

ANNEXE 5

Rapport en réponse de la DREAL du 06 Juillet 2015

PRÉFET DU DEPARTEMENT DE LA MARNE

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

Châlons-en-Champagne, le 6 Juillet 2015

Service Énergie, Transports, Véhicules, Air

Pôle Climat, Air, Énergie

Nos réf. : SPECT-PCAE BeD-15- 213

Vos réf. :

Affaire suivie par : Benoît DESRUMAUX

benoit.desrumaux@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 03 51 41 63 79 – Fax : 03 26 70 80 02

RAPPORT EN REPONSE A LA COMMISSION D'ENQUETE

1) Rappel du Contexte

A Reims, des dépassements des valeurs réglementaires de la qualité de l'air ont été constatés rue de Venise fin 2010, en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO₂), et fin 2011 en ce qui concerne les poussières fines (PM10). Le code de l'environnement impose qu'un plan de protection de l'atmosphère (PPA) soit élaboré dans les 18 mois suivant les dépassements pour ramener dans la zone concernée les concentrations en dessous des valeurs réglementaires.

Au-delà de l'enjeu de santé publique, la France fait l'objet d'un contentieux européen pour non-respect des valeurs limites de concentration dans l'air des PM10. Les dépassements réguliers de la valeur limite de concentration NO₂ en moyenne annuelle ont conduit la commission européenne à mettre en demeure la France, le 18 juin 2015, afin que des mesures soient prises pour limiter les émissions atmosphériques dans la zone de Reims Métropole.

À l'issue des premières études, le préfet de la Marne a prescrit par arrêté préfectoral du 22 octobre 2012, un plan de protection de l'atmosphère (PPA) sur le périmètre de l'agglomération rémoise. Plusieurs ateliers de travail, mis en place au printemps 2013, ont permis de faire émerger des pistes d'actions. Sur la base des réflexions issues de ces ateliers, le comité de pilotage (constitué du sous-préfet de Reims, de la DREAL, de la DDT, d'ATMO Champagne-Ardenne, de Reims Métropole et des communes de l'agglomération) a validé un panel de 23 actions réparties sur les secteurs suivants : transport et urbanisme, agriculture, chauffage résidentiel / tertiaire, industrie et artisanat, et un volet transversal visant une communication globale et une amélioration de la connaissance.

La modélisation de la diminution tendancielle des émissions (due au renouvellement au fil de l'eau du parc de véhicules, etc.) ainsi que la modélisation de la mise en œuvre de l'ensemble des actions montrent une nette amélioration de la situation générale pour les particules et pour le dioxyde d'azote, notamment du point de vue de l'exposition des populations.



La DREAL Champagne-Ardenne est certifiée ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités et ISO 14001 pour le fonctionnement interne (écocertification), la gestion de projet en maîtrise d'ouvrage routière et le pilotage régional du réseau Natura 2000.
www.champagne-ardenne.developpement-durable.gouv.fr

Horaires d'ouverture : 8h30-12h00 / 13h30-17h00
Tél. : 03 51 41 62 00 – fax : 03 51 41 62 01
40 boulevard Anatole France – BP 80 556
51022 Châlons-en-Champagne cedex

2) La consultation sur le projet de PPA

Le code de l'environnement prévoit plusieurs étapes réglementaires avant l'approbation d'un PPA : présentation en conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST), consultation des collectivités et EPCI, et mise à l'enquête publique.

Le projet de PPA a été présenté au CODERST de la Marne du 11 septembre, qui a rendu un avis favorable.

Le dossier de consultation a été transmis aux personnes visées par la réglementation, ainsi qu'à toutes les structures portant au moins une action du PPA (chambre de commerce et d'industrie, ATMO Champagne-Ardenne, etc.).

La consultation s'est déroulée du 28 octobre 2014 au 28 janvier 2015. Il est à noter qu'afin de permettre une meilleure appropriation des documents, une pré-consultation a été proposée aux collectivités pendant l'été 2014. 18 avis et remarques ont été formulées au cours de la consultation :

- 7 avis favorables (les communes de Betheny, Cernay les Reims, Cormontreuil, Saint Léonard et Tinquex, la Région Champagne-Ardenne et la Chambre d'Agriculture) ;
- 8 avis favorables mais réservés sur la mise en œuvre (la communauté d'Agglomération de Reims métropole, les communes de Bezannes, Reims, Sillery, Taissy et Saint-Brice-Courcelles, le Syndicat mixte du nord rémois et le Conseil général de la Marne). Les réserves portent sur des questions économiques ;
- 3 autres avis ne comportant que des remarques (la CCI de Champagne-Ardenne, la DRAAF et Vél'oxygène) portant sur des points techniques de la mise en œuvre du PPA (choix d'indicateurs, de porteurs et compréhension de la méthode) .

Un comité de pilotage s'est déroulé le 12 février 2015 en sous-préfecture de Reims, afin d'exposer les remarques collectées lors de la consultation ainsi que les propositions de réponse des services de l'État. Ce comité de pilotage a validé la mise à l'enquête publique du PPA amendé, ainsi que la diffusion d'un document de communication grand public.

3) L'enquête publique

3-1) déroulé de l'enquête publique

L'enquête publique a été menée par décision du tribunal administratif du 18 mars 2015 par une commission d'enquête, du 18 mai 2015 au 19 juin 2015.

L'avis d'enquête publique du 14 avril 2015 fixait les permanences et modalités de recueil de l'avis du public.

7 permanences ont été réalisées sur les communes de Reims, Prunay, Bezannes, Betheny et Sillery.

5 avis ont été reçus.

3-2) synthèse des principales réponses apportées par la DREAL Champagne-Ardenne

Les remarques sont regroupées par thème ou actions du projet de PPA.

Urbanisme

Remarques de Reims Métropole du 19 juin 2015 : Fiche URBA1 "Définir les attendus minimaux relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme" :

"La fiche URBA1 limitera les possibilités d'urbanisation en milieu urbain en contradiction avec les objectifs de densification et de lutte contre l'étalement urbain.

Reims Métropole propose de remplacer les 2 paragraphes suivants : "limiter l'urbanisation (en particulier des établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite) à proximité des grands axes routier afin de ne pas augmenter l'exposition des habitants à une mauvaise qualité de l'air" et "restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air" par : "favoriser une meilleure utilisation de l'espace urbain, privilégiant la proximité, la mixité fonctionnelle et l'offre de transports collectifs, pour diminuer les émissions de polluants atmosphériques".

Réponse : L'objectif de la fiche est d'améliorer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme. Cette fiche ne va pas à l'encontre des objectifs de contrôle de la consommation d'espace et de densification du milieu urbain, les actions proposées n'interdisant aucune opération.

- Limiter l'urbanisation (en particulier des établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite) à proximité des grands axes routiers :

La formulation proposée dans le document sera modifiée de la façon suivante : « dans les documents d'orientations et d'objectifs (DOO) des SCOT, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et les règlements des PLU favorisent une meilleure utilisation de l'espace urbain, privilégiant la proximité, la mixité fonctionnelle et l'offre de transport collectif, pour diminuer les émissions de polluants atmosphériques. Est ainsi systématiquement étudiée la pertinence des dispositions suivantes. »

- Restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air :

Le PPA prescrit seulement d'étudier la pertinence de cette disposition dans les documents d'urbanisme. L'objectif est d'inviter à prendre en compte les effets cumulatifs des installations émettrices (entreprises ou transports) pour éviter la sur-exposition des populations dans des zones où les émissions sont déjà importantes.

Une évaluation comparée de scénario d'urbanisation, définissant les avantages et inconvénients permettra d'intégrer au mieux les différents enjeux économiques, environnementaux et sanitaires.

Transport

Remarques de Reims Métropole du 19 juin 2015 : Fiche T4.3 " Étudier la mise en place des systèmes de retrofit sur les bus de Reims" :

"L'incidence financière pour le concessionnaire du service de transport public de Reims Métropole n'est pas compatible avec les équilibres financiers du contrat de délégation de service public pour une efficience technique sans réel retour d'expérience."

Réponse : Si les transports collectifs permettent de limiter l'utilisation de la voiture particulière, ils sont néanmoins également sources de pollution, notamment les véhicules les plus anciens. L'objectif du retrofit est d'abaisser les émissions des véhicules les plus polluants, et ainsi d'éviter leur renouvellement immédiat.

La fiche action se décline en deux étapes :

- 1- étudier la faisabilité et l'impact d'une opération de retrofit sur les bus de Reims,
- 2- selon les conclusions de cette étude, mettre en place le retrofit sur les véhicules concernés.

Ainsi, il ne s'agit pas de remplacer la flotte de bus de la société MARS ni d'équiper tous les bus d'un nouveau dispositif de traitement des gaz d'échappement. L'action a vocation à définir sur quelle part de la flotte de bus il serait opportun d'agir en fonction des trajets et/ou de l'ancienneté des véhicules et à analyser la faisabilité économique, rapportée à l'impact positif de l'opération sur la qualité de l'air. C'est sur la base des conclusions de cette étude que l'opération technique pourra être mise en place.

Remarque de Reims Métropole du 19 juin 2015 : Fiche T1 "Diminuer de 11 % les émissions en dioxyde d'azote du transport routier par le PDU" :

Reims Métropole propose de supprimer l'indicateur kilométrique dans les objectifs de la mesure, pour ne laisser que l'objectif de "diminution de 11% des émissions de NO₂ et 3% des particules PM₁₀".

Réponse : La fiche T1 du PPA sera modifiée pour prendre en compte la remarque de Reims Métropole.

Remarques de M. Claude MAIREAUX, Président de Marne Nature Environnement et Vice-président de Eco Citoyen Rémois (remarque identifiante de Mme Yvette PARISOT) du 19 juin 2015 :

1. *"L'association constate que les mesures de circulation récentes vont à l'encontre des souhaits de diminuer les émissions, en ne limitant ni le nombre, ni la vitesse des véhicules, notamment poids lourds, sur l'autoroute urbaine."*

Réponse : Le projet de PPA contient plusieurs actions relatives à la diminution des émissions atmosphériques liées au transport avec l'intégration d'un objectif de réduction de 11% des émissions de NO₂ dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ainsi qu'une vigilance particulière sur certains axes routiers (fiche T1 du projet de PPA). De plus une action dédiée aux transporteurs routiers (T4.2) sur la promotion de la charte "Objectif CO₂" encourage la réduction des émissions atmosphériques des poids lourds autant pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs.

2. *"L'association déplore un manque de promotion des déplacements doux, et un manque d'incitation des entreprises à mettre en place des PDE."*

Réponse : L'action T2.1 a pour objectif :

- la promotion de la pratique du vélo et de la marche à pied avec le développement du schéma des voies cyclables sur l'ensemble des communes,
- la mise en oeuvre de plans de déplacements pour les établissements scolaires (pédibus et vélobus),
- la mise en place d'un parking vélo abrité et sécurisé en centre-ville et dans chaque immeuble d'habitation ou à usage tertiaire conformément à la réglementation en vigueur.

De plus, l'action T3 oblige toute personne morale employant plus de 100 salariés à réaliser un PDE (en anticipation du projet de loi sur la transition énergétique avec lequel cette obligation interviendra à compter du 1er janvier 2018).

Le projet de PPA encourage bien la mise en place de PDE. Il est à noter que certaines mesures du PPA, comme la mesure T3, sont des mesures réglementaires, avec obligation de mise en oeuvre.

Remarques de Mme Chantale COURDIER de l'Association Rémoise du mouvement national de lutte pour l'environnement du 18 juin 2015 :

"L'association estime qu'il est prioritaire de ne pas favoriser la circulation des véhicules produisant des gaz toxiques (particules fines en particulier)."

Réponse : L'objectif du PPA est bien d'étudier les possibilités de retrofit des bus urbains pour limiter leurs émissions atmosphériques, tout en conservant une proportionnalité dans l'application de la mesure, celle-ci pouvant avoir un impact économique pour la société de transport et les collectivités concernées. Les actions du PPA visent à réduire la circulation des véhicules polluants, en favorisant les technologies propres et le développement de schémas de déplacements cohérents.

Par ailleurs, le projet de PPA comporte des fiches actions qui traitent de cette problématique :

- T1. « Diminuer de 11 % les émissions en dioxyde d'azote du transport routier par le PDU » ;
- T2.1. « Promouvoir la pratique du vélo et de la marche à pied » ;
- T2.2. « Appuyer les associations ou entreprises souhaitant mettre en place une démarche de covoiturage ou d'autopartage » ;
- T3. « Obliger les principaux pôles générateurs de trafic (entreprises, administrations, établissements scolaires) à réaliser un plan de déplacements » ;
- T4.1. « Encourager le développement des véhicules basses émissions » ;
- T4.2. « Promouvoir la charte « Objectif CO₂ » » ;
- T4.3 « Étudier la mise en place de systèmes de retrofit sur les bus de Reims ».

Industrie

Remarques de Reims Métropole du 19 juin 2015 : Fiche IND1 et iche IND2:

"Les fiches IND1 et IND2 se traduiraient par le classement de l'usine d'incinération des ordures ménagères et de la chaufferie bois qui la complète depuis 2012 en installations à enjeux. Ces équipements sont encadrés par des arrêtés préfectoraux qui fixent le dispositif de surveillance des émissions atmosphériques. Les investissements récents pour la mise aux normes ont coûté 10M €. De nouveaux investissements risquent de fragiliser les contrats de délégation de service public, et d'induire des surcoûts sur les charges locatives liées au réseau de chaleur. Reims-Métropole demande que les fiches IND1 et IND2 précisent que la chaufferie bois et l'UIOM ne sont pas comprises dans les industries à enjeux."

Réponse : L'usine d'incinération d'ordures ménagères et la chaufferie bois ne peuvent pas être exclues de la mesure du PPA relative aux installations de combustion car le plan ne peut favoriser certaines installations par rapport à d'autres. Comme décrit dans les fiches IND1 et IND2, des visites d'inspections spécifiques à la prévention de la pollution atmosphérique vont être réalisées sur les installations classées pour la protection de l'environnement sur le territoire de Reims Métropole afin de définir le niveau d'enjeu lié aux émissions atmosphériques de chaque installation. Cet enjeu sera fonction de la nature et du volume des rejets et analysé au regard du coût de mise en oeuvre des meilleures technologies disponibles.

D'après le courrier de Reims Métropole, l'incinérateur devrait être performant du point de vue de la maîtrise de ses rejets atmosphériques puisqu'il a fait l'objet de récents investissements.

Les visites réalisées par l'inspection des installations classées n'auront pas pour suite systématique la prescription de l'étude techno-économique relative aux meilleures technologies disponibles prévue par la fiche IND1.

Remarques de Mme Chantale COURDIER de l'Association Rémoise du mouvement national de lutte pour l'environnement du 18 juin 2015 :

"Le MNLE estime prioritaire de perfectionner le dispositif de filtrage des usines d'incinération, des chaufferies municipales et d'autres entreprises."

Réponse : La mise en place de dispositifs de traitement sera étudiée à travers l'analyse technico-économique qui devra être réalisée dans le cadre de l'application de la nouvelle réglementation pour les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation et celles soumises à déclaration comprises dans un établissement soumis à autorisation présentant des enjeux (appréciation par l'inspection des installations classées).

Agriculture

Remarques de M. Coilliot du 28 mai 2015 : Question relative à la fiche Agri2 sur les bancs d'essai moteur pour améliorer les performances des engins agricoles :

"Comment adapter cette mesure aux engins anciens encore présents dans de nombreuses exploitations et qui sont régulièrement utilisés ? Même remarque pour les engins de collection."

Réponse : Les engins de collection ne sont pas les engins visés. En effet, ce type de matériel est destiné à fonctionner occasionnellement et présente, avant tout, un intérêt d'exposition. Les véhicules de collection bénéficient d'un régime dérogatoire sur les normes de rejet.

Le passage au banc moteur a vocation à améliorer les performances de l'engin par simple réglage moteur. Par conséquent, même un engin ancien peut réaliser l'exercice, sans nécessiter une dépense excessive. C'est d'ailleurs sur ce type de véhicule que l'action sera la plus efficace.

Il n'y aura donc pas de mise au rebut des anciens engins, ou des engins de collection, avec l'application de cette mesure.

Remarques de M. Claude MAIREAUX, Président de Marne Nature Environnement et Vice-président de Eco Citoyen Rémois et de Mme Yvette PARISOT du 19 juin 2015 :

"La question de la pollution de l'air par les agriculteurs ne fait pas l'objet de mesures de réduction suffisante."

Réponse : La pollution agricole sera traitée notamment par un travail sur les engins agricoles (Agri1), et par une étude spatio-temporelle permettant de définir les types de pollutions impactant Reims Métropole suivant les périodes de l'année (Agri2). Cette donnée d'impact qui est mal connue à ce jour, permettra dans un second temps de définir les technologies à déployer localement pour réduire les émissions liées à ce secteur.

Divers

Remarques de M. Claude MAIREAUX, Président de Marne Nature Environnement et Vice-président de Eco Citoyen Rémois et de Mme Yvette PARISOT du 19 juin 2015 :

"La population devrait être plus étroitement associée au nom d'une démocratie participative à définir et à développer."

Réponse : Le PPA a été élaboré en collaboration avec les institutionnels, les professionnels ainsi que le tissu associatif, dans le cadre de groupes de travail thématiques. Conformément aux dispositions du code de l'environnement, il a ensuite été soumis à enquête publique.

Sa mise en oeuvre sera suivie par un comité qui réunira 5 collèges à savoir : l'État, les collectivités, les associations, le monde économique et les experts qui auront collectivement la charge de veiller à la bonne mise en oeuvre du plan.

Remarques de Mme Chantale COURDIER de l'Association Rémoise du mouvement national de lutte pour l'environnement du 18 juin 2015 :

"L'association estime prioritaire de soutenir ATMO qui évalue en temps réel les risques liés à la pollution, afin de cibler les origines et les impacts des particules en cause, pour définir les mesures de prévention adaptées."

Réponse : ATMO est une association soutenue directement par l'État, les collectivités et les industriels (par le biais de taxes liées à la pollution), et fait partie intégrante du projet de mise en place du PPA et de son suivi.

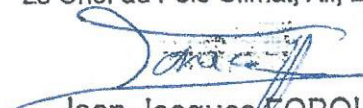
Remarques de Reims Métropole du 19 juin 2015 :

Reims Métropole souhaite connaître le processus décisionnel qui déterminera la mise en oeuvre effective des mesures, les possibles aides de l'Etat ainsi que les conditions d'octroi.

Réponse : Le PPA s'applique dès qu'il est arrêté par le préfet de région. Certaines fiches actions mentionnent les délais de mise en oeuvre. Par ailleurs, le comité de suivi aura pour objectif de suivre l'avancement et l'évolution de l'ensemble des actions du PPA.

Quant aux aides de l'Etat, la DREAL a informé Reims Métropole de l'appel à projet villes respirables du 2 juin 2015 par le Ministère qui s'adresse aux collectivités couvertes par un PPA. Cet appel à projet représente une opportunité concrète de financement des actions du PPA.

Le Chef du Pôle Climat, Air, Énergie


Jean-Jacques FORQUIN