution (circulation alternée)*
- > La part des véhicules en transit sur l'agglomération rendrait très difficilement applicable la circulation alternée. C'est pourquoi c'est une mesure qui n'a pas été retenue.
- *Covoiturage : proposition d'une pastille verte pour les véhicules covoiturants*
- > Le projet de loi pour la transition énergétique et la croissance verte prévoit que les voitures occupées par au moins trois personnes puissent circuler dans les zones à circulation restreinte.

- *Poursuivre le développement de l'alternative à la voiture-solo*
- *Développer la pratique du vélo : création de pistes cyclables en site propre, développer le vélo électrique, augmenter l'offre « Vélo STAR », incitation financière à la pratique du vélo*
- *Développer les transports en commun : utilisation de bus « propres », électriques, augmenter l'offre, optimiser les circuits pour rabattre les usagers vers les gares*
- *Réduire le prix des transports en commun urbains*
- > L'ensemble de ces sujets implique des choix qui relèvent de la métropole (cf. partie I). Elle bénéficie pour ces pratiques d'un accompagnement technique et financier important de l'État (comme par exemple pour la création de la seconde ligne de métro).
- *Développement des véhicules propres : incitation à la suppression du diesel au profit de l'essence, utilisation de la fiscalité écologique, utilisation de véhicules de collecte des déchets « propres », étudier une logistique adaptée à tout le territoire de l'agglomération*
- *Optimiser le trafic transport et livraison : expérimentation « LoginWaste », zones de livraison concertée*
- > Le projet de loi pour la transition énergétique et la croissance verte apporte plusieurs avancées dans les domaines évoqués. Les actions 4.2, 4.3 et 4.4 correspondent à la demande relative à la logistique.
- *Augmenter le nombre de capteurs sur la rocade avec alerte automatique. Affiner les comptages trafic et en particulier les rennais utilisant la rocade pour des trajets de contournement et comptage annuel sur toutes les entrées et sorties*
- > Le seuil étant fixé en moyenne annuelle pour le NO₂, le message d'alerte automatique serait affiché toute l'année, rendant le dispositif peu efficace. En ce qui concerne les épisodes de pollution, l'affichage est déjà réalisé sur la rocade, de même que les comptages évoqués. Plus que le niveau de trafic, qui est déjà très bien connu, les actions de la DIR Ouest, qui exploite la rocade, cherchent plutôt à mieux comprendre les phénomènes de formation de congestion ou les origines-destination des véhicules.
- *Développer l'information des usagers vis-à-vis de la pollution via les panneaux d'affichage, également en intra rocade ou sur les bus et abris-bus. Afficher les coordonnées de l'association de covoiturage.*
- > Dans le cadre des nouvelles procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution atmosphérique en cours d'adoption (voir quatre-pages explicatif joint), il est prévu que les Collectivités mettent en place un programme d'actions volontaires, comprenant notamment des mesures d'information du public qui pourraient aller dans ce sens.

2.3 - Agriculture – industrie – déchets

2.3.1 - Agriculture

- *Brûlages d'herbes et épandages près d'un lotissement à LANGAN*
- > Un arrêté du préfet devrait être prochainement signé pour clarifier la réglementation relative au brûlage des déchets verts et des résidus agricoles. Cela facilitera son application par les communes. En particulier, tout brûlage à l'air libre sera interdit pendant les épisodes de pollution.
- *Les mesures du PPA ne concernent pas les polluants agricoles*
- *Importance de l'ammoniac et des pesticides dans la pollution de l'air et de leur effets sur la santé, notamment des agriculteurs*
- *Des mesures préventives sont insuffisantes en matière de pollution agricole*
- > Les activités agricoles pratiquées sur l'agglomération contribuent pour moins de 5 % aux émissions totales de dioxyde d'azote. Elles représentent également environ 10 % des émissions de particules de l'agglomération alors que cette part est d'environ 20 % à l'échelle régionale. Dans ce contexte, l'échelle de la région paraît plus pertinente. L'axe 7 du Plan s'appuie donc sur les actions découlant des orientations 12, 13 et 14 du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.
En ce qui concerne l'utilisation de pesticides ou les émissions d'ammoniac, plusieurs actions sont prévues dans le cadre du Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie ou du plan Ecophyto (en cours d'actualisation).

2.3.2 - Déchets

- *Mettre des broyeurs de végétaux à disposition*
- *Faire respecter l'interdiction de brûlage des déchets*
- > Voir la réponse à la première question du 2.3.1.

- *Traiter les déchets au plus près de leur lieu de production*
- *Demande une fermeture accompagnée et progressive des incinérateurs*
- > Ces sujets relèvent de la politique de gestion des déchets qui doivent prendre en compte les contraintes environnementales dont, notamment, la qualité de l'air. Plus généralement en ce qui concerne l'incinérateur, le suivi réalisé par l'Inspection des installations classées montre un fonctionnement conforme à la réglementation.

2.4 - Information et gestion des pics de pollution

- *Information insuffisante lors des pics*
- *Demande de la gratuité des transports en commun*
- *Alternance des véhicules en ville*
- *Diffusion de message sur les PMV même en dehors des pics et sur tout espace public*
- *Diffusion plus large des coordonnées de Covoiturage +*
- *Information systématique auprès des écoles*
- *Diffusion d'un document regroupant l'ensemble des transports collectifs*
- *Fournir davantage d'informations sur les déplacements actifs (dont vélo électrique) et affichage des analyses*
- *Réduire les vitesses maximales et les faire respecter*
- *Absence d'information sur la qualité de l'air à la Plaine de Baud et secteur Villejean*
- > Pour l'ensemble de ces questions, dans le cadre des nouvelles procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution atmosphérique en cours d'adoption (voir quatre-pages explicatif joint), il est prévu que les Collectivités mettent en place un programme d'actions volontaires, comprenant notamment des mesures d'information du public qui pourraient aller dans ce sens. En ce qui concerne la pollution sur les quartiers de Villejean et de la Plaine de Baud, ceux-ci apparaissent sur les cartographies de concentration en dioxyde d'azote.

2.5 - Aspects financiers

- *Inquiétudes sur les moyens et financements dédiés aux actions*
- *Doter les Collectivités de nouveaux moyens pour engager la transition énergétique et préciser les moyens dédiés à la qualité de l'air, notamment dans le CPER*
- > L'État s'est engagé à financer les actions du Plan sur lesquelles il est désigné comme pilote. Il pourra aider les Collectivités dans certaines démarches, notamment au travers de l'appel à projet AACT'Air de l'Ademe.

- *Demande de frais réels pour les vélos et les piétons, les réduire pour la voiture*
- *Incitation fiscale pour le renouvellement des chauffages vétustes ou polluants*
- *Abaisser fortement le prix des transports en commun, gratuité des transports en commun*
- *Aide métropolitaine à l'acquisition de vélos électrique*
- > Le projet de loi pour la transition énergétique et la croissance verte apporte plusieurs avancées dans les domaines évoqués (prime aux véhicules propre, extension de l'expérimentation d'une indemnité kilométrique pour le vélo, ...). D'autres points relèvent de la politique de déplacement de la métropole.

2.6 - Gestion et suivi du PPA révisé

- *Réaliser deux études indépendantes : une sur les foyers ouverts et l'autre sur les intrants agricoles*
 - > La première étude est bien prévue dans le PPA (axe 6). Pour ce qui est de l'examen des intrants agricoles, les données sont fournies par le cadastre des émissions d'Air Breizh. De plus, il faut signaler qu'une mesure des pesticides dans l'air est réalisée annuellement par Air Breizh à hauteur de Mordelles. Les niveaux relevés restent relativement stables même si la composition du « cocktail » des substances observées évolue en fonction de l'utilisation des produits.
- *Mesures de qualité de l'air demandées sur Villejean et la Plaine de Baud*
 - > En plus des cartographies réalisées, ces secteurs ont fait l'objet de mesures ponctuelles en 2014 qui seront publiées après validation des résultats.
- *Actualisations des données à prévoir*
 - > Il est bien prévu que les données relatives à la pollution et à l'avancement des actions soit actualisées annuellement. Une présentation en CODERST en sera faite.
- *Demande d'un comité de suivi participatif*
 - > Il n'est pas prévu de comité de suivi supplémentaire à ceux indiqués en page 88 du Plan et qui associe l'ensemble des acteurs ayant participé aux travaux d'élaboration et qui sont représentatifs des parties prenantes de la Métropole. Les actions de communications prévues à l'axe 11 du Plan permettront la diffusion sur les enjeux de la qualité de l'air vers un public large. Elles feront l'objet d'évaluation qui permettront de prendre en compte les retours ou réactions.
- *Oser les sanctions pour faire respecter les interdiction de brûlage ou les limitations de vitesse*
 - > Le volet de la prévention est également important. Il sera mis en œuvre notamment via les actions de communication.
- *Demande que le PPA devienne une compétence de Rennes Métropole*
 - > Cette disposition n'est pas prévue actuellement. Cela complexifierait par exemple l'extension du périmètre du Plan. Toutefois, les plans climat-énergie territoriaux vont prochainement évoluer vers des plans climat – air – énergie territoriaux. Ils relèveront de la compétence des Collectivités (dont les EPCI).

3 - Interrogations de la Commission d'enquête

3.1 - Déplacements

- *La contrainte du trafic liée à la réduction de la place accordée à la voiture concomitamment à la mise en service de la seconde ligne de métro a-t-elle été prise en compte dans les objectifs de réduction des émissions polluantes ?*
- *Le flux de circulation lié à la mise en place de nouveaux parcs relais a-t-il été pris en compte ?*
 - > La modélisation de la qualité de l'air à 2020 repose sur les prévisions de trafic qui intègrent la mise en service de la seconde ligne du métro et un ensemble des mesures d'accompagnements (restructuration des lignes de bus, modification du plan de circulation, nouveaux parcs relais...). Par contre, comme noté en p. 59 du Plan, la mise en place des zones 30, décidée après la réalisation des prévisions trafic, n'a pas été intégrée aux travaux. On notera que l'actualisation du PDU prévue pour 2017 contiendra une évaluation au titre de la qualité de l'air des orientations et actions qu'il fixera (action 1.4 du PPA).

- *Quelle est la part des trafics nationaux et de transit sur la rocade ?*
- > La réponse dépend évidemment du tronçon et de la période considérés. Selon l'enquête de circulation (enquête sur le réseau national uniquement) du CETE Ouest de 2010 le trafic à hauteur de Rennes peut être décomposé ainsi :

Trafic (provenant ou allant à)	VL	PL
« Rennes » (aire non précisée)	37 %	46 %
Ille-et-Vilaine	35 %	17 %
Bretagne	9 %	9 %
National	19 %	29 %

De plus, en moyenne et sur l'aire urbaine, selon les modèles, le trafic d'échange et de transit représente 8 % des véhicules.kilomètres (à répartition VL/PL identique à celle de l'ensemble du trafic).

- *Aucun comptage routier précis des véhicules et de leur destination sur les principaux axes arrivant sur la rocade ne figure dans le dossier, de même pour les véhicules pénétrant en intra-rocade. Serait-il possible de disposer de ces données ou d'estimations?*
- > Si le trafic des véhicules est très bien connu et suivi sur la rocade et les pénétrantes (de nombreuses stations de comptage sont gérées par la DIR Ouest) ou les axes principaux de Rennes Métropole, le suivi du réseau plus fin ou des origines-destinations est beaucoup plus complexe à réaliser (soit par modélisation, soit par des enquêtes de circulation très coûteuses).

Le Plan présente p. 37 les données tirées de l'enquête ménages-déplacements de 2007, les dernières disponibles lors de la rédaction du document. On notera que l'AUDIAR a actualisé ces chiffres pour 2010 en octobre 2014 grâce à l'exploitation des données du recensements INSEE (document joint). Mais, plus que le volume du trafic routier, la Plan a surtout cherché à montrer sa progression et à en identifier les causes.

- *Plusieurs aménagements routiers (contournement sud, seconde ceinture, ...) n'ont pas été réalisés. En détournant le trafic de transit, ils auraient désengorgé la rocade et participé ainsi à la réduction de la pollution sur cette voie.*
- > L'expérience montre qu'au lieu de « diluer » la circulation comme on pourrait l'espérer, les nouvelles voies créent plutôt un appel d'air vite comblé par de nouveaux automobilistes.

De surcroît, le réexamen du projet de contournement Sud-Est au regard des orientations du Grenelle de l'environnement et des enjeux du territoire a montré qu'il était préférable de privilégier une solution alternative fondée sur l'amélioration de la rocade. C'est pourquoi le projet n'a pas été retenu ni dans le schéma national des infrastructures de transport d'octobre 2011 ni dans le rapport de la Commission parlementaire « Mobilité 21 » du 27 juin 2013.

3.2 - Agriculture – industrie – déchets

- *Justifier le fait que les activités industrielles ou agricoles n'ont pas été estimées comme devant faire l'objet de mesures prioritaires alors que, notamment, l'épisode de pollution de mars 2014 peut être relié aux activités agricoles.*
- > Pour prioriser les actions, le groupe de travail s'est basé sur l'inventaire des pollutions qui identifie très clairement le trafic routier et le chauffage comme les deux secteurs émetteurs de particules (87% du total) et de dioxydes d'azote (80 % du total). Ce sont des secteurs pour lesquels les projections à 2020 montrent une forte croissance si rien n'est fait.

En ce qui concerne les épisodes de pollution, ceux-ci peuvent en effet avoir pour source les activités agricoles mais lorsqu'elles sont exercées à l'échelle d'au moins toute la région.

- *En ce qui concerne la cartographie des concentrations moyennes annuelles des polluants, l'association Air Breizh indique « comme il est impossible de mesurer en permanence tous les polluants en tous points de l'aire d'étude, on a recours à des modèles de dispersion qui, à partir des données d'émission atmosphérique (cadastre), les conditions physiques et météorologiques et de mesures ponctuelles des concentrations en polluant, vont fournir une cartographie des concentrations moyennes ». Ces considérations auraient mérité d'être complétées par des données précises en divers points de l'aire d'étude ainsi que dans les abords des entreprises classées en matière d'environnement. Ces données existent-elles ?*
- *L'identification et la localisation sur cartes des principales unités de combustion, de dépôts de carburants, des plus importantes stations-services et des plus grosses industries émettant des polluants dans l'atmosphère permettraient à la commission de mieux connaître les secteurs d'émission même si les transports et le chauffage sont les principaux contributeurs de NO₂ et de particules. Peut-on disposer de ces éléments ?*
 - > En complément des données déjà fournies en p. 22, une campagne de mesures ponctuelles en dioxyde d'azote a été réalisée en 2014. Ses premiers résultats corroborent ceux issus de la modélisation. En ce qui concerne les installations classées, celles ci sont soumises à un régime de surveillance propre et les émissions des sites les plus importants est librement consultable sur le site du ministère de l'environnement : (<http://www.pollutionsindustrielles.ecologie.gouv.fr>)
- *Les chaufferies biomasse collectives (bois...) sous régimes Autorisation ou déclaration sont-elles soumises aux mêmes normes que les usines d'incinération en ce qui concerne le rejet des fumées ? Si ce n'est pas le cas, des contraintes spécifiques ne peuvent-elles pas être envisagées dans le cadre d'un PPA ?*
 - > Non, les normes sont plus strictes pour les incinérateurs. Il y faut toutefois noter que ces valeurs limites sont fondées sur ce qui est réalisable d'un point de vu technico-économique et que ce qui est viable pour une unité d'incinération d'ordures ménagères ne l'est pas forcément pour une chaufferie collective. De même, les normes sont plus sévères pour ces dernières que pour les installations individuelles.
- *Les mesures du PPA seront-elles applicables sans distinction sur l'ensemble des communes y compris celles éloignées de la ville centre (ex. pour le brûlage des restes d'élagage par les agriculteurs) ?*
 - > Oui. Par contre les objectifs de réduction des émissions du trafic routier sont différentes en intra/extra-rocade.

3.3 - Questions d'ordre général posées par la Commission d'Enquête

- *Évaluation environnementale et avis de l'autorité environnementale*
 - > Ce Plan, tout comme les autres PPA réalisés dans d'autres régions, n'a pas à être soumis ni à avis de l'Autorité environnementale ni à évaluation environnementale (le Plan contient déjà une évaluation de ses effets). Il ne figure en effet pas dans la liste annexée au R. 122-17 du Code de l'environnement.
- *Est-il raisonnable de faire reposer l'état des lieux du PPA sur un inventaire aussi ancien que celui de 2008 ? Sur quel inventaire sera établi le bilan intermédiaire prévu en 2018 ?*
 - > Nous avons utilisé les dernières données disponibles. Le bilan à mi-étape devrait s'appuyer sur la version 2014 du cadastre. Comme indiqué, plus haut, une campagne de mesures ponctuelles réalisée en 2014 a montré que les éléments de diagnostic sur le cœur de l'agglomération étaient confirmés.
- *L'évaluation financière du Plan est-elle établie, avec quels financements ?*
 - > Si certaines actions ont pu être chiffrées à ce stade, d'autres ne pourront l'être qu'après une phase de définition du cahier des charges. Chaque pilote d'action est responsable de la mobilisation des moyens nécessaires pour l'atteinte de ses objectifs et en rendra compte annuellement lors du Comité de pilotage.

4 - Conclusion

Les observations et questions recueillies pendant l'enquête montrent que les personnes ou structures qui se sont exprimées se sont bien appropriées les problématiques et enjeux du Plan. Il n'a pas été constaté d'opposition aux mesures programmées. Au contraire, les personnes et structures ayant participé à l'enquête y sont pour la plupart favorables même si, pour certaines, le Plan ne va pas assez loin dans tel ou tel domaine.

Cela souligne l'importance des instances de suivi et de pilotage du programme de mesures du Plan. En effet, le bilan de la qualité de l'air et le diagnostic réalisés ne constituent qu'un point de départ. Des objectifs et des actions ont été définis sur cette base et des pilotes ont été désignés. Mais il est vraisemblable que les connaissances et les données disponibles sur la qualité de l'air et sur les sources de la pollution progresseront.

On peut aussi considérer que la forme de la participation de certains partenaires du Plan pourrait évoluer d'ici 2020 grâce à une meilleure prise en compte du sujet de la qualité de l'air. Les instances de suivi et de pilotage du Plan devront, au cours des prochaines années, adapter en conséquence les actions et peut-être les objectifs sans perdre de vue l'objectif premier de réduction de la population exposée à la pollution atmosphérique.

**la Chef de la division climat,
air, énergie et construction**



Geneviève DAULNY

Vu et transmis avec avis conforme,
**la Chef du service climat, énergie,
aménagement et construction,**



Anicette PAISANT-BÉASSE



**Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
BRETAGNE**

10 rue Maurice Fabre – CS 96515
35065 Rennes Cedex
Tél : 33 (02) 99 33 45 55
Fax : 33 (02) 99 33 44 33

