

PRÉFECTURE DE L'ISÈRE

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT

ANNEXE 1

**Enquête publique
PV de SYNTHÈSE**

**3^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère
Grenoble Alpes Dauphiné**

Commission d'enquête

Président : Yves MARCELLIN

Membres titulaires :

Alain CHEMARIN

Gilles DU CHAFFAUT

Michel PUECH

Henri VIGIER

Jean-Louis PRESSE

Gabriel REY



20 juin 2022 - 29 juillet 2022

Décision n° E22000048/38 du Tribunal administratif de Grenoble du 13 avril 2022

Arrêté préfectoral n° 38-2022-05-12 du 18 mai 2022

SOMMAIRE

1 /	DÉROULEMENT DEL'ENQUÊTE	6
1.1.	Opérations préalables à l'enquête :	6
1.2.	Calendrier et lieux d'enquête	7
1.3.	Déroulement de l'enquête.....	7
1.4.	Réponse de la DREAL au PV de synthèse de la commission d'enquête	8
2 /	PUBLIC-OBSERVATIONS recueillies.....	8
2.1.	SYNTHESE QUANTITATIVE	8
2.2.	SYNTHESE THEMATIQUE	12
2.2.1.	Contributions registres papier.....	12
2.2.2.	Contributions reçues par courrier	12
2.2.3.	Contributions issues du Registre Numérique	12
2.2.4.	Commentaires de la commission d'enquête.....	12
3 /	QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE	13
3.1.1.	Questions d'ordre général	13
3.1.2.	Questions thématiques.....	23
4 /	ANNEXES	54
4.1. :	Contributions registres papier	54
4.1.1.	Retour des Registres : liste	54
4.1.2.	Contributions registre par registre - Reproduction en word	63
4.2.	Courriers reçus	68
4.3.	Registre numérique.....	75
4.3.1.	Analyse des réponses des Collectivités Territoriales	103

4.4. Analyse des avis des EPCI.....	104
4.5. Comptes-rendus de rendez vous avec les EPCI	106
4.5.1. GAM	106
4.5.2. EPCI du Trièves	110
4.5.3. EPCI du Grésivaudan.....	111
4.5.4. EPCI de St Marcellin	114
4.5.5. EPCI de Bièvre Est.....	117
4.5.6. EPCI de Bièvre-Isère.....	120
4.5.7. EPCI Vals du Dauphiné.....	122
4.5.8. EPCI du Voironnais	124
4.6. Mairie de Grenoble	126
4.7. CR de rencontre avec le SMMAG.....	127

1 / DÉROULEMENT DEL'ENQUÊTE

L'enquête publique sur le PPA 3 s'est déroulée du 20 juin 2022 8h au 29 juillet 2022 12h.

1.1. Opérations préalables à l'enquête :

- **Le 15 avril**, soit deux jours après la désignation, la commission s'est réunie en visio-conférence pour un premier contact de présentation.
- **Le 3 mai** s'est tenue une rencontre avec l'UD de la DREAL 38 ainsi qu'avec un représentant de la DREAL de Lyon.
- **Le 24 mai** signature des 29 registres à la DREAL.
- **Le 30 mai** eut lieu la réunion demandée à la DREAL pour la présentation du dossier.
- **Le 17 juin**, dans les locaux de la DREAL s'est tenue en visio-conférence la réunion de formation au registre numérique géré par PubliLégal. Les thématiques ont été rentrées dans le logiciel de Registre Numérique afin d'être opérationnel dès le 20 juin date de démarrage de l'enquête.

Afin de compléter les informations synthétiques figurant dans le dossier d'enquête, la Commission a souhaité rencontrer différents représentants des collectivités locales concernées, de Chambres consulaires, de structure professionnelle...

C'est ainsi que la Commission a pris, avant le début de l'enquête rendez-vous les représentants des EPCI. Ceux-ci se sont tenus :

- **Le 14 juin** avec l'EPCI du Trièves
- **Le 15 juin** avec l'EPCI de Saint Marcellin
- **Le 16 juin** avec GAM
- **Le 21 juin** avec l'EPCI du Grésivaudan
- **Le 6 juillet** avec l'EPCI du Voironnais
- **Le 19 juillet** avec l'EPCI Vans Dauphiné
- **Le 20 juillet** avec l'EPCI Bièvre Est
- **Le 22 juillet** avec l'EPCI Bièvre Isère

La commission a également complété sa connaissance des éléments techniques du dossier lors d'une **réunion technique à l'ATMO le 3 juin**.

1.2. Calendrier et lieux d'enquête

Il a été convenu avec la DREAL de tenir des permanences dans chaque EPCI.

La métropole de Grenoble fut couverte par 5 lieux de permanences en plus de Grenoble même, avec 11 permanences au total. Les autres EPCI ont été couvertes en fonction de leur géographie par 2 ou en général 4 permanences.

Au total ce sont 40 permanences dans 29 lieux différents qui ont été tenues.

A l'exception de Grenoble et Echirolles, les permanences ont été annoncées pour deux heures, sachant qu'en cas d'affluence il était toujours possible de prolonger, ce qui n'a été nécessaire qu'une fois à St Marcellin.

A noter que, chaque fois que possible en fonction des heures d'ouverture des mairies, nous avons veillé à tenir des permanences le samedi matin. Ce fut le cas à Crolles, Vinay, La Tour du Pin et Au Grand Lemps.

En revanche, il n'a pas été possible d'en organiser en soirée.

1.3. Déroulement de l'enquête

Dès les premières permanences, avant même la période de congés estivale, il est apparu que le public était très peu présent dans ces permanences et le registre numérique n'avait pas non plus été très sollicité.

En réunion du 1^{er} juillet à la DREAL, la commission a suggéré qu'une plus large publicité que la seule publicité légale soit diligentée, à l'image de ce qui avait été fait lors de l'enquête publique pour la protection de la vallée de l'Arve.

En complément il est apparu indispensable d'aller chercher des avis de personnes « averties » et la commission a ainsi rencontré :

- GEM le 8 juillet
- La Chambre d'Agriculture le 11 juillet
- Le CING (Centre Interprofessionnel de la Noix de Grenoble) et la SENURA (Station expérimentale Nucicole de Rhône Alpes) le 12 juillet
- La Mairie de Grenoble le 18 juillet
- La Fédération du BTP le 20 juillet
- Le SMMAG le 28 juillet.
- La CCI de Grenoble sollicitée à 3 reprises n'a pas pris contact avec le président de la commission. A noter que la CCI Nord Isère s'est exprimée sur le registre numérique (@96).

1.4. Réponse de la DREAL au PV de synthèse de la commission d'enquête

Au vu du dossier, des éléments d'information recueillis lors de ces entretiens ainsi que des observations déposées par le public tant sur le registre numérique que sur les registres papier, la Commission vous demande d'adresser sous quinzaine, conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, vos observations en réponse aux diverses questions que je vous communique sous forme de fichier électronique.

2 / PUBLIC-OBSERVATIONS RECUEILLIES

2.1. SYNTHÈSE QUANTITATIVE

Ont été enregistrées 118 observations sur le registre numérique dont 106 retenues.

12 personnes ont été reçues durant les permanences par les membres de la Commission.

10 observations ont été déposées sur les registres papier.

5 courriers ont été adressés au siège de l'enquête.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

Dates		Commune	Durée de la permanence	Personnes s'étant présentées lors de la permanence	Élus s'étant entretenus avec le CE	Personnel communal s'étant entretenu avec le CE
Lu	20-juin	Grenoble	3h30	0	1	0
Ma	21-juin	Voiron	2h	0	0	0
Ma	21-juin	Saint-Étienne-de-St-Geoirs	2h	0	0	0
Me	22-juin	Roybon	2h	0	0	1
Me	22-juin	Saint-Marcellin	3h	1	0	0
Me	22-juin	Le Grand-Lemps	2h	0	0	0
Je	23-juin	Saint-Égrève	2h	0	1	0
ve	24-juin	Goncelin	2h	0	1	1
Lu	27-juin	Saint-Lattier	2h	0	1	0
Ma	28-juin	Claix	2h	0	0	0
Me	29-juin	Tullins	2h	0	0	2
Je	30-juin	Saint-Jean-de-Bournay	2h	0	0	0
Je	30-juin	Voiron	2h	0	0	0
Ve	01-juil	Poliénas	2h	0	1	0
Sa	02-juil	Crolles	2h	0	1	0
Sa	02-juil	Vinay	2h	1	1	0

PV DE SYNTHESE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

Sa	04-juil	La Tour-du-Pin	2h	0	0	1
Lu	04-juil	La Côte-Saint-André	2h	0	0	0
Lu	04-juil	Les Abrets-e -Dauphiné	2h	0	0	3
Ma	05-juil	St-Etienne de St-Geoirs	2h	0	0	0
Me	06-juil	Vizille	2h	0	0	0
Je	07-juil	Echirolles	3h	0	0	1
Ve	08-juil	Mens	2h	0	0	2
Ve	08-juil	Fontaine	2h	0	0	1
Lu	11-juil	Le Pont-de-Beauvoisin	2h	0	0	0
Ma	12-juil	Saint-Marcellin	3h30	2	0	1
Me	13-juil	Grenoble	2h	1	0	1
Ma	19-juil	Monestier-de-Clermont	2h	4	1	1
Ma	19-juil	La Tour-du-Pin	2h	0	0	0
Me	20-juil	Saint-Martin-d'Uriage	2h	0	0	0
Me	20-juil	Rives	2h	1	0	0
Je	21-juil	Saint-Geoire-en-Valdaine	2h	0	1	0
Ve	22-juil	Pontcharra	2h	1	0	0
Ve	22-juil	Dolomieu	2h	0	1	1
Sa	23-juil	Le Grand-Lemps	2h	0	0	0
Lu	25-juil	Saint-Étienne-de-Saint-	2h	0	0	0

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

		Geoirs				
Ma	26-juil	Fontaine	2h	0	1	2
Ma	26-juil	Echirolles	3h	2	0	1
Me	27-juil	Crolles	2h	0	0	0
Me	27-juil	Vizille	2h	0	0	0
Ve	29-juil	Grenoble	3h	0	0	0

TOTAL	12	11	19
-------	----	----	----

2.2. SYNTHÈSE THÉMATIQUE

2.2.1. CONTRIBUTIONS REGISTRES PAPIER

En annexe 4.1 : tableau récapitulatif incluant un résumé des contributions. (Les contributions intégrales sont annexées en 4.1.2)

2.2.2. CONTRIBUTIONS REÇUES PAR COURRIER

La copie des courriers est fournie en annexe 4.2 et tableau récapitulatif incluant un résumé des contributions en annexe 4.1

2.2.3. CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE NUMÉRIQUE

Tableau **en annexe** 4.3 comportant le numéro d'arrivée de la contribution, l'état civil, la typologie, les thématiques abordées et la synthèse de la contribution. Les contributions intégrales peuvent être consultées sur le registre numérique.

2.2.4. COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La date de déroulement nous a été présentée comme incontournable, sous peine de prendre du retard par rapport aux obligations de l'État (amendes fortes en cours). Nous ne pouvons que constater une faible mobilisation du public dans cette période estivale.

De nombreux contributeurs ont regretté l'insuffisance de la communication sur l'enquête et ses enjeux, et que pour un projet aussi ambitieux, celle-ci se déroule durant les vacances scolaires estivales.

Compléments ou erreurs matérielles relevées dans les dossiers :

- Pièce D, manque un sommaire général
- Pièce C, conclusion, p. 143-144, figures illisibles

En annexes 4.3 et 4.4 une analyse des réponses des collectivités territoriale et EPCI

En annexe 4.5 les comptes rendus des rendez-vous

3 / QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.1.1. QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES

Plusieurs observations rappellent l'effet de la dégradation de la qualité de l'air sur la santé. C'est une préoccupation majeure qui justifie l'urgence à intervenir. (Réglementation et respect de la réglementation).

Le PPA a pour ambition de respecter les valeurs réglementaires. Toutefois, certaines délibérations ou contributions du registre numérique objectent que cette ambition est insuffisante, voire insincère.

Une observation notamment, (@85 du registre numérique) par Monsieur Gilles Delaygue, souligne que « la commission européenne est engagée dans le processus de révision à la baisse de ces seuils (les valeurs limites réglementaires), révision prévue pour le 3^e trimestre 2022 ». Ces seuils pourraient tendre vers les valeurs retenues par l'OMS en septembre 2021. Dès lors le PPA3 ne respecterait pas les VLR. Face à des objectifs nettement insuffisants le projet de PPA3 deviendrait juridiquement très fragile. (Parmi d'autres, des arguments similaires ont conduit la mairie de Grenoble à donner un avis négatif sur le projet).

Monsieur Delaygue rappelle que « l'indice ATMO de qualité de l'air a été révisé en 2021 pour s'aligner sur les recommandations de l'OMS ». Il souligne que « le nouvel indice de qualité de l'air ATMO permet des prévisions, et ainsi de prévenir des épisodes de forte pollution de l'air ».

Question 1 :

Pourquoi ne pas avoir retenu les préconisations plus strictes de MOBIL AIR avec lequel vous avez collaboré ?

L'article scientifique présentant les résultats de l'étude MOBIL'AIR a été publié le 15 janvier 2022 et le webinar de présentation a eu lieu le 21 mars. Le COPIL de validation du PPA de Grenoble a eu lieu en amont le 13 décembre 2021, ce qui chronologiquement ne rendait pas possible la prise en compte de l'étude dans le PPA.. Cela ne nous a pour autant empêché d'être dans le même esprit que cette étude. Dès la parution des nouveaux seuils OMS, nous avons revu et adapté les objectifs du PPA pour les prendre en compte. Les orientations et les actions retenues dans le PPA sont largement en phase avec cette étude.

Question 2 :

Le PPA3 ne doit-il pas être complété avec différents scénarios d'action pour anticiper la potentielle très prochaine révision européenne des seuils d'émission de polluants ?

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

En application des articles L.222-5 et R.222-16 du code de l'environnement, l'objet d'un plan de protection de l'atmosphère est de ramener, dans les délais les plus courts possible, les concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux valeurs limites réglementaires mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement ou, lorsque cela est possible, par des mesures proportionnées au regard du rapport entre leur coût et leur efficacité dans un délai donné, à un niveau conforme aux valeurs cibles mentionnées dans ce même article. Dès la mise en révision du plan de protection de l'atmosphère, il a été convenu avec le comité de pilotage d'aller au-delà de ces objectifs réglementaires et de mieux prendre en compte les enjeux sanitaires. Le choix a donc été fait de viser les seuils alors préconisés par l'organisation mondiale de la santé en cohérence avec les orientations identifiées par la commission européenne suite à l'évaluation de sa directive (intérêt à aligner les normes de qualité de l'air sur les recommandations sanitaires), orientations depuis confirmées dans le pacte vert pour l'Europe en date du 11 décembre 2019 (https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/european-green-deal-communication_fr.pdf) et partagées entre Etats membres le 5 mars 2020 ou par le parlement européen dans sa résolution du 25 mars 2021 (https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0107_FR.html). Les travaux de révision de la directive se poursuivent et plusieurs scénarii de renforcement des normes de qualité de l'air sont actuellement à l'étude. En l'occurrence, en ce qui concerne les particules de taille inférieure à 2,5 microns, la commission a indiqué au lendemain de la publication des nouvelles normes OMS étudier les scénarii ci-après :

- scénario de référence : maintien de la valeur limite réglementaire de 20-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- scénarii « bas » : respect à horizon 2030 (scénario 2) ou 2050 (scénario 3) de l'objectif intermédiaire préconisé par l'OMS de 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (interim target 3);
- scénarii « intermédiaires » : respect à horizon 2030 (scénario 4) ou 2050 (scénario 5) de l'objectif intermédiaire préconisé par l'OMS de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (interim target 4), valeur correspondant à la valeur guide de 2005 et retenue comme objectif à l'échelle du PPA à un horizon plus court ;
- scénarii « haut » : respect à horizon 2030 (scénario 6) ou 2050 (scénario 7) de la nouvelle valeur guide préconisée par l'OMS de 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Il découle des éléments précités que les objectifs du PPA ont d'ores et déjà intégrés un potentiel renforcement des normes européennes de qualité de l'air et sont cohérents avec la trajectoire décrite par l'Organisation mondiale de la santé qui, via ses objectifs intermédiaires, souhaite guider les efforts des pouvoirs publics de manière incrémentale. À titre informatif, il est ressorti de l'atelier du 4 avril 2022 sur la révision des normes européennes qu'un alignement des valeurs limites réglementaires relatives aux PM_{2.5}, PM₁₀ et NO₂ sur la nouvelle valeur guide de l'OMS ne serait a priori pas réalisable d'ici 2030 et qu'un alignement sur cette valeur serait davantage envisagé à horizon 2050 (<https://circabc.europa.eu/ui/#>), ce qui conforte les objectifs retenus dans le cadre du PPA.

PPA MOYENS

Le projet de PPA3 est l'occasion de donner de la visibilité sur les actions engagées et à venir relatives à l'amélioration de la qualité de l'air, sur leurs acteurs, et de proposer un repère normatif commun aux différents territoires de son périmètre

Il n'est doté d'aucuns moyens humains et financiers affectés en propre, ceux-ci étant définis dans d'autres plans, programmes, ou projets existants. Le plus souvent le renvoi est fait, tant pour les mesures préconisées que pour le contrôle de leur effectivité, sur les dispositifs existants, sans mesurer ni leur coût ni les capacités de ces dispositifs à les intégrer.

Question 3 :

Si l'on occulte sa dimension obligatoire voulue par le législateur, quel niveau d'efficacité supplémentaire à ces plans, programmes ou projets existants peut-on réellement attendre du PPA3 ?

La maîtrise d'ouvrage conteste l'avis de la commission d'enquête concernant le manque de moyens accordés aux plans de protection de l'atmosphère et ses apports. Le plan de protection de l'atmosphère est un outil qui permet, en application des articles L.222-6, L.222-6-1 et R.222-32 à 36 du code de l'environnement de prendre des mesures prescriptives afin de limiter les émissions de polluants atmosphériques et ramener, dans les délais les plus courts possibles, les concentrations en polluants dans l'air à un niveau conforme aux normes édictées. C'est l'existence même du plan de protection de l'atmosphère qui justifie notamment, par exemple, le renforcement réglementaire proposé concernant l'installation et l'utilisation des appareils de chauffage au bois non performants ou encore les émissions industrielles. En outre, dans la mesure où des relations juridiques existent entre ce plan et d'autres démarches de planification ou d'urbanisme, l'existence du plan permet une meilleure prise en compte des enjeux de la qualité de l'air à tous les niveaux :

- ❖ chaque établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants est tenu, en application de l'article L.229-26 du code de l'environnement, dès lors qu'il est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, d'intégrer à son PCAET un plan d'action « qualité de l'air » (à défaut de PPA, seuls deux EPCI seraient concernés à l'échelle du PPA : Grenoble Alpes Métropole et Gresivaudan) ;
- ❖ les plans de mobilités établis par une autorité organisatrice de la mobilité dont le ressort est couverte par un PPA doivent être compatibles avec les objectifs fixés pour chaque polluant dans le cadre du PPA ;
- ❖ les plans locaux d'urbanisme doivent prendre en compte les PCAET, eux-mêmes compatibles avec les objectifs fixés par le PPA.

Ses apports à l'échelle du territoire ont d'ailleurs été évalués par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes et sont explicitement décrits au sein du chapitre 10 du rapport principal et de son annexe 5 tant sur le plan des émissions de polluants atmosphériques (gain de 9 % sur les émissions d'ammoniac, de 6 % sur les émissions de COVnM, 3 % sur les oxydes d'azote, 10 % sur les particules fines), qu'en termes de concentrations ou d'exposition des populations.

Quant aux moyens mobilisés, une réponse a été apportée à l'autorité environnementale (pièce G - question 26). Cette réponse met en évidence que des financements sont bien disponibles et mobilisés sur les actions les emblématiques et génératrices de gains sur la qualité de l'air et que des moyens humains sont bien identifiés pour accompagner la mise en oeuvre du PPA. De manière à illustrer ces propos, il convient tout particulièrement de relever que :

- ❖ si le territoire bénéficie d'un financement spécifique de l'ADEME au titre de la feuille de route (financement à hauteur de 3 M€) et peut prétendre à un accompagnement au titre des fonds air-bois (4,8 M€ engagés sur la période 2017-2024 sur Pays Voironnais, Gresivaudan et Grenoble Alpes Métropole - enveloppe de 15 à 30 M€ a été retenue dans le cadre du plan

national chauffage au bois pour les 5 prochaines années dont une partie bénéficiera dès cette année à la CC du Trièves et à la CC St Marcellin Vercors Isère Communauté), il n'en bénéficie que du fait son intégration à un plan de protection de l'atmosphère (l'engagement du conseil régional s'appuyait sur cette même base) ;

- ❖ l'appartenance à un plan de protection de l'atmosphère est prise en compte dans le cadre de l'instruction des dispositifs de droit commun (en particulier des dispositifs portés par France mobilités) afin d'orienter les décisions de financement (par ex : 113 M€ des 135 M€ alloués à la région dans le cadre de l'appel à projets « transports en commun en site propre » l'ont été sur les territoires couverts par les PPA).

PERIMÈTRE

Concernant le territoire retenu : si l'on peut concevoir l'extension de ce périmètre (les pollutions s'exportent...), si l'on peut comprendre que la Chartreuse n'ait pas été retenue (chevauchement sur deux départements, trafic en partie tourné vers la Savoie), on peut s'interroger sur la non prise en compte du Vercors, dans sa partie iséroise : le trafic pendulaire entre le plateau et l'agglomération grenobloise est de l'ordre de 3 fois supérieur au trafic pendulaire entre le Trièves et l'agglo.

Question 4 :

Comment justifiez-vous de n'avoir pas retenu le Vercors dans le périmètre du PPA3 ?

La définition du périmètre du PPA a fait l'objet de plusieurs réunions de travail et réflexions collectives, avec un souci de pragmatisme et de cohérence territoriale. Ces réunions de travail ont conduit à la proposition de trois périmètres présentés au chapitre 9 du document principal: un périmètre restreint et réglementaire, un périmètre intermédiaire(périmètre in fine retenu) et un un périmètre étendu incluant les trois EPCI de montagne dont le Vercors.Comme cela a pu être précisé en réponse à l'autorité environnementale (question 10), sur ces 3 EPCI représentant 5 % de la population et 5 % des émissions d'oxydes d'azote de la zone d'étude, c'est plutôt la CC Cœur de Chartreuse qui se distinguait en présentant des enjeux similaires à d'autres intercommunalités comme Bièvre Est ou le Trièves. L'annexe 2 permet de bien identifier les enjeux propres à chaque intercommunalité en termes d'exposition à la pollution atmosphérique ou encore d'émissions de polluants : il en ressort notamment qu'en termes d'exposition la CC du Massif du Vercors et la CC du Trièves présentent des enjeux similaires mais que la contribution de la CC du Trièves aux émissions des principaux polluants atmosphériques est supérieure à celle du Massif du Vercors. Il en ressort également une part significativement plus importante d'actifs issus de la CC du Trièves travaillant dans le périmètre central réglementaire par rapport au Massif du Vercors ainsi qu'un certain volontarisme de la collectivité (signature d'une convention TEPCV en 2016, engagement dans une démarche TEPOS, implication dans un contrat de transition écologique expérimental comportant un volet mobilité et lutte contre la pollution de l'air, mobilisation sur appel à projets « fonds air bois de l'ADEME, etc.).

Néanmoins, quand bien même les problématiques de pollution atmosphérique sur les territoires de montagne sont globalement moindres que celles rencontrées sur les territoires du périmètre 2, la décision de ne pas inclure les territoires de montagne dont le Vercors s'est principalement justifiée par un souci de pilotage du plan. En effet, il s'agissait de définir un périmètre suffisamment large pour avoir un impact efficace sur la qualité de l'air et pouvant faire l'objet d'une coopération et d'un pilotage acceptable. Les EPCI intégrés dans le périmètre du PPA travaillaient déjà en partenariat dans le cadre du SCoT (à l'exception de la CC Vals du Dauphiné qui ne pouvait être mise de côté du fait de ses émissions et des enjeux sanitaires liés à l'exposition de sa population) ce qui favorisait le pilotage et le suivi du plan et permettait de consolider la nécessaire articulation des politiques menées dans le cadre du PPA avec les politiques d'urbanisme.

SANTÉ

Les données gouvernementales, citées régulièrement dans le dossier, indiquent que la pollution de l'air est responsable d'environ 48000 décès prématurés par an en France, ce qui correspond à 9% de la mortalité totale. Ces chiffres sont par ailleurs contestés par certains contributeurs. (Voir notamment @113).

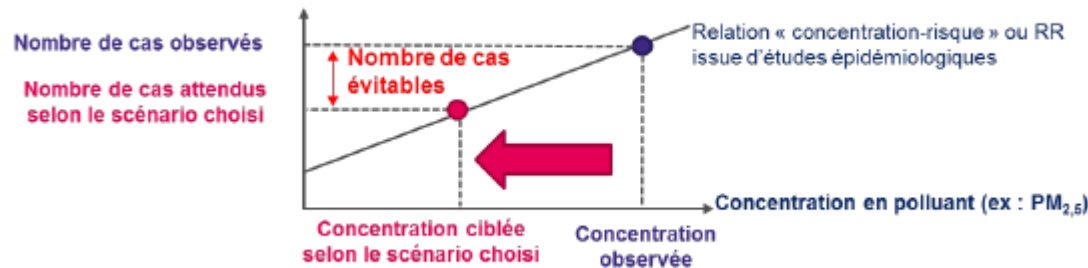
Question 5 :

Sur quelle base scientifique cette estimation s'appuie-t-elle ? Avec quel degré d'incertitude au sens statistique du terme ?

Le chiffre de 48 000 décès prématurés par an est issu de travaux menés par Santé Publique France, agence nationale de santé publique dont les résultats ont été publiés en 2016 et sont disponibles au lien ci-contre : <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/documents/rapport-synthese/impacts-de-l-exposition-chronique-aux-particules-fines-sur-la-mortalite-en-france-continentale-et-analyse-des-gains-en-sante-de-plusieurs-scenarios>. Il correspond à l'impact des particules fines (PM2.5) sur la mortalité calculé pour la France continentale pour la période 2007-2008.

La détermination de cette estimation s'appuie sur une évaluation quantitative d'impact sanitaire (EQIS), outil initialement développé par l'Organisation Mondiale de la Santé afin d'illustrer l'impact de la pollution de l'air sur la santé publique. Cette évaluation permet, en utilisant les relations concentration-risque issues des études épidémiologiques disponibles (études ayant notamment permis d'établir et quantifier la relation causale entre exposition aux particules fines et impact sur la santé en matière de mortalité et de morbidité) et en les appliquant aux données sanitaires et environnementales collectées, de calculer l'impact sanitaire selon le principe ci-après (source : Santé Publique France):

Principe d'une évaluation d'impact sur la santé



Les hypothèses et orientations méthodologiques retenues pour cette EQIS sont accessibles dans le rapport visé dans le lien précité tout comme l'évaluation des incertitudes (chapitre 3.2) du rapport. On relèvera, en outre, qu'en 2021, Santé Publique France a réévalué cette estimation pour la période 2016-2019 à près de 40 000 décès annuels attribuables à l'exposition aux PM2.5 pour l'ensemble de la France métropolitaine en tenant compte de l'évolution démographique et en utilisant des données environnementales plus précises pour caractériser l'exposition de la population (amélioration significative de la modélisation de l'exposition du fait d'un réseau de mesure plus dense). La publication relative à ces travaux est accessible au lien ci-contre : <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>.

On rappellera notamment que les estimations des EQIS doivent être considérées comme des ordres de grandeur.

Pour en savoir plus sur les liens entre pollution atmosphérique et santé : <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air>

Pour en savoir plus sur la méthodologie EQIS : <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/articles/pollution-atmospherique-evaluations-quantitatives-d-impact-sur-la-sante-eqis>

Question 6 :

Existe-t-il une déclinaison cartographique de cette estimation, en particulier pour la zone géographique du PPA3 ?

L'EQIS publiée en 2016 par Santé Publique France proposait effectivement une déclinaison territoriale en fournissant des résultats au niveau régional et départemental. Cependant, cette EQIS, qui reposait sur un modèle estimant les concentrations de PM2.5 sur une grille de 2*2 km et sur un réseau de mesures insuffisamment dense pour le recalage du modèle, ne permettait pas de rendre compte finement de l'impact de la pollution de l'air ambiant, en particulier dans les zones de la région présentant une géographie complexe comme les vallées encaissées.

Néanmoins, comme cela a été précisé en réponse à l'autorité environnementale (pièce G – question 24), l'élaboration du PPA3 de GAD a pu bénéficier de tels travaux puisque, concomitamment à sa définition, Santé Publique France conduisait une évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique sur différents événements de santé en Auvergne-Rhône-Alpes.

Cette étude qui a pu prendre en compte les derniers guides méthodologiques, a notamment étudié l'impact des particules PM2,5 (plus pertinent que les PM10 – les PM2,5 représentant une fraction plus fine des PM10 et pénétrant plus profondément dans les poumons), du dioxyde d'azote (NO2) et de l'ozone ainsi que des polluants qui leur sont corrélés. A cet égard, l'évaluation des impacts sanitaires associés à ces polluants s'appuie sur des études épidémiologiques et permet de prendre en compte en sus les polluants qui leur sont corrélés (et qu'il n'y a de fait pas lieu d'étudier isolément), les différents polluants réglementés au titre du R.221-1 du code de l'environnement (par ex : pour le NO2, ce n'est pas l'impact du NO2 seul qui pourrait être mesuré dans un laboratoire mais l'impact du NO2 et des polluants qui lui sont associés tels que les particules ultrafines, le carbone suie ou les composés organiques volatils ; le NO2 étant considéré comme un traceur de la pollution liée au trafic routier).

Cette étude publiée en octobre 2021 et accessible depuis le lien ci-contre (<https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-en-region-auvergne-rhone-alpes-premiere-evaluation-quantitative-de-l-impact-sur-la-sante-a-l-echelle-regionale>), a permis, à partir d'une situation de référence basée sur les années 2016 à 2018, de quantifier à différentes échelles (région, département, zones prioritaires, EPCI et communes de plus de 20 000 habitants) ces impacts et de fournir des représentations cartographiques. A cette occasion, plusieurs scénarii ont été étudiés, en particulier :

- ❖ un scénario visant à estimer le poids total de la pollution aux PM2,5 et au NO2 liée aux activités anthropiques
- ❖ un scénario correspondant au bénéfice sur la santé attendu si, en matière de pollution particulaire, l'ancienne valeur guide recommandée par l'OMS pour les PM2.5 (10 µg/m3) était respectée pour toutes les communes.

Ces scénarii ont notamment pu mettre en évidence qu'à partir de la situation de référence précitée :

- ❖ 546 décès pourraient être évités par an dans un scénario fictif d'absence totale de pollution particulaire d'origine anthropique à l'échelle du périmètre PPA. Ce chiffre est ramené à 251 décès annuels évités si les concentrations en PM2.5 étaient ramenées sous la valeur de 10 µg/m3 recommandée par l'OMS en 2005 (objectif poursuivi par le PPA)
- ❖ 219 décès pourraient être évités par an en absence de pollution au dioxyde d'azote.

Ces résultats pour les NOx ne sont cependant pas cumulables avec ceux présentés ci-dessus pour les PM2,5, car une partie des impacts peut être attribuée à une exposition conjointe aux deux polluants.

L'évaluation réalisée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes du PPA de GAD (dont les résultats sont disponibles au chapitre 10.5 du document PPA) met en évidence que la mise en œuvre du PPA devrait permettre à horizon 2027 (à partir d'une année de référence 2017) une réduction de l'exposition moyenne des habitants au(x) :

- ❖ Dioxyde d'azote de 18,6 µg/m³ à 10,3 µg/m³ (gain de 1,2 µg/m³ attribuable aux actions du PPA)
- ❖ PM_{2,5} de 12,5 µg/m³ à 8,8 µg/m³ (gain de 0,8 µg/m³ attribuable aux actions du PPA).

Si l'évaluation menée par Santé Publique France telle que disponible au lien précité n'établissait pas spécifiquement les gains sanitaires associés au déploiement de ce plan, un travail mené ultérieurement a permis d'estimer, avec les réserves ci-après, les gains sanitaires associés au scénario tendanciel et au scénario PPA précités. Il en découle que la mise en œuvre du PPA assortie au scénario tendanciel devrait permettre d'éviter (sans que les résultats pour les PM_{2,5} et NO₂ ne soient cumulables) chaque année :

- ❖ Environ 295 décès dus à la pollution particulaire (80 % attribuables au scénario tendanciel - 20 % à la seule mise en œuvre des actions du PPA)
- ❖ Environ 109 décès dus à la pollution au dioxyde d'azote (85 % attribuables au scénario tendanciel - 15% à la seule mise en œuvre des actions du PPA)

Réserves : cette évaluation estime les bénéfices sanitaires attendus par une approche où seules les évolutions de concentrations sont prises en compte, toutes choses égales par ailleurs. Ainsi ne sont pas prises en compte certaines informations pouvant influencer significativement sur les résultats à l'horizon 2027 telles que l'évolution de la population sur le territoire du PPA, de sa structure par âge, de la mortalité totale ou encore les migrations infra-territoriales au sein du PPA.

Question 7 :

Serait-il possible d'annexer au dossier les études médicales de référence, concernant l'impact sanitaire des pollutions aux particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}, aux oxydes d'azote, à l'ozone, en fonction de la localisation, de l'âge, du milieu social, etc. et leurs déclinaisons à l'échelle du territoire du PPA3 ?

Il existe une littérature scientifique très importante sur les liens entre pollution de l'air et santé qui continue à s'enrichir régulièrement. Il est donc difficilement envisageable d'annexer au dossier l'ensemble des études médicales concernant l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique. Ces études sont accessibles depuis des bases de données telles que PUBMED (<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/>).

Néanmoins, parmi les travaux existants, et en sus des travaux listés ci-dessus menés par Santé Publique France (EQIS nationale 2016, EQIS nationale 2021, EQIS régionale 2021), les références ci-après peuvent notamment être citées (il convient toutefois de relever que la comparaison des résultats de différentes EQIS implique de prendre en compte les différences méthodologiques introduites par le type de données environnementales et sanitaires utilisées, par le choix du risque relatif, des scénarios, des valeurs cibles de référence ainsi que de la zone et la période d'étude considérées – de fait, de manière générale, les résultats des EQIS menées à des périodes et/ou par des organismes différents ne peuvent être comparés directement)

- Le rapport de l'OMS de septembre 2021 sur ses nouvelles lignes directrices : <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf> ;
- Le rapport de l'OMS de 2018 qui attribuait pour l'année 2016 à la pollution atmosphérique particulaire (PM_{2.5}) plus de 4,2 millions de décès dans le monde dont plus de 16 000 en France : <https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/ambient-air-pollution-attributable-deaths> ;
- Les rapports de l'agence européenne de l'environnement dont le dernier, publié en décembre 2021 (<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/health-impacts-of-air-pollution>) :
 - estime, à l'échelle des 27 Etats membres, à 307 000 le nombre de décès attribuables à la pollution atmosphérique aux PM_{2.5} [373 000 à l'échelle des 41 pays de la zone européenne], 40 400 le nombre de décès attribuables à la pollution au dioxyde d'azote [47 700 à l'échelle des 41 pays précités] et 16 800 le nombre de décès attribuables à la pollution atmosphérique à l'ozone [19 070] ;

- évalue pour la France à 29800, 4970 et 2050 le nombre de décès découlant respectivement de l'exposition aux polluants précités : <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/table-4/#table-3-premature-deaths-attributable-to-pm2-5-no2-and-o3-exposu>

En outre, pour en savoir plus, le paragraphe 1.1 de l'EQIS régionale précitée permet de retrouver dans la partie bibliographie les principaux articles scientifiques ou méta-analyses d'articles sur lesquelles Santé Publique France s'appuie le plus souvent dans le cadre de ses travaux.

Question 8 : Avez-vous reçu l'avis de l'ARS (voir @91) sur les impacts du PPA3 en termes de santé publique (@91)

L'ARS a été largement associée à l'élaboration de ce PPA, que ce soit lors des ateliers, des COTECH et des COPIL. D'ailleurs, lors du dernier COPIL de validation des objectifs et des fiches actions du PPA le 13 décembre 2021, l'ARS a présenté l'impact de la pollution de l'air sur la santé et a validé avec les autres membres les objectifs retenus pour le PPA 3. De plus, l'ARS a donné un avis sur le PPA (le 18/03/2022).

La question sanitaire légitime le projet.

Le médical, le socio-médical et le social, du public comme du privé, les associations de patients victimes de la pollution de l'atmosphère, peuvent agir.

Question 9 :

Quelles sont les actions que vous comptez concrètement mener avec les acteurs de ces secteurs ?

La formation des acteurs relais est abordée dans la fiche action C.2.1 où on cible principalement les professionnels de santé et le milieu scolaire. Cela sera décliné à partir de 2023 sur le modèle des formations qualité de l'air réalisées par Atmo avec l'ADEME en 2021. Les modalités pratiques seront définies courant 2022 après l'approbation du PPA et au vu de la stratégie communication AIR.

On relèvera néanmoins que les acteurs de ces secteurs sont d'ores et déjà associés à la gestion des épisodes de pollution. En effet, comme le prévoit l'annexe 4 du document-cadre zonal approuvé par arrêté du 19 juin 2019 ou l'annexe 5 de l'arrêté-cadre départemental isérois, les établissements de santé et médico-sociaux, les ordres professionnels des pharmaciens et médecins, établissements recevant des personnes sensibles, associations de malades sont tout particulièrement informées des recommandations sanitaires et comportementales à adopter lors des épisodes de pollution ou des mesures réglementaires à appliquer par les délégations territoriales de l'ARS, elles-mêmes informées par les préfetures de département concernées.

Enfin, comme l'a reprecisé l'ARS :

- tous les habitants sont concernés, l'objectif du PPA étant de diminuer les expositions des populations aux polluants atmosphériques en favorisant les actions qui peuvent réduire leurs émissions ;
- les établissements de santé et médico-sociaux ont bien sûr la possibilité de s'abonner aux alertes d'ATMO.

Le dossier d'enquête est important (1500 pages), très technique et difficilement compréhensible sans un accompagnement pour les non-initiés, mis à part un Résumé non technique de qualité, mais assez peu repérable dans la masse du dossier.

Il apparaît qu'avec une population aussi conséquente que celle du périmètre de l'enquête (297 communes), seulement 150 contributions avaient été déposées lors de la concertation préalable et seulement un peu plus d'une centaine au cours de l'enquête publique. La présentation très technique du PPA3 a produit un intérêt pour les personnes sensibilisées à la question mais très peu pour des citoyens non avertis. La proportion de contributions par rapport à la population est extrêmement faible pour un projet concernant la santé publique, si on la compare par exemple à la mobilisation du public pour le PPA de la vallée de l'Arve.

Question 10 :

Pourquoi ne pas avoir produit les cartes des populations exposées aux différents risques, avant et après PPA ? ; le risque d'« affolement » de ces populations n'aurait-il pas été largement compensé par un intérêt plus grand de la population à l'enquête publique ?

Les éléments, certes techniques, sont bien intégrés dans le rapport rédigé par Atmo AuRA qui est intitulé "Note méthodologique - Synthèse des travaux réalisés par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes pour le PPA de l'agglomération de Grenoble 2020-2021". On y retrouve des données précises dans la partie « diagnostic de la qualité de l'air » (pages 47 à 54) et dans la partie « évaluation prospective », avec notamment une comparaison de la situation avec et sans PPA (pages 93 à 118). Une approche purement cartographique ne permettrait pas d'appréhender les différences, car les concentrations sont proches.

De plus, compte tenu du nombre réduit d'habitants exposés à des dépassements des valeurs réglementaires et des valeurs OMS 2005 et des incertitudes associées à la réalisation des cartographies prospectives, il ne nous paraissait pas pertinent de mettre en évidence les quelques bâtiments concernés pour ne pas les stigmatiser. Pour rappel, la directive européenne 2008-50-CE fixe comme objectifs de qualité des incertitudes sur les calculs de moyennes annuelles 30% pour le NO₂ et 50% pour les PM₁₀ ou PM_{2,5}.

Enfin, sur le sujet de la participation, la maîtrise d'ouvrage ne partage pas le constat exprimé par la commission d'enquête. En effet, la participation enregistrée sur la présente enquête publique n'est pas en-deçà de celle enregistrée de manière générale sur les plans de protection de l'atmosphère ou autres démarches de planification en lien avec des enjeux de santé publique, au contraire (c'est plutôt le territoire de la vallée de l'Arve qui fait figure d'exception). En effet, on relèvera tout particulièrement les données ci-après :

- la consultation menée du 4 octobre 2017 au 3 novembre 2017 sur le plan régional santé environnement 3 Auvergne-Rhône-Alpes n'avait recueilli que 216 contributions pour une population municipale de l'ordre de 8 millions d'habitants ;
- l'enquête publique menée du 18 septembre au 15 novembre 2017 sur le PPA d'Ile-de-France n'a fait l'objet sur la période que de 397 téléchargements et de 371 observations (dont plus de 200 durant la période de prolongation sollicitée par la commission d'enquête) pour une population municipale concernée par le PPA de 12.1 millions d'habitants ;
- l'enquête publique menée du 13 septembre au 22 octobre 2021 sur le PPA des Bouches-du-Rhône n'a fait l'objet sur la période que de 334 téléchargements et 150 contributions pour une population municipale couverte par le PPA de plus de 2 millions d'habitants ;
- l'enquête publique menée du 20 septembre au 29 octobre 2021 sur le PPA du Var n'a fait l'objet que de 27 contributions pour une population municipale de près de 600 000 habitants (la commission d'enquête s'est d'ailleurs félicitée de l'intérêt qu'a eu le PPA vis-à-vis du public et des associations) ;
- la consultation sur la directive européenne sur l'air menée du 23 septembre au 16 décembre 2021 n'a recueilli que 78 avis issus de France métropolitaine et 934 avis au niveau européen ;

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

- l'enquête publique menée du 27 septembre au 29 octobre 2021 sur le PPA des Alpes Maritimes n'a fait l'objet sur la période que de 117 contributions (dont 81 % portaient sur le trafic aérien et la problématique du trafic généré par le flux de jets privés à l'aéroport de Cannes Mandelieu) pour une population municipale couverte par le plan de près de 1.1 millions d'habitants ;
- l'enquête publique menée du 21 juin au 29 juillet 2022 a fait l'objet sur la période de 58 contributions pour une population municipale couverte par le plan de près de 1.8 millions d'habitants (cette participation a été considérée comme intéressante par la commission d'enquête dans la mesure où 12 de ces contributions émanaient de personnes prévalant d'une responsabilité associative, d'une collectivité ou d'une organisation professionnelle et que le registre électronique a été consulté par près de 1600 personnes) ;
- le registre du PPA de Grenoble Alpes Dauphiné a été consulté près de 1500 fois par près de 1300 visiteurs distincts, que les documents ont été téléchargés plus de 580 fois ;
- Aucune concertation préalable avec le public n'a été menée sur le PPA d'Ile de France ou ceux de PACA et que celle menée sur Grenoble a permis de recueillir lors de la phase d'élaboration du plan près de 150 contributions supplémentaires.

3.1.2. QUESTIONS THEMATIQUES

3.1.2.1. Industrie-BTP

Les représentants du BTP ont regretté la non réactivité de l'État dans la prise en compte des propositions qu'elle a faites dans le passé pour préparer les entreprises au durcissement des règles de la ZFE, ce qui aurait permis aux entreprises d'anticiper et d'être prêtes aujourd'hui.

La durée d'amortissement des matériels roulants et machines du BTP est de 7 ans en moyenne sur le plan comptable et la durée d'utilisation généralement double.

Le marché du neuf propose encore essentiellement du Diesel. Le remplacement par de la motorisation gaz pour les camions nécessitera un réseau de stations gaz, actuellement marginal. S'ajoutent les problèmes actuels de délais de livraison d'engins et camions neufs de nouvelle génération. (Contributions @76 et @78)

En dehors des problèmes liés au financement de ce renouvellement, la profession ne peut raisonnablement envisager d'avoir entièrement renouvelé son parc avant au moins 2030. L'aide au financement est considérée comme décisive pour la plupart des petites entreprises, dans un contexte d'inflation « galopante ».

Questions 12 :

Au vu de ces remarques de la profession BTP, mais plus généralement pour tous les métiers de transport, le régime de dérogation et les aides prévues vous paraissent-ils adaptés aux contraintes des entreprises ci-dessus exprimées ?

En préambule, il convient de soulever auprès des représentants du BTP que les modalités d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité n'incombent pas à l'Etat mais aux collectivités et qu'à cet effet l'Etat ne dispose d'aucune latitude pour prendre en compte ou non les remarques émises par le secteur sur ce sujet. En effet, comme le précise explicitement l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère a été retenu le fait de maintenir le calendrier de restrictions fixé dans l'arrêté n°19-AP00016 néanmoins il convient de relever que la mise en œuvre d'une ZFE-m est soumise au respect de certaines règles précisées dans le code précité et que la mise en œuvre du PPA ne dispense aucunement les collectivités en instaurant de partager leur projet avec les principales parties prenantes intéressées. En l'occurrence, le code général des collectivités territoriales prévoit explicitement que les projets d'arrêté soient soumis pour avis aux chambres consulaires concernées et fasse l'objet d'une procédure de consultation du public.

En outre, concernant plus particulièrement la ZFE-m applicable à 27 communes de Grenoble Alpes Métropole, il convient de relever que la collectivité a mené depuis 2017 et particulièrement en 2021 et 2022 une campagne de concertation approfondie avec les professionnels (groupe de travail ZFE avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, échanges avec le groupe des fédérations professionnelles, atelier de concertation le 29 mars 2022 étendu à tous les acteurs économiques...) et a tout particulièrement pris en compte dans son arrêté du 30 juin 2022 les demandes qui lui avaient été formulées afin d'adapter les restrictions applicables sur la ZFE-m en lien avec le renforcement du 1er juillet 2022.

Une étude de marché a été menée pour apprécier les offres existantes et à venir des constructeurs de véhicules, et les manques sur certains types de véhicules spécialisés. De ces analyses et concertations a été tout particulièrement introduite la possibilité de solliciter des dérogations temporaires pour :

- les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettant pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat qualité de l'air à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;
- les véhicules des entreprises pouvant justifier de l'achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés avec un délai de livraison important ;
- certaines catégories de véhicules utilisées par le secteur du BTP comme les véhicules citernes, camions malaxeur ou bétonnière portée, portes-engin.

Rappelons aussi que les aides accordées par la Métropole aux professionnels permettent aussi bien d'accompagner l'acquisition de véhicules utilitaires légers ou poids lourds électriques, GNV, GPL, hydrogène que d'accompagner les opérations de retrofit (conversion en un moteur fonctionnant au GPL, GNV ou à l'électricité).

De ce fait, le régime des aides et dérogations mis en œuvre semble adapté aux contraintes exprimées ci-dessus. De plus, un réseau de stations GNV se développe sur la Métropole avec 5 stations dès 2022.

Question 13 :

Peut-on imaginer de n'accorder les dérogations ZFE qu'aux entreprises ayant adhéré à un plan de renouvellement du parc de leur matériel ?

Comme indiqué précédemment, en dehors des cas d'exemptions nationales prévues par le R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, la politique dérogatoire applicable dans une zone à faibles émissions mobilité incombe à la collectivité chargée de la mettre en place. De ce fait, il n'appartient pas à la maîtrise d'ouvrage de statuer sur les modalités d'octroi de ces dérogations. Réglementairement, l'arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables doit déterminer les catégories de véhicules concernés et préciser les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées. Des dérogations individuelles aux mesures de restriction prévues peuvent être accordées, sur demande motivée des intéressés, par le maire ou par le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation (en l'occurrence, en ce qui concerne la ZFE-m active sur le territoire, il s'agit du président de Grenoble Alpes Métropole). Cette autorité délivre alors un justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité, laquelle ne peut excéder trois ans.

Suite aux ateliers animés par la Métropole de Grenoble, des dérogations ont été prévues pour les entreprises pouvant justifier de l'achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés avec un délai de livraison important.

Question 14 :

Est-il envisageable de prendre en compte la situation du marché de l'approvisionnement (liée aux crises sanitaire et internationale) et les délais de livraison en machines « propres » pour avoir une souplesse dans cette politique de dérogations ? Comment ?

La situation du marché de l'approvisionnement et des délais de livraison en machines propres a été prise en compte par la métropole de Grenoble. En effet, cette dernière a notamment prévu dans son arrêté n°22-AC01044 applicable depuis le 1er juillet 2022 (https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=13090&path=Arrete-ZFE-Crit-Air-3.pdf) une politique dérogatoire pour les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettant pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat qualité de l'air à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient

indispensables ou de nature expérimentale. Elle a également intégré une politique dérogatoire pour les véhicules des entreprises pouvant justifier de l'achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés avec un délai de livraison important.

La profession du BTP se dit proactive dans les actions I3 qui la concerne directement et les trouve légitimes. Toutefois elle souhaite que soit traitées différemment les plateformes de transit et de recyclages des matériaux inertes du BTP qui ne sont pas des carrières, ni des cimenteries. Ces plateformes de recyclages des matériaux inertes contribuent fortement à répondre à plusieurs enjeux environnementaux.

- Elles permettent une très forte réduction du nombre de camions sur les routes pour le transport de matériaux inertes du BTP entre les chantiers des zones urbaines et les carrières situées en zones rurales. En effet les camions de matériaux de carrières, de gros volumes, livrent les plateformes et repartent à plein avec des déchets inertes à valoriser en carrière. Et les transports, de plus petits volumes, venant des chantiers pour évacuer des déchets de démolition afin d'être dans un second temps concassés sur la plateforme, rechargent des matériaux de carrière et repartent pour livrer un chantier urbain.

- Ces plateformes contribuent très fortement au recyclage, à la valorisation et au réemploi des déchets inertes du BTP. Elles permettent d'atteindre le résultat de 86 % de recyclage des déchets du BTP en Isère (source CERC AURA). Le réemploi des matériaux recyclés sur les chantiers contribuant à l'économie des matières premières issues de carrières.

Dans le cadre de l'action I3.1, la profession préconise, pour les plateformes de concassage, plutôt que de contraindre ces installations, qui n'ont pas la dimension industrielle d'une cimenterie ou d'une carrière, ne produisant pas non plus les mêmes volumes de matériaux annuellement, que soient poursuivies et améliorées les bonnes pratiques existantes

Si toutefois il devait être retenu, le principe d'obligation de mesure en continu des retombées de poussières diffuses sur ces plateformes comme c'est déjà le cas pour les carrières, la profession demande que cette mesure soit progressive, et que le seuil appliqué pour les plateformes de recyclage des inertes dans le cadre du PPA 3 soit de 0,5 g/m²/j et non pas un seuil immédiatement abaissé à 0,35 g/m²/j.

Question 15 :

Les directives de l'action I3.1 peuvent-elles être adaptées à ces demandes de la profession du BTP pour les plateformes de concassage ?

L'action I3.1 vise spécifiquement les plateformes de concassage/recyclage soumises à enregistrement au titre des rubriques 2515/2516/2517 de la nomenclature ICPE. Pour ces installations, les arrêtés ministériels relatifs à ces rubriques prévoient déjà une surveillance de la qualité de l'air par la mesure des retombées de poussières (cf articles 40 de l'AM du 10/12/2013 pour la rubrique 2517 et 39 de l'AM du 26/11/2012 pour la rubrique 2515). La fréquence demandée pour les mesures de retombées de poussières est à minima trimestrielle ; par contre, ces AM ne fixent pas de valeur limite. Dans un souci de cohérence (et aussi parce que les plateformes de concassage sont souvent plus proches des habitations), nous souhaitons maintenir le seuil de 0,35 g/m²/j en moyenne annuelle glissante mais il y aura forcément un délai de mise en oeuvre puisque cela sera fonction des arrêtés préfectoraux qui seront pris dans les mois qui suivent l'approbation du PPA.

A noter que contrairement à ce qui est écrit, la surveillance ne se fait pas en continu (même pas pour les carrières, où elle se fait deux fois par an sur une durée de 1 mois comme prévu par l'AM du 22 septembre 1994 modifié relatif aux carrières).

Questions spécifique relatives la carrière de La Sône le 12 juillet à la permanence de Saint Marcellin

Les membres de l'Association La Sône Environnement Santé (SES) dénoncent depuis plusieurs années les conséquences des activités du site des carrières de La Sône sur la qualité de l'air à savoir :

- Le fonctionnement d'une centrale d'enrobés
- Les activités de stockage et de recyclage de matériaux divers

Ces activités sont génératrices de poussières très nocives et entraînent une dégradation de l'air déjà fortement pollué par les rejets toxiques de la centrale d'enrobé.

Des analyses réalisées par un laboratoire indépendant (le laboratoire départemental d'analyse de la Drôme) ont montré par rapport à un lot témoin des concentrations plus élevées *en benzo à pyrène* ainsi qu'un taux de silicium 1000 fois supérieur au lot témoin.

Les résultats de cette analyse ont été adressés à la DREAL par courrier

L'ARS a été avisée : la réponse aurait été que la population est trop peu nombreuse...

L'action I.3 est appréciée par la SES... Mais elle doute qu'elle soit suivie d'effets.

Pour cela elle propose d'être partie prenante d'une commission locale d'information dans le but de trouver des solutions pérennes pour réduire au maximum ces nuisances.

Question 16 :

Vos inspecteurs ont-ils connaissance des problèmes évoqués par cette association de riverains ? La création d'une commission locale d'information proposée par le PPA vous semble-t-elle une bonne solution. ?

Les inspecteurs en charge du suivi de ces installations (centrale d'enrobés FMR Chambard et plate forme de concassage) ont déjà échangé à plusieurs reprises avec l'association la Sône environnement. Ils lui ont transmis à sa demande le 23 mars 2020 les résultats de la surveillance des rejets disponibles à cette date (2015, 2016, 2018 et 2019). Ils ont également partagé les données avec l'ARS. Ils n'ont pas eu à relever d'anomalie particulière sauf en 2019 où il y a eu un dysfonctionnement pour les poussières qui a été traité . Par contre la DREAL n'a pas reçu les résultats de l'analyse que vous citez.

Le PPA n'a pas proposé la création d'une Commission Locale d'Information. Par contre, vu les tensions locales, la DREAL a précisé par mail en date du 8 février 2022 à la commune l'organisation d'une réunion sur place courant 2022 avec les riverains et la mairie.

Monsieur bourgeois, dans sa lettre du 3 juillet, soulève le problème de recyclage de certains déchets industriels comme le mâchefer, et les friches industrielles comme sources de polluants pour l'air (et les eaux).

Question 17 :

Ces polluants ont-ils fait l'objet d'une évaluation d'impact dans le cadre de la préparation du PPA ?

Le courrier de Monsieur Bourgeois attire l'attention sur les mâchefers issus des usines d'incinération d'ordures ménagères et les friches industrielles comme sources de pollution.

Que ce soient les UIOM ou les friches industrielles, celles-ci font l'objet d'un suivi de l'inspection en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement. Les mâchefers peuvent être utilisés comme remblais routiers mais cela se fait dans des conditions strictes et réglementées. En ce qui concerne les friches industrielles, une ICPE qui cesse son activité fait l'objet d'une mise

en sécurité puis le cas échéant d'une surveillance environnementale fixée par AP au vu du dossier de cessation d'activité. Au vu de ces éléments, cela n'a pas fait l'objet d'une évaluation d'impact spécifique dans le cadre de la préparation du PPA. Ceci étant, les évaluations d'ATMO prennent en compte globalement les polluants qu'on retrouve dans l'air en fonction de leur réseau de surveillance.

3.1.2.2. Résidentiel tertiaire

ACTION RT.1 : REDUIRE L'IMPACT DU CHAUFFAGE SUR LA QUALITE DE L'AIR

L'objectif affiché est de remplacer 7150 moyens de chauffage non performants d'ici 2027.

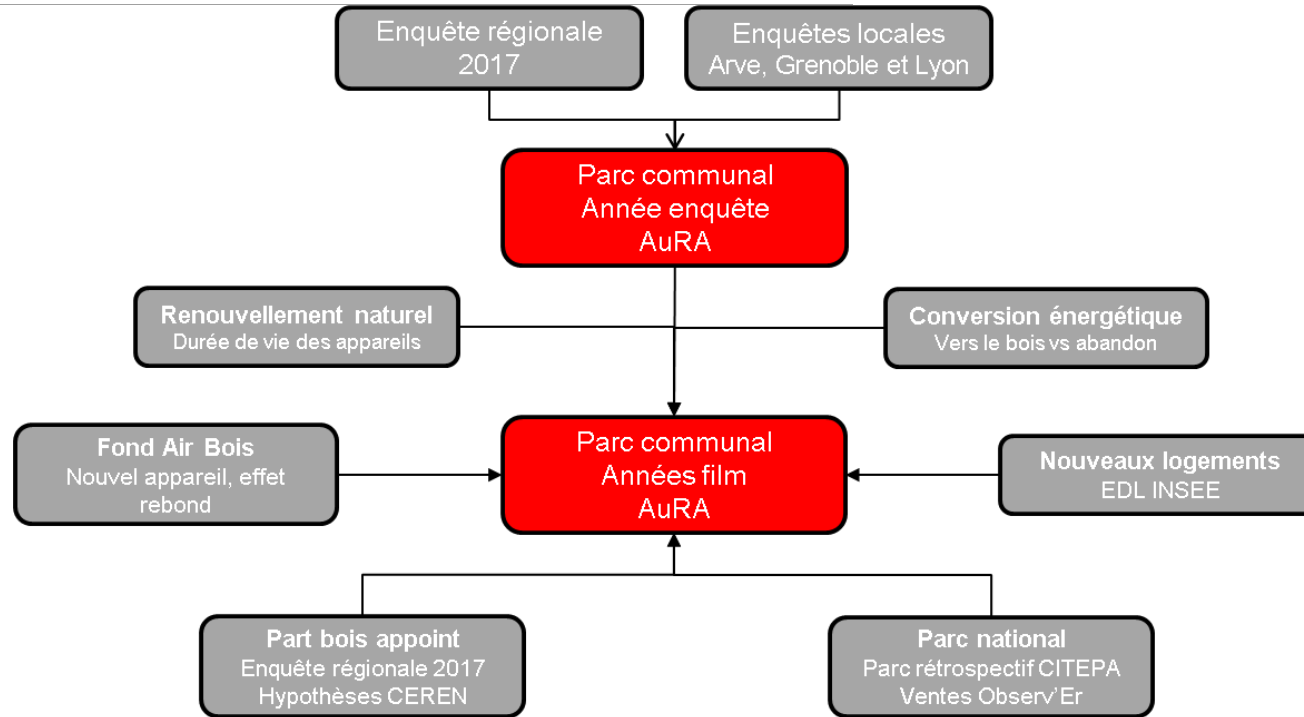
Question 18 : Avez-vous une estimation fiable du nombre de ces appareils sur le territoire du PPA, à l'exemple des estimations faites par GAM ? (10.000 dont 1.000 sur Grenoble)

Atmo Auvergne-Rhône-Alpes estime dans son inventaire des émissions le parc d'appareils de chauffage au bois non performant sur le territoire du PPA. Contrairement aux autres énergies de chauffage pour lesquelles un facteur d'émission moyen est utilisé, le chauffage individuel au bois donne lieu à la modélisation par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes d'un parc d'appareils de chauffage individuel. Ce parc d'appareils, ainsi que sa consommation, sont élaborés à partir des enquêtes locales existantes, dont celle menée en 2018 sur les territoires de la métropole de Grenoble et du Grésivaudan (enquête ayant notamment permis de relever que 13 % des foyers de la métropole de Grenoble et 26 % des foyers de la CC du Grésivaudan étaient équipés d'un chauffage au bois [soit, respectivement, 27 000 et 10 500 ménages] et que, parmi ces ménages, près de 9000 utilisaient un appareil non performant (foyer ouvert, foyer fermé avant 2002) sur le périmètre de la métropole et près de 4000 sur le Grésivaudan), complétée par les résultats d'une enquête régionale menée en 2017.

La reconstitution des différentes années (réelles ou prospectives) de l'inventaire est par ailleurs ajustée au moyen de plusieurs sources de données :

- Durée de vie par type d'appareil pour caractériser le renouvellement naturel ;
- Conversion énergétique des logements et nouveaux logements à partir des EDL (enquête détail logements) de l'INSEE ;
- Prise en compte des fonds Air Bois existants ;
- Hypothèses concernant la part d'appoint bois lorsque le chauffage principal n'est pas couvert par le bois ;
- Statistiques sur les achats d'appareils neufs, ainsi que sur l'évolution nationale du parc.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3



Méthode de construction des parcs locaux

Pour estimer l'impact du PPA3 sur le parc de chauffage au bois et leurs émissions, deux scénarios ont été comparés :

- un scénario tendanciel avec le maintien des FAB, ainsi qu'une part d'appareils neufs vendus considérés comme performants (norme Ecodesign) de 90% jusqu'en 2022. Après 2022, cette part passe à 100% ;
- un scénario où, en plus des actions tendanciennes, les FAB sont prolongés jusqu'en 2027 et les foyers ouverts interdits sur l'ensemble du territoire.

Ainsi, dans le cadre des travaux d'élaboration du PPA, Atmo a estimé à 107 800 le parc initial d'appareils de chauffage individuel au bois sur le périmètre PPA (dont 67 % d'appareils non performants). Des hypothèses détaillées ensuite été appliquées (taux de renouvellement tendanciel de 4%/an, nombre de dossiers FAB par an après 2022, zone d'interdiction des foyers ouverts) pour estimer le parc à horizon 2027 en tendanciel. Elles sont présentées dans l'annexe 5 du PPA. Il en ressort notamment que le scénario tendanciel permettra de réduire la proportion d'appareils

non performants dans le parc précité à 40 % et le scénario PPA à 29 %. De fait, à horizon 2027, le PPA contribuerait à une réduction de près de 14 000 appareils non performants dont la moitié (environ 7150) d'entre eux proviendrait du Fonds Air Bois et le reste découlerait de l'interdiction des foyers ouverts sur l'ensemble de la zone PPA.

Cette connaissance du parc pourra toutefois être enrichie prochainement par de nouvelles enquêtes puisque la CC de Saint-Marcellin Vercors Isère communauté et la CC du Trièves viennent d'être lauréates de l'appel à projets « fonds air bois » lancé par l'ADEME en 2022 pour la réalisation d'une étude de préfiguration d'un fonds air bois (cette étude qui vise à étudier la pertinence d'un fonds air bois et à en définir les modalités pratiques leur permettra notamment d'étudier le parc de chauffage individuel au bois sur leur territoire ainsi que les pratiques de leurs utilisateurs). Les autres collectivités du territoire seront également invitées à se positionner sur les prochaines éditions de l'appel à projet en cohérence avec l'action RT1.1.2 du PPA.

Question 19 :

Avez-vous une estimation du coût global de ces remplacements ? (GAM annonçant un coût moyen de 5.000€)

Il découle de la mise en œuvre du fonds air bois sur les territoires de Grenoble Alpes Métropole, du Pays Voironnais et du Gresivaudan que le coût moyen des appareils indépendants constaté en 2020 était effectivement de l'ordre de 5000 € qu'il s'agisse d'un appareil à granulés ou d'un appareil à bûches (prix moyen compris entre 5200 et 5400 € selon le territoire). Cet ordre de grandeur est confirmé par l'observatoire des énergies renouvelables qui, dans le cadre du suivi qu'il réalise du marché et des prix des appareils domestiques de chauffage au bois en France, précise que le prix moyen constaté en 2021 d'un poêle à bûches de 8 kW s'établit à 3975 € HT (pose incluse) et celui d'un poêle à granulés de même puissance à 4850 € HT (pose comprise) et que ce prix est en hausse par rapport à 2020 de près de 10 % (<http://www.energies-renouvelables.org/observ-er/etudes/Observ-ER-Marche-2021-appareils-chauffage-bois20220519.pdf>). De ce fait, le coût global du remplacement de ces 7150 appareils de chauffage s'établit à 35-40 millions d'euros.

Question 20 :

Avez-vous une estimation du « reste à charge » pour les particuliers, y compris dans l'hypothèse d'un traitement égalitaire, fortement demandé, notamment par les EPCI et les habitants ?

De manière à accompagner le renouvellement de leurs appareils de chauffage non performants par des appareils labellisés flamme verte 7* ou équivalents, les habitants du territoire PPA peuvent notamment bénéficier d'un accompagnement au titre de maprimerenov ou de certificats d'économies d'énergie. En sus, en fonction de leur localisation, ils peuvent également prétendre à un accompagnement complémentaire au titre d'un fonds air bois, accompagnement cumulable avec les dispositifs précités.

A ce jour, 4 des 8 EPCI ont mis en place des dispositifs locaux permettant d'accompagner le renouvellement des appareils de chauffage non performants : la métropole de Grenoble, le Gresivaudan, le Pays Voironnais, avec le soutien de l'ADEME et Bièvre Isère communauté sur ses fonds propres. Deux autres EPCI, la CC de St Marcellin Vercors Isère communauté et la CC du Trièves étudient actuellement la mise en oeuvre d'un tel dispositif à l'échelle de leur territoire et viennent à cet effet d'être lauréats du nouvel appel à projets « fonds air bois » mis en oeuvre par l'ADEME au titre de 2022.

A ce jour, le reste à charge pour les usagers est fonction de leurs conditions de ressources et de l'intensité de l'accompagnement mis en oeuvre localement par la collectivité. Dans le cas du remplacement, au sein d'un logement de plus de 15 ans, d'un appareil vétuste (antérieur à 2002) par un poêle à granulés flamme verte 7* avec un panier moyen de 4700 € pour un foyer modeste ou de 5100 € pour un foyer intermédiaire, le reste à charge potentiel pour un particulier situé sur les territoires de la GAM, du Gresivaudan ou du Pays Voironnais s'établit comme suit selon ses conditions de ressources :

Ménages aux ressources	Coût de l'opération de renouvellement	Aide potentielle au titre	Aide estimée au titre	Aide potentielle au titre	Aide potentielle au titre	Aide potentielle au titre	Aide potentielle au titre	Total aides potentiels	Total aides potentiels	Total aides potentiels	Total aides potentiels	Reste à charge	Reste à charge	Reste à charge	Reste à charge
------------------------	---------------------------------------	---------------------------	-----------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------

PV DE SYNTHESE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

s (au sens du décret n° 2020-26 du 14 janvier 2020)	de l'appareil non performant par poêle à granulés (€)	de MaPrime Renov	des certificats d'économie d'énergie	titre du fonds air bois de Grenoble Alpes Métropole	titre du fonds air bois du Gresivaudan	titre du fonds air bois du Pays Voironnais	titre du fonds air bois de Bièvre Isère Communauté	elles Grenoble Alpes Métropole	elles Gresivaudan	elles Pays Voironnais	elles Bièvre Isère Communauté	GAM	Gresivaudan	Pays Voironnais	Bièvre Isère Communauté
Très modestes	4700	3000	190	2000	2000	1000	500	5190	5190	4190	3690	0	0	510	1010
Modestes	4700	2000	170	2000	2000	1000	500	4170	4170	3170	2670	530	530	1530	2030
Intermédiaires	5100	1500	170	1600	1600	600	500	3270	3270	2270	2170	1430	1430	2430	2530
Supérieures	5100	0	170	1600	1600	600	500	1770	1770	770	670	2930	2930	3930	4030

Certains dépliants permettent sur la base d'exemple d'apprécier ce reste à charge localement. C'est notamment le cas de celui élaboré par la métropole de Grenoble : https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=1104&path=Depliant-Prime-Air-Bois.pdf

Question 21 :

Le rythme de remplacement est-il compatible avec l'interdiction, au plus tard au 1er janvier 2026, de l'installation et l'utilisation d'équipements à foyer ouverts et des chauffages au bois non performants ?

Les travaux d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère ont conclu qu'il était nécessaire de conjuguer la mise en œuvre d'interdictions et la poursuite et l'extension des dispositifs d'accompagnement au renouvellement des appareils de chauffage les moins performants afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de PM2.5 fixés par le PREPA et issus de la loi climat et résilience. En effet, comme cela a été précisé au sein de l'annexe portant sur les travaux d'évaluation d'Atmo, la poursuite du rythme de remplacement constaté sur les territoires de la métropole, du Grésivaudan et du Pays Voironnais (environ 860 appareils par an) n'est pas suffisant pour atteindre l'objectif précité et il est nécessaire d'amplifier les efforts. Or, force est de constater qu'à l'échelle de la vallée de l'Arve, la communication sur l'entrée en vigueur prochaine de mesures d'interdiction a conduit à une forte accélération des demandes de renouvellement des appareils de chauffage au bois (hausse de 22,5 % des demandes de renouvellement entre 2020 et 2021 en vue de l'entrée en vigueur au 1er janvier 2022 des mesures d'interdiction). De ce fait, il est attendu à ce que les mesures d'interdiction annoncées permettent une accélération du rythme de remplacement des appareils. A ce stade, la rédaction de la fiche action laisse de la latitude quant à la date d'entrée en vigueur effective des restrictions. Cette date devra nécessairement tenir compte du délai nécessaire aux ménages concernés pour se mettre en conformité et pourra varier d'un territoire à l'autre selon les mesures d'accompagnement mises en place. En lien avec l'échéance du 1er janvier 2023 fixée par l'article L.222-6-1 du code de l'environnement, un arrêté sera, une fois le PPA approuvé, pris pour valider la date exacte d'entrée en vigueur de ces restrictions en cohérence. Cet arrêté fera l'objet d'une procédure de participation du public conformément aux dispositions de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement.

Question 22 :

Quel organisme sera chargé des contrôles, avec quelles méthodes et quels moyens ?

De manière à garantir le respect des interdictions édictées, la loi climat et résilience publiée le 24 août 2021, a permis des avancées en donnant le pouvoir aux préfets d'exiger, lors de la vente d'un bien immobilier survenant sur un territoire couvert par un PPA, l'établissement et la conservation d'un certificat de conformité de l'installation de chauffage au bois aux règles d'installation édictées localement. Le plan de protection de l'atmosphère retient pleinement cette orientation afin que lors de ces transactions les acheteurs soient pleinement informés des interdictions locales et puissent, en lien avec le vendeur, mettre en conformité leur installation, d'autant qu'un système de sanction est d'ores et déjà inscrit au titre des articles R.226-8 et R.226-16 du code de l'environnement.

D'autres solutions sont néanmoins en réflexion pour aller plus loin. Aussi, en lien avec l'entrée en vigueur au 1er janvier 2022 de l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts en vallée de l'Arve, une étude a été diligentée localement par l'ADEME, en lien avec les services de l'Etat, pour apprécier la faisabilité juridique, technique et organisationnelle des dispositifs d'entretien et de contrôle de conformité des installations de chauffage domestique au bois. Cette étude a mis en évidence de nouvelles propositions de modifications législatives et réglementaires qui ont été partagées avec l'échelon national.

On peut également signaler la proposition de loi déposée le 22 février 2022 par le député de la Haute-Savoie Xavier Roseren afin de renforcer la lutte contre les appareils de chauffage de moindre performance énergétique et l'action en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air (https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/115b5098_proposition-loi#D_Article_1er) laquelle prévoit notamment :

- ❖ un renforcement de la compétence du maire dans la lutte contre le chauffage au bois non performant via l'obligation d'un contrôle a minima annuel des appareils de chauffage (art. 1);
- ❖ une modification du code des assurances visant à entraîner une perte de la couverture assurantielle en cas de dommages matériels résultant directement de l'utilisation de systèmes de chauffage qui ne seraient pas conformes aux prescriptions d'un PPA (art. 4).

Il doit également être rappelé comme cela a été reporté précédemment que la mise en œuvre d'interdictions ne pourra à elle seule permettre d'obtenir des améliorations de la qualité de l'air à la hauteur de l'ambition fixée dans le cadre du PPA. Cette action doit prioritairement être conjuguée à la poursuite et l'extension de dispositifs d'accompagnement au renouvellement des appareils de chauffage les moins performants visés par les restrictions précitées, ainsi que par une sensibilisation aux bonnes pratiques de chauffage.

Des EPCI ont fait savoir qu'ils n'avaient pas des moyens à la hauteur de ceux de la métropole, et que malgré leur volonté d'aider au renouvellement des foyers bois non performants, ils ne pouvaient pas la faire à la hauteur de ce qui se fait en cœur d'agglomération.

Question 23 :

N'aurait-il pas été judicieux de prévoir le principe d'un fond de péréquation alimenté par chaque EPCI à hauteur de ses moyens, permettant de garantir une prime Air Bois homogène sur tout le territoire du PPA ?

Dans le cadre des travaux d'élaboration du plan, ce principe n'a pas été évoqué par les participants. Néanmoins, il découle de la présente remontée qu'il pourrait utilement être étudié avec l'ADEME (chargée de contractualiser avec les territoires) dans l'objectif de proposer un accompagnement homogène à l'échelle du territoire comme c'est actuellement le cas en vallée de l'Arve (même si des communes viennent abonder localement le soutien apporté par l'ADEME, la Région, le département de la Haute-Savoie et les 5 intercommunalités couvertes par le plan au titre du fonds air bois) ou à l'échelle du département des Bouches-du-Rhône. De ce fait, la maîtrise d'ouvrage propose de modifier la fiche action RT1.1 pour intégrer cette réflexion découlant de l'enquête publique.

ACTION RT.2 : SOUTENIR LA RENOVATION ENERGETIQUE DES LOGEMENTS, LOCAUX D'ACTIVITES ET BATIMENTS PUBLICS:

Le financement de ce vaste programme reste, malgré tout, problématique et nécessite, en tout cas, un effort important de communication et d'information

Question 24 : Quelles actions de communication sont envisagées à l'échelle du territoire, certains EPCI affirmant qu'ils n'auront pas les moyens, financiers et humains, pour les mener ?

Les plateformes de rénovation énergétique regroupées depuis janvier 2022 sous la bannière France Renov bénéficient d'un important dispositif de communication à l'échelle nationale (spots télévisés, radio, ...). Certains EPCI ont pu choisir de mener des campagnes de communications spécifiques pour valoriser les subventions supplémentaires qu'ils peuvent verser – la métropole de Grenoble communique sur le dispositif MURMUR par exemple.

Par ailleurs le programme SARE (2020-2024) permet de financer des actions de sensibilisation, communication, animation auprès des ménages (acte C1) et auprès du petit tertiaire (acte C2) mises en place dans le cadre du SPPEH.

Ces actions à la rencontre du public sont menées par l'AGEDEN et l'ALEC. Par ailleurs concernant la rénovation du tertiaire, la DDT mène des campagnes d'information au sujet du Dispositif Eco Energie Tertiaire qui concerne les bâtiments de plus de 1000m² (public et privé).

A titre d'exemple, sur l'année 2022, plusieurs webinaires pour les collectivités et d'autres à destination du secteur tertiaire privé ont été organisés.

Dans sa contribution n°80 du Registre numérique, GRDF propose, en liaison avec le coordonnateur de **L'ACTION RT2.1.1 DE** contribuer à la campagne de communication sur le thème du PPA.

Question 25 : Avez-vous impliqué GRDF dans la préparation du PPA3 et pouvez-vous envisager une collaboration sur ce thème ?

Effectivement, GRDF n'a pas participé aux travaux des ateliers. Cela aurait été intéressant. Au vu de leur contribution, des contacts vont être pris rapidement avec eux pour améliorer les fiches actions concernées et les associer à la démarche collective.

3.1.2.3. Mobilité-Urbanisme

ACTIONS MU1 A MU4

Quelques contributeurs ont remis en cause la nécessité d'un PPA et la légitimité de son existence. Un contributeur en particulier a développé des argumentaires étayés sur différents sujets :

- L'interdiction injustifiée des véhicules diesels récents (Crit'air 2) dans les ZFE (contribution 105)
- Les actions contraignantes concernant la mobilité-urbanisme sont inutiles car les concentrations de polluants baissent fortement, en conformité aux objectifs du PPA3, sans avoir besoin de celui-ci (contribution 113)
- Le développement et le fonctionnement des TC coutent 4 fois plus cher que les déplacements voiture ; La ZFE fragilise les entreprises et est la cause d'un chômage et d'une mortalité accrue ; Les réductions des vitesses, la mise en place de voies réservées ont pour conséquences des pertes de temps, une insécurité et un transfert des nuisances sur d'autres quartiers (contribution 112).
- Le PPA3 est basé sur une estimation floue et périmé du nombre de décès dus au NO2 : c'est ce que montre une étude du « Health Effects Institute de Boston » qui montre par une étude comparée sur 2 échantillons de rats qu'il n'y aurait aucun décès supplémentaire dû à la pollution (contribution 92)

Question 26 : Bien qu'en opposition totale à l'esprit et à la lettre du PPA, ces contributions sont très argumentées, parfois consolidées par des résultats d'études d'apparence sérieuses. Elles ne peuvent rester sans réponse. Quels éléments de réponse convaincants pouvez-vous apporter à ces contributions ?

En préambule, le maître d'ouvrage souhaite rappeler qu' :

- aucune exigence n'a été formulée par le législateur concernant l'interdiction des véhicules diesels récents (pour les territoires en dépassement régulier des normes de qualité de l'air, tels que la métropole de Grenoble concernée par des dépassements de ces normes en 2018 et 2019, la loi climat et résilience impose une interdiction progressive pour les véhicules particuliers jusqu'aux Crit'air 3, catégorie comprenant les véhicules diesels immatriculés entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010) ;
- en application de l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, le choix des restrictions applicables au sein d'une ZFE-m relève de la compétence des collectivités territoriales (en l'occurrence de Grenoble Alpes Métropole sur son territoire), le PPA donnant uniquement un objectif global à atteindre (à savoir pour la ZFE-m VUL/PL la poursuite du calendrier décidé par Grenoble Alpes Métropole, et pour la ZFE-m VP l'étude et la mise en place d'une ZFE-m respectant a minima les exigences de la loi Climat et résilience et les objectifs du PPA ;
- les effets sanitaires du dioxyde d'azote, majoritairement émis par les motorisations diesel (en 2021 en France, d'après le rapport annuel du CITEPA sur les émissions de polluants atmosphériques, le diesel est responsable de 93% des émissions de dioxydes d'azote pour les véhicules particuliers, de 99% de ces émissions pour les VUL et de 97% pour les PL) sont avérés :
 - le diesel a été classé cancérigène certain pour l'humain par le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC, appartenant à l'OMS et dont le siège est à Lyon), en particulier concernant le cancer du poumon ;
 - Il existe une importante littérature établissant des liens entre le dioxyde d'azote en tant qu'indicateur de pollution et impacts sanitaires et que ces liens font l'objet d'un consensus entre notre agence sanitaire nationale (Santé Publique France), l'agence européenne de l'environnement ou encore l'organisation mondiale de la santé (cf. réponse apportée à la question n°7) ;

- Ces effets sanitaires de la pollution au dioxyde d'azote ont d'ailleurs conduit l'OMS à revoir drastiquement courant 2021 sa valeur guide à 10 µg/m³ au lieu des 40 µg/m³ (ce renforcement est particulièrement bien documenté au lien ci-contre : <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf>) ;
- la France est toujours engagée pour le territoire de Grenoble notamment dans des contentieux européen et national au regard des concentrations en dioxyde d'azote.

En conséquence, quand bien même le choix de l'interdiction des véhicules diesels récents Crit'Air 2 revient à la collectivité, le maître d'ouvrage ne partage pas l'avis exprimé par le contributeur concernant l'absence d'enjeux sanitaires liés au dioxyde d'azote et le caractère injustifié de mesures portant sur les véhicules diesel. Tant que les valeurs guides recommandées par l'OMS (valeurs sur lesquelles s'appuie d'ailleurs la révision de la directive européenne sur l'air) sur la base d'effets avérés sur la santé humaine ne seront pas respectés, des actions fortes en lien avec la qualité de l'air et ciblant les secteurs d'émissions seront nécessaires et sauveront des vies. A titre d'exemple, on peut tout particulièrement citer Tokyo qui en interdisant dès 2003 tous les véhicules diesel a constaté entre 2003 et 2012 une baisse de la mortalité cardiovasculaire de 11% (étude de l'UNICEF : https://www.unicef.fr/sites/default/files/atoms/files/unicef_pollutionair_web.pdf).

En outre, on peut également soulever, en lien avec les autres contributions que la mise en place d'une ZFE-m ne bénéficie pas uniquement à la qualité de l'air et qu'elle est susceptible, en lien avec la transition des flottes de véhicules et le report modal qu'elle favorise, de générer de nombreux bénéfices sur le plan économique et social, en matière de sécurité routière, de lutte contre les nuisances comme le bruit, de lutte contre la sédentarité ou encore de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une analyse bibliographique a été menée à ce sujet par la DREAL Auvergne Rhône-Alpes et est disponible au lien suivant : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/les-co-benefices-des-zones-a-faibles-emissions-de-a21922.html>.

Aussi, le maître d'ouvrage confirme le bien-fondé des orientations et actions retenues dans le cadre du plan et s'inscrit en faux par rapport à la contribution déposée remettant en cause l'intérêt des actions du PPA sur le plan de la mobilité ou de l'urbanisme. L'évaluation du plan permet explicitement de se rendre compte des gains permis par le PPA par rapport à un scénario tendanciel. Ces gains permettront notamment comme cela a été évoqué en réponse à la question 6 d'éviter plusieurs dizaines de décès par an sur le périmètre du plan et de ramener les concentrations en polluants à des niveaux plus faibles dans des délais les plus courts possible comme le requiert la directive européenne. Ils légitiment de ce fait totalement l'action, d'autant que les axes visant à promouvoir les mobilités actives pour réduire les émissions de NO₂ auront des bénéfices sanitaires très positifs sur d'autres aspects de la santé comme le manque d'activité physique (l'étude MOBIL'AIR permet de bien prendre conscience des co-bénéfices qu'apporte ces actions d'un point de vue sanitaire).

Enfin, sur le sujet des transports en commun, le maître d'ouvrage souhaite préciser que :

- en France, en 2019, d'après les chiffres clés du transport publiés par le ministère (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/pdf/chiffres-cles-transport-2021.pdf>), 72% de la dépense totale de transport concernait le transport routier alors que la somme des transports ferroviaires et urbains ne représentait que 13,6% ;
- en 2018, d'après l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches, le coût de l'insécurité routière était estimé à 44 milliards d'euros par an, ce qui peut être comparé au financement entier de la SNCF par l'État qui s'élève à 15 milliards d'euros la même année ;
- l'étude interdisciplinaire MOBIL'AIR réalisée sur le territoire grenoblois et publiée en 2022 a démontré qu'un ensemble de politiques publiques de qualité de l'air, comprenant une ZFE interdisant tous les véhicules de Crit'Air 2 et plus, avait un fort levier économique pour la collectivité : même avec un scénario favorisant les transports en commun (45% de part modale), pour chaque euro investi par la collectivité, 2€ sont gagnés grâce aux coûts sanitaires évités notamment (bénéfice net de presque 200€ par an par habitant dans ce scénario).

ACTION MU2.1 ZFE VUL PL

Cette action soulève au moins deux questions majeures : l'inégalité des territoires devant la mesure, et la faisabilité de la mesure dans les échéances prévues.

En effet, les professionnels des EPCI périphériques à la métropole qui doivent accéder à l'agglomération grenobloise ne sont pas bénéficiaires des aides accordées par la métropole aux professionnels de son territoire et sont donc en situation de concurrence défavorable par rapport à ceux de l'agglomération.

Il n'y a pas, pour eux, de solution technique économique pour faire évoluer leur parc automobile à énergie thermique actuel vers des énergies alternatives vertueuses.

L'arrêté du président de la métropole du 30 juin 2022 prévoit de nombreuses exceptions, mais aucune qui satisfasse la demande précédente.

Question 27 :

De quelle façon compter vous garantir l'équité des professionnels de tout le territoire du PPA devant la mise en place de la ZFE VUL-PL ?

cf. réponse question 28

Pour les professionnels utilisant des poids lourds, le calendrier de mise en œuvre de la ZFE n'est pas tenable. Ce constat rejoint les préoccupations déjà exprimées par les professionnels du BTP.

En effet, pour ce type de véhicules, il ne semble pas exister d'offre adéquate aux échéances prévues., Tous nos interlocuteurs publics et privés nous l'ont confirmé, : les prix des matériels s'envolent (chiffre de +40% cité par le SMAAG). Face à cette difficulté, certains professionnels indiquent qu'il eut été préférable de concentrer tous les efforts au renouvellement des véhicules Crit'Air 5, 4 et 3 tout en laissant la possibilité aux entreprises d'acquérir des véhicules diésels Crit'Air 2 dernière génération (Euro6).

Question 28 :

Comment entendez-vous tenir compte de cette réalité conjoncturelle ?

Comme dit précédemment, les décisions autour de la ZFE relèvent de la collectivité qui en a la compétence (Grenoble Alpes Métropole) et ne dépendent pas du PPA, qui ne peut que donner des orientations générales. On peut cependant relever les points suivants.

Grenoble Alpes Métropole a mené depuis 2017 et particulièrement en 2021 et 2022 une campagne de concertation approfondie avec les professionnels (groupe de travail ZFE-m avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, échanges avec le groupe des fédérations professionnelles, atelier de concertation le 29 mars 2022 étendu à tous les acteurs économiques...). La Métropole a tenu compte d'un certain nombre de demandes pour adapter les restrictions de la ZFE-m sur les pas de juillet 2022 (interdiction des VUL/PL Crit'Air 3) et juillet 2025 (interdiction des VUL/PL Crit'Air 2, déjà annoncée pour que les professionnels puissent anticiper), et les a annoncés dans son arrêté du 30 juin 2022. Dans le cadre de l'évaluation qualitative de la ZFE-m pour les VUL/PL, une étude de marché a été menée pour apprécier les offres existantes et à venir des constructeurs de véhicules, et les manques sur certains types de véhicules spécialisés. De ces analyses et concertations ont été déduites et appliquées par arrêté des dérogations pour le pas de 2022 (pass de 12 jours par an notamment pour le trafic longues distances, dérogations prévues pour délais de commande et véhicules manquant d'offre constructeur satisfaisante...). Des dérogations pour le pas 2025 ont également été annoncées notamment pour les moyens et grands utilitaires pour lesquels l'offre en véhicules faibles émissions n'est pas encore complètement mature.

Concernant les aides aux professionnels, sont éligibles ceux qui disposent d'un siège social ou bien d'un établissement secondaire ou succursale sur le territoire de la Métropole. Des aides sont également accessibles pour les professionnels implantés dans le Pays Voironnais (voir site de Grenoble Alpes Métropole sur la ZFE : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/762-l-aide-a-l-achat-d-un-vehicule-faibles-emissions.htm#par7968>). A noter que dans le périmètre du PPA et en application de l'article L229-26 du Code de l'environnement, 5 EPCI ont l'obligation de réaliser une étude d'opportunité ZFE, qui est l'occasion d'analyser les liens avec la ZFE de Grenoble et les aides éventuelles à déployer. Il s'agit de décisions à la main des collectivités. Les instances de mise en œuvre du PPA pourront être une occasion de faire échanger les territoires sur la question des aides et des restrictions.

ACTION MU2.2 ZFE VP ET MU4.2 CONVERSION ENERGETIQUE DES VEHICULES

De nombreuses inquiétudes sont apparues au sujet de la migration des véhicules particuliers d'une motorisation thermique à une motorisation électrique : mise à la casse de millions de véhicules qui pourraient encore rouler pour en reconstruire autant, tout aussi lourd et donc tout aussi polluants (freins, pneus) ; Besoin de matériaux exploités dans des pays lointains et dans des conditions sociales inacceptables ; coûts élevés et conséquences sociales pour les plus précaires ; Nécessité d'augmenter très fortement la production d'électricité (probablement d'origine nucléaire, sachant que de 15 à 20 tranches de 900 MW seraient sans doute nécessaires) etc. (voir notamment contribution @ 106)

Question 29 : Pouvez-vous produire des études scientifiquement reconnues qui montrent que le bilan écologique global, sur toute la durée de vie des véhicules, de leur conception à leur destruction, est plus favorable à la voiture à énergie électrique qu'à celle à énergie thermique ?

Dans le cadre de son évaluation de sa ZFE, Grenoble Alpes Métropole a déployé une analyse cycle de vie afin de quantifier l'impact du renouvellement anticipé de véhicules thermiques (VUL et PL) par des véhicules électriques sur les émissions de gaz à effet de serre entre 2023 et 2027. Pour une fourgonnette de livraison, si l'on prend en compte l'ensemble du cycle de vie (mise à la casse anticipée du véhicule thermique, fabrication du véhicule électrique...), il est émis de -37 à -59% (en fonction du mix électrique français) de gaz à effet de serre sur 5 ans.

Dans une étude en partenariat avec l'ADEME et pilotée par AVERE France (<https://www.je-roule-en-electrique.fr/sites/default/files/2022-04/Le%20bilan%20CO2%20de%20la%20voiture%20%C3%A9lectrique.pdf>), il est indiqué que sur l'ensemble du cycle de vie l'impact environnemental du véhicule électrique est en moyenne 4 fois inférieur à celui d'un véhicule thermique. Le rapport du GIEC évoque d'ailleurs dans son résumé aux décideurs, que « les véhicules électriques alimentés par de l'électricité bas carbone offrent le principal potentiel de décarbonation des transports terrestres, en analyse de cycle de vie ».

Au-delà des analyses de cycle de vie, nombreuses, le PPA et la ZFE-m en particulier encouragent également le report modal, la meilleure solution restant l'évitement d'un véhicule individuel au profit de mobilités actives ou des transports en commun.

Question 30 :

Sur les court et moyen termes, le retrofit pourrait-il être une solution à développer ? (Non accélération de l'obsolescence des véhicules, coûts plus acceptables en particulier pour les moins favorisés, etc.) ?

En effet, le retrofit est une solution aux impacts environnementaux et économiques très intéressants. Selon l'analyse de l'ADEME publiée en mars 2021 (<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/4590-etude-retrofit.html>), le retrofit au bout de 10 ans d'une voiture diesel implique une réduction de 66% des gaz à effet de serre par rapport au maintien du véhicule en diesel, et une réduction de 47% par rapport à la mise à la casse du véhicule diesel pour l'achat d'un véhicule électrique. Cela implique également une baisse financière de 21 centimes d'euros par km. Les résultats sont aussi probants pour des VUL et PL.

D'ailleurs, l'État, tout comme la Métropole de Grenoble, soutient le développement du retrofit avec une prime au retrofit électrique pour les VP/VUL/2-3 roues notamment, pouvant aller jusqu'à 5000€ pour une voiture et 9000€ pour une camionnette par exemple (décret n°1011-669 du 26 avril 2022 relatif aux aides à l'acquisition de véhicules peu polluants, codifié dans les articles D251-3-1 et D251-8-2 du Code de l'énergie). Les montants pour les véhicules particuliers et les camionnettes sont égaux à ceux de la prime à la conversion incluant l'achat d'un véhicule, montrant la mise en valeur du retrofit. S'ajoutent aux aides de l'État, celles mises en place par Grenoble Alpes Métropole, à hauteur de 12 000 € pour les VUL en retrofit électrique.

L'arrêté du 13 mars 2020 fixe le cadre réglementaire du rétrofit électrique. Une foire aux questions ministérielle est disponible : <https://www.ecologie.gouv.fr/tout-savoir-sur-retrofit-electrique>. La DREAL Auvergne Rhône-Alpes instruit actuellement des demandes de plusieurs sociétés visant à procéder, sur la base d'un agrément de prototype, au reconditionnement de différentes typologies de véhicules lourds.

ACTION MU3.2 VOIES RESERVEES VR2+ ET VRTC

La réalisation de voies VRTC sur les voies rapides urbaines ne semble souffrir d'aucune difficulté réglementaire. Rien ne s'oppose donc à la mise en œuvre du volet M3.2.1 de l'action MU3.2, si ce n'est la volonté politique ou les moyens financiers.

En revanche, la mise en place de voies VR2+ - solution qui paraîtrait très prometteuse - est à notre connaissance encore soumise à autorisation ministérielle, autorisation très dépendante des conclusions de l'expérimentation en cours entre la barrière de péage de Voreppe et l'entrée de l'agglomération.

Cette expérimentation s'est déroulée sur une durée qui paraît déjà raisonnable.

Question 31 :

Quand sont prévues les conclusions de cette expérimentation ? Et dans quel délai espère-t-on une généralisation de la mise en œuvre de l'action VR2+ dans des conditions réglementaires plus établies ?

Le recul sur le dispositif est encore réduit (mise en service en 2020). Des campagnes de communication sont encore organisées pour faire connaître le fonctionnement de la VR2+ auprès des usagers. Le dispositif est expérimenté pendant 4 ans (arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes). La DDT nous a cependant indiqué que les résultats sont encourageants en matière de congestion, de taux d'occupation des voitures et de temps de parcours sur la VR2+.

Les résultats de cette expérimentation pourront être présentés lors des réunions de suivi de la mise en œuvre du PPA, une fois qu'ils seront disponibles.

ACTION MU3.3 A480

L'élargissement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération reste un sujet d'inquiétude important soulevé par de nombreux contributeurs. Deux points reviennent régulièrement : l'augmentation possible du nombre de véhicules sur le tronçon concerné, l'accroissement induit de la pollution à proximité immédiate du tracé.

Or, dans le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble, la non-augmentation du trafic routier venant de l'extérieur de l'agglomération était garantie par l'existence d'un verrou nord, resté à 2 fois 2 voies, à proximité du pont sur l'Isère.

Cet aménagement et la limitation de la vitesse à 70km/h (recommandation forte de la commission d'enquête sur la DUP A480) apparaîtrait comme une condition indispensable pour garantir la sécurité sanitaire des populations riveraines.

Question 32 :

Le verrou nord et la limitation de vitesse à 70 km/h sur la partie urbaine de l'A480 sont-ils toujours d'actualité ?

La limitation à 70km/h restera valable même une fois les travaux terminés entre Vercors et Louise Michel. Le principe de verrou Nord avec un maintien d'une section à 2x2 voies sera lui aussi conservé. Le principe de verrou Sud est aussi conservé sur le même principe.

Question 33 :

Un verrou Sud-est est-il aussi prévu à terme sur la partie de l'A480 située au-delà du Rondeau. Si oui, est-il prévu en amont une VRTC et une VR2+ ?

La mise en place d'une mesure de type VRTC n'est pas encore prévue d'après la DDT sur l'A480 sud.

Question 34 : A quelle échéance sera créé l'observatoire sur la qualité de l'air et le suivi du trafic (MU3.3.1), quel en sera sa composition, et quels seront les moyens précis dont il disposera pour mesurer les trafics et la pollution de manière régulière et pérenne.

Dans le cadre d'un bilan intermédiaire suite à la mise à 2x3 voies de l'A480, AREA a prévu une évaluation de la qualité de l'air à proximité de l'A480 en 2023 par des mesures qui pourraient être réalisées par Atmo. AREA a également prévu, comme demandé par la réglementation, un bilan final en 2027 mais le dispositif de mesure pris en charge par AREA est prévu pour une durée limitée.

Dans le cadre du PPA, il sera intéressant de mutualiser les moyens et de mettre en place un suivi à plus grande échelle (+ sur un temps plus long) en complétant la surveillance prévue et en associant les parties identifiées dans le PPA. Une réunion de travail sera organisée en ce sens à l'automne 2022, avec a minima les acteurs suivants : Atmo / GAM / Etat (DREAL – DDT) / VdG / autres communes à préciser.

Question 35 : Les objectifs de l'action posent question et nécessitent d'être précisés : « installation de capteurs, 2 mesures par an ? mise en place d'une plateforme ».

Effectivement les objectifs doivent être précisés, cela sera complété suite à la réunion de travail visée ci-dessus.

ACTION MU4.1.2

Dans sa contribution @80 du RN, GRDF propose de moduler l'action en élargissant les conditions de faisabilité, de tailles et de performance des stations GNV/BioGNV.

Question 36 : Cette proposition concernant une gamme de stations peuvent-elles être intégrées au PPA3 ?

Oui, effectivement, la proposition de GRDF est à retenir, sous réserve d'un portage et d'un financement par GRDF. Nous les contacterons comme indiqué question 25 et discuterons des modalités de mise en œuvre de cette action.

ACTION MU4.2 CONVERSION ENERGETIQUE DES VEHICULES

Un fonds Air Véhicules a été mis en place par GAM en vue de la conversion énergétique des véhicules.

Question 37 : Cet accompagnement financier mis en place par GAM pourrait-il être étendu à l'ensemble de la zone couverte par le PPA ?

De façon générale, la logique du PPA est d'assurer une cohérence à l'échelle de son territoire. Les aides financières ne seraient-elles pas plus logiques à cette échelle-là ?

Sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole, un fonds air-véhicules a été mis en place en lien avec l'existence sur ce territoire de restrictions de circulation liées à la zone à faibles émissions et la possibilité ouverte dès 2020 par l'article D.251-8-1 du code de l'énergie de l'octroi d'une surprime par l'Etat pour les personnes physiques dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans une commune dont une partie du territoire est située au sein d'une ZFE-m et les personnes morales justifiant d'un établissement dans une telle commune dès lors qu'une aide ayant le même objet a été attribuée par une collectivité territoriale ou un groupement sur le territoire de la ZFE-m considérée. Ce fonds, instauré par la collectivité, a pu bénéficier d'accompagnements via l'ADEME et le conseil régional et fait l'objet, dans ce contexte, d'évaluations régulières. Ces évaluations ont permis de souligner que les actions financées de manière à encourager le report modal et le développement des mobilités actives apportaient, grâce aux kilomètres économisés de voiture qu'elles génèrent, davantage de gains en NOx que les renouvellements de voiture tout en étant moins coûteuses. De ce fait, il n'est pas envisagé à ce stade d'étendre à l'ensemble du PPA l'accompagnement financier mis en place pour encourager la conversion des véhicules, d'autant que l'Etat apporte d'ores et déjà un soutien important en la matière (plus de 48 M€ ont été mobilisés sur le territoire du PPA ces trois dernières années).

ACTION MU5 URBANISME

Le PLUi de GAM a été innovant en instaurant une « OAP thématique » Qualité de l'air, qui encadre et se décline dans les règles d'urbanisme.

Question 38 :

Cette démarche peut-elle être préconisée à l'ensemble des EPCI couvrant le territoire du PPA ?

L'action MU5 vise à encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée au travers de différents documents d'urbanisme : SCoT, PLUi et PLU, PLH, et PCAET.,

Afin de limiter l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, les élus de Grenoble Alpes Métropole ont mis en place au sein du PLUi, la première OAP qualité de l'air en France : dans les secteurs identifiés comme les plus touchés par la pollution de l'air (secteurs identifiés via une carte stratégique air établie par Atmo), plusieurs préconisations en matière d'aménagement et de constructions doivent être suivies de manière à limiter l'implantation de nouveaux établissements sensibles aux abords immédiats de l'A480 et de la rocade sud, à éviter la création d'habitations au sein de l'espace boulevard périphérique métropolitain, à favoriser dans la conception des opérations une morphologie urbaine ouverte permettant la circulation des flux d'air et favorisant la dispersion des polluants. Le PPA de Grenoble Alpes Dauphiné prévoit bien d'étendre ces initiatives à d'autres collectivités du territoire. C'est d'ailleurs tout l'objet de l'action MU5.1 qui vise un renforcement des mesures sur la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et propose une approche progressive basée, dans un premier temps, sur l'établissement d'une carte stratégique air permettant de croiser les données air avec les données liées aux zones agglomérées, à la population, à la localisation des établissements recevant un public sensible et aux projets d'équipements de ce type puis l'inscription dans les PLU-PLUi(PADD, règles graphiques, règles écrites, OAP) :

- de règles permettant d'éviter l'implantation de nouveaux ERP recevant un public sensible à la pollution atmosphérique dans les zones exposées à une qualité de l'air dégradée ;
- de mesures permettant de limiter l'exposition du public à ces problématiques.

Cette action sera d'autant plus efficace que :

- ❖ l'article 85 de la loi d'orientation sur les mobilités dispose les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dont le territoire est couvert en tout ou partie par un PPA doivent, dans le cadre de leur PCAET, définir le plan d'action prévu au 3° du L.229-26 du code de l'environnement, plan devant tout particulièrement contribuer à atteindre les objectifs du PPA et prévoir les solutions à mettre en oeuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique ;

- ❖ il existe des liens juridiques entre ces démarches d'urbanisme et les démarches de planification précitée : en l'occurrence, lorsqu'un PCAET est élaboré, le PLU(i) doit le prendre en compte et le PCAET doit être compatible avec les objectifs fixés par le PPA. En outre, lorsque le PLU(i) tient lieu de plan de mobilité, il doit alors comporter une étude qui évalue les émissions de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre et être compatible avec les mesures des plans de protection de l'atmosphère ;
- ❖ le CEREMA a engagé des travaux visant à :
 - établir un état des lieux des pratiques, des leviers et outils au niveau national en matière d'intégration de la qualité de l'air dans des politiques d'urbanisme ;
 - mettre à disposition des collectivités une grille leur permettant d'élaborer des OAP intégrant les enjeux de qualité de l'air et de santé.

Question 39 : Quels sont les documents d'urbanisme qui doivent être révisés prochainement ? Après les avoir identifiés, ne pourrait-on pas planifier de manière beaucoup plus précise la mise en œuvre de cette action ?

Nous n'avons pas à ce jour une indication précise des documents d'urbanisme qui doivent être révisés. Nous ferons le point sur ce calendrier dès la mise en place de la commission thématique Mobilités Urbanisme début 2023 afin de planifier plus facilement la mise en œuvre de cette action, ce qui n'empêche pas le déploiement des cartes stratégiques et des documents d'information associés.

3.1.2.4. Agriculture

L'ACTION A1.1 vise à intégrer pour la première fois les problématiques de la qualité de l'air dans les pratiques agricoles. Pour cela il convient de mettre en place des formations afin de sensibiliser les agriculteurs (et les futurs agriculteurs par l'intermédiaire des lycées agricoles) sur les pratiques alternatives existantes pour réduire les émissions d'ammoniac.

Un des acteurs essentiels de cette action est la Chambre d'Agriculture. Or cet organisme nous a indiqué par la voix de son vice-président André COPPARD, lui-même représentant de la Chambre au COPIL, qu'aucun moyen de financement spécifique pour cette action n'était actuellement prévu. La Chambre avait déjà affirmé la même position dans sa lettre au préfet de l'Isère du 10/02/22 ainsi que dans la contribution 79.

Question 40 :

Pouvez-vous nous indiquer si parmi les pistes de financement qui figurent dans le dossier (fonds VIVEA, fonds de la DRAAF...) des enveloppes spécifiques pour les agriculteurs de la zone PPA vont pouvoir être effectivement attribuées et si oui pour quel montant ?

Les dispositifs de financement évoluent dans le temps. De ce fait, il ressort désormais que le budget de la DRAAF ne permettra pas d'octroyer directement des financements aux agriculteurs. Néanmoins, il convient de relever que :

- Le développement d'une approche qualité de l'air dans des formations destinées aux agriculteurs pourra bien être accompagné via l'axe "accompagnement collectif à la transition climatique d'un territoire agricole" du FEADER à la condition que ce ne soit pas la seule action mais qu'elle s'intègre bien à une stratégie globale d'adaptation de l'agriculture au changement climatique sur un territoire donné, dans une démarche de travail partenarial entre une collectivité et des organismes professionnels agricoles a minima ;
- Plusieurs dispositifs ciblés en réponse à la question 42 seront également mobilisables pour accompagner les agriculteurs dans leurs changements de pratiques.

L'ACTION A2.1 vise à promouvoir les certifications les plus favorables à la qualité de l'air et en particulier d'atteindre 20% de surfaces agricoles converties en bio entre 2022 et 2027 contre 9% à ce jour. Selon la Chambre d'Agriculture cet objectif n'est pas tenable du fait des graves problèmes de débouchés que rencontrent actuellement ces produits. Des retours vers une agriculture

traditionnelle mais raisonnée sont d'ailleurs fréquents. De plus l'agriculture biologique a certes recours à des engrais organiques plutôt que de synthèse mais les fumiers et lisiers sont davantage susceptibles de générer des émissions d'ammoniac s'ils ne sont pas épandus avec des précautions. Or la qualité de l'air n'est pas à ce jour prise en compte dans le cahier des charges de l'agriculture biologique.

Question 41 : Que pensez-vous de ces remarques ? Sont-elles susceptibles de faire évoluer votre position sur l'intérêt de cette action dans l'optique de la qualité de l'air ?

Le volet agricole du plan d'actions a été élaboré en étroite collaboration avec les acteurs du secteur dont la chambre d'agriculture qui a participé à l'ensemble des ateliers. Les mesures, tout comme les objectifs qui leur sont associés, ont été tout particulièrement présentés lors des instances de gouvernance qui ont validé ces orientations sans que soient remontées des difficultés particulières concernant la capacité des acteurs à le respecter, contrairement à l'objectif de 27 % de surfaces agricoles cultivées en agriculture biologique ou autre label environnemental qui avait été étudié. En premier lieu, la maîtrise d'ouvrage souhaite rappeler que :

- le PPA prévoit dans son action A.2.1 le développement des surfaces converties à l'agriculture biologique ou à un autre label environnemental ayant un impact significativement positif sur la qualité de l'air et que c'est l'objet de l'action AG.2.1.1 d'identifier les labels les plus pertinents ;
- l'action AG.2.1.3, en prévoyant un renforcement des projets alimentaires territoriaux, vise à accompagner tout particulièrement la profession face à ses difficultés de débouchés, tout comme la loi EGalim qui demande à augmenter la part de produits bio dans la restauration collective.

Ensuite, la maîtrise d'ouvrage souhaite rappeler que le développement des surfaces agricoles converties en bio à horizon 2027 est un objectif partagé par plusieurs politiques publiques et que la situation particulière du territoire en termes de qualité de l'air et d'émissions d'ammoniac justifie tout particulièrement de consentir à des objectifs plus ambitieux (et ce d'autant plus que la commission européenne a soulevé dans son rapport « perspectives en matière d'air pur » identifier un risque de non-respect par la France des objectifs de réduction de ses émissions d'ammoniac tels que fixés par la directive NEC2 :<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=COM:2021:3:FIN&from=EN>). En l'occurrence, nous précisons tout particulièrement que :

- Le plan Ecophyto II maintient un objectif de réduction de 50 % à l'horizon 2025 de l'utilisation des pesticides grâce à l'optimisation et aux mutations attendues des systèmes de production et des filières ;
- Le programme Ambition Bio 2022 vise un développement de l'agriculture biologique avec un objectif de 15 % de surface agricole utile (SAU) cultivée en bio et de 20 % de produits bio dans la restauration collective ;
- Le SDAGE Rhône-Méditerranée, récemment approuvé, oriente, en complément de ce dispositif national, la mise en oeuvre des actions locales prévues par le programme de mesures (mesure AGR0401 notamment) sur certains territoires, le périmètre du PPA de Grenoble étant particulièrement concerné.

Enfin, la maîtrise d'ouvrage souhaite préciser que :

- les engrais organiques présentent la particularité d'être issus du recyclage de substances polluantes préexistantes. Le recours aux engrais organiques présente donc un intérêt en matière d'économie circulaire dans le sens où ils n'apportent pas une pollution nette (contrairement aux engrais de synthèse) mais une pollution qui aurait de toute façon prévalu, avec ou sans épandage ;
- la contribution des engrais organiques à la pollution est minoritaire par rapport à celle des engrais minéraux. Ainsi, selon le CITEPA, les engrais et amendements organiques ont été, en 2019, responsables de l'émission de 114,6 kt d'ammoniac, contre 160,2 kt pour les engrais minéraux ;
- les émissions de NH3 des engrais et amendements minéraux sont plus importantes que celles des engrais organiques (160 000 tonnes par an en 2018 vs 114 000 tonnes par an en 2018 ; source : CITEPA)

- le PPA vise également, via son action A.2.2, à accompagner les agriculteurs dans l'adoption des bonnes pratiques en matière de stockage des effluents d'élevage et d'épandage afin de limiter la volatilisation de l'ammoniac et permettre une réduction des intrants bénéfique vis-à-vis d'autres enjeux environnementaux tels que la qualité des eaux ou des sols.

L'ACTION A2.2 consiste à encourager les techniques et les matériels d'épandage et d'élevage moins émissifs.

La tendance à s'équiper d'épandeurs à pendillards ou enfouisseurs est lente. Le surcoût par rapport au matériel basique est important et nécessiterait des aides pour faire évoluer les pratiques d'épandage.

Le plan de relance est cité comme source de financement possible. Or, d'après la Chambre d'Agriculture, rien n'est actuellement annoncé à l'intérieur de ce plan pour faciliter le passage à des équipements diminuant la pollution atmosphérique.

Question 42 : Pouvez-vous nous indiquer si des enveloppes budgétaires vont être dégagées pour ces nouveaux matériels moins émissifs ?

De manière à accompagner l'évolution des pratiques d'épandage, il est effectivement ressorti la nécessité, lors de l'élaboration du PPA, de pouvoir accompagner les agriculteurs dans l'acquisition d'équipements plus performants. Dans ce contexte, il convient de relever qu'/que :

- Un appel à projets a d'ores et déjà été lancé le 4 janvier 2021, par FranceAgrimer, dans le cadre du plan de relance, pour accompagner les agriculteurs à réduire ou améliorer l'usage des intrants au travers de l'investissement technologique – cet appel à projets visait tout particulièrement à encourager les exploitants agricoles à investir dans du matériel permettant de réduire ou d'améliorer l'usage des intrants via une prise en charge de 20 à 50 % de certains équipements, dans la limite de 40 k€ à 150 k€ HT par demande – près de 25 % des 215 M€ affectés à cet appel à projets (135 M€ initialement) ont été consacrés à du matériel d'épandage performant et le département de l'Isère fait partie des territoires en ayant le plus bénéficié en région Auvergne-Rhône-Alpes (après certains départements d'ex-Auvergne) ;
- Un nouvel appel à projets est en cours jusqu'au 31/12/2023 dans le cadre de France 2030 afin d'accompagner les agriculteurs dans la réduction des intrants phytopharmaceutiques et des engrais de synthèse au travers de l'investissement technologique : <http://www.franceagrimer.fr/Accompagner/France-2030-3eme-revolution-agricole/France-2030-Vague-1-Reduction-des-intrants-phytopharmaceutiques-et-des-engrais-de-synthese> ;
- La nouvelle programmation FEADER à horizon 2027 prévoit des aides aux investissements pour une meilleure maîtrise des épandages d'engrais minéraux ou organiques et la réduction des émanations de NH3 (dispositifs de raclage et couvertures de fosse, outils d'aide à la décision en matière de fertilisation azotée, rampes à pendillards et enfouisseurs sur tonnes à lisiers, etc.) et devrait permettre, de fait, d'accompagner les agriculteurs (en individuel ou en collectif) de contribuer aux objectifs du PPA ;
- D'autres appels à projets visant à financer des préséries d'agroéquipements automatisés ou intelligents (25 millions d'euros sur 2 ans) ou permettre de faire émerger des solutions concrètes et accessibles au monde agricole pour accélérer le développement et la diffusion de pratiques agroécologiques (90 millions d'euros sur 5 ans pour soutenir le développement des équipements intelligents et connectés visant à remplacer ou limiter le recours aux intrants d'origine fossile ou de synthèse) ont récemment été lancés ou clôturés : <https://www.gouvernement.fr/agriculture-et-alimentation> ;
- Des discussions sont en cours dans le cadre du projet de loi de finances pour 2023 pour dupliquer à l'échelle des PPA d'Auvergne-Rhône-Alpes l'expérimentation menée en Pays de la Loire (abondement sur fonds du MTE du plan de compétitivité et d'adaptation des exploitations agricoles (PCAE pour permettre le financement de ce type d'équipements - 25 dossiers accompagnés avec enveloppe de 250 k€).

Des financements sont donc disponibles pour accompagner les agriculteurs dans leurs changements de pratiques et seront potentiellement renforcés prochainement sur la base des éléments figurant ci-dessus. En outre, il convient également de rappeler que le secteur agricole, en tant que principal secteur émetteur d'ammoniac, a également un intérêt « réglementaire » à faire évoluer ses pratiques d'épandage puisque :

- l'article 268 de la loi climat et résilience prévoit, s'il est constaté pendant deux années consécutives au niveau national que les objectifs de réduction des émissions d'ammoniac et de protoxyde d'azote ne sont pas respectés, l'instauration d'une redevance (dont les modalités seraient à préciser) sur l'usage des engrais azotés minéraux;
- la commission européenne, a formulé le 5 avril dernier plusieurs propositions dans le cadre de son projet de mise à jour de la directive relative aux émissions industrielles, dite « directive IED », visant à en étendre l'application à un plus grand nombre d'installations d'élevage et à leur imposer l'application des meilleures techniques disponibles ; une part plus importante des émissions d'ammoniac (60 % contre 18 % seulement actuellement) serait ainsi couverte par des obligations renforcées (à titre informatif, la décision d'exécution (UE) 2017/302 de la commission du 15 février 2017 établissant les conclusions sur les meilleures techniques disponibles au titre de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil, pour l'élevage intensif de volailles ou de porcs identifie explicitement l'utilisation de rampes à pendillards, d'injecteurs ou d'enfouisseurs pour l'épandage du lisier comme une meilleure technique disponible pour abattre les émissions d'ammoniac dans l'air ou agir sur les odeurs) ;
- le volet « agricole » du PREPA devrait être renforcé prochainement.

Enfin, rappelons qu'un plan « matériels d'épandage moins émissif » a été présenté le 31 mars 2021 par le Ministère de l'Agriculture et que le plan de protection de l'atmosphère n'a pas vocation à s'y substituer.

La contribution 15 attire particulièrement l'attention sur l'épandage des lisiers et demande que des contrôles rigoureux puissent être effectués.

Question 43 :

Au-delà du contrôle actuel sur le respect des plans d'épandage, vous paraît-il souhaitable, de prévoir des contrôles sur les conditions d'épandage des lisiers ? et si oui avec quels moyens ?

Les épandages des lisiers provenant d'élevages relevant de la législation des installations classées font l'objet, comme tous les enjeux environnementaux d'un établissement, d'inspections de la part du service en charge de ces installations.

Brûlage des végétaux par les agriculteurs

Une rencontre avec les nuciculteurs de la région de Vinay, Poliénas, membres du CING (Comité Interprofessionnel de la Noix de Grenoble) et de la SENURA (Station d'Expérimentations Nucicole Rhône-Alpes), a montré que des aides au financement de broyeurs (individuels ou en CUMA Coopérative d'Utilisation de Matériel en Commun) permettrait de diminuer très sensiblement les brûlages de taille ou d'arbres morts. Le coût de ces matériels se monte en effet à environ 35 000 euros.

Question 44 : Pensez-vous possible d'intégrer ce type de matériels dans les aides éventuelles à l'équipement ?

Question Les brûlages en zone difficile d'accès peuvent-ils bénéficier de dérogations ?

Bien que le choix des équipements éligibles à un financement public ne relève pas de la DREAL, celle-ci peut néanmoins relever que l'ADEME soutient déjà l'acquisition de ce type de matériels par les particuliers, collectivités ou entreprises dont agriculteurs. En effet, comme en attestent les règlements des appels à projets « Aurabiodec » et « Feuilles de route qualité de l'air », l'acquisition

de broyeurs par les collectivités ou des particuliers pouvait faire l'objet d'une aide pouvant atteindre jusqu'à 50 % de l'investissement (cas de broyeurs collectifs de déchets verts portés par les collectivités). De même, le dispositif Tremplin permet d'accompagner les PME dont les agriculteurs lors de l'acquisition d'un broyeur de végétaux via l'octroi d'une subvention pouvant atteindre 4000 €.

Sur le plan des interdictions, la révision des arrêtés relatif au brûlage de déchets verts prévue dans le cadre du PPA permettra, en cohérence avec le décret du 11 décembre 2020 applicable aux déchets verts des ménages, des collectivités et entreprises d'espaces verts et, dans un souci d'équité et de lisibilité de l'interdiction, de limiter la politique dérogatoire aux uniques cas de lutte contre des espèces végétales envahissantes ou des espèces végétales nuisibles à la santé humaine. Les caractéristiques topographiques des terrains ne constitueront de fait plus un motif de dérogation.

Concernant le matériel d'épandage, la Chambre d'Agriculture dans sa lettre au président de la Commission du 20 juillet attire l'attention sur le fait qu'elle ne dispose d'aucune base de suivi du matériel utilisé par les agriculteurs.

Il se trouve d'ailleurs que les indicateurs de suivi de la mise en œuvre de l'action A2.2 n'ont pas de désignation de responsable.

Question 45 :

Cette absence de responsable de suivi n'est-elle pas le signe que cette action n'est pilotée par aucun organisme ? Comment dès lors peut-elle être suivie d'effets ?

La mise en œuvre de cette action repose sur plusieurs leviers : un levier de sensibilisation et de formation des agriculteurs aux enjeux de la qualité de l'air, levier porté dans le cadre de l'action A.1.1 sous la coordination de la DRAAF et un levier d'accompagnement local des exploitations assuré par les chambres d'agriculture. De ce fait, l'absence de responsable de suivi ne remet aucunement en cause le pilotage de cette action. Cette absence se justifie notamment par l'absence au sein des chambres d'agriculture d'une base de suivi du matériel utilisé par les agriculteurs et la difficulté pour la chambre en l'absence d'un tel outil d'assurer un suivi exhaustif des pratiques à l'échelle du territoire. Néanmoins, il convient de soulever que :

- le 31 mars 2021, le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation (MAA) a annoncé l'adoption, en janvier 2021, d'un plan d'actions ministériel visant à supprimer l'utilisation des matériels les plus émissifs en 2025 (dit plan matériels d'épandage moins émissifs ou PMEE) ;
- ce nouveau plan vise tout particulièrement à réduire les émissions d'ammoniac (NH₃) du secteur de l'agriculture et inclut un diagnostic, dressant un état des lieux du parc matériels d'épandage des effluents et des pratiques associées existant dans les différentes régions françaises et identifiant les matériels agricoles et les pratiques associées réduisant le plus les émissions de NH₃ ;
- ce diagnostic est en cours de réalisation par le CITEPA et attendu dans le courant de l'année.

Sur cette base, il sera possible d'identifier les principales sources utilisées par le CITEPA sur ce diagnostic et de les mobiliser afin de consolider le suivi à l'échelle du PPA de Grenoble Alpes Dauphiné. Un premier suivi pourra éventuellement être envisagé en lien avec la fédération régionale des CUMA au regard des coûts de ces équipements et de l'intérêt que peut présenter une mutualisation de ces matériels pour les agriculteurs.

On constate que plusieurs contributeurs (notamment 24 ;32 ;48 ;51,117) souhaitent que les pulvérisations de pesticides soient mieux encadrées. Les noyeraies sont particulièrement visées.

Question 46 :

Même s'il est vrai que les pesticides ne figurent pas parmi la liste des polluants réglementés, ce qui explique que le PPA ne traite pas de la pollution aux pesticides, ne pensez-vous pas nécessaire de mettre en place une surveillance plus étroite dans ce domaine avant un éventuel PPA4 ?

Si, effectivement, les pesticides ne sont pas à ce jour des polluants réglementés et n'ont pas fait l'objet d'un traitement spécifique au sein du PPA, leur impact sanitaire connu ou pressenti en font un polluant dit émergent, identifié depuis 2018 parmi les polluants d'intérêt national. A ce titre, comme cela avait été indiqué en réponse à l'autorité environnementale, ils ont notamment fait l'objet en 2019 d'une campagne nationale exploratoire de mesures dans l'air ambiant qui a permis d'établir une première photographie annuelle des niveaux de concentration en résidus de pesticides dans l'air ambiant et d'apporter de premières pistes pour la définition des modalités d'une surveillance pérenne.

Depuis lors, une dotation spécifique d'investissement a été accordée par l'Etat en 2021 pour permettre à Atmo AuRA d'adapter son dispositif de surveillance afin de répondre aux enjeux émergents en matière de qualité de l'air, notamment en ce qui concerne les particules ultrafines, les pesticides, l'ammoniac ou encore le carbone suie. Désormais, une surveillance des pesticides est assurée par les AASQA dans toutes les régions françaises. Cette surveillance concerne 75 molécules fongicides, herbicides ou insecticides et comprend tout particulièrement le chlordécone, connu pour ses interférences avec le fonctionnement du système hormonal ; le folpel majoritairement utilisé en viticulture et maraîchage et considéré depuis 2009 comme cancérigène suspecté par l'AESA ; le lindane utilisé en agriculture et dans les produits pharmaceutiques pour le traitement de la gale et l'élimination des poux qui, malgré son interdiction en 1998 a été retrouvé dans toutes les régions lors de la campagne exploratoire précitée ; le prosulfocarbe, herbicide très volatil responsable de contamination de cultures en agriculture biologique ; ou encore, dans certaines régions, le glyphosate (Auvergne-Rhône-Alpes faisant partie des premières régions à en assurer une surveillance).

Le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, garant du dispositif national de surveillance de la qualité de l'air mettra à disposition les résultats de la surveillance courant 2022 sur la base nationale des données de qualité de l'air, GEOD'AIR (<https://www.geodair.fr/>). Ces données seront également accessibles dans la même temporalité sur la base de données PhytAtmo et sur les portails régionaux open data des AASQA. Elles permettront en outre d'améliorer les connaissances sur les niveaux d'exposition et d'imprégnation des populations aux pesticides et de mettre en oeuvre, selon les orientations du plan Ecophyto II, des mesures de prévention adéquates et efficaces.

La contribution @ 97 attire l'attention sur les vieux tracteurs encore en exploitation

Question 47 : Depuis 2019 il existe une norme anti-pollution pour les engins agricoles neufs. Qu'en est-il pour les vieux tracteurs ? Jusqu'à quand seront-ils tolérés ? Sont-ils autorisés à fonctionner lors des pics de pollution ?

Au cours des 20 dernières années, plusieurs directives ont été adoptées pour résoudre les émissions d'échappement des moteurs d'engins non routiers : les premières sont entrées en vigueur en 1997 et la toute dernière directive, la norme Stage V est entrée en vigueur en 2019. Cette nouvelle norme a effectivement introduit de nouvelles limitations plus strictes sur le niveau de substances nocives dans les gaz d'échappement, dont les oxydes d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (H) et les particules fines (PM), que les moteurs d'équipement non routier, tels que ceux des tracteurs, peuvent émettre dans l'environnement pendant leur fonctionnement.

Néanmoins, à l'instar des normes applicables aux véhicules légers ou poids lourds, la réglementation européenne n'encadre pas la durée de vie de ces équipements.

Au niveau national, la réglementation permet, en application de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et des articles L.223-1 et suivants du code de l'environnement, de restreindre de manière pérenne ou temporaire la circulation des véhicules les plus polluants. Néanmoins, cette possibilité ne peut être fondée que sur la classification prévue à l'article R.318-

2 du code de la route et le système de vignettes Crit'air. Or, d'après cet article, les tracteurs ne font pas partie des catégories de véhicules (définies par l'article R311-1 du Code de la route) soumises aux certificats qualité de l'air « Crit'Air ». De ce fait, en l'état actuel du droit, il n'est pas possible de restreindre la circulation des tracteurs au sein d'une zone à faibles émissions mobilité ou à l'occasion d'un épisode de pollution.

La contribution 15 attire particulièrement l'attention sur l'épandage des lisiers et demande que des contrôles rigoureux puissent être effectués.

Question 48 : Au-delà du contrôle actuel sur le respect des plans d'épandage, vous paraît-il souhaitable, de prévoir des contrôles complémentaires sur les conditions d'épandage des lisiers ? et si oui avec quels moyens ?

Cf. réponse apportée à la question 43

3.1.2.5. Transversal

ACTION T.1.1 – Renforcer les contrôles sur les véhicules

Plusieurs observations soulignent les nuisances générées (sonore, sécurité, pollution) par la circulation des camions sur des axes non adaptés (traversée de villes ou de villages). Elles proposent d'interdire la circulation des camions sur certaines routes, voire d'interdire les véhicules diesel le week-end. Même si aucune observation ne concerne directement le contrôle technique des véhicules (excepté pour les 2 roues trafiqués), ces remarques montrent clairement l'importance accordée à l'application des règles édictées pour la protection de la qualité de l'air.

La technologie apporte des solutions dans ce domaine. Aussi il est important que le dispositif Ad-Blue, particulièrement efficace sur les dioxydes d'azote (réduction de 85% des émissions des NOx) soit en fonctionnement sur tous les véhicules lourds.

Question 49 :

Quelles sont les moyens mis en place pour atteindre l'objectif retenu ?

L'objectif retenu est de conduire à minima une opération de contrôle spécifique "fraude Ad-blue" sur route par trimestre dans le territoire du PPA. Cet objectif est décliné au sein de la DREAL depuis 2021. Pour atteindre l'objectif, ces opérations de contrôles sont planifiées dans les plans de contrôle trimestriels du service réglementation et contrôle des transports et des véhicules de la DREAL en lien avec les forces de l'ordre qui doivent également être présentes pour intercepter les véhicules. La réalisation de cet objectif est suivie trimestriellement dans le tableau de bord du service. Ainsi en 2021, 4 opérations spécifiques ont été conduites sur le territoire du PPA de Grenoble et 3 ont été planifiées à ce stade en 2022.

Deux points de contrôles sont identifiés sur le territoire PPA pour effectuer ces contrôles en toute sécurité par les contrôleurs des transports terrestres :

- A 48 - aire de l'île Rose commune de Voreppe : interception par la gendarmerie au péage de Voreppe puis conduite des véhicules sur l'aire aux fins de contrôles.
- A 41 - Péage de Crolles direction Grenoble : interception par la gendarmerie en bordure d'autoroute.

Ces opérations de contrôle thématiques Ad-blue nécessitent pour être efficaces l'utilisation d'un matériel spécifique opéré par un contrôleur des transports terrestres spécialement formé à

l'utilisation de ce matériel. À cette fin, la DREAL Auvergne Rhône-Alpes est ainsi dotée désormais de 6 mallettes diagnostics et 15 contrôleurs des transports terrestres ont été formés à leur utilisation pour conduire ces opérations de contrôles au sein de la région.

Il convient de souligner qu'au-delà de ces opérations spécifiques de contrôles AD Blue, les autres contrôles sur route multi thématiques peuvent également conduire à contrôler ce dispositif, soit avec la mallette diagnostic soit par un examen visuel des voyants de la jauge Ad-Blue et avec la consultation des tickets de plein d'Ad-Blue. Ce contrôle visuel nécessite alors en cas de suspicion de panne ou de fraude de conduire les véhicules chez un concessionnaire agréé.

Il est à noter également que l'action T6 du Plan régional ozone (<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-regional-ozone-c-est-quoi-a21169.html>) prévoit des actions supplémentaires à la maille régionale sur la fraude à l'Ad blue, en particulier des actions de sensibilisation et de formation des forces de l'ordre.

Question 50 :

Une campagne par trimestre représente-t-elle un effort supplémentaire par rapport aux pratiques antérieures ?

Cet objectif de réaliser un contrôle spécifique Ad Blue sur le territoire du PPA de Grenoble constitue un effort par rapport aux pratiques antérieures : d'une part avec le ciblage géographique de ces opérations sur le territoire à enjeu du PPA et d'autre part avec une augmentation du nombre d'opérations spécifiques sur ce territoire par rapport aux années antérieures (0 opération spécifique Ad Blue en 2019 et 2020 sur ce territoire, 4 en 2021 sur ce territoire pour un total de 17 opérations spécifiques Ad Blue conduites au sein de la région Auvergne Rhône-Alpes, notamment sur les autres territoires PPA). En outre ces opérations ont nécessité le déplacement d'agents formés à l'utilisation de l'outil diagnostic.

Enfin il est souligné que les contrôleurs des transports terrestres ont en charge de contrôler tout un ensemble de réglementations dans un objectif de sécurité routière et de concurrence loyale (réglementation sociale européenne, code de la route, transport de matières dangereuses, code des transports) auquel s'ajoute la vérification du dispositif anti-pollution PL. Les objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de contrôles de transports terrestres sont fixés au niveau national par la DGITM, les priorités ainsi définies pour les contrôles spécifiques portent sur la lutte contre le travail illégal, la fraude au tachygraphe, l'état du véhicule, la surcharge, le transport de matières dangereuses, les véhicules utilitaires légers et la lutte contre la pollution. Au niveau régional en adéquation avec les objectifs nationaux 11 000 véhicules sont contrôlés en bord de route par an par les contrôleurs des transports terrestres : 2,5 % font l'objet d'un contrôle du dispositif Ad Blue avec la mallette diagnostic.

Question 51 :

Le service en charge de la mise en œuvre possède-t-il les moyens nécessaires pour accroître son activité ?

L'accroissement de cette activité de contrôle est tributaire des effectifs de contrôleurs (effectif en diminution), du nombre de mallettes diagnostics disponibles, des agents formés en poste pouvant les utiliser, de la disponibilité des forces de l'ordre pour participer à ces opérations et des priorités fixées par le ministère.

Le déploiement des mallettes diagnostic au sein des DREAL est fixé par la DGITM, la DREAL Auvergne-Rhône Alpes a ainsi été dotée progressivement entre fin 2016 et 2022 de 2 à 6 mallettes diagnostics. Toutefois toutes les implantations territoriales de contrôles des transports au sein de la région ne disposent pas actuellement d'une mallette .De plus comme indiqué précédemment pour utiliser cet outil les agents doivent être formés spécifiquement à son utilisation, sur la base du volontariat. Le nombre d'agents formés à l'utilisation de cet outil au sein de la DREAL Auvergne-

Rhône-Alpes est en augmentation, avec 15 agents désormais formés contre 8 en 2020 sur une équipe de contrôleurs des transports terrestres de 55 au sein de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Comme pour les mallettes l'ensemble des implantations territoriales des unités de contrôle des transports de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes ne dispose pas d'agents formés, conduisant ainsi à des déplacements d'agents pour la réalisation de ces opérations.

Question 52 :

Les indicateurs de suivi ne concernent que les moyens mis en place. Pourrait-on ajouter des statistiques sur les résultats obtenus (nombre de véhicules contrôlés, % de systèmes défectueux) ?

Comme indiqué dans la fiche action T.1.1, les indicateurs de suivi comprennent bien le nombre de véhicules contrôlés et le nombre de véhicules en infraction ou en panne de système Ad blue. La proportion de systèmes défectueux pourra aisément s'en déduire à partir de ces données.

La zone à faibles émissions est un dispositif central pour l'amélioration de la qualité de l'air grenoblois. Les actions MU.2.1 (VUL/PL) et MU.2.2 (VP) fixent les modalités de mise en œuvre de la mesure. L'action T.1.1.2 institue les contrôles et l'application des sanctions.

Jusqu'à présent les contrôles manuels effectués n'ont eu qu'une visée pédagogique.

Question 53 :

Peut-on estimer un effet réel de la mesure sur la fréquentation de l'agglomération par les véhicules anciens VUL/PL \geq CQA4 ? Les mesures de la qualité de l'air confirment-elles une amélioration liée à cette mesure ?

Réalisée avec l'aide de l'ADEME, la première évaluation montre des résultats encourageants pour la ZFE-m grenobloise. En effet, en 2021, tous profils de véhicules confondus, 8 % des véhicules roulants (1700 véhicules) circulaient avec une vignette Crit'air non conforme (véhicules en dérogation ou en infraction). Ce taux est modéré et cohérent avec ce qui peut être observé à l'échelle d'autres ZFE-m européennes qui montrent que 5 à 10 % des véhicules en circulation en moyenne ne sont pas conformes aux interdictions.

Les VUL/PL Crit'Air 4 et plus sont désormais quasiment absents du périmètre ZFE et la proportion des Crit'Air 2 dans le parc des VUL/PL est en augmentation (qui représentent 78% du parc de VUL contre 58% évalués avec le scénario tendanciel sans la ZFE, et 60% du parc de PL porteurs contre 36% avec le scénario tendanciel).

Toujours selon cette évaluation, la ZFE a permis de réduire de 6% supplémentaires par rapport au tendanciel les émissions de NOx des VUL/PL, de 12% les PM10 et de 16% les PM2,5. Avec le renouvellement tendanciel du parc, les interdictions induites ont permis d'enregistrer une baisse de 25 % des émissions d'oxydes d'azote liées aux VUL et PL et de 88 % des émissions de particules fines liées à ces mêmes véhicules entre 2017 et 2021.

En outre, les bilans annuels de la qualité de l'air établis par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes confirment la poursuite de la dynamique d'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire de la métropole de Grenoble qui, pour la deuxième année consécutive en 2021, n'enregistre plus de dépassements réglementaires pour le dioxyde d'azote sur son territoire.

Question 54 :

Les contrôles manuels prévus lors des 2 campagnes/an conduiront-ils à des sanctions ? et à une meilleure efficacité ?

Les deux campagnes/an ont principalement pour objectif d'accompagner les contrôles d'une opération de communication. Elles n'ont cependant pas qu'une portée pédagogique puisque les campagnes précédentes ont bien évidemment donné lieu à des sanctions.

Par ailleurs, en dehors de ces campagnes, les forces de l'ordre sont amenés, comme n'importe quelle autre obligation réglementaire, à contrôler le respect des dispositions de la ZFE-m.

Il est important pour l'efficacité d'une réglementation de faire contrôler son application et de le faire savoir.

Question 55 :

Quelles sont les contraintes qui freinent la mise en place du contrôle automatisé ? Ce dernier pourra-t-il être mis en place dans le cadre du PPA3 ?

La mise en place du contrôle automatisé fait l'objet au niveau national du travail d'une cellule interministérielle. Un cadrage réglementaire national avec saisine de la CNIL doit avoir lieu pour autoriser le dispositif (avec analyse d'impact sur la protection des données), et un marché public par bons de commande doit être mené par l'État au niveau national pour fournir des prestations clés en main comprenant les équipements de contrôle et leur installation mais aussi le paramétrage des systèmes d'information et les prestations associées (télécommunications, maintenance...). Pour l'instant, il est prévu un déploiement expérimental à quelques territoires ZFE-m (non encore sélectionnés) en 2023.

Le cadrage du contrôle automatisé et le calendrier du déploiement relevant du niveau national, les instances du PPA3 peuvent uniquement favoriser son déploiement lorsqu'il sera prêt, notamment en menant un travail entre acteurs sur la disposition géographique des futurs appareils de contrôle. En tout état de cause, le contrôle automatisé devrait être mis en place sur le territoire de la ZFE-m de Grenoble dans le cycle d'application du PPA3.

Les dérogations applicables pour certaines situations complexes apparaissent comme une échappatoire pour certaines entreprises.

Question 56 :

Dans quels cas des dérogations sont-elles possibles ? Quel pourcentage de véhicules cela concerne-t-il ?

Les dérogations applicables pour la ZFE-m des VUL/PL des 27 communes de l'agglomération grenobloise sont prévues dans l'arrêté publié le 1er juillet 2022. Les principales sont détaillées dans les réponses aux questions 12 à 14 et 28 de ce document.

Ces dérogations ne portent pas sur un volume important de véhicules. Si l'on considère les dérogations identifiables par un genre sur la carte grise, seuls quelques pourcents des poids lourds notamment seront concernés par les dérogations du 1er juillet 2022 : les VASP Crit'air 3 et inférieurs représentent 2 % des poids lourds et moins de 0.2 % des VUL ; les bétonnières Crit'air 3 et inférieurs représentent 1 % des poids lourds et 0 % des VUL. Les dérogations pour des motifs de délais de livraison longs sont quant à elles plus difficiles à quantifier et s'expliquent par la conjoncture actuelle.

Certaines observations recommandent d'attendre l'évaluation des effets du retrait des CQA3 (1 juillet 2022) pour mieux adapter les mesures de la ZFE VP à venir. En même temps, d'autres personnes souhaitent une accélération du calendrier de la ZFE.

Question 57 :

Quel est à votre sens le calendrier possible ?

Le PPA3 dans sa fiche action MU.2.2 fixe l'objectif « d'étudier et mettre en place une ZFE-m pour les voitures particulières au minimum selon les exigences de la loi Climat et résilience et dans le respect des objectifs du PPA ». A date, le territoire est toujours considéré en dépassement régulier des normes de qualité de l'air, ayant été en dépassement en 2018 et 2019 (il pourrait sortir de ce dépassement régulier si 2022 est considéré sans dépassement). A ce titre, d'après l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, il doit mettre en place une ZFE-m véhicules particuliers suivant le calendrier de restrictions de la loi (interdiction des Crit'Air 5 en 2023, des Crit'Air 4 en 2024 et des Crit'Air 3 en 2025), sur le périmètre déterminé de cette ZFE-m.

Des premières orientations publiées sur le site internet de Grenoble Alpes Métropole (<https://www.grenoblealpesmetropole.fr/1492-zone-a-faibles-emissions-vehicules-particuliers.htm>) suivent le calendrier de la loi Climat et résilience et indiquent notamment que :

« La ZFE-M pour les voitures particulières sera mise en place à partir de juillet 2023 sur le centre urbain métropolitain. Treize communes ont fait part de leur souhait d'en faire partie : Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset et Seyssins. Les voies rapides urbaines (A48, A480, N87, A41, N481) seront exclues du périmètre de la ZFE.

Conformément au calendrier imposé par la loi « Climat et Résilience », seront d'abord concernées en 2023 les voitures classées Crit'Air 5 (diesel d'avant 2001, essence d'avant 1997), puis les Crit'Air 4 (diesel d'avant 2006) en 2024 et les Crit'Air 3 (diesel d'avant 2011 et essence d'avant 2006) en 2025. En outre, la perspective d'interdiction des voitures classées Crit'Air 2 (diesel à partir de 2011, essence d'avant 2011) à horizon 2030 est envisagée.

Les modalités précises (mesures d'accompagnement, dérogations, horaires...) de mise en œuvre de cette future ZFE pour les voitures particulières ne sont pas encore fixées et feront l'objet d'une concertation à l'automne 2022 »

Pour rappel, l'objectif de l'action MU.2.2 du PPA relative à la ZFE-m véhicules particuliers, consiste en « étudier et mettre en place une ZFE pour les voitures particulières au minimum selon les exigences de la loi Climat et résilience et dans le respect des objectifs du PPA ».

ACTION T.2.1 – Renforcer le dispositif de pic de pollution

L'action T.2.1 propose la révision de l'arrêté préfectoral concernant les pics de pollution.

Question 58 :

Outre la prise en compte des PM2,5, quelles nouvelles mesures permettraient de mieux gérer, voire anticiper les pics de pollution (seuils de déclenchement des niveaux de vigilance et mesures associées, information et appropriation du dispositif par la population) ?

Le dispositif de gestion des épisodes de pollution applicable au département de l'Isère repose sur un arrêté-cadre du 5 juin 2020. Cet arrêté vient décliner à l'échelle des différents bassins d'air du département le dispositif de gestion des épisodes de pollution retenu à l'échelle zonale (arrêté zonal du 19 juin 2019) qui décline à son tour l'arrêté ministériel du 7 avril 2016. Ce dispositif est activé régulièrement sur le périmètre du PPA de Grenoble Alpes Dauphiné ; un bilan de sa mise en oeuvre est dressé chaque année en CODERST et partagé à l'échelle zonale afin d'identifier les améliorations à y apporter.

Lors des derniers bilans, il était notamment ressorti la nécessité, en cohérence avec la révision de l'indice de qualité de l'air, de modifier le dispositif de gestion des épisodes de pollution afin d'y intégrer les PM2.5 et d'y adapter les seuils de déclenchement sur les classes mauvaises et très mauvaises de l'indice qualité de l'air. Néanmoins, ces modifications ne peuvent être apportées localement, la nature des polluants à prendre en compte et les seuils de déclenchement des procédures étant fixés par décret. De ce fait, un travail a été engagé en région Auvergne-Rhône-Alpes pour identifier les perspectives d'amélioration du dispositif de gestion des épisodes de pollution à porter à l'échelon national afin que le dispositif de gestion des épisodes de pollution soit le plus efficace possible. Cela s'est traduit par une note de la préfecture de région au Ministère de la transition écologique courant 2021 et l'organisation, à l'initiative de la DREAL, au premier trimestre 2022 de 3 sessions d'ateliers entre DREAL portant sur la gouvernance du dispositif, les mesures à activer et la communication. Ces travaux qui ont alimenté actuellement la révision du dispositif national de gestion des épisodes de pollution ont notamment mis l'accent sur le besoin d'une coordination accrue entre régions sur les épisodes à l'ozone, sur l'opportunité de clarifier/harmoniser la définition de certaines mesures au niveau national (ex : suppression des ambiguïtés sur les notions de chantiers générateurs de poussières, de procédés d'épandage faiblement émetteurs d'ammoniac, d'enfouissements rapides des effluents, d'appareils de combustion de biomasse non performants, etc.) voire d'en prévoir de nouvelles telles que le recours au télétravail, sur l'intérêt d'une meilleure association des secteurs agricoles, industriels et BTP aux comités des partenaires et d'une communication accrue des différentes parties prenantes sur les actions engagées, sur la nécessité de faire évoluer l'outil de vigilance atmosphérique du laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA) ou d'étudier des modalités de diffusion en cell-broadcast des messages d'alerte ou encore sur le partage des externalités. Une participation du public sera néanmoins organisée sur le projet d'arrêté ministériel et permettra de compléter ces réflexions qui seront déclinées ensuite localement dans le cadre de l'action T.2.1 et enrichies, dans les limites du cadre national, lors des discussions avec le comité des partenaires et le CODERST.

Les épisodes passés montrent que les effets attendus des mesures prises lors des pics de pollution ont été inférieurs aux attentes, notamment parce que – sans dispositif de contrôle et de sanction systématique - les directives de la loi ne sont pas respectées par une proportion significative du public. Monsieur Delaygue (déjà cité @ 85) indique que l'État n'utilise pas tous les moyens techniques et de contrôle à sa disposition en périodes de pics de pollution : radar de vitesse, caméras, vignettes Crit'Air. Le PPA3 n'inscrit pas de moyens complémentaires.

Question 59 :

Comment seront appliquées les mesures du nouvel arrêté préfectoral ?

Outre les actions de pédagogie qui ont jusqu'à présent montré leurs limites, les dispositifs de sanction prévus pour faire respecter la loi lors des pics de pollution (mais aussi en période normale) seront-elle plus systématiques pour être dissuasives. Les dispositions du PPA3 peuvent-elle inclure une mise en place systématique d'un dispositif dense de contrôle automatique dès la mise en route du dispositif d'alerte ?

Comme cela a été évoqué en réponse à la question précédente, la révision de l'arrêté-cadre départemental implique au préalable la parution du nouvel arrêté ministériel de gestion des épisodes de pollution. De ce fait, il est difficile à ce stade de se prononcer sur la manière dont seront appliquées les mesures d'un arrêté dont le contenu sera, sur la base de l'arrêté ministériel modifié et de sa déclinaison zonale, discuté avec les parties prenantes concernées. Néanmoins, en ce qui concerne le dispositif actuel, il convient de relever que conformément au document-cadre zonal, l'arrêté-cadre départemental applicable au département de l'Isère prévoit bien :

- un renforcement des contrôles du respect des vitesses réglementaires sur la voie publique par les forces de police et de gendarmerie, des contrôles anti-pollution des véhicules circulant sur la voie publique par les services concernés, de la vérification des contrôles techniques obligatoires des véhicules circulant sur la voie publique par les forces de police et de gendarmerie, des contrôles de présence de matériels de débridage sur les cyclomoteurs, des contrôles du respect des prescriptions des ICPE ou encore des contrôles du respect des interdictions de brûlage de déchets verts et ce, dès le déclenchement des procédures d'information-recommandation ;
- une présentation annuelle en CODERST d'un bilan de ces contrôles.

A titre d'exemple, on relèvera tout particulièrement que sur l'année 2019 (année sur laquelle a été enregistré le plus grand nombre d'activation de procédures préfectorales depuis 2015 en région), ce sont plus de 8 opérations de police et 31 opérations de sécurité routière qui se sont déroulées lors d'un épisode de pollution. On notera également que la DREAL a diligenté une dizaine d'inspections auprès des principaux émetteurs industriels du territoire.

ACTION T.2.2 – Accompagner l'interdiction des brûlages à l'air libre

Le brûlage des déchets verts libère par une combustion incomplète des nombreux polluants (furanés, HPA, etc.). Agriculteurs, forestiers, particuliers notamment en milieu rural connaissent peu la réglementation. Le broyage des déchets verts est présenté comme une solution satisfaisante. La difficulté réside principalement dans le coût d'achat des matériels adaptés. Le projet présente un inventaire des sources de financement possibles.

Question 60 :

Dans quelle mesure les aides pourront elles participer au financement des solutions alternatives que les exploitants et les collectivités doivent mettre en place ?

La réponse apportée à la question 44 fournit des éléments sur les accompagnements mobilisables par les particuliers, collectivités et professionnels pour l'acquisition de broyeurs.

L'information et la sensibilisation sur les effets néfastes du brûlage ainsi que sur les solutions à proposer revient aux EPCI et aux chambres d'agriculture. Les nuciculteurs pourraient particulièrement être ciblés.

Question 61 :

Quelles moyens l'État pourra -t-il développer pour renforcer la motivation de ces partenaires ?

De manière à accompagner les différents partenaires du PPA sur ce sujet du brûlage à l'air libre, trois jeux de plaquettes ont été élaborés par la DREAL à l'attention des particuliers, des agriculteurs et des collectivités pour les sensibiliser aux enjeux, au cadre réglementaire applicable et aux alternatives. Le PPA prévoit de poursuivre cet accompagnement et l'Etat a bien intégré la nécessité de développer de nouveaux outils afin de faciliter la mobilisation de ses partenaires sur cette politique publique afin qu'ils puissent agir en tant que relais (comme cela a pu d'ores et déjà être engagé avec la production de plaquettes à l'attention des élus et des particuliers sur les leviers dont ils disposent pour améliorer la qualité de l'air). Il est ainsi tout particulièrement prévu d'élaborer des flyers de rappels à la loi et de sensibilisation voire de mettre à disposition des polices municipales et gendarmeries des procès verbaux types afin de faciliter les verbalisations en cas d'infraction. Une mise à jour des plaquettes existantes pourrait également être engagée pour prendre en compte les dernières évolutions réglementaires en la matière ainsi que la déclinaison locale du cadre national.

En outre, comme cela a pu être évoqué dans la fiche action T.2.2.4 une association du réseau des sentinelles de l'environnement pourrait être envisagée (association actuellement à l'étude suite à la candidature déposée par France Nature Environnement à l'appel à projets de l'ADEME « feuilles de route ») tout comme le financement, au travers d'un concours citoyen similaire à celui organisé depuis 2020 en vallée de l'Arve, d'initiatives portées par les associations à ce sujet.

Les différentes plaquettes précitées sont disponibles au lien ci-contre :<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/agir-pour-la-qualite-de-l-air-en-auvergne-rhone-a13973.html>

3.1.2.6. Communication

Le retour annuel auprès des citoyens (prévu à **L'ACTION C11**) ne peut avoir de sens que si ceux-ci s'estiment partenaires du projet.

Question 62 :

Quelles sont les actions que vous comptez concrètement mener auprès des citoyens, sans les angoisser en cette période de crises à répétition, mais pour les aider à saisir l'urgence d'agir pour l'amélioration de la situation ?

C'est effectivement l'un des enjeux forts du PPA. La fiche C2.1 a été construite dans cet esprit. Nous voulons sensibiliser le grand public sur les enjeux de la qualité de l'air, sur l'impact très important de leur changement de comportement et pratique et sur les interdictions existantes. Avant tout nous allons travailler à la définition d'une stratégie communication AIR (car beaucoup de choses existent déjà !) et la déployer sur le territoire de façon la plus ciblée et pertinente possible.

Les communes peuvent être de véritables relais opérationnels auprès de leurs habitants dans la lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air.

Une majorité de communes semblent ne pas s'être appropriées le projet avec un risque à courir pour la bonne marche du PPA.

Les EPCI ne se substituent pas aux responsabilités des communes mais demeurent un outil essentiel pour « battre le rappel ».

Question 63 :

Quelles sont les actions que vous comptez concrètement mener auprès des collectivités territoriales, pour qu'elles deviennent des acteurs engagés pour agir à l'amélioration de la qualité de l'air ?

Effectivement, cela fera partie de nos réflexions dès le lancement de la commission communication début 2023 et de la définition de notre stratégie communication.

Concernant les jeunes, ceux-ci sont particulièrement absents aussi bien sur la concertation que sur l'enquête.

Les actions prévues à L'ACTION C 12 SONT ambitieuses mais l'on perçoit mal qui les manquera avec quels moyens humains et quelle organisation.

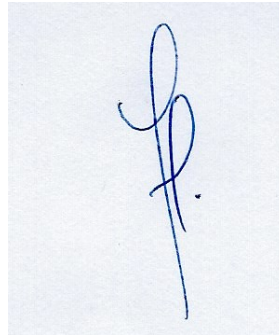
Question 64 :

Que comptez-vous proposer pour arriver à une prise de conscience avec cette partie de la population à partir des établissements éducatifs et de loisirs, les réseaux sociaux et la presse spécialisée ?

La DREAL sera l'animateur de la commission communication avec la GAM qui sera lancée début 2023, comme cela a été le cas dans les ateliers. Mais nous nous appuyerons sur l'expérience des acteurs qui ont déjà déployé des actions de communication comme Atmo, les EPCI et certaines associations afin de favoriser l'intelligence collective et être le plus efficace possible. L'expérience des PPA de la vallée de l'Arve et Ile de France sera également très utile puisque plusieurs actions de communication y ont été menées et le benchmark sera profitable pour nos travaux.

Grenoble, le 9 août 2022

Le Président de la commission d'enquête



4 / ANNEXES

4.1. : Contributions registres papier

4.1.1. RETOUR DES REGISTRES : LISTE

Registres déposés dans les villes	Nombre d'observations	Déposant 1	Déposant 2
LES ABRETS EN DAUPHINE	0		
CLAIX	1	Abiven : observation PLUi	
LA COTE SAINT ANDRE	0		
CROLLES	0		
DOLOMIEU	0		
ECHIROLLES	1	R1 Buisson	R2 Anonyme

PV DE SYNTHESE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

FONTAINE	0		
GONCELIN	0		
LE GRAND LEMPS	0		
GRENOBLE	2	R1 Besançon	R2 Ferrand
MENS	2	R1 Kermen	R2 Roland
MONESTIER DE CLERMONT	2	R1 Sarrat Beaujard	R2 Auzet
POLIENAS	0		
PONTCHARRA	1	P1 Merendet	
LE PONT DE BEAUVOISIN	0		
RIVES	0		
ROYBON	0		
SAINT EGREVE	2	R1 Metton	R2 Grizel
SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS	0		
SAINT GEOIRE EN VALDAINE	0		
SAINT JEAN DE BOURNAY	0		
SAINT LATTIER	0		
SAINT MARCELLIN	2	P1 Granger Mosnat la Sône	P2 Nagearaffe Bouvet
SAINT MARTIN D'URIAGE	0		
LA TOUR DU PIN	0		
TULLINS	0		
VINAY	1	P1 Vieuget	
VIZILLE	0		
VOIRON	0		
Courrier Dreal		C1 Dreal Anonyme	
Courrier Dreal		C2-C3 Dreal Granger Mosnat	
Courrier Dreal		C4 Dreal Darlet	
Courrier Dreal		C5 Dreal Breuil	

Observations reçues sur les registres papier, par courrier et oralement lors des permanences

ID Unique	Nom	Prénom	Ville	Typologie du déposant	Objet de la contribution	Pièce(s) jointes	Thématiques	Synthèse
R1-Mens	KERMEN	Pierre	Mens	Particulier	Compétence transport	Oui	TR,MU.1	1ère partie de contribution identique à celle de la contribution @19 du RN Le président de la CC a pesé sur la décision des élus des communes du Trièves pour ne pas prendre la compétence transport en argumentant d'une contribution de 10€ par habitant. Ce chiffre n'est pas réaliste puisque la compétence transport donne le pouvoir de choisir les mobilités à mettre en service. PJ : présentation aux habitants du Trièves
R2-Mens	ROLAND	Odile		Particulier	Pollution de l'air Camions dans les villages		PA,MU.5	Résidente à Mens depuis 22 ans. Dossier accessible essentiellement aux organismes, collectivités, associations, etc. compétents dans le domaine, mais pas simple d'accès pour une résidente de village. A Mens, rues « canyon » ou la pollution de l'air est comparable à celle du centre-ville de Grenoble. Les camions sont de plus en plus nombreux, leur taille augmente. A quand l'interdiction de traverser notre village aux monstres routiers qui y sont contraints à un gymkhana invraisemblable. Et alerte aux bombes roulantes : imaginez une explosion de citerne dans le village...
R1-Grenoble	BESANCON	Jean Luc	Grenoble	Particulier	Pollution de l'air		MU.4	Remplacer les vieux diesels par des véhicules plus récents non diesels plus lourds (électriques, hybrides, bus) c'est augmenter encore l'émission de particules fines, celle-ci étant principalement due aux frottements : pneus-bitume, freinage. Proposition que l'interdiction prochaine des CQA2 (ndr : sur la ZFE) soit indiquée comme dégradant la qualité de l'air.
R2-Grenoble	FERRAND	Bruno		Particulier	Suivi du trafic sur A480		MU.3	Redépose la contribution @46 déjà déposée sur le RN. Action MU3.3 : qu'est ce qui se cache derrière l'objectif « mise place d'une plateforme ». S'étonne de la faiblesse du dispositif de mesure mis en place : 2 mesures par an ?

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

R1- Monestier de Clermont	SARRAT BEAUJARD BEAUJARD	... Monique Eric	Monestier de Clermont	Particulier	Manque d'information Circulation dense		PA,MU.5	Information sur l'enquête confidentielle. Dossier trop technique. Dommage qu'il n'y ait pas eu une réunion d'information avant l'enquête. Beaucoup de trafic dans le village-rue de Monestier, malgré l'autoroute que beaucoup évitent car trop cher, avec les désagréments induits : bruit, pollution, insécurité physique et sanitaire. Il faudrait rendre l'autoroute gratuite et les TC vers la métropole moins chers.
R2- Monestier de Clermont	AUZET	Ann	Monestier de Clermont	Particulier				Présentation du dossier par le commissaire-enquêteur. Discussion générale sur les questions de qualité de l'air et sur le contexte actuel de canicule. Très intéressée par le sujet, elle fera une contribution sur le registre numérique.
R1- Echirolles	BUISSON		Echirolles	Particulier				Citoyen de passage à la mairie pour une formalité administrative. Explication du sujet de l'EP. Note le lien vers le registre numérique.
R2- Echirolles			Echirolles	Particulier	Gratuité des TC		MU.1	Demande la gratuité des TC qui devient un impératif pour lutter contre la pollution automobile et les difficultés de circulation.
R1-Saint- Egrève	METTON	Pascal	Saint Egrève	Particulier	Chauffage au bois Poussières de cimenterie		RT.1	Demande d'interdire le chauffage au bois (cf Vallée de l'Arve) Dénonce les émissions de poussière de la cimenterie Vicat. Demande des investissements complémentaires à l'industriel.
R2-Saint- Egrève	GRIZEL	Danièle	Saint Egrève	Association ARBRES	Protection des arbres		MU.5.1	Rappelle que les arbres assurent la décarbonation de l'atmosphère. Les nombreux programmes immobiliers récents conduisent à la disparition des arbres. Des replantations devraient être réalisées. Sur l'axe de la ligne E du Tram, l'effet couloir devrait être atténué par des plantations.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

C1-Dreal	Anonyme			Particulier	Energies alternatives	MU.4.1	<p>Cette contribution souligne toutes les contradictions que nous développons dans notre recherche pour une nouvelle énergie. L'auteure évoque la quadrature du cercle !</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les particules fines émises par les diesel ou par les autres essences ; ce n'est pas mieux, - L'hydrogène, il faut le produire, - Le méthane, on produit en même temps du gaz carbonique, - Les biocarburants à partir de colza, betteraves, consomment trop d'espaces, - L'électricité, que ferons-nous des batteries usagées ? Quel risque nucléaire ? que ferons des déchets radioactifs ? Quid des EPR qui balbutient ? quelles eaux pour refroidir les réacteurs ? <p>Propose de vivre à l'heure du soleil pour moins polluer pendant les heures chaudes et moins produire d'ozone, Rappelle l'impact des produits chimiques sur la santé (y compris les fumées du tabac), Conclut : Entre Charybde et Sylla, je choisis les énergies fossiles.</p>
----------	---------	--	--	-------------	-----------------------	--------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

C2-Dreal C3-Dreal	GRANGER MOSNAT	Jacques Max	La Sône	Association Sône Environnement Santé	Carrières		<p>I.3</p> <p>Les membres de l'Association La Sône Environnement Santé (SES) dénoncent depuis plusieurs années les conséquences des activités du site des carrières de La Sône sur la qualité de l'air à savoir :</p> <p>Le fonctionnement d'une centrale d'enrobés</p> <p>Les activités de stockage et de recyclage de matériaux divers</p> <p>Ces activités sont génératrices de poussières très nocives et entraînent une dégradation de l'air déjà fortement pollué par les rejets toxiques de la centrale d'enrobé.</p> <p>Des analyses réalisées par un laboratoire indépendant (le laboratoire départemental d'analyse de la Drôme) ont montré par rapport à un lot témoin des concentrations plus élevées en benzo a-pyrène ainsi qu'un taux de silicium 1000 fois supérieur au lot témoin.</p> <p>Les résultats de cette analyse ont été adressés à la DREAL par courrier</p> <p>L'ARS a été avisée : la réponse aurait été que la population est trop peu nombreuse...</p> <p>L'action I.3 est appréciée par la SES... Mais elle doute qu'elle soit suivie d'effets.</p> <p>Pour cela elle propose d'être partie prenante d'une commission locale d'information dans le but de trouver des solutions pérennes pour réduire au maximum ces nuisances.</p>
----------------------	-------------------	----------------	---------	-----------------------------------------------	-----------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

C4-Dreal	DARLET	Jean Claude		Chambre d'agriculture de l'Isère	Les moyens de la communication		A.1.1, A.2.2	A.2.1,	<p>Voir Contribution @79 du registre numérique</p> <p>La Chambre d'agriculture de l'Isère rappelle qu'elle s'est investie en 2020-21 dans le cadre de la préparation du PPA. Le bureau a émis ses remarques par courrier adressé au préfet le 10 février 2022.</p> <p>Ce nouveau courrier affirme et complète la position antérieure. Globalement, la Chambre d'agriculture rappelle qu'elle travaille avec les exploitants pour les accompagner dans des démarches et des pratiques nouvelles destinées à réduire les émissions des activités agricoles. Elle est prête renforcer ces actions de communication (informations, démonstrations). Considérant que la sensibilisation nécessite des moyens complémentaires dont elle ne dispose pas, elle interroge le maître d'ouvrage sur les moyens, matériels, budgets alloués aux actions décrites dans le PPA.</p> <p>La Chambre d'agriculture demande en particulier que l'information sur l'interdiction du brûlage soit réorganisée auprès des communes et des agriculteurs.</p>
C5-Dreal	BESANCON	Jean Luc	Grenoble	Particulier					En doublon avec la contribution R1-Grenoble
P1-Rives	BREUIL	Laura	Rives	Particulier	Aménagements piétons cycles		MU.5.1		<p>Mme Breuil Laura, habitante de Rives dans un des lotissements (environ 50 maisons) de l'autre côté de la RD 1085 (coté Renage) mais cependant proche du centre ; le passage souterrain de franchissement de la RD est accessible par des marches et une rampe très pentue ne lui permettant pas d'accéder au centre et à l'école avec une poussette, la contraignant à prendre sa voiture. Elle demande que l'accès au centre soit praticable par les piétons + poussette ou fauteuils roulants et vélos (aménagement du passage inférieur et réalisation de trottoirs).</p>
P1-Pontcharra	MERENDET	Johanne	Pontcharra	Particulier	Pollution de l'air Aménagements cycles		MU.1.1		<p>Mme Merendet Johanne, habitante de Pontcharra, avenue du Dauphiné, la RD qui traverse le centre très circulée. Elle « sent » la pollution due au trafic (beaucoup de PL) et souhaite déménager pour s'éloigner de ces nuisances pour elle et son fils en bas âge. Elle se déplace à vélo et regrette le manque d'aménagement de voies cyclables.</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

P1-Vinay	VIEUGUET	Sylvia		Association Nature Santé	Pratiques agricoles		A.1	En février 2019 cette association de défense des riverains des noyeraies a été à l'origine de la mise en place d'une charte de protection des habitants, situés à moins de 50m des noyers. Cette charte signée par le CING et la SENuRA est plus ou moins suivie mais elle a permis de créer un dialogue entre les producteurs de noix et les riverains. Elle a abouti à une amélioration des pratiques agricoles.
R1-Saint Marcellin	GRANGER MOSNAT	Jacques Max		La Sône Environnement Santé	Carrières		I.3	Remettent à ce jour un dossier à Mr le Commissaire Enquêteur (dossier également adressé à la DREAL). Nous sommes très favorables à l'action DEFI 3 en espérant qu'elle sera suivie de résultats » Voir Observations C2 et C3-Dreal
R2-Saint Marcellin	NAGEARAFF E BOUVET	Christian Ghislain		CING et SENURA Chambre d'agriculture 38	Amélioration des pratiques agricoles		A.1	Présentation de la nuciculture dans le sud Grésivaudan en particulier l'aspect fertilisation et gestion des bois de taille Sont venus de 16h à 17h présenter la gestion d'une noyeraie avec ses avantages (couvert végétal, arbres de haute tige absorbant du CO ²) et ses inconvénients (nécessité de traiter contre les insectes ravageurs) Voir compte-rendu de la rencontre en pièce jointe

Les codes R, C, P font respectivement référence aux Registres, Courriers reçus et contributions orales reçues en Permanence.

4.1.2. CONTRIBUTIONS REGISTRE PAR REGISTRE - REPRODUCTION EN WORD

REGISTRE GRENOBLE

Date : 24 juin 2022

Déposant : Jean Luc Besançon

Tome 3.1 Évaluation environnementale ; 6. Énergie et qualité de l'air. Les ZFE prévoient l'interdiction des CQA2 pour les Véhicule Utilitaires Légers, puis pour les voitures particulières. Ce sont principalement les diesels récents qui sont concernés. Ces diesels n'émettent presque plus la pollution de loin la plus dangereuse, celle des PM10, par leurs gaz de combustion. Les remplacer par des véhicules non-diesels plus lourds, tels que des véhicules utilitaires ou particuliers électriques ou hybrides, ou des bus (qui transportent en moyenne moins de 12 personnes par bus pour un poids de bus 10 fois plus élevé que celui d'une voiture diesel), c'est augmenter cette pollution de particules fines. En effet, les véhicules, diesel ou non, ou les bus récents, génèrent une pollution PM10 presque entièrement due aux frottements pneus-bitume et aux frottements de freinage, et non aux gaz d'échappement (qui ne représentent plus que de l'ordre de 1% des émissions des diesels).

Je demande que l'interdiction des CQA2 soit indiquée comme une dégradation de la qualité de l'air, tant que les véhicules qui remplacent les diesels CQA2 ne seront pas d'un poids plus réduit qu'actuellement pour diminuer leur pollution pneus-bitume.

Date : 13 juillet 2022

Déposant : Mr Bruno Ferrand

Dépôt sur le registre de la contribution déjà déposée sur le registre numérique sur le numéro @46. En insistant, dans l'action MU3.3 « suivre les émissions issues de l'A480 », pour connaître ce qui se cache derrière l'objectif « mise place d'une plateforme ». Question retransmise à la MOA via le RN. S'étonne aussi de la faiblesse du dispositif de mesure mis en place : 2 mesures par an ?

REGISTRE ST EGREVE

Date : 1^{er} juillet 2022

Déposant : Pascal METTON

Il faut interdire le chauffage au bois, première source de particules fines en hiver. Nous habitons dans une vallée alpine, comme la vallée de l'Arve qui a interdit ce type de chauffage. Le bois de chauffage est stocké en extérieur, chargé d'humidité et source polluante liée à une mauvaise combustion (particules, dioxines, etc.). La cimenterie VICAT

est également une source de poussières fines liée au déversement des bennes du téléphérique provenant des carrières du Vercors. Les automobiles stationnées sur les parkings de Vence écopark sont parfois recouvertes de cette poussière. Les employés de la zone d'activité ainsi que les habitants de ...??homes sont ou seront directement impactés avec tous les risques de maladies respiratoires qui peuvent en découler. Ce déversement doit se faire dans une enceinte close pour éviter la propagation des poussières. L'industriel devrait investir pour limiter les nuisances (bruit, lumières, poussières) de son installation d'un autre âge.

Date : 12 juillet 2022

Déposant : Danièle GRIZEL- Correspondante locale de l'association A.R.B.R.E.S.

Dans un plan de protection de l'atmosphère, n'oublions pas les arbres qui sont les seuls organismes vivants à décarboner l'atmosphère. Les nombreux programmes immobiliers sur St EGREVE entraînent une détérioration de notre patrimoine naturel(ex : rue du Muret- 14 arbres abattus sur 18 existants). Chaque arbre abattu devrait être remplacé par une moyenne de 25 jeunes arbres...on est loin du compte. L'effet couloir de l'avenue du Général De Gaulle vers le 6 et 6bis pourrait être atténué grâce à quelques arbustes en bacs à fleurs. Si on compare la ligne du TRAM E sur les communes de St Martin le Vinoux et le Fontanil, ST EGREVE est en net déficit de végétalisation le long de cet axe essentiel. Végétaliser >>Protéger l'atmosphère

REGISTRE MENS

Date : 30 juin 2022

Déposant : **Pierre KERMEN**

1ère partie de contribution identique à celle de la contribution @19 du RN

2ème partie scannée (présentation aux habitants du Trièves), texte associé :

Le président et les élus de la CC du Trièves ont refusé dans leur majorité de prendre la compétence transport, qui est pourtant un véritable outil pour offrir aux habitants une politique de mobilité réduisant les émissions de GES et les polluants de l'air.

Le président de la CC a pesé sur la décision des élus des communes en argumentant une contribution de 10€ par habitants s'ils prennent la compétence transport. Alors que ce chiffre n'est pas réaliste puisque la compétence transport donne le pouvoir de choisir les mobilités à mettre en service. Cette manœuvre a probablement changé la donne, puisque les élus de la CCT avaient voté au préalable majoritairement pour.

Date : 7 juillet 2022

Déposant : Odile ROLAND

Résidente à Mens depuis 22 ans.

Dans quelle mesure une résidente d'un village peut elle être à même de donner un avis sur une enquête dite publique, mais accessible essentiellement aux organismes, collectivités, associations, etc. compétents dans le domaine.

Ma préoccupation, c'est la qualité de l'air dans nos rues dites « canyon » à Mens. Elle est très souvent comparable à celle du centre ville de Grenoble ou j'ai résidé plus de 50 ans. La faute à qui ? Aux véhicules !

On parle beaucoup des véhicules de particuliers, peu du transport routier dans votre enquête. Les camions sont de plus en plus nombreux, leur taille augmente au fil des décennies partout en France, et donc à Mens. A quand l'interdiction de traverser notre village aux monstres routiers qui, au vu des « canyons » sont contraints à un gymkhana invraisemblable. Et aux bombes roulantes : imaginez une explosion de citerne dans le village...

Un PPA sans lien avec les autres administrations nationales, départementales, etc., cela n'a pas beaucoup de sens pour le quidam...

REGISTRE MONESTIER

Date : 19 juillet 2022

Déposants : Madame Sarrat, Monsieur et Madame Monique et Éric Beaujard

Dossier trop technique, nous n'avons pas les compétences pour émettre une opinion valable. Il aurait mérité d'avoir une réunion explicative par avant.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur nous a donné des informations intéressantes.

A notre niveau, habitants de Monestier, nous observons quotidiennement :

- Une vitesse très excessive des véhicules traversant le haut et le bas du village, car pas de déviation à notre grand regret, et donc de la pollution.
- Autoroute très cher (4€), avec pour conséquence est une augmentation du trafic dans le village.
- Limitation de vitesse non contrôlée, panneaux signalétiques 50 km/h non existants en haut du village, radar pédagogique retiré dans le haut du village.
- Passages piétons non refaits à ce jour.

D'où l'urgence de faire ralentir les véhicules (voitures, motos, camions...) pour diminuer la pollution et rendre la sécurité, physique et santé, aux habitants de notre village.

Solutions proposées :

- Autoroute gratuite,
- Diminution des tarifs trains et bus

PS : Pendant les travaux autoroutiers avec fermeture pendant un mois, véritable calvaire pour le haut et le bas du village, celui ci devenant voie de délestage

Synthèse

Information sur l'enquête confidentielle. Dossier trop technique. Dommage qu'il n'y ait pas eu une réunion d'information avant l'enquête.

Beaucoup de trafic dans le village-rue de Monestier, malgré l'autoroute que beaucoup évitent car trop cher, avec les désagréments induits : bruit, pollution, insécurité physique et sanitaire.

Il faudrait rendre l'autoroute gratuit et les TC vers la métropole moins chers.

Date : 19 juillet 2022

Déposant : Madame Ann Auzet

Présentation du dossier par le commissaire-enquêteur.

Discussion générale sur les questions de qualité de l'air et sur le contexte actuel de canicule. Très intéressée par le sujet, elle fera une contribution sur le registre numérique.

REGISTRE ECHIROLLES

Date : 26 juillet 2022

Mr Buisson, citoyen de passage à la mairie pour une formalité administrative.

Explication du dossier par le commissaire enquêteur. Ne dépose pas de contribution. Note le lien vers le registre numérique.

Mr X (signature illisible), de Claix

Demande la gratuité des TC qui devient un impératif pour lutter contre la pollution automobile et les difficultés de circulation.

PERMANENCE DE VINAY

2 juillet Visite de madame Sylvia VIEUGUET représentante de l'association NNS (Noix Nature Santé)

En février 2019 cette association de défense des riverains des noyeraies a été à l'origine de la mise en place d'une charte de protection des habitants, situés à moins de 50m des noyers. Cette charte signée par le CING et la SENURA est plus ou moins suivie mais elle a permis de créer un dialogue entre les producteurs de noix et les riverains. Elle a abouti à une amélioration des pratiques agricoles.

Permanence de St MARCELLIN

12 JUILLET

1) « La Sône Environnement Santé SES

Président GRANGER Jacques

Vice-président MOSNAT Max

Remettent à ce jour un dossier à Mr le Commissaire Enquêteur (dossier également adressé à la DREAL). Nous sommes très favorables à l'action DEFI 3 en espérant qu'elle sera suivie de résultats »

2) « Présentation de la nuciculture dans le sud Grésivaudan en particulier l'aspect fertilisation et gestion des bois de taille

Christian NAGEARAFFE du CING et SENURA

Ghislain BOUVET conseiller agricole de la Chambre d'Agriculture 38 »

Sont venus de 16h à 17h présenter la gestion d'une noyeraie avec ses avantages (couvert végétal, arbres de haute tige absorbant du CO²) et ses inconvénients (nécessité de traiter contre les insectes ravageurs)

Voir compte -rendu de la rencontre ci-après.

Compte rendu visite de Nuciculteurs

MM Christian Nagearaffe du CING et SENURA

Et M Ghislain BOUVET Conseiller agricole à la Chambre d'Agriculture 38

Dans un premier temps la question des traitements phyto sanitaires a été examinée. Il apparaît que la Charte de bon voisinage mise en place en 2019 a été une bonne chose. Il a permis aux riverains de se parler avec les agriculteurs et souvent de mieux se comprendre. Il fallait en effet expliquer que les traitements étaient la conséquence des différents ravageurs essentiellement le carpocapse et la mouche du brou.

Il s'agit de produits de moins en moins puissants, ce qui, en fonction des conditions climatiques, peut nécessiter plusieurs passages. Globalement, il y a moins de pesticides répandus.

Toutefois du fait des aspersions sur des arbres en haute tige, il y a nécessairement une diffusion dans l'air.

Sauf quelques cas particuliers la charte est suivie et il y a moins d'incidents avec les riverains qu'à une époque antérieure.

Il est rappelé que les pesticides ne sont pas concernés pour l'instant dans le PPA et que seul l'épandage d'engrais azotés est pris en compte car il peut poser des problèmes à cause de la transformation de l'azote en ammoniac.

Sur ce plan il a été indiqué que, du fait de la diminution des élevages, l'essentiel des apports d'engrais se fait sous forme minérale. Un apport de fond NPK en février mars, suivi en général de deux apports d'azote (en moyenne 100 unités en trois fois). Il n'y a plus d'apport d'urée sous forme liquide. (Ce qui est plutôt une bonne chose vis-à-vis de la diffusion d'ammoniac).

Les apports se font par centrifugation des granulés car il n'y a pas d'incorporation possible compte tenu du couvert végétal.

Les quelques apports organiques, sous forme de fumier solide, sont réalisés par épandeur à hérisson et ne peuvent également être enfouis.

En résumé il n'y a pas d'améliorations des pratiques envisageables afin de diminuer la perte en ammoniac.

L'irrigation est souvent nécessaire. Elle se fait par micro aspersion.

Un problème demeure, c'est celui de **l'élimination des tailles et des arbres morts**. Il n'y a pas suffisamment de broyeurs, ce qui peut entraîner des brûlages. Ce fut particulièrement le cas lors de la tempête de 2019 où 50000 arbres furent par terre. Des dérogations de brûlages furent alors demandées et obtenues faute d'autres solutions.

C'est pourquoi il paraîtrait souhaitable de pouvoir bénéficier d'aides à l'équipement de broyeurs, particulièrement pour des CUMA. En effet un broyeur dont le coût moyen est d'environ 35000 euros, n'est utilisé que peu de temps et il n'y a pas d'urgence. C'est donc typiquement du matériel qui peut être collectif et qui diminuerait fortement les brûlages.

Enfin, les nuciculteurs ont insisté sur les avantages de cette culture, y compris dans le domaine de la qualité de l'air, puisque l'on cherche à développer les plantations d'arbres :

- Végétalisation importante d'arbres à hautes tiges à fort pouvoir absorbant du CO₂
- Abaissement de la température du sol grâce à l'ombre et au couvert végétal (25° contre 45 à 50° sur les chaumes actuellement).

4.2. Courriers reçus

Les courriers reçus au siège de l'enquête sont reproduits ci-après.

Monsieur Yves BOURGEOIS
82 Impasse de la ROUSSIÈRE
38480 Saint Martin de Vaulserre

Saint Martin de VAULSERRE le 03 juillet 2022



Dreal
17 Boulevard Joseph Vallier
38000 GRENOBLE

Objet :

Pollution de l'air : exprimez vous

Madame, Monsieur

Suite à l'article paru dans le dauphiné libéré dont le titre est cité en objet, je fais part de mes remarques.

Lutter contre la pollution, la qualité de l'air est une démarche louable, essentielle pour, la santé, notre environnement, etc... toutefois elle doit être objective en prenant en compte tous les critères. Dans le plan proposé, quatre secteurs sont proposés.

L'industrie : dans ce domaine en plus des objectifs cités, le recyclage des déchets n'est pas cité. Un seul exemple les mâchefers issus des usines d'incinération des ordures ménagères, dont les poussières sont nocives pour les voies respiratoires. La décontamination de friches industrielles, combien de sites sont à l'abandon, propagateurs de nombreux polluants dans l'air, les sols et l'eau.

Le résidentiel :

réduire l'impact du chauffage au bois en supprimant les foyers ouverts est une bonne mesure. Dans ce domaine particulier un paradoxe, coupe à blanc de forêts afin d'alimenter des chaufferies urbaines au bois. L'incinération de ce bois vert génère de la dioxine, ce mode d'exploitation des forêts détruit tout un éco système, diminue la régénération de l'air, moins d'arbres moins d'absorption de CO2. Une exploitation de la ressource bois serait souhaitable et régénérer la forêt par de nouvelles plantations d'essences indigènes et non de résineux à croissance plus rapide.

La mobilité :

Vouloir réduire le nombre de véhicules, inciter les personnes d'acheter des véhicules électriques ou moins polluants, la conjoncture actuelle ne le permet pas.

La mobilité par transport en commun est réservée aux citatins. Dans notre département il y a nécessité de développer les transports, trains, bus car de nombreux secteurs en sont dépourvus, ou la fréquence, les horaires sont inadaptés, donc la voiture personnelle demeure le moyen indispensable à tous trajets.

L'automobiliste est toujours mis en cause pour les particules fines, mais a t'on effectué un ratio de la consommation journalière de carburant entre, voiture, poids lourds etc..., engins agricoles ?

L'agriculture :

dans ce domaine objectif à minima, réduire les émissions du secteur. Une réglementation existe, un encadrement plus strict s'impose pour les épandages de lisier d'ou émanent des alcoïdes (amoniaque nocive pour les voies respiratoires). Des études récentes démontrent la réalité de la contamination de l'environnement par les pesticides, produits phytopharmaceutiques, engrais, les épandages ne sont font pas qu'à une faible distance du sol mais aussi à une certaine hauteur pour des arbres etc...beaucoup de particules sont en suspension dans l'air. domaine pour lequel il faut faire respecter les distances, les conditions atmosphériques pour une bonne utilisation. Tous les engins agricoles ne sont pas de prime jeunesse, certains pétaradants et fumants mériteraient un contrôle au même titre qu'une voiture.

En plus de tous les objectifs fixés, dans mes commentaires je vous fais part de mes attentes.

Dans l'espoir de leur concrétisation, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes sincères salutations.

Mr Yves BOURGEOIS



**AGRICULTURES
& TERRITOIRES**
CHAMBRE D'AGRICULTURE
ISÈRE

Réf. : JCD/AC/RB/SG
Dossier suivi par :
Robinson Stieven
seccr_general@isere.chambagri.fr



**Monsieur le Président de la commission
d'enquête pour la révision du plan de
protection de l'atmosphère Grenoble-
Alpes-Dauphiné**

DREAL UD Isère
44 avenue Marcelin Berthelot
Grenoble Cedex 02

Le Président,
40, avenue Marcelin Berthelot
CS 92608
38036 Grenoble CEDEX 2
Tél : 04 76 20 68 68
Fax : 04 76 33 38 83
Email : accueil@isere.chambagri.fr

À, Grenoble le 20/07/2022

**Objet : Remarque de la Chambre d'agriculture de l'Isère sur le 3^e
plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération grenobloise
dans le cadre de l'enquête publique**

385 A route de Saint Marcellin
38160 Chatte
Tél : 04 76 20 68 68

36 route de Ponsonnas
38350 La Mure
Tél : 04 76 20 68 68

3 passage Romain Bouquet
38110 La Tour du Pin
Tél : 04 74 83 25 00

15 rue Charles Lindbergh
ZAC Grenoble Air Parc
38590 Saint-Etienne de Saint-Geoirs
Tél : 04 76 93 79 50

27 rue Denfert Rochereau
38200 Vienne
Tél : 04 76 20 68 68

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la révision du PPA, la Chambre d'agriculture de l'Isère s'est investie en 2020 et 2021 en mobilisant élus et techniciens pour participer aux comités de pilotages et comités techniques et également pour copiloter l'atelier agriculture.

Les membres du bureau réunis le 10 janvier 2022 ont déjà émis des remarques sur le projet de 3^e PPA. Vous trouverez ci-joint le courrier envoyé à Monsieur le Préfet de l'Isère le 10 février 2022, présentant la position du bureau de la Chambre d'Agriculture. Le présent courrier vient confirmer ou compléter les remarques émises afin que les requêtes du monde agricole soient bien prises en compte pour une mise en action efficace du prochain plan et ont adopté la position suivante :

D'un point de vue général, et comme déjà évoqué, le bureau de la Chambre d'agriculture reste très **interrogatif** sur les **moyens** qui seront mis en œuvre pour la réalisation des fiches actions (budget, ressources). Il déplore le manque de moyens de communication mis au service de l'information des agriculteurs sur le PPA (périmètre, interdiction du brûlage...) et demande à ce que les agriculteurs soient informés de l'existence du PPA et des actions qui concernent directement l'agriculture.

Concernant plus précisément les fiches actions :

Action A.1.1 :

-avec quels moyens financiers la Chambre d'agriculture va organiser ces formations ? Le sujet n'est pas "attractif" et il faudra mettre des moyens pour mobiliser les agriculteurs.

- Les supports de communications existent-ils ? Faut-il les créer ? Si oui qui le fait ?
-la Chambre d'Agriculture n'a pas d'information sur toutes les formations agricoles réalisées en Isère

Action A.2.1. :

-la Chambre d'Agriculture n'a pas accès aux données exhaustives sur la liste des exploitations en label (Bio, HVE, ...) concourant à l'amélioration de la qualité de l'air

Action A. 2. 2 :

-les documents et outils de communication existent-ils déjà ?
-la synthèse chiffrée du matériel utilisé est un vrai travail de recensement important car la Chambre d'Agriculture ne dispose d'aucune base de suivi du matériel agricole

Action T2. 2 :

- Les supports de communications existent-ils ? Faut-il les créer ? Si oui qui le fait ?

L'arrêté préfectoral sur l'interdiction de brûlage de 2016 n'avait été suivi d'aucun plan de communication de la part de l'administration. Des communes contactent encore la Chambre d'Agriculture pour connaître la réglementation.

Espérant que nos remarques soient prises compte et que ce 3^e Plan de Protection de l'atmosphère soit mis en œuvre dans les meilleures conditions, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Jean-Claude Darlet



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Établissement public
loi du 31/01/1924
Siret 18381001900038
APE 9411Z

www.isere.chambres-agriculture.fr

PJ : Courrier du 10 février 2022 à l'attention de Monsieur le Préfet de l'Isère



S.E.S

La Sône Environnement Santé

3 Rue du 11 novembre 1918

Président Jacques GRANGER Tél : 04.76.64.42.69 - 06.71.53.02.67
Mail : ines.granger.53@gmail.com

Vice-président Max MOSNAT Tél : 04.76.64.44.98 - 06.75.53.91.54
Mail : m_mosnat@yahoo.fr

A

Monsieur le Commissaire enquêteur
Enquête publique sur le 3^e plan de protection de l'atmosphère (PPA)
de Grenoble Alpes Dauphiné

Depuis 2013, notre association SES (La Sône Environnement Santé) a dénoncé à maintes reprises auprès des pouvoirs publics (Ministère de l'Environnement, Préfecture, Dreal, Députée, Conseiller Général puis Départemental, Conseil Communautaire) les conséquences que pouvaient avoir les activités du site des carrières de La Sône sur la qualité de l'air :

- Fonctionnement d'une centrale d'enrobé
- Activités de stockage et de recyclage de matériaux divers

A ce jour, qu'en est-il exactement ?

Les problèmes déjà signalés en ce qui concerne le fonctionnement de la centrale d'enrobé sont identiques voire accentués par l'utilisation de fraisâts qui nécessitent une chauffe à des températures bien plus hautes qu'un enrobé neuf et qui, de ce fait, libèrent un cocktail de composants chimiques tous plus toxiques les uns que les autres, à proximité immédiate d'un lotissement de 250 personnes.

Avec quelles conséquences pour la santé des riverains ?

- A certains moments de la journée, l'air devient irrespirable, particulièrement tôt le matin, entre 6h et 8h. Aussi, de plus en plus de Sônois se plaignent de ne pas pouvoir aérer leur maison avant de partir au travail.

- Depuis janvier 2022, pour une durée de 10 ans, une autorisation a été donnée à l'entreprise Budillon Rabatel pour stocker et traiter des matériaux de toutes sortes :
 - fraisages de routes,
 - blocs de béton,
 - déchets du B.T.P. qui peuvent parfois se révéler non inertes (présence de produits adjuvants, de colorants, de colles ...)en dessous d'un lotissement dont les plus proches maisons sont à peine à 50 m du lieu de concassage.

Ces activités sont génératrices de poussières très nocives et entraînent une dégradation de l'air déjà fortement pollué par les rejets toxiques de la centrale d'enrobé.

- Les changements climatiques enregistrés ces dernières années (vent + sécheresse) ne font qu'accroître ce problème de pollution atmosphérique. Les Sônois subissent de plus en plus ces poussières (de fraisâts, de silice...) qui s'infiltrent dans les maisons, les piscines et recouvrent la végétation, les légumes dans les jardins et même le linge qui sèche.

Comme depuis quelques années nous constatons une augmentation du nombre de cancers, de maladies cardio-vasculaires, d'allergies, de problèmes sanguins..., nous avons recensé en mai 2018 de manière précise, les différentes pathologies avérées dans notre lotissement (zone située entre 100 et 500 m du site des carrières).

Au vu des résultats inquiétants, SES a décidé de faire analyser, en novembre 2018, par ses propres moyens, 3 prélèvements de lichens auprès du Laboratoire Départemental d'Analyses de la Drôme :

- 2 dans notre lotissement.
- 1 dans une zone neutre éloignée de toute pollution industrielle.

Le résultat de ces analyses a fait ressortir :

- Des différences importantes en HAP entre les sites les plus exposés et le site témoin, notamment en ce qui concerne le benzo à pyrène, qui est une des substances les plus nocives contenues dans l'enrobé.
- Un écart très important entre le taux de silicium retrouvé dans le prélèvement témoin et le taux de silicium retrouvé dans les prélèvements effectués dans les zones exposées (1000 fois supérieur).

Plusieurs enquêtes de santé publique ayant révélé qu'une exposition quotidienne aux particules fines contribue au développement de maladies cardio-vasculaires, neurologiques, cancers... nous sommes intervenus plusieurs fois auprès de l'ARS pour leur demander de diligenter une enquête afin de déterminer si toutes les pathologies rencontrées à proximité du site n'étaient que le fruit du hasard. Toutes nos demandes ont été rejetées.

Selon l'ARS, « La population est trop peu nombreuse (650 habitants) et son exposition à des émissions atmosphériques multiples ne permettent pas d'envisager une étude ».

Comme vous l'affirmez si bien par voie de presse, ce troisième PPA vise à réduire les émissions polluantes pour mieux protéger la population, nous sommes tentés de vous dire :

« Il ne suffit pas de l'écrire, mais il va falloir le démontrer maintenant »

Parmi les 22 actions proposées pour mener à bien ce PPA, l'action n° 3 :

« Améliorer les connaissances sur les émissions de particules diffuses des carrières, installations de traitement des matériaux et déchets du BTP, centrales d'enrobage et d'asphalte et unités de transformation du bois et généraliser les bonnes pratiques. »

est celle qui permettrait peut-être de limiter les émissions de particules générées par les activités du site des carrières de La Sône.

Pour cette raison, nous demandons à être partie prenante avec la DREAL dans la création d'une commission de surveillance de ces activités dans le but de trouver, enfin, des solutions pérennes pour réduire au maximum ces nuisances.

Notre association reste à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Cette intervention écrite est soutenue par l'ensemble des adhérents de notre Association.

Pièces jointes :

- Une première photo montrant l'état de la végétation à proximité du site.
- Une deuxième photo montrant les dégagements de fumées de la centrale à l'intérieur de notre lotissement (qui se trouve en surplomb du site).
- Une troisième photo montrant l'importance des tas de fraisâts, de granulats...stockés à proximité des habitations.

A La Sône, le 12 juillet 2022

Le Président,
Jacques Granger

Le Vice-Président,
Max Mosnat



Enquête publique sur le 3^e plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Grenoble Alpes Dauphiné

S.E.S

La Sône Environnement Santé

3 Rue du 11 novembre 1918

38840 LA SÔNE

Président Jacques GRANGER Tél : 04.76.64.42.69 - 06.71.53.02.67
Mail : ines.granger.53@gmail.com

Vice-président Max MOSNAT Tél : 04.76.64.44.98 - 06.75.53.91.54
Mail : m_mosnat@yahoo.fr

Suite à notre rencontre avec un membre de la commission d'Enquête Publique, le mardi 12 juillet, à 14h, en mairie de Saint Marcellin, nous souhaitons ajouter des compléments au dossier que nous avons déposé ce jour-là.

PJ : Synthèse des résultats d'analyses de prélèvements de lichens, demandés par SES en octobre 2018, auprès du Laboratoire d'Analyses du département de la Drôme.

A La Sône, le 19 juillet 2022

Le Président, Jacques Granger
S. E. S.
38840 LA SÔNE

Le vice Président, Max Mosnat

S. E. S.
38840 LA SÔNE

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3



LA SÔNE-ENVIRONNEMENT-SANTÉ
S.E.S.
38840 LA SÔNE

LA SÔNE-ENVIRONNEMENT-SANTÉ
S.E.S.
38840 LA SÔNE

Client demandeur N° : 38951
Fax : Vos ref :

Environnement - sécurité alimentaire - agriculture

Client payeur N° : 38951
LA SONE ENVIRONNEMENT SANTE SES
3 RUE DU 11 NOVEMBRE 1918
38840 LA SONE

Synthèse des résultats d'analyses

Mise en route des analyses	
Date d'analyse: ICP_AES	22/11/2018
Date de mise en analyse: Solides	21/10/2018
Date d'extraction: ASE 200	05/11/2018

Méthode	Description
CMO_MY06	Méthode interne. Extraction sous pression à chaud (PFIE) et Dosage par Chromatographie Gaz (ECD, Spectrométrie de masse) et en Chromatographie Liquide (DAD, Fluorescence, Spectrométrie de masse)
CMO_MY02	Méthode interne. Extraction Liquide/Liquide et Dosage par Chromatographie Gaz (ECD, Spectrométrie de masse) et en Chromatographie Liquide (DAD, Fluorescence, Spectrométrie de masse)

Niveau polluants minéraux									
Code Sando	Paramètre	N° CAS	Méthode	Technique	Résultat	Unité	LQ	Limite de qualité (Eq)	Réq ou Réf (Eq)
	Bilan quinquéval métaux		N/A	métaux par ICP AES	Sans objet				

Par délégation de la Présidente,
Signé électroniquement par Philippe REY, Chef de service, signataire autorisé.

Modèle report d'analyse : 04/05/2014 - 01/08/2015



LABORATOIRE DÉPARTEMENTAL D'ANALYSES
37 AVENUE LAMAYGNE - BP 146, 26904 VALSANCIE CEDEX 9 - TEL : 04 76 41 79 70 - FAX : 04 76 81 70 71
laboratoire@adrome.fr - www.laboratoire.tedrome.fr - GIBET 225 6020 17 993 02 - CODE APE 7120B

Les services analytiques sont couverts par l'arrêté préfectoral n° 2002-00044 portant sur le COIRA.

Lichens - La Sone Environnement Santé SES

HAP

	18-17296-001	18-17296-002	18-17296-003
	Prélèvement à 10 kms	Ech. BIZEF	Ech. Lotissement Pied sec
	µg/kg	µg/kg	µg/kg
Anthracène	0,2	1,2	
Benzo a pyrène	0,8	1,7	5,1
Benzo b fluoranthène	3,4	5,7	6,6
Benzo ghi pérylène	9	12,8	53,7
benzo k fluoranthène	1	1,2	1,7
Chrysène	7,3	12,5	10,4
Fluoranthène	19,7	38,6	56
fluorène	11,4		
Indéno 123cd pyrène	2,1	14,4	
Phénanthrène	30,7	58	82,7

METAUX
LOURDS

	Prélèvement à 10km	Echantillon BIZEF	Echantillon PIED SEC
	En mg /kg	En mg /kg	En mg /kg
ALUMINIUM	603.3	881.2	445.7
BORE	3.4	2.4	2
BARIUM	7.3	8.5	5.7
CHROME	1.7	2.4	1
CUIVRE	6.6	7.5	46
FER	429.3	764.7	365.4
MANGANESE	37.8	26.1	15.6
NICKEL	1.1	1	0.5
PHOSPHORE	918.9	1100	907.6
PLOMB	3.5	4.7	1.1
SOUFRE	643.9	629.5	516.3
SILICIUM	1.1	1300	807.5
STRONTIUM	28.1	27.3	9.1
TITANE	17.9	36.4	18.1
ZINC	20.3	22.2	11.5

le 6/07/22



DREAL
17, bd Joseph Vallier
38000 GRENOBLE

objet: expertise publique
pollution de l'air

La pollution par les véhicules c'est la quadrature du cercle:

- le diesel c'est les particules fines
- il paraît que les nouvelles essences, dans un autre genre de pollution c'est pas mieux
- l'hydrogène ça a l'air génial mais les procédés de fabrication laissent à désirer:
 - à partir de l'eau ça paraît parfait mais réchauffement climatique aidant faudra peut-être choisir en boire arroser et rouler.
 - Ah! le METHANE ... pour avoir de l'hydrogène on rejette quoi? Ben voyons! du CO2 CARBONIQUE ... et on en fait quoi?
 - on rajoute aussi de l'huile de soja, ça en fait des hectares, je crois aussi des betteraves pour la méthanisation. Je suis pas sûre, c'est même pour ça qu'on continue les nicotiniques.
- Va falloir choisir entre bouffer et rouler, un que les hectares cultivables c'est pas extensibles, et que le poumon de notre planète - l'Amazonie - comme on l'appelait à l'école primaire dans les années cinquante se réduit comme peau de chagrin pour produire plus de soja ...
- Et puis voilà le miracle électrique, il va falloir en creuser de sacrés trous pour les enterrer après usage, sans parler d'installer des prises et de fournir l'énergie, bonjour les embouteillages de voitures électriques en panne sur l'autoroute.

... sans parler de l'énergie nucléaire, si propre! on a oublié Sétoum Island, Tchernobyl et Fukushima, les trous de 500 m de profondeur pour enterrer les déchets radioactifs à deux pas de charbonniers ou villages pour des nucléaires, et les déchets radioactifs qu'on met sous les parkings et autres lieux ou qu'on essaye de fuir avec aux fabricants de casseroles et autres usages pour les dissimuler par se rapprocher de la radioactivité naturelle!

et les EPR qu'on n'arrive pas à faire marcher et l'eau qui commence à manquer pour refroidir les cœurs

Boire, arroser et conduire, faudra choisir les réacteurs qui sont à l'arrêt; faudra peut-être aussi choisir entre se chauffer et rouler (zut alors! j'oublie le réchauffement climatique, on n'aura plus besoin de se chauffer)

- Pour l'ozone j'ai une idée qui me paraît bien, GARDER l'heure d'hiver toute l'année, parce que l'heure produite par les véhicules, elle aime bien la chaleur. Donc si on sort à 17h heure d'été c'est 15h au soleil (fait chaud, du boulot si on sort à 17h c'est 16h au soleil, peut-être qu'il y a une heure d'été!)

aurait un peu moins d'zone 17h (heure d'hiver = 16 au soleil conclusion: on s'intéresse plus à la pollution produite par la circulation, que par celle des produits chimiques en tout genre qu'on ingère et respire - que je sache, on n'a toujours pas interdit la culture du tabac, et aux centaines de milliards qui polluent sûrement l'air de la planète entière (voir la ref. Encyclopedica Britannica) en eu sans quelques choses avec Tchernobyl.

Précisions: je suis une femme âgée, et pas du tout militante écolo, mes sources sont la Dauphine et la télé (pas de portable, pas d'internet)

MF

L'axe: entre chauffage et soleil je choisis le chauffage

4.3. Registre numérique

ID Unique	Nom	Prénom	Ville	Pièce(s) jointes	Typologie du déposant	Thématiques	Synthèse
@1	GUEDON	Daniel	Herbeys	-	Particulier	MU.1.1, MU.3.2	La réduction de la pollution passe par la fluidification de la circulation motorisée. Ceci passe par des aménagements routiers : suppression de feux tricolores (exemple Eybens), moins de chicanes et plus de dos d'ane.
@2	COIGNÉ	Christian		-	Elu / collectivité	EPCI, MU.3.3, MU.1.3, MU.1.2, GAM	Le Maire de Sassenage demande soit un transport en commun efficace au départ du nord de Sassenage et reliant Grenoble, soit la création d'une voie de contournement (pendant les travaux A480, mais à maintenir ensuite)
@3	ROLIN	Agnes	Montbonnot-Saint-Martin	-	Particulier	EPCI, MU.3.1, RT.1.1, GR	Il est proposé de réduire la vitesse sur l'autoroute entre Montbonnot, voire Grenoble, et Crolles, ce qui réduirait la pollution de l'air et la pollution au bruit
@5	ISAAC	Alexis		-	Elu / collectivité	MU.3.1, RT.1.2, RT.1.1, GR	2 propositions Réduire la vitesse sur les voie rapides (90) et dans les villes (30) Inclure les inserts ouverts Finoptim et le tubage des cheminées dans les aides
@6	DESPRES	Isabelle	Montbonnot-Saint-Martin	-	Particulier	MU.1.3, MU.3.1	Propose de réduire les nuisances dues à la circulation automobile (90 km/h, revêtement routier, tarification et fiabilité des TC, pistes cyclables, plantations)

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@7	RAIEVSKI	Laurence	Montbonnot-Saint-Martin	-	Particulier	MU.3.1, GR	<p> limiter vitesse à 70 km/h sur la rocade réduire vitesse à 90 entre Montbonnot et Crolles ne pas attendre le pic de pollution pour limiter la vitesse : contrôler et verbaliser bien afficher la limitation</p>
@8		Anne	Grenoble	-	Particulier	MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2	<p> Encourager les habitants à utiliser les transports en commun par une participation plus importante de l'employeur au coût des abonnements.</p>
@9	MARTIN	Cécile		-	Particulier	MU.1.1, MU.5.1, MU.3.1	<p> Demande de revêtements de voiries limitant le bruit Propositions de : - limiter la vitesse sur l'A41 - Végétaliser les parkings - Multiplier les lieux de stationnement des vélos</p>
@10	DUGAND	Fabien	Grenoble	-	Particulier	EPCI, MU.1.1, MU.2.1, RT.1.2, GAM	<p> On fait porter sur la circulation automobile la pollution aux particules fines alors qu'elle est essentiellement due au chauffage au bois et qu'elle vient de loin pour se concentrer sur la cuvette grenobloise: les restrictions apportées aux automobilistes locaux sont donc injustes</p>
@11	DUROYAL	Alexandre	Grenoble	-	Particulier	I.1.1	<p> Soutient les actions I11 et C21 et souhaite une amélioration des moyens facilitant la consultation électronique de la documentation par les citoyens.</p>
@12	ULLMANN	Raymond	Les Abrets en Dauphiné	-	Particulier	MU.3.3, MU.1.3, MU.5.1, T.1.1, CCVD	<p> Fait 2 propositions pour réduire la pollution (bruit, air, encombrement) au centre des Abrets. Interdire le passage des camions et contrôle Etude d'une déviation entre Chimilin et Charancieu</p>
@13	SEGOND	Lalie	Meylan	-	Particulier		<p> Rappelle l'intérêt de conserver de la végétation pour lutter contre la dégradation de la qualité de l'air et le réchauffement des villes. Conserver les arbres Végétaliser Dégoudronner les cours d'école Mise en place d'îlots de verdure</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@14	LAVEUVE	Eric	Saint-Martin-d'Hères	-	Particulier	MU.1.1, GAM	Améliorer le civisme réciproque entre automobilistes et cyclistes Sanctionner davantage les infractions au code de la route
@15	SAPPEY	Hugues		-	Particulier	T.1.1, T.1.3, A.2.2, A.2.1, A.1.1	Agriculture : préconise des contrôles à l'improviste sur l'utilisation des intrants chimiques, et de limiter strictement l'épandage de lisier. Interdiction des véhicules diesel le WE. 2 roues "trafiqués" : prévoir une obligation de contrôle technique tous les 2 ans. Véhicules électriques, attention ! : plus lourds (plus de pollution aux PM), batteries avec des métaux rares (extraction polluante, non recyclables), production d'électricité supplémentaire non neutre en termes de pollution.
E16				-	Particulier		Signalement d'une erreur matérielle dans le dossier : "4300 décès" plutôt que "4300".
@17	BOUCHE	Jean-Marc	Grenoble	-	Particulier	EPCI, MU.4.1, MU.2.2, GAM	Le basculement vers des véhicules électriques n'est pas la solution, car leur construction-déconstruction est source de pollution et qu'il faut tenir compte de la pollution induite par les pneus, le freinage, la chaleur des moteurs. Il faut remettre en cause le trafic routier lui-même en remplaçant la ZFE par des ZTL.
@18	FAGOT-REVURAT	Olivier	Voreppe	-	Particulier	MU.3.3, MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2, GAM, CAPV	Demande d'améliorations tarifaires, de fréquences et d'aménagements concernant les transports ferroviaires entre Pays Voironnais et Grenoble. Demande de parkings relais SNCF. Demande l'amélioration des tarifs autoroutiers entre Pays Voironnais et Grenoble et des aménagements pour les différents types de transport. Demande le respect des zones agricoles et naturelles en agglomération.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@19	KERMEN	Pierre	Mens	oui	Particulier	EPCI, PA, C.2.1, TR	<p>Souhaite lier le dérèglement climatique à la qualité de l'air</p> <p>Dénonce la période d'enquête "estivale"</p> <p>Estime que la CCT n'est pas cohérente entre réserves et avis favorable</p> <p>Dénonce la position de la CCT qui ne s'implique pas dans la compétence transport. Compétence à travers laquelle elle pourrait jouer un rôle précurseur.</p> <p>A organisé une réunion publique sur le sujet à Mens</p> <p>Avis défavorable argumenté par le manque d'ambition du PPA, notamment la non atteinte des seuils OMS et parce que le dossier manque de pédagogie.</p> <p>Parallèlement, demande à la CCT d'adhérer à ATMO AURA pour développer la connaissance sur le territoire et également de concilier toutes les politiques publiques en lien avec la problématique qualité de l'air et dérèglement climatique</p> <p>Enfin véritablement sensibiliser la population</p>
@20		Michel	Saint-Martin-d'Hères	-	Particulier	MU.2.2	Rejette les contraintes "critair" qui l'obligeraient à un trajet d'une heure en TC contre 20 mn en voiture en 2025
@21	CHARTRAIN	Nicolas	Gières	-	Particulier	C.1.2	Interdire les loisirs polluants (baptême, avion de chasse !)
@22	FERMOND	Dominique	Saint-Quentin-sur-Isère	-	Particulier	EPCI, MU.1.1, MU.1.2, MU.2.2, SMVI	<p>Depuis St Quentin sur Isère, les trajets vers la métropole en TC sont tous beaucoup plus long et beaucoup moins souples qu'en voiture.</p> <p>Où est l'aménagement du territoire dont on parle depuis 40 ans ?</p> <p>Ma vieille voiture en parfait état est CQA4. Qui paie son remplacement ? Pourquoi consommer du neuf quand le vieux marche encore parfaitement ?</p>
@23	GUIGNER	Joel-Pierre	Poisat	oui	Particulier	RT.1.2, RT.1.3	<p>Dans le lotissement des Primevères à Poisat, 15% des villas ont adopté le chauffage au bois, en remplacement des radiateurs électrique + foyer ouvert d'origine.</p> <p>Avec l'accroissement du coût de l'électricité, les poêles à bois vont devenir de plus en plus nombreux, et la</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

							pollution suivra...
E24	FLORENCE REVOL			-	Particulier	MU.1.1, MU.1.3, I.3.2, T.2.2, A.2.1	Interdire les feux divers, agricoles ou autres contrôler davantage les produits de traitement agricoles en particulier pour la nuciculture pollution générée par les rallyes automobiles pollution générée par les poids lourds dans les villages mettre des voies cyclables sur les départementales
@25	MARTINELLI	René	Grenoble	-	Particulier	MU.2.2, MU.2.1, I.1.1	Refuse la ZFE Dénonce une politique anti-pauvre (antisociale) L'électricité n'est pas une solution écologique et ni économique (doublement du parc nucléaire, déchets, explosion) Taxation des carburants pour les bateaux et les avions pour obliger à la relocalisation des industries.
@26	BINET	Camille	Chichilianne	-	Particulier	MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2	Souligne que les trajets en train sont trop longs et trop chers pour être attractifs. Que les bonnes pratiques (vélo) ne sont pas récompensées !
@27	ENCINA-RULLIAT	Axel	Grenoble	-	Particulier	EPCI, MU.5.1, GAM	Reverdifier Grenoble moins de voitures mettre fin au béton
@28	POULET	Dominique	Saint-Victor-de-Cessieu	-	Particulier	MU.1.3, MU.1.2, MU.5.1, T.1.1	Pointe le trafic routier pour se rendre en stations et préconise un surforfait pour les touristes qui n'utilisent pas les transports en commun. Souhaite une réglementation voire réduction du nombre de stations hivernales. Préconise la gratuité pour les voitures électriques sur les autoroutes des Vals du Dauphiné
E35	PEILLET	Georgette		-	Particulier	MU.2.1	Accélérer d'au moins 6 mois l'interdiction des Crit'air5

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@29	MOUNIER	Patrick	Échirolles	-	Particulier	MU.1.1, MU.1.3, I.1.1	Echirolles : Rue de Stalingrad saturée de trafic venu du sud (Brié-Angonnes, Champagnier) Fumées issues du Sud (Grenobloise de Matériaux Enrobé, Champagnier ?)
@30	ROBIN	Michèle	Tréminis	-	Particulier	EPCI, MU.2.2, MU.2.1, RT.1.1, TR	Territoire PPA : Pourquoi le Sud du Trièves et pas la Chartreuse ou le Vercors (injustice) ? Aide au changement de chaudière : inexistante en Trièves alors qu'elle existe ailleurs (injustice) Accès agglo limité par les ZFE : Le cout de changement des véhicules pour les particuliers et les entreprises du Trièves demande à ce qu'on réfléchisse encore sur ce sujet...
@31	OURDOUILLIE	Jean-Pierre	Saint-Hilaire-du-Rosier	-	Particulier	EPCI, I.3.1, I.3.2, I.1.1, SMVI	A La Sône, fortes odeurs de la centrale d'enrobage et forte pollution surtout le matin. Cela s'ajoute aux poussières de la carrière et du broyage de matériaux issus du BTP. Déclasser les installations polluantes et écouter les populations
@32	GIROND	Michel	Varacieux	-	Particulier	A.2.1, A.1.1	Demande pour des raisons de santé que les agriculteurs respectent les règles concernant les pulvérisations de pesticides. Demande que les agriculteurs respectent les règles concernant les déchets d'exploitation en s'abstenant de les brûler.
@33	BRAN	Martine	Saint-Guillaume	-	Particulier	SAN, MU.1.3, T.2.1	Rappel du lien entre santé et pollution Demande une enquête sur les conséquences sanitaires de la pollution Urgence d'agir sur tous les leviers MAIS les habitants des montagnes n'ont pas d'autres moyens de transport (NDRL que la voiture).
E34	BADON	Yvette		oui	Particulier	EPCI, GR	L'activité de l'aviation en général et de l'aérodrome du Versoud en particulier est une source de pollution de l'air et de nuisances sonores non traitée dans le PPA.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@36	BILLON	Christophe	Eybens	-	Particulier	MU.4.1, RT.1.2	Les machines thermiques de jardinage sont aussi une source de pollution de l'air, sans qu'elles soient l'objet d'une réglementation aussi sévère que pour les véhicules. Les remplacer par des machines électriques et réduire la fréquence des coupes d'herbe.
E37	SVRE	Bernadette		-	Particulier	MU.5.1	Mieux protéger et maintenir la forêt, les haies, les zones boisées en général, en zone rurale et en zone urbaine. Favoriser l'énergie d'origine solaire, par des aides et de l'information.
@38	MESMAIN	Jean Eric	Grenoble	-	Association	EPCI, MU.2.2, MU.2.1, GAM	Pas de vraie volonté publique les caractéristiques techniques de véhicules sont cachées par l'ADEME, notamment celles des véhicules lourds la température du chauffage urbain dépasse 19°
@39	LOUIS	Christelle	La Forteresse	-	Particulier	MU.4.1	Propose, pour faciliter l'acquisition de voitures électriques, d'élargir les aides et de les rendre "rétroactives", pour les personnes ayant anticipé ces "efforts écologiques".
@40	CLERC	Dominique	Lans-en-Vercors	-	Particulier	MU.1.1, MU.1.3	Libérer de la place pour les alternatives à la voiture en supprimant les voies doubles ou triples Création de parkings relais autour de la ville Redonner de la nature en ville avec de grands axes piétons arborés, des axes de mobilité douce et sécurisés (vélos-taxis) L'espace libéré permettrait également de construire des habitations, des jardins collectifs et des parcs Taxe pour circuler en ville, sauf pour les pro et les véhicules électriques de location Bilan : confort de vie, réduction des pollutions sonore, aérienne et visuelle
@41	VERGER	Danielle	Grenoble	-	Particulier	MU.3.3, MU.3.1, GAM	Contribution d'une riveraine de l'A480. Elle considère que l'élargissement est une erreur : pollution, vitesse et bruit. Demande une limitation de la vitesse et mieux la transformation en un boulevard urbain.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@42	TABELING	Jean-Claude		oui	Particulier	MU.3.1, MU.2.2, RT.1.2, C.2.1	<p>Développer une communication moderne sur les EP</p> <p>Faire respecter les limitations de vitesse</p> <p>Communiquer et agir pour le développement des moyens alternatifs</p> <p>Trop de perturbations sur les transports collectifs</p> <p>Mettre en place un RER grenoblois</p> <p>Favoriser le vélo électrique</p> <p>Communiquer sur les conséquences des foyers ouverts</p> <p>En résumé gros effort de communication</p>
@43	BERNARD	Emilie	Voreppe	-	Particulier	MU.4.2, MU.4.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.5.1, RT.2.1, CAPV	<p>1- Transports en commun : Renforcer la fréquence des trains et bus sur les lignes existantes et en créer de nouvelles, élargir la plage horaire pour les personnels à horaires décalés (4h-22h au moins), donner de la lisibilité (exemple du pays Voironnais pour l'accès aux communes avoisinantes de la commune centre), aligner au moins le tarif du transport par train sur celui de la voiture</p> <p>2- Limiter le nombre de véhicules en limitant le nombre de place possible par maison : 4 voitures par famille, c'est trop, sauf raison professionnelle.</p> <p>3- Consommer moins : renouveler le parc automobile par un parc électrique, intérêt écologique ? : fabrication énergivore, consommatrice de matières premières (acier, cuivre, métaux rares pour les batteries), extraites par des travailleurs exploités, création d'un réseau de bornes de recharges, recyclage des batteries ... Obligation de faire croître le parc nucléaire (quelle sécurité quand l'entretien est délégué à des entreprises privées ?) ou le parc de centrales charbon. L'intérêt ne serait-il pas plutôt industriel et économique ?</p> <p>Entretien plutôt le parc actuel, réparons, faisons durer.</p> <p>4- Des micros forêts urbaines plutôt que des constructions, sur les axes routiers, sur les terrains d'entreprises : favorise la vie sociale et saine, régule les températures.</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

							Planter des arbres dans les jardins, remplacer ceux qui sont coupés, faire des tontes raisonnées... 5/ Soutenir plus fortement les panneaux solaires, l'isolation, les chaudières bois, etc. dans les maisons : éviter qu'installer des climatiseurs soit moins coûteux que d'isoler le toit ou l'extérieur ! 6/ Limiter l'installation de piscines individuelles et favoriser les équipements de vie collective.
@44	BARRE	Marylene		-	Particulier	MU.3.1, I.1.1	Il s'agit de réduire la vitesse de tous les véhicules à moteur et de gérer les fumées des entreprises du bassin grenoblois
E45	VINCENT EUROVOYAGES			-	Particulier	MU.1.3, GR	Souhaite la réalisation de la rocade Nord Grenoble pour soulager la rocade Sud. Demande l'amélioration du service des TER sur le Grésivaudan et notamment l'ouverture de toutes les gares, la création de parkings à proximité...
@46	FERRAND	Bruno	Grenoble	-	Particulier	EPCI, MU.3.3, C.2.1, GAM	Rappelle la nécessité d'un suivi de la qualité de l'air le long de l'A480 Remarque que l'effet télétravail n'est pas abordé de façon explicite. S'inquiète de la mise en œuvre du suivi par des moyens limités Rappelle que l'information aux habitants concernant les mesures environnementales pour l'élargissement de l'A480 n'a pas fait l'objet d'une communication satisfaisante Donc demande que les habitants soient associés au suivi de la qualité de l'air
E48	CHRISTINE			-	Particulier	T.2.2, A.2.1	Interdire les brûlages à l'air libre traitement des noyers sans précautions trop de rallyes automobiles pendant les fortes chaleurs gros camions traversent les villages

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@49	TORCHON	Claude	Montbonnot-Saint-Martin	-	Particulier	MU.4.2, MU.1.1, MU.4.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.3.2, GAM	<p>Les personnes qui ne peuvent pas prendre les TC ou faire du vélo sont exclues de la ville, au détriment de son activité économique.</p> <p>Le nombre et la taille des parkings relais est insuffisante (La Tronche, toujours complet).</p> <p>Il faut aussi aider à l'acquisition de véhicules hybrides , car ils ont une autonomie suffisante en électrique pour la ville (jusqu'à 100km)</p> <p>Doute sur l'efficacité des VR2+ (bouchons induits).</p> <p>Certaines voies cyclables sont génératrices de bouchons : traversée de l'Isère à l'entrée du Bd J. Pain (il aurait fallu une passerelle cyclable adossée au pont), fermeture du Bd E. Rey aux voitures qui saturent le Bd. Gambetta.</p>
@50	COUVREUR	Agathe	Saint-Jean-de-Soudain	-	Particulier	EPCI, MU.1.1, I.1.1, CCVD	<p>Développement des pistes cyclables sécurisées, des transports en commun et de l'intermodalité, diminution de la circulation automobile</p> <p>faciliter aux citoyens la possibilité de témoigner sur la pollution de l'air</p> <p>faire respecter dans les PLU les distances réglementaires entre les habitations et les industries</p>
@51	SERERO	Pierre Louis		Oui	Association	EPCI, PA, SAN, MU.3.3, MU.1.3, MU.2.1, RT.1.3, T.1.1, C.1.2, C.2.1, C.1.1, A.2.1, GAM	<p>Rappelle que le PPA pour tenir ses objectifs, doit en avoir les moyens, financiers et de contrôle, et mieux anticiper les évolutions. Insiste sur le fait qu'un travail participatif et local autour d'objectifs partagés sur la santé impliquerait davantage les habitants.</p> <p>En ce qui concerne le suivi du trafic induit par l'élargissement à 2x3 voies de l'A480, a bien pris note du suivi des émissions, mais demande de préciser quelles mesures permettront de réagir rapidement. La brutale accélération de la future ZFE risque d'être l'alternative..</p> <p>Sassenage subit une pression de circulation: utiliser l'emplacement réservé au PLUi doit être affectée aux transports en commun-sinon déviation de circulation.</p> <p>Souhaite la prise en compte des effets cumulés des polluants.</p> <p>et demande que la population soit informée et qu'un</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

							<p>suivi soit mis en place.</p> <p>Pose la question de la dépollution des sols, source d'émanation de polluants..</p> <p>En ce qui concerne le secteur résidentiel, aimerait :</p> <ul style="list-style-type: none"> · l'organisation de la distribution à un prix raisonnable d'un bois local de qualité pour le chauffage ; · la prise en compte des effets liés à la déconstruction ; · information et conseil concernant la rénovation des logements ; · des alternatives aux produits contenant des solvants. <p>En ce qui concerne l'agriculture :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Souhaite que l'objectif d'augmentation du Bio de 9 à 15 % ne se limite pas à cette objectif ; · s'interroge sur le contrôle et les mesures de protection pour les habitants lors des épandages de pesticides et des travaux agricoles. <p>Insiste sur l'application du contrôle et les sanctions pour que la législation (excellente) soit respectée.</p>
@52	FAFOURNOUX	Pierre-Yves		-	Particulier	PA	<p>Souligne la difficulté à analyser le dossier (volume, période)</p> <p>Rappelle que les collectivités se sont peu exprimées</p> <p>Dénonce une information minimaliste qui ne peut pas mobiliser (ni les agriculteurs, ni les industriels, ni les collectivités locales)</p> <p>Demande une prolongation de l'enquête et l'organisation de 4 réunions publiques décentralisées</p>
@53	FRANCO	Olivier	Saint-Egrève	-	Particulier	MU.1.3, MU.5.1	<p>Globalement favorable, demandes complémentaires :-</p> <ul style="list-style-type: none"> - réforme des plans d'urbanisme pour réduire les emprises de l'urbanisation, supprimer les trajets quotidiens domicile-travail,- améliorer les TC (cadencement, réouverture de voie, nouveaux nœuds intermodaux),- - préservation des espaces naturels (forêts et zones humides).

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@54	CHARRE	Joseph	La Tronche	-	Particulier	PA	La période retenue pour l'enquête publique (vacances, coût de la vie, guerre) n'est pas favorable à la perception de l'enjeu. Une prolongation serait souhaitable
@55	BERGER	Valerie	Claix	-	Particulier	EPCI, MU.3.1, T.1.1, GAM	Demande que la vitesse soit limitée à 90 sur l'A480 de Comboire à Vif, à proximité de Claix qui supporte les nuisances sonores et pollution de la vitesse actuelle à 110. Demande des radars entre Grenoble et Varcès sur l'A480.
@56	BULTE	Jean-Marie	Grenoble	-	Particulier	MU.2.2, C.1.2	Limiter l'accès à la ZFE m aux véhicules EURO 6 serait incompréhensible et leur remplacement par des véhicules électriques ne serait pas bénéfique car les matériaux utilisés présentent des risques environnementaux et de disponibilité.
@57	BULTE	Jean-Marie	Grenoble	-	Particulier	PA, MU.2.2	Estime que les indications concernant la ZFE sont trop vagues et demande une nouvelle enquête publique pour sa mise en place.
@58	BULTE	Jean-Marie	Grenoble	-	Particulier	MU.2.2, MU.2.1	Demande de temporiser pour mettre en place la ZFE Véhicules particuliers. Attente des résultats de la mise en œuvre de la ZFE PL concernant les CQA3 (5 ans). La démonstration des bénéfices de l'action doit servir à rendre acceptable la mesure aux yeux du public.
@59	BULTE	Jean-Marie	Grenoble	-	Particulier	MU.2.2	Demande dérogation ZFE vp pour véhicules les moins polluants des résidents, éventuellement conditionnée à la disposition d'un garage
@60	BULTE	Jean-Marie	Grenoble	-	Particulier	MU.2.2	Favorable au principe d'une ZFE VP mais prévoir dérogation pour riverains
@61	BULTE	Jean-Marie	Grenoble	-	Particulier	EPCI, MU.2.2, MU.2.1, GAM	Dans la mise en place de la ZFEm, il faudrait s'inspirer de l'expérience de la Belgique qui prévoit des dérogations : vans aménagés, camping-car, autocaravanes. Avec le souci de prendre en compte les véhicules étrangers.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@62	FAFOURNOUX	Pierre-Yves	Voiron	oui	Particulier	PA, SAN, C.2.1	<p>Demande de prolonger de deux semaines la durée de l'enquête.</p> <p>Recommande de suivre les recommandations de l'autorité environnementale.</p> <p>Manque une approche sur les nouveaux risques épidémiques, comme le développement des virus dans les atmosphères polluées.</p> <p>Réaliser dans le cadre du PPA3 un bilan-diagnostic précis de l'état de dégradation des forêts sur l'ensemble de son périmètre, et formuler des propositions chiffrées pour y remédier : sensibilisation des communes et des propriétaires forestiers à la gestion durable des forêts, création de nouvelles infrastructures de protection (pistes de desserte, réserves d'eau pour la lutte contre les incendies).</p>
@64	BERGER	Jean-Marc	Sainte-Blandine	-	Particulier	MU.1.3	<p>Le trafic aérien est un polluant sonore et atmosphérique. il contribue au réchauffement climatique.</p>
@67	BLAIS	Julie	Grenoble	oui	Elu / collectivité	EPCI, MU.3.3, MU.4.2, MU.1.1, MU.4.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.3.1, MU.3.2, MU.2.2, MU.2.1, GAM, GR, CAPV	<p>Avis favorable sous les réserves et remarques suivantes.</p> <p>Le SMMAG restera particulièrement attentif :- à l'enjeu de conforter et développer un système de transports ambitieux et performants à l'échelle du bassin de mobilité : un engagement plein et entier de l'État et de la Région s'agissant du réseau armature, dans la mise en œuvre des conditions de multiplication des voies de covoiturage, sur autoroutes et voies rapides urbaines- à l'enjeu lié à la transition énergétique du matériel roulant.- à l'imbrication des modalités d'animation de la démarche PPA avec la création des bassins de mobilités et des contrats opérationnels de mobilités qui sont du ressort de la Région (Loi LOM)- à la nécessité de réviser dans les meilleurs délais le protocole de gestion des épisodes de pic de pollution, associant l'État, les AOM et les EPCI- au soutien de l'État à la pratique cyclable- au soutien de l'État au développement des énergies alternatives pour le transport routier</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@68	AVRILLIER	Raymond	Grenoble	oui	Particulier	EPCI, MU, SAN, MU.3.3, MU.1.3, GAM	<p>Sur le PDU : depuis la LOTI de 1982, les PDU de l'agglomération ont été retardés , annulés ou reportés jusqu'au PDU 2014-2020</p> <p>Sur le PPA: il est rappelé les différentes procédures contentieuses au niveau européen et national pour non - respect des seuils de pollution et l'insuffisance des PPA de 2006 et 2014;le projet actuel de PPA n'est pas un PPA mais un plan de perpétuation de l'atteinte à la santé (rappel de la mortalité sur l'agglomération)</p> <p>Il est demandé que le PPA :</p> <p>fournisse l'ensemble des études épidémiologiques</p> <p>fournisse les données sur les rejets polluants des véhicules prévoit l'installation de capteurs le long de l'A480,avant et après travaux</p> <p>il est demandé:</p> <p>une desserte gratuite et cadencée en transports en communs , non polluants, en zone centrale</p> <p>la gratuité des transports publics, avec compensation financière par l'État</p> <p>la mise en oeuvre d'un RER cadencé sur l'Y grenoblois</p>
-----	-----------	---------	----------	-----	-------------	------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

E69	COMPARAT	Vincent		oui	Association	PA, MU.3.3, MU.1.3	<p>Pointe l'absence de la délibération de Grenoble dans la pièce F du dossier. Regrette l'absence de référence aux travaux du programme universitaire Mobil'Air dans le dossier.</p> <p>Rappelle les propositions de Mobil'Air pour diminuer de 67 % d'ici 2030 la mortalité due aux particules fines présentées le 13 janvier 2022 et publiées dans << Environnement International >>.</p> <p>Estime que les propositions du PPA3 sont très insuffisantes par rapport aux préconisations de Mobil'Air.</p> <p>Demande complémentirement :</p> <ul style="list-style-type: none"> · le chiffrage des moyens financiers et humains nécessaires à la réalisation du PPA3 ; · que les aides de l'état soient précisées dans le PPA3 ; · la mise en place d'un observatoire de surveillance de l'évolution du trafic sur la nouvelle A480 ; · le respect du PDU 2030 ; · la mise en place rapide du RER métropolitain ; · la hausse des fréquences et une tarification adaptée pour les transports en commun lors de la mise en place de la ZFE ; · une accélération des reconversions des chauffages avec des objectifs par ECPI ; · un renforcement du programme de rénovation thermique. Demande à la commission de donner un avis défavorable, ou au moins de formuler les réserves nécessaires. <p></pclass="msonormal"></p>
@70	AVRILLIER	Raymond	Grenoble	oui	Elu / collectivité		Contribution en doublon de la @68. Seule la date de signature est rectifiée.
@71	DUPRE	Claire		oui	Elu / collectivité		Transmission de la délibération du CM de Colombe (CC Bièvre Est) favorable

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@72	BULTE	Jean-Marie	Grenoble	-	Particulier		Mettre en place pour les horaires les plus fréquentées un service minimum durant les grèves des transports en commun
@74	DESCHARRIERES	Patrick	Montbonnot-Saint-Martin	-	Particulier	MU.1.3, MU.3.1, MU.2.2, MU.2.1	Des erreurs de chiffres figurent dans le rapport. La baisse continue des pollutions-sauf ozone- est une bonne chose, mais elle est peut-être due à la désindustrialisation du territoire. Le tunnel sous la bastille aurait été une bonne solution. La mesure MU2 sur la ZFE présente un calendrier irréaliste(-interdire les vignettes Crit'air 2 fin 2025). Quel avantage en matière de qualité de l'air de l'autopartage, contrairement au co-voiturage? Quelles mesures prendre pour diminuer l'ozone? Climat et qualité de l'air sont liés. Passer la portion Crolles-Montbonnot de 130 à 110 km/h
@75	ODINI	Marie	Saint-Ismier	-	Particulier	PA, MU.4.2, MU.4.1, MU.1.3, MU.1.2, C.1.2, C.2.1, C.1.1	Après avoir rappelé l'importance de la pollution à l'ozone, regrette que les véhicules thermiques ne soient pas suffisamment stigmatisés et estime urgent de réduire ce type de transport dans le cadre de ce PPA3. Propose de développer les transports en commun électriques ou à hydrogène et le covoiturage afin de limiter la circulation des véhicules thermiques. Propose également la création de lignes dédiées sur les voies rapides, des parkings gratuits ainsi que des bornes de recharges gratuites. Propose de favoriser le vélo électrique par des primes, la création de parkings et la mise en place d'une bourse aux vélos... Souhaite la création d'un péage de traversée de Grenoble pour les véhicules en transit. Propose un "forum de la mobilité verte" pour stimuler l'innovation via l'enseignement supérieur, les entreprises et les usagers. Estime nécessaire d'éduquer pour alerter, mais aussi pour informer des effets positifs, des bonnes pratiques...

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@76		Fbtp	Grenoble	-	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle		<p>Cette contribution de la FBTP concerne l'action I.3.1 et plus particulièrement les plateformes de recyclage des matériaux inertes.</p> <p>La FBTP rappelle les intérêts environnementaux de ces plateformes. Elles servent de relai et réduisent fortement les rotations des camions. Elles permettent le recyclage et le réemploi, donc l'économie des matières premières.</p> <p>La FBTP rappelle les bonnes pratiques en place et souhaitent qu'elles soient pérennisées. En cas d'application d'un seuil d'émission de particules, elle demande une application progressive de la mesure.</p>
@77	TOLLEFSRUD	Alexandra	Grenoble	-	Particulier	C.1.2	<ul style="list-style-type: none"> -Favoriser les achats du quotidien de proximité -Mieux informer sur les améliorations de la circulation et les sources de pollution et les effets sur la santé -Végétaliser davantage (arbres, façades, pistes cyclables...) -Favoriser davantage les bonnes pratiques -Contrôler davantage et sanctionner les mauvaises pratiques (climatisation, chauffage, stationnement,) -Développer les vélos taxis
@78	FÉDÉRATION BTP ISÈRE	Fédération Btp Isère	Grenoble	-	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	MU.2.1	<p>Le calendrier de mise en œuvre de la ZFE n'est pas tenable.</p> <p>il eut été préférable de concentrer tous les efforts au renouvellement des véhicules Crit'Air 5, 4 et 3 tout en laissant la possibilité aux entreprises d'acquérir des véhicules diesels Crit'Air 2 dernière génération (Euro6). Faute d'une offre adéquate et face à cette échéance de très court terme les entreprises ont conservé leurs véhicules Crit'Air 3, 4 voire 5 dans l'espoir de pouvoir investir de façon << pérenne >> dans des véhicules << propres>>.</p> <p>Certaines d'entre elles ont déjà fait le choix de ne plus travailler sur le territoire de la ZFE. Les autres le feront en utilisant des véhicules non conformes faute d'alternatives et en prenant sciemment le risque d'être verbalisées au</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

							quotidien.
@79	DARLET	Jean-Claude	Moirans	oui	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	A.2.2, A.2.1, A.1.1	La chambre d'agriculture est très interrogative sur les moyens qui seront mis en œuvre pour réaliser les fiches actions. Action A1.1 : la CA est volontariste, mais quels moyens financiers et matériels sont prévus pour rendre le sujet de la QA attractif pour les agriculteurs, puis les former ? Action A2.1 : la CA soutient déjà les agriculteurs adoptant des pratiques vertueuses (Bio, HVE, Is(h)ère, etc.). Elle ne dispose pas de moyens permettant de relier ces actions à des critères de qualité de l'air. Action A2.2 : la CA souhaite s'associer à la démarche mais ne dispose d'aucune base de suivi du matériel agricole. Action T2.2 : La CA est prête à relayer des actions de communication. Il faut faire mieux que la non communication sur l'arrêté préfectoral d'interdiction de brûlage de 2016.
E80	EVARD GUESPIN PAULINE (GAZ RSEAU DISTRIBUTION FRANCE)			oui	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	RT.2.1, T.1.3	GRDF traite de l'action RT2.1.1 (sensibilisation auprès des professionnels et des propriétaires de logements chauffés au bois et au fioul) : le fioul est déjà interdit, mais GRDF peut accélérer le passage des 16.000 logements situés en zones desservies au gaz parmi les 41.000 logements chauffés au gaz dans le périmètre du PPA, par de la communication et des aides financières Variabilité du coût des stations gaz- taille adaptable Retrofit des véhicules lourds comme solution à la transition pour les véhicules lourds
@81		Daniel	La Combe-de-Lancey	-	Particulier	A.2.2	Demande que le brûlage des déchets agricoles dans les espaces non boisés, en fortes pentes, inaccessibles aux équipements mécanisés soit autorisé dans une période annuelle réglementée.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@82	NAVARRO	Alice	Grenoble	-	Particulier	MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.3.1, MU.3.2, I.1.1, RT.1.2, T.2.2, A.2.1, A.1.1	Listes à la Prévert de 28 actions pour demander plus de - - Relire la liste dont certaines propositions entrent dans le cadre du PPA
@84	PELLERIN	Thibaut	Grenoble	-	Particulier	EPCI, MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2, GAM	Réduire la voiture au strict nécessaire par la contrainte. Des bus en site propre sur les voiries supérieures à 2 voies. Des TC gratuits ou peu chers. Su l'agglo, le train permet de se déplacer plus rapidement à moindre prix. Développer chrono vélo, plus de voies cyclables, plus de trottoirs. Planter des arbres dans les copropriétés pour réduire la place pour la voiture et limiter la chaleur.
@85	DELAYGUE	Gilles	Corenc	oui	Particulier	T.2.1	L'Europe révisera à la baisse les seuils réglementaire de pollution fin 2022 et ces seuils seront transposés dans la loi française en cours d'exercice du PPA3. Le projet de PPA3 est donc déjà caduc. Il faudrait compléter ce projet avec des scénarios d'actions plus contraignant pour anticiper les risques juridiques induits par la révision des seuils. La conclusion du projet (<< absence de dépassement des valeurs réglementaires pour tous les polluants" >>, Pièce C, p.144) est insincère car elle ne considère que la norme de Valeur limite et ne reconnaît pas le dépassement des autres normes (Code de l'environnement, R221, Art-1-I-5 à 9). L'État n'utilise pas tous les moyens techniques et de contrôle à sa disposition en périodes de pics de pollution : radar de vitesse, caméras, vignettes Crit'Air. La Préfecture doit s'engager à faire appliquer la loi et sanctionner les contrevenants. Le nouvel indice de qualité de l'air ATMO (Arrêté du 10 juillet 2020) permet des prévisions, et ainsi de prévenir des épisodes de forte pollution de l'air. Le projet de PPA3

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

							devrait anticiper les évolutions du dispositif de gestion des épisodes de pollution.
@86	BALLY	Sébastien	Coublevie	-	-	MU.1.3, RT.1.3, A.2.1, A.1.1, CAPV	Souhaite que l'agriculture "sous couvert" et les cultures bio soient encouragées et fait référence au PAIT (Projet Alimentaire interterritorial de la grande région Grenobloise). Demande de revoir les projets liés aux déplacements pour réorienter l'argent destiné aux infrastructures routières vers les modes de déplacements actifs. Améliorer l'offre de TER et développer les parkings gratuits. Développer une filière bois de chauffage de qualité.
@87	ROCHAS	Cyrille		-	Syndicat / Parti politique	T.2.2	Propose de retenir une réglementation souple pouvant autoriser le brûlage des prés en montagne à des fins d'entretien pour 1. Éviter l'embroussaillage 2. Permettre l'accès pour l'entretien des haies séparatives
@88	BOLLAERT	Christine	Grenoble	oui	Association	MU, MU.3.3, MU.1.1, MU.1.3, MU.5.1	Inquiétudes sur les effets induits de l'élargissement de l'A480 : augmentation du trafic et de l'urbanisation. Mesurer le trafic sur l'A480 afin de pouvoir le limiter. Favoriser le report modal par des investissements accrus dans les TC (prolongation des lignes de tram, amélioration de l'offre ferroviaire, aménagement de pistes cyclables et trajets de marche)
@89	VIVIER	Alain	Pontcharra	-	Particulier	EPCI, MU.1.1, GR	Faciliter la circulation cyclistes à Pontcharra Ralentir la vitesse des voitures sur les avenues qui convergent vers le centre-ville.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@90	EILERS	Ingeborg	Voiron	oui	Association	<p>EPCI, MU.1.1, MU.4.1, MU.5.1, MU.3.1, I.1.1, RT.1.1, CAPV</p>	<p>Le PPA n'est pas assez directif, trop incitatif. Une déclinaison du PPA par territoire aurait été nécessaire.</p> <p>Industrie et BTP - les actions sont du verdissement mais ne s'attaquent pas aux racines de la pollution.</p> <p>Résidentiel et Tertiaire (RT) : améliorer les équipements c'est bien, vivre sobrement est mieux.</p> <p>MU 1 - Diminution de la circulation routière - 2 projets routiers auront un effet contraire : voies de contournement de Chirens et de Tullins, barreau routier entre les RD 1076 et RD 592.</p> <p>MU 3 - Réduire les émissions sur les voies rapides - OK pour réduction de la vitesse sur autoroutes et RD, aux voies réservées mais sans nouvelle emprise foncière, repasser à 90km/h sur des RD doit être retiré.</p> <p>MU 4 - Verdissement des véhicules - le bilan écologique de la voiture électrique n'est pas nécessairement positif (renouvellement total de la flotte, batteries, électricité nucléaire, etc.). Le vrai problème des déplacements, ce n'est pas le type d'énergie qu'on injecte dans la voiture, mais la voiture elle-même. Les voitures encore produites doivent être plus propres et plus petites.</p> <p>MU 5.1 - Urbanisme - Stopper l'étalement urbain, pratiquer un urbanisme dense avec beaucoup de pleine terre, mise en pratique de la ZAN.</p> <p>T2.2 - Brûlage à l'air libre : pas de dérogation !</p>
-----	--------	----------	--------	-----	-------------	------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

PV DE SYNTHESE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@91	ODIER	Francis	Grenoble	oui	Association	COM, SAN, MU.1.3, MU.5.1, C.1.2, C.1.1, A.1.1	<p>La contribution est très riche. on peut distinguer:</p> <p>1 les remarques générales : travaux préparatoires instructifs et dialogue de qualité, périmètre pertinent, sans toutefois les secteurs de montagne, occasion ratée de limiter les pesticides, délais de préparation et de mise en œuvre beaucoup trop longs , secteur de la santé très peu présent, désaccords et propositions non retenues minimisés, évaluation du PPA 2 inachevée, incertitudes sur les modélisations rendant l'évaluation des effets du PPA très incertaine, objectifs trop peu ambitieux, proposition de méthodes alternatives (cibler plutôt que saupoudrer, sur le résidentiel/tertiaire, sur la mobilité, sur l'agriculture; se focaliser sur les points noirs dans ces trois domaines)</p> <p>2 les propositions :en communication (regrouper les actions)en mobilité: se centrer sur la diminution des km parcourus en VL et PLen urbanisme : freiner les autorisations sur des projets qui favorisent la circulation routièreen environnement: renforcer la police de l'environnement (par ex sur les brûlages sauvages)en agriculture: ne pas se focaliser sur le label HVE; ne pas accorder d'aides financières pour l'amélioration du matériel d'épandage, mais orienter les financements sur la transition vers l'agroécologie; soutenir la conversion à l'agriculture bio, soutenir la plantation de "mosaïques végétales"; sensibiliser les consommateurs aux conséquences de leurs choix alimentaires sur la qualité de l'air</p>
-----	-------	---------	----------	-----	-------------	-----------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@92	BESANÇON	Jean-Luc	Grenoble	oui	Particulier	SAN	<p>Estime que le PPA3 base ses diagnostics et ses "décisions contraignantes et coûteuses" sur une pollution "comme le NO2", alors que l'on ne sait pas si "en réalité cette pollution fait réellement zéro mort ou des milliers de morts par an".</p> <p>Présente des documents pour étayer son avis et notamment une étude du Health Effects Institute.</p> <p>Demande que, dans les diagnostics et les actions ("d'abord toutes les actions Mobilités Urbanisme"), le PPA3 soit corrigé en fonction de la réalité exposée ci-dessus et en particulier les résultats de l'étude du Health Effects Institute.</p> <p>Se déclare défavorable à ce PPA3.</p>
@93	BOURET	Olivier	Voiron	-	Particulier	MU.3.1, CAPV	<p>Revenir à une vitesse limite à 80km/h sur les routes départementales, ce qui serait gagnant pour la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Pourquoi seulement 15 km d'autoroute à 110 km/h</p> <p>Attention lors de la création de déviation des petites villes. (Ne pas réduire les temps de parcours, limiter les vitesses)</p> <p>Renoncer à la liaison A48/RD1092 à l'Ouest de Voiron</p>
@94	PITOT	Damien	Fontaine	oui	Particulier	MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.2.2	<p>Limiter également les émissions des gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement du climat et affectent indirectement la qualité de l'atmosphère.</p> <p>Faire porter l'effort budgétaire sur l'amélioration des TC et aménagements pour transports actifs plutôt que sur les aménagements routiers (A480) .</p> <p>Autres actions non retenues : télétravail, limitation du tourisme, moindre coût des TC.</p>
@95	FAUCHERY	Daniel	Claix	-	Particulier	MU.5.1	<p>Il faut arborer les espaces perdus entre les bretelles d'autoroute</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@96	BESCH	Pascale	Villefontaine	-	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	MU.1.3, MU.2.1	La CCI Nord Isère rappelle qu'elle relève, comme les habitants, à deux PPA, celui de Lyon et celui de Grenoble, ce qui pose question elle soutient les actions visant au report modal, notamment dans le ferroviaire elle alerte sur l'extension de la ZFE, ce qui posera des difficultés aux entreprises, et sur le calendrier qui ne paraît pas tenable
@97	FERRIÉ	Alain		-	Particulier		Regrette que pour le secteur industriel, le problème des COV (composés organiques volatils) ne soit pas traité. Aurait souhaité que la question de la mobilité soit étudiée sur les secteurs au-delà de la métropole de Grenoble. Regrette que les normes anti pollutions ne soient pas appliquées pour le matériel agricole.
@98	SARRA	Robert	Bévenais	-	Particulier	EPCI, BI	Signale les nuisances apportées par les petits avions utilisant l'aéroport de St Etienne de St Geoirs (nuisance sonore plus que qualité de l'air)
@99	FAUCHERY	Daniel	Claix	-	Particulier		Cette contribution demande de limiter les pratiques de loisirs des aérodromes : tractage des planeurs depuis le Versoud jusqu'au Moucherotte. (Bruit et pollution)
@101	SIMONDANT	Martial		-	Elu / collectivité	MU.2.2, MU.2.1	La commune d'Artas ne disposant pas de transport en commun, indique que le recours à la voiture reste indispensable pour les habitants afin qu'ils puissent se rendre dans la métropole Grenobloise. Estime que les ZFE créent une forme de rupture d'égalité entre les citoyens.

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@102	DELCAMBRE	Philippe		oui	Elu / collectivité	EPCI, MU.1.1, MU.1.3, MU.2.2, RT.1.1, RT.2.1, GAM	<p>Demande une implication accrue de l'Etat et de la région sur le plan financier, réglementaire, de contrôle et de sanction pour une vraie "bifurcation".</p> <p>Mieux gérer les pics de pollution (intégration des PM 2.5, automaticité des mesures de restriction et de communication, cofinancement État des mesures tarifaires TC).</p> <p>Mesures multiples pour favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle (voies et organisation de covoiturage et TC, aménagements cyclables, réduction de la vitesse sur voies rapides, mesures d'accompagnement et de contrôle-sanction de la ZFE,)</p> <p>Mesures de renforcement et d'accompagnement du remplacement des appareils de chauffage bois.</p>
@103	GOGUET	Sébastien	Réaumont	-	Association	PA, MU.1.3, A.2.2, A.2.1	<p>Regrette la complexité du dossier ainsi que la période de l'été</p> <p>Les objectifs affichés, même s'ils sont atteints ne seront pas à même de répondre aux enjeux.</p> <p>La situation exige une remise en question radicale.</p> <p>Les sources externes ne sont pas prises en compte</p> <p>L'empilement des différents documents ne permet pas une gestion cohérente.</p> <p>Il faut renforcer la police environnementale.</p> <p>Les conséquences des épandages d'engrais azotés et de pesticides ne sont pas suffisamment pris en compte</p> <p>Seule une approche globale non sectorisée serait à même d'apporter des réponses efficaces tant à la qualité de l'air qu'à l'urgence climatique.</p>
@104	BEDOT	Elise	Grenoble	-	Particulier	EPCI, MU.3.3, MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2, GAM	Cf. contribution 88, avis du Collectif Alternatives A480

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@106	BONA	Mariano	Grenoble	-	Association	MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.2.2	<p>La ZFE est une fausse bonne solution. Elle est inefficace pour l'environnement. Le retrait des véhicules selon les vignettes Crit'Air ne concerne pas un SUV Crit'Air 1 qui roule beaucoup, mais une citadine CritAir 3 qui roule peu.</p> <p>Le renouvellement du parc auto aggrave le bilan carbone. Le collectif rappelle que la ZFE est injuste socialement (particulièrement pour les métiers féminisés). Insiste pour la création d'infrastructures de transport collectif (RER grenoblois moins cher que le remplacement des véhicules > Crit'Air 3) et milite pour la gratuité des transports publics.</p>
@110	MORIN	Capucine	Percy	-	Particulier	EPCI, C.1.2, C.1.1	<p>Dossier complexe difficile à appréhender, avec un faible débit internet</p> <p>pas de données sur le Trièves: il faudrait donc installer des stations de mesure une vers Mens, une autre à proximité de la RD 1075</p> <p>informer régulièrement les habitants, via les maires, de l'état et de la provenance de la pollution sur leur territoire</p>
@111	NEUDER	Yannick	Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs	oui	Elu / collectivité	MU.2.2, MU.2.1, RT.1.1, BI	<p>Favorable à la démarche du PPA3, demande que l'on tienne compte des spécificités de son territoire à dominante rurale.</p> <p>Estime que la ZFE pénalisera les habitants qui ne disposent pas de transport en commun.</p> <p>Précise que 200 systèmes de chauffage ont été remplacés depuis 2019, grâce à une prime AIR-Bois et souhaite développer ce dispositif.</p>

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@112	BESANÇON	Jean-Luc	Grenoble	oui	Particulier	MU.1.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.3.1, MU.3.2, MU.2.2, MU.2.1	Cette contribution s'oppose aux actions mobilités du PPA car le bilan socio-économique est négatif. Les voitures ont libéré l'homme de la pénibilité de la marche ... et ainsi contribué à sauver des vies. L'action MU.1.1, en réprimant les automobilistes, fait perdre du temps aux habitants. Le développement et le fonctionnement des transports en commun constitue un surcoût pour nos modes de déplacement. Ils coûtent 4 fois plus chers que les déplacements voiture. Ils provoquent un appauvrissement de la société responsable d'une baisse de 2,1 ans de l'espérance de vie. La ZFE est responsable de mortalité accrue parmi employés et artisans ayant perdu leur travail par la fragilisation des entreprises suite au remplacement des véhicules polluants. La réduction des vitesses sur autoroute constitue une perte de temps, temps libre et temps économique. La mise en place de voies réservées aggrave les conditions de circulation ; ce qui a pour conséquences des pertes de temps, une insécurité et un transfert des nuisances sur d'autres quartiers.
@113	BESANÇON	Jean-Luc	Grenoble	-	Particulier	MU.4.2, MU.4.1, MU.1.3, MU.1.2, MU.3.1	Cette contribution affirme qu'on est déjà au-dessous des valeurs limites pour les NO2, PM10 et PM 2.5 et on le sera également en 2027 dans le scénario de dynamique territoriale ; les actions du PPA3 tendant à réduire les valeurs de ces polluants au-dessous des seuils réglementaires sont donc inutiles et doivent donc être supprimées.
@114	REVOL	Florence	Varacieux	-	Particulier	EPCI, MU.1.1, SMVI	Trop de camions traversent le village de Varacieux absence de pistes cyclables dans le village faciliter les principales liaisons en vélo

PV DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE - PPA3

@115	BESANÇON	Jean-Luc	Grenoble	-	Particulier	MU.4.1	<p>Si toutes les VP circulant en France étaient Euro 6d, les PM10 émises par leurs moteurs représenteraient 50 à 100 fois moins que les 5000 à 10000 tonnes de PM10 produites annuellement par les frottements entre chaussée et pneus des voitures, qu'elles soient thermiques ou électriques.</p> <p>Les véhicules diesels récents (Crit'air 2) ne doivent pas être interdits dans les ZFE, mais encouragés.</p> <p>Références : AQEG (Royaume Uni), Ecotest ADAC (Allemagne)</p>
@116	BOUVIER	Bernard	Coublevie	oui	Particulier	EPCI, MU.1.3, MU.5.1, MU.3.1, A.1.1, CAPV	<ul style="list-style-type: none"> - le contournement ouest de Voiron est contraire à l'objectif de diminution de la circulation routière; il existe un bouquet de solutions autres - il faut communiquer sur le fait que les trajets courts en véhicules - moins de 10km) sont les plus polluants -le passage aux véhicules électriques ne résout pas le problème de l'usure des freins et des pneus; il faut réduire la circulation routière -réduction de la vitesse sur les autoroutes à 110km/h et sur routes départementales à 80km/h -en agriculture s'orienter , via des aides financières et de la formation, vers la conversion en agriculture bio et l'agroforesterie -interdire les coupes rases forestières et non pas les limiter
@117	REVOL	Florence	Varacieux	-	Particulier	SAN, C.1.2, A.2.2, A.2.1, A.1.1, GR	<p>Alerte sur la forte nocivité sur l'atmosphère des traitements des noyers et rappelle les risques sanitaires pour les populations et la biodiversité.</p> <p>En tant qu'agricultrice, explique qu'il est possible de produire des noix sans avoir systématiquement recours à ces produits dangereux.</p>

@118	BONA	Mariano	Grenoble	-	Association	MU.2.2	Conteste la ZFE en s'appuyant sur les avis des collectivités territoriales. Conteste le fait qu'une obligation légale soit un argument prouvant l'utilité publique de la ZFE. Demeure perplexe sur les mesures annoncées par la DREAL dans sa réponse aux collectivités territoriales : les pistes cyclables sont loin de répondre à la plus grande partie des besoins de mobilité ; le Métrocable concerne peu de monde ; le RER ne se fera pas avant 2035.
------	------	---------	----------	---	-------------	--------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.3.1. ANALYSE DES REPONSES DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

- Sur 307 collectivités sollicitées, 105 avis ont été émis dans les délais

-7 EPCI sur 8 ont exprimé un avis, La CC Vals du Dauphiné n'ayant pas rendu d'avis formel.

5 EPCI ont rendu un avis favorable, avec des remarques et/ou des réserves : GAM, le Pays Voironnais, Bièvres-Est, le Grésivaudan et Saint Marcellin-Vercors ; Bièvres-Isère et le Trièves ont rendu un avis défavorable

-Le Conseil Départemental de l'Isère a rendu un avis réservé, argumenté

- Le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes n'a pas rendu d'avis alors qu'il est concerné par de nombreuses thématiques du PPA...

Le SMAGG a émis un avis et un grand nombre de collectivités qui le composent ont répondu.

Sur les 297 communes sollicitées, 96 ont exprimé un avis, soit un taux de réponse de 32%, ce qui paraît faible, et qui interroge, compte-tenu des enjeux de ce PPA. Les taux de réponses et d'avis défavorables sont assez variables, selon les tailles des collectivités :

Parmi les non-réponses, on peut noter celles de collectivités importantes : Echirolles, St Égrève, St Martin d'Hères, Eybens, membres de GAM, ainsi que Voiron, soit un taux de non- réponse de 45 % pour les collectivités de plus de 10.000 h ; en revanche, sur les 6 avis émis, 5 sont favorables, la Ville de Grenoble étant défavorable car jugeant le PPA insuffisant.

Les communes moyennes ont répondu au-delà de la moyenne générale: La Côte St André , St Étienne de St Geoirs, St Siméon de Bressieux, Monestier de Clermont, St Jean de Bournay, Pont de Claix, Vizille, Sassenage, Seyssinet, Meylan, Crolles, St Ismier, Mens...etc. Sur les 22 communes comportant entre 10.000 et 5.000 habitants, 13 n'ont pas répondu, soit un taux de réponse de 41 %, 8 ont exprimé un avis favorable et un avis réservé .En revanche, le taux de non-réponse passe à 31 % pour les communes de 5.000 à 2.000 habitants et à 33 % pour les communes en dessous de 400 habitants , avec une très faible proportion d'avis favorables parmi les avis exprimés.

Les réponses sont parfois très succinctes ou reprennent la délibération de l'EPCI de rattachement, très argumentée en général. On peut noter que, se fondant sur quelques actions proposées par le PPA, certaines collectivités émettent un avis défavorable, alors que d'autres émettent un avis favorable, avec les réserves sur les mêmes actions...

En dehors des observations, remarques, critiques, suggestions, propositions sur les 6 thématiques principales, on peut noter des remarques sûres :

- la mesure, jugée peu fiable, de l'état initial de la qualité de l'air en zone rurale
- le périmètre retenu : trop vaste (un PPA Nord-Isère, Sud-Isère ?), pas assez vaste (pourquoi ne pas retenir le Vercors, voir la Chartreuse, dont les déplacements vers la région grenobloise sont plus importants, par exemple, que ceux émanant du Trièves)
- l'incertitude sur le financement des actions
- la revendication d'une égalité de traitement des collectivités, en matière d'aides financières issues du PPA, pour des collectivités qui n'ont pas les moyens financiers des plus importantes, GAM notamment (prime Air-Bois, conversion des véhicules à l'électrique notamment)

De façon plus globale, on peut noter que, plus elles s'éloignent de l'agglomération grenobloise, plus les collectivités, et surtout les plus petites, reprochent au PPA d'œuvrer pour Grenoble, en imposant des contraintes, en matière de transports essentiellement, destinées à soulager Grenoble tout en les pénalisant, et émettent donc des avis défavorables.

Cette analyse succincte pose la question de la communication et de l'information sur le PPA, de la part du maître d'ouvrage mais aussi des EPCI, compte-tenu de leurs compétences, vis-à-vis des communes comme de leurs habitants.

4.4. Analyse des avis des EPCI

Compte tenu de leurs compétences, obligatoires, facultatives et optionnelles, il paraît intéressant d'analyser les avis émis par les 8 EPCI, d'autant que 33 % des communes seulement ont répondu à la consultation lancée par le Préfet de l'Isère, alors que tous les EPCI ont répondu, par une délibération spécifique, sauf l'EPCI « Vals du Dauphiné » qui a répondu par un courrier de sa Présidente, dans les délais impartis.

1-Dans l'ensemble, les avis émis sont bien argumentés et détaillés

2- 6 EPCI ont émis un avis favorable, avec des réserves ou des compléments (voir ci-dessous), Bièvres-Isère a émis un avis défavorable, tout en confirmant la volonté du territoire de protéger la qualité de l'air, le Trièves émet un avis favorable pour 29 mesures et défavorable pour 3 mesures.

3-Certains EPCI contestent le territoire retenu : Bièvres-Isère qui indique que les communes du nord du territoire sont sous influence de la métropole lyonnaise et de la Ville Nouvelle et propose un PPA Nord-Isère ; le Trièves qui propose que l'ensemble du territoire Alpes Sud Isère soit inclus dans le périmètre du PPA ; Vals du Dauphiné accueille favorablement son inclusion dans le PPA, tout en maintenant sa demande de réfléchir à un plan dédié au Nord Isère.

4- deux EPCI, Trièves et Bièvres Isère, contestent la mesure de l'état initial de l'air en milieu rural, fondée essentiellement sur des modélisations.

5-la quasi-totalité des EPCI demandent un soutien fort de l'État, sur le plan financier, de gouvernance, de contrôle, d'animation et de communication. Le soutien financier concerne prioritairement le chauffage au bois et la transformation énergétique des véhicules ; il s'accompagne d'une demande de traitement égalitaire, via par exemple la création d'un fonds inter-territorial, afin de ne pas pénaliser les EPCI et leurs populations ayant de plus faibles ressources.

6- les mesures concernant la ZFE et le chauffage au bois sont rejetées par le Trièves et Bièvres Isère

7- GAM fait un peu exception en ce que la Métropole demande une accélération du processus et de la mise en œuvre des différentes mesures, et se porte volontaire pour être territoire expérimental dans le cadre du plan national chauffage au bois

4.5. Comptes-rendus de rendez vous avec les EPCI

4.5.1. GAM

Date : 16 juin 2022, de 9h à 10h30

Lieu : Site de La Tronche de la Métropole, 24 boulevard de Chantourne, La Tronche

Présents : Pierre Verri, Vice-président de Grenoble-Alpes Métropole chargé de l'air, de l'énergie et du climat

Hélène Poimboeuf, Directrice de la Transition Énergétique

Clément Pesle, Chargé de mission Qualité de l'air, Direction de la Transition Énergétique et de la qualité de l'air,

Michel Puech, Alain Chemarin, commissaires enquêteurs

RAPPEL DE L'AVIS DE GAM

Il est favorable, mais avec réserves, en particulier sur les mesures à prendre par le Préfet de département pour réduire les émissions de poussières issues du chauffage au bois.

De façon générale, la Métropole attend une mobilisation accrue de l'État au côté des collectivités, notamment en matière de réglementation et de contrôle, de fiscalité et de financement, en particulier sur les volets mobilité et chauffage au bois non performant.

Pics de pollution

AOM et collectivités souhaitent disposer d'une information préfectorale le plus en amont possible de manière à mettre en œuvre des initiatives efficaces et connues des usagers, incluant notamment des mesures tarifaires sur les réseaux de transports en commun et les services de mobilité.

Mobilités

Une attention particulière sera apportée au rôle facilitateur et accélérateur de l'État dans la mise en œuvre des voies réservées VR2+ et TC, notamment sur l'A480 sud.

Demande d'un soutien plein et entier, notamment financier, de l'État mais aussi de la Région concernant :

- Les lignes Express,
- La mise en œuvre du PDUi : réalisation de pôles d'échanges et de parcs relais, la liaison câble, le maillage cyclable, etc.,
- L'offre et les infrastructures ferroviaire et de leur développement, tout particulièrement dans le cadre du projet du « service express métropolitain » et du développement de la ligne Grenoble-Gap,
- Le soutien de l'État au développement des énergies alternatives pour le transport routier,
- Le soutien au SMMAG durablement affecté par les conséquences de la crise sanitaire de 2020-2021.

- Demande de diminution de la vitesse réglementaire sur certains tronçons autoroutiers et voies rapides urbaines, diminution qui contribue fortement à l'amélioration de la qualité de l'air.

ZFE

La mise en place de la ZFE demande le déploiement de dispositifs d'accompagnement au report modal et au renouvellement des véhicules, dont la Métropole et le SMMAG ne pourront pas supporter la charge seule, un appui, au minimum de l'État et de la Région est nécessaire.

Demande de la mise en œuvre des solutions de contrôle-sanction automatisé afin d'augmenter l'efficacité des ZFE. Chauffage au bois

La métropole regrette que l'élaboration du PPA n'ait pas fait l'objet d'un travail partenarial associant les principaux acteurs d'ores et déjà engagés : Fibois, organisations professionnelles représentant les installateurs, les revendeurs de bois, les ramoneurs professionnels, l'ALEC, l'AGEDEN, etc. 1

GAM est engagé depuis novembre 2015 dans la réduction des émissions de particules issues du chauffage au bois en déployant notamment le dispositif Prime Air Bois (PAB).

La métropole est proposée comme coordinateur de l'action RT1.1 du PPA « Poursuivre et étendre la Prime Air Bois sur le reste du territoire ».

La métropole sera particulièrement attentive aux points suivants dans la mise en œuvre du PPA3 :

- Le maintien des aides de l'ADEME aux fonds air bois existants et le soutien financier aux nouveaux fonds air bois sur l'ensemble du territoire PPA durant toute la durée du plan,
- Le souhait d'une mise en œuvre de l'interdiction d'utilisation et d'installation des foyers ouverts, puis des appareils non performants, de l'obligation de délivrance d'un certificat de conformité des installations de chauffage individuel au bois à l'occasion d'une mutation de propriété, etc., de dispositifs de contrôle en la matière.

POINTS ABORDÉS PENDANT LA RÉUNION

Tous les points de l'avis de la Métropole ont été abordés au cours de la rencontre.

Avis Métropole vs avis des communes de GAM

Il n'y a pas de divergences entre l'avis de la ville de Grenoble et celui de la Métropole. Pour la Métropole, il est favorable avec des réserves, alors que la Ville de Grenoble a voulu montrer sa volonté de s'inscrire dans une dynamique plus rapide en donnant un avis défavorable, tout en traitant des mêmes sujets.

L'avis de la Métropole reprend des problématiques particulières évoquées par des communes : exemples de La Tronche (brûlages illicites de câbles électriques à proximité d'Athador) ou de Meylan (les études sur la réduction de vitesse de l'action MU.3.1. doivent aussi inclure le tronçon métropolitain de l'A41).

Élaboration et suivi du PPA

La métropole est assez critique sur la procédure d'élaboration du PPA. Le processus de construction a été très peu coopératif, avec peu de volonté de moyens de l'État (1/2 poste DREAL). Elle s'interroge sur la capacité de la DREAL pour faire vivre le PPA.

A cet effet, la métropole souhaite qu'un comité de pilotage (comité des décideurs) restreint soit mis en place pour vérifier périodiquement l'avancée des actions du PPA3, en complément du grand « raout » habituel où les intervenants sont trop nombreux et donc inefficaces.

La métropole constate que les actions du PPA se déclinent de fait souvent dans des plans existants : PDUi, PCAEM, etc., dont il importe que la métropole ait les moyens de les mettre en œuvre.

Considérant qu'un travail d'acculturation est nécessaire, il est espéré que l'extension des mesures à l'ensemble du territoire PPA favorisera une prise de conscience collective. Ou « comment rendre désirable la sobriété ? » !

ZFE

La ZFE entraîne une série de réflexions sur les mobilités alternatives et sur le type de véhicules alternatifs.

Le réseau des voies de covoiturage est en progression constante. Par contre, le réseau du SMMAG souffre toujours d'un déficit de 30% de voyageurs depuis la pandémie.

La ZFE est la bonne solution pour la métropole.

Mais, le manque d'équité dans le traitement des aides accordées pour la mise aux normes des véhicules afin qu'ils puissent pénétrer dans la ZFE a été évoqué. Il est étudié la possibilité d'une aide aux petits professionnels extérieurs à la métropole qui doivent accéder à l'agglomération grenobloise. La condition serait qu'il existe une succursale de leur entreprise sur l'agglomération, ce qui concernerait peu de professionnels !!

Il n'y a pas de solution technique économique pour le remplacement de véhicules professionnels de grande taille : l'hydrogène (rendement faible, 20 à 25%, coûteux) ou l'électrique (réservé aux petits véhicules pour l'instant). Pour l'instant, la métropole conseille encore de s'équiper en diesel (Euro 6 D) qui pourront vivre jusqu'en 2030. Rappel les véhicules avec un CQA 3 ne pourront plus accéder à la ZFE PL VU à partir du 1er juillet 2022.

Pour les poids lourds, la solution à terme pourrait être le Biogaz (GNV), qui ne rejette pas de NOx et provient d'un recyclage du carbone. Le tarif du GNV devient compétitif. La production reste limitée même si sur l'agglomération il existe des productions à partir des déchets à Aquapole et à Muriannette. Mais le coût des véhicules reste très élevé.

La métropole souhaite mettre en place le contrôle automatisé des véhicules dans la ZFE, mais la réglementation limite à 1 caméra/40kms et 15% des véhicules contrôlés. L'investissement est lourd et pour une durée courte, la métropole estimant qu'à partir de 2030, on devrait commencer à voir la problématique disparaître (amélioration du parc des véhicules, limitation de la vitesse).

Ferroviaire métropolitain

Le projet d'étoile ferroviaire (ou « RER Grenoblois » ou « service express métropolitain ») de l'agglomération ne progresse pas : coté Voironnais, la 3ème voie est toujours l'arlésienne avec une SNCF aux abonnés absents et la Région en phase de désengagement.

Vers le Sud, si la ligne Grenoble gap semble être sauvée, l'espoir d'une rame toutes les 1/2h vers Vif est à long terme (sans parler du PPRT de Jarrie dont le périmètre chevauche la ligne). Le projet Métro-Train de Vizille est toujours dans les tiroirs.

Par contre, coté Grésivaudan, les choses ont déjà bien avancé avec le nœud intermodal de Gières et la réouverture de la gare de Lancey.

Limitation des vitesses

Souhait de la métropole : limitation à 30km/h dans les centres, 70km/h sur les rocades. Sur ce dernier point, cela relève du Préfet, qui ne semble pas encore très décidé.

Chauffage au bois

L'annonce par la Région de son désengagement unilatéral des conventions qualité de l'air sur le territoire est particulièrement impactant pour le dispositif Prime Air Bois avec une perte de financement de plus 1 million d'euros.

Le Fond Chaleur de l'ADEME est aussi impacté par le même désengagement de la Région, cela concerne particulièrement les chaudières bois nouvelles.

Pour les particuliers, sur la métropole, les aides cumulées pour le remplacement des systèmes de chauffage au bois ancien peuvent atteindre 2000€ pour les ménages les moins favorisés, 1600€ pour les autres, par cumul des aides : Prime Air Bois, Ma Prime Rénov. Les ECPI (dont GAM) et communes abondent parfois d'une aide complémentaire.

Un nouvel appel à projet a été lancé par l'ADEME pour ouvrir la Prime Air Bois à de nouveaux territoires. Bièvre a entamé la procédure.

Le Département n'intervient pas, si ce n'est dans le cadre de sa compétence en matière d'aide sociale.

La Métropole est soucieuse que soit étudié les opportunités de :

- L'interdiction de la production d'appareils non performants.
- L'interdiction d'utilisation et d'installation des foyers ouverts, puis des appareils non performants, tout en veillant, postérieurement à cette interdiction, au maintien, de manière temporaire, des aides au renouvellement des équipements non performants. Des actions en porte à porte (exemple de Gières) sont parfois engagées pour atteindre 10 000 foyers potentiellement à remplacer.
- L'obligation de délivrance d'un certificat de conformité des installations de chauffage individuel au bois à l'occasion d'une vente ou d'une location afin de faire évoluer le parc d'appareils vers une plus grande conformité (selon le modèle du SPANC pour l'assainissement individuel) : l'étude a été demandée, mais non intégrée au PPA, l'État indiquant qu'il n'était pas possible juridiquement de demander un tel certificat.

Arguant d'impossibilités juridiques, Monsieur Verri a semblé assez réticent sur la demande de solidarité territoriale sur le périmètre du PPA (fond interterritorial avec participation proportionnelle aux nombres d'habitants, permettant de définir une politique commune en la matière et des aides identiques en tous lieux du territoire PPA).

Mesures de la pollution atmosphérique

Comme dans le Trièves, intérêt pour le principe de la captothèque qui consiste à explorer la qualité de l'air en empruntant gratuitement un micro-capteur mobile de mesures et en contribuant à la diversité des mesures et aux échanges autour de ces mesures.

Convention citoyenne sur le climat.

Initiative locale, cette convention rassemble 125 citoyens de 16 à 80 ans tirés au sort (au minimum 1 habitant par commune), travaille sur plusieurs weekend, depuis le mois d'Avril, à élaborer des propositions sur la base des plans existants (PDUi, PCAEM, PPA, les 4 scénarii de l'ADEME, etc.) à destination de la Métropole. Ces propositions seront faites en octobre à la métropole qui s'est engagée à toutes les examiner, les mettre en œuvre si possible, et dire pourquoi si pas possible. Un garant CNDP est nommé sur cette initiative.

Bibliographie

Les 4 scénarii de l'ADEME : <https://transitions2050.ademe.fr/>

La captothèque : <https://captotheque.fr/fr>

Projet universitaire Mobil'air : <https://mobilair.univ-grenoble-alpes.fr/mobilair-+/>

4.5.2. EPCI DU TRIÈVES

COMPTE RENDU DE REUNION

Date : 14 juin 2022, à 10h

Lieu : Mairie d'Avignonet

Présents : Mr Fauconnier, président CC Trièves, Gilles Duchaffaut, Alain Chemarin

POINTS ABORDES PENDANT LA REUNION

Introduction

Si la pollution atmosphérique issue du Trièves reste modeste en masse, elle est très importante rapportée au nombre d'habitants.

Ainsi, avec une population légèrement supérieure à 1% de celle du périmètre du PPA3, le Trièves produit 2% des Nox, 4% des PM10, 7% du NH4 !

Le Président de la CC du Trièves s'est déclaré très favorable au PPA, mais souhaite des mesures plus adaptées pour son territoire, rural, mais très dépendant de la métropole.

Périmètre du PPA

Le dossier ne justifie pas la non-prise en compte dans le périmètre du PPA de la Chartreuse, du Vercors, de l'Oisans. Des millions de véhicules circulent cependant tous les ans vers les stations de l'Oisans.

NDR : Cf. p20 la réponse de la DREAL à la remarque 10 de l'Ae (pièce G) : « Il a été décidé de ne pas retenir ces EPCI de montagne d'une part au vu de leur impact limité mais également dans un souci de pilotage du plan. En effet, il s'agissait de définir un périmètre suffisamment large pour avoir un impact efficace sur la qualité de l'air mais également il fallait viser une coopération et un pilotage acceptable ».

ZFE

Demande d'équité dans le traitement des aides accordées pour la mise aux normes des véhicules afin qu'ils puissent pénétrer dans la ZFE. Les professionnels du Trièves (AMAP, petits producteurs, artisans, etc.) qui doivent accéder à l'agglomération grenobloise ne sont pas concernés par ces aides et sont donc en situation de concurrence défavorable par rapport à ceux de l'agglomération.

Il n'y a pas, pour eux, de solution technique économique pour aller vers une évolution du parc automobile thermique actuel vers l'hydrogène ou l'électrique.

Des discussions sont en cours avec la métropole pour qu'il y ait des exceptions à l'interdiction d'entrée dans la ZFE : qui ? à quelles conditions ?

Chauffage au bois

Foyers ouverts, cuisinières et poêles anciens non performants, etc. sont encore courants en Trièves. Souvent dans les milieux les moins favorisés économiquement parlant. Le Trièves n'a pas les moyens qu'a le Grésivaudan ou le Voironnais pour octroyer des aides à la substitution des moyens de chauffage.

Demande qu'il y ait une solidarité territoriale sur le périmètre du PPA : fond territorial avec participation proportionnelle aux nombres d'habitants, permettant de définir une politique commune en la matière avec les mêmes aides de partout.

Mesures de la pollution atmosphérique

Il n'y a pas de mesures fiables de la pollution atmosphérique faites par ATMO en milieu rural, seulement de la modélisation. Il est demandé la mise en place de capteurs mobiles (mais un faible nombre d'exemplaires disponible chez ATMO). Ou la diffusion de capteurs personnels (il semble que cela existe) qui pourraient suivre les personnes dans la vie réelle pendant une période à définir. Ces capteurs, probablement moins précis que les stations d'ATMO, pourraient donner néanmoins une vision plus réelle de la pollution « absorbée » par un individu pendant un temps donné.

4.5.3. EPCI DU GRESIVAUDAN

Compte-rendu de la rencontre avec la CC le Grésivaudan (Crolles)

(M. MILESI Directeur de l'Aménagement, du Logement et de l'Environnement)

le 21 juin 2022 15h30 – 17h

La CC le Grésivaudan regroupe 43 communes et compte 104 000 habitants.

Le plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est en cours de révision pour y intégrer le volet Air et devrait être approuvé en fin de l'année prochaine.

La CC a été associée à l'élaboration du PPA3 par la participation de ses délégués à de nombreuses commissions.

Le conseil communautaire a approuvé le projet de PPA3 en émettant cependant 15 observations (simples remarques) après passage en commission et le conseil des 15 vice-présidents.

Au delà de la délibération de la CC et des observations qui y figurent, M. Milési fait état de divers éléments en rapport avec le PPA3 :

L'AREA a procédé à des compensations de destruction de zones humides sur des terrains communaux sans concertation avec les communes privant ces dernières de possibilités de compensation.

Les zones d'artificialisation nette doivent légalement être réduites de 50 % par décennie pour être nulles en 2050 ce qui sera difficile. En particulier les stations Gaz vont devenir indispensables et se multiplier sur l'agglomération (une douzaine sont prévues à moyen terme sur l'agglomération), elles sont très consommatrices d'espace, elles ne devraient pas être comptabilisées comme artificialisation des sols.

Les échanges entre l'agglomération grenobloise et le reste du territoire font que les effets de la ZFE sont beaucoup plus étendus que le territoire directement concerné principalement pour les artisans et les particuliers contraints de se rendre ou de traverser la ZFE.

La CC va devoir se doter d'un ou plusieurs personnels dédiés afin de suivre et d'être des interlocuteurs compétents dans le domaine de l'air et d'effectuer le travail nécessaire en accord avec les services de l'agglomération.

Les points principaux à suivre :

la mobilité en rapport avec la ZFE

le volet sanitaire

les déchets (brûlage)

la poursuite et l'extension de l'aide de la métro pour l'acquisition de véhicules propres

l'extension du dispositif Air-Bois comme la Métro et le pays voironnais pour un coût de 1600 €/opération et 600 000 €/an.

Le VP M. Lorimier pourra rencontrer le CE lors d'une permanence à Crolles.

COMPTE RENDU de réunion avec Mr LORIMIER- maire de Crolles et Vice président EPCI du Grésivaudan

Yves MARCELLIN et Gabriel REY

En complément aux informations collectées le 21 juin auprès de Mr Milesi, directeur de l'aménagement, du logement et de l'environnement à l'ECPI du Grésivaudan, Monsieur Lorimier est venu pendant la permanence à Crolles le samedi 2 juillet commenter l'avis sur le dossier PPA3 de sa commune et celle de l'ECPI dont il est vice-président chargé de l'environnement et de l'énergie.

Mr Lorimier constate que le public, bien que concerné- il s'agit de santé publique- ne se mobilise pas. Peut-être que pour **les actions relatives au chauffage** il pourrait y avoir une sensibilisation pas des acteurs tels que les banques, les agents immobiliers et les notaires pour qu'ils participent à l'information lors des transactions. Une disposition de prise en charge partielle par les collectivités publiques, sans indexation sur le revenu, des diagnostics énergétiques par des experts indépendants pourraient être envisagés (montant 1000 à 1500€).

Les copropriétés, qui représentent pourtant près de 40% des logements dans le Grésivaudan devraient être plus impliquées. Les droits de mutation avantagent le neuf ; pourrait -on imaginer de faire évoluer cette pratique fiscale affecter une partie de cette charge fiscale au financement de mise en conformité dans l'ancien.

Actions sur les banques qui ne promeuvent pas les prêts à taux zéro (peu intéressants pour elles) pour le financement des améliorations énergétiques propres.

Des dispositions devraient être prises pour informer et favoriser l'usage de bois de qualité pour le chauffage.

Réfléchir à des dispositifs de sanction facilement applicables en cas de non-respect des directives.

ZFE

C'est un vrai problème pour Crolles. Comment accompagner les TPE et les PME du Grésivaudan qui vont travailler sur Grenoble. Un accompagnement significatif doit être adapté pour le renouvellement du parc de véhicules.

Cela ne règle pas le problème des poids lourds et les transports publics. Le gaz peut être une solution, mais l'installation de stations de gaz va nécessiter des implantations qui, dans le Grésivaudan devront être prévues en zone inondable (pas de terrain disponible ailleurs). Nécessité de dérogation mais sans contrepartie (argument déjà développé par Mr Milesi-directeur à l'EPCI Grésivaudan).

D'autres substituts au diesel (pas chers et peu polluants) pourraient être étudiés. (À partir de graisses et huiles usagées par exemple (sérieusement à l'étude chez les leaders de l'énergie).

Mobilité électrique : Il faudrait que 70% des usagers utilisent ces moyens alors que n'est accessible financièrement accessible qu'à un public privilégié. Des réflexions sont à mener sur l'aide au financement et la location-vente de vélos électriques de qualité (à Crolles dispositif vélo solidaire et vélo cargo), car pour une grande partie du public concerné, le reste à financer reste lourd.

Mobilité ferroviaire insuffisante dans le Grésivaudan . C'est un sujet récurrent à traiter enfin très sérieusement et urgemment, malgré les difficultés liées à la multiplicité des interlocuteurs.

Agriculture

Le NH4, bien sur, mais aussi les tracteurs et autres engins agricoles, surtout en cette période de foins. D'où la proposition par la CC d'organiser des bancs d'essai pour les tracteurs.

Transports

3000 Aller retours quotidiens en voiture individuelle entre Trièves et Metro, la Métro représentant un réservoir d'emplois important pour des néo-ruraux de plus en plus nombreux en Trièves.

Il y a de plus en plus d'usagers du train, pris soit à la gare de Vif pour les habitants du Trièves du Sud, soit à celle de Clelles pour ceux du Trièves du Nord. Mais peu de moyens de transports en commun pour se rendre aux gares (exemple de Mens, 2 autocars par jours et par sens).

Beaucoup d'espoirs dans le projet de RER Grenoblois (Cf. PDUi). Difficulté pour la branche Sud de l'étoile, au passage du secteur des usines chimiques de Jarrie, où le PPRT peut révéler des incompatibilités avec le passage de trains toutes les 1/2h.

Le projet PEP's Trièves est une opportunité de créer de l'emploi local et de minimiser les transports pendulaires vers l'agglomération. Ce projet s'inscrit dans la dynamique nationale de *Territoires Zéro Chômeur de Longue Durée (TZCLD)*. L'objectif final est que la candidature du Trièves soit sélectionnée, portée par la CC, et qu'une entreprise à but d'emploi soit créée pour les chômeurs longue durée.

4.5.4. EPCI DE ST MARCELLIN

Compte rendu entretien EPCI St Marcellin

Le 15 juin à 15h30

Etaient présents : Monsieur Albert BUISSON : VP, maire de L'Albenc

Monsieur David PERROT :

Monsieur BERTON : DGA des services de la Communauté

Monsieur Gilles DU CHAFFAUT : CE membre de la Commission PPA3

Monsieur Henri VIGIER : CE membre de la Commission PPA3

Après que Messieurs DU CHAFFAUT et VIGIER ont rappelé l'objectif de cette rencontre tenue dans le cadre de l'enquête publique relative au PP3 de Grenoble Alpes Dauphiné et s'être étonnés que la Communauté de Communes de St Marcellin Vercors Isère n'ait pas donné d'avis sur le dossier,

Monsieur BUISSON a indiqué que le Bureau Exécutif de sa Communauté **avait exprimé le 7 avril un avis favorable**. Il nous remet l'extrait adressé à la Préfecture le 21 avril et donc dans les délais.

Saint Marcellin Vercors Isère demande que les principales mesures qui impacteront son territoire soient détaillées dans leurs objectifs, les moyens à mobiliser par la Communauté de communes ainsi que ceux engagés par l'Etat et les effets escomptés. Particulièrement sur :

- *Le soutien de l'Etat pour la mise en place du déploiement du contrôle automatisé pour les Zones à Faibles Emission,*
- *De préciser l'impact et les moyens mis en œuvre pour la poursuite de la ZFE VUL/PL pour optimiser la logistique*
- *De préciser les actions en matière de règlement, action de contrôle et de financement sur le volet mobilité et chauffage au bois non performant ainsi que les moyens et process pour le contrôle et l'interdiction d'utilisation des foyers ouverts.*

M. BUISSON nous remet également un point global des délibérations² des 47 communes sur le PPA3. Il en ressort 2 avis défavorables : CHASELAY et La RIVIERE

3 avis favorable : L'ALBENC ; MONTAGNE et SAINT SAUVEUR

1 avis favorable avec 2 points de vigilance : St VERAND

L'absence d'avis avant le 26 avril sont réputés favorables. A noter toutefois l'absence d'avis de la commune de Saint MARCELLIN ...

Il apparaît que les problèmes principaux proviennent

- De l'action relative à **la ZFE**
- Du **chauffage au bois** non performant
- De la lutte contre les émissions **d'ammoniac**
- Des émissions dues **aux carrières et industries associées**

Chacun de ces points, du point de vue de la Communauté St MACELLIN VERCORS ISERE a ensuite été examiné :

La ZFE

L'article 85 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) impose aux EPCI de plus de 100000

habitants et à ceux dont tout ou partie du territoire est couvert par un PPA de réaliser un plan

d'action sur l'air dans le cadre de leur PCAET . Ce plan comporte notamment une **étude d'opportunité portant sur la création d'une ZFEm.**

M. BUISSON nous remet cette étude d'opportunité établie par le cabinet ALNAIR en juin 2022.

Cette étude constate que les normes réglementaires sont respectées pour chacun des polluants susceptibles de justifier la mise en place d'une ZFE, seule la situation en matière de dioxyde d'azote pourrait être susceptible de soulever la question de l'intérêt d'une ZFE.

Toutefois le problème est circonscrit aux abords de l'autoroute A49.

Cette ZFE inquiète particulièrement les artisans de la Communauté qui ont des chantiers sur Grenoble. Un recensement des artisans grenoblois est en cours afin de connaître l'ampleur du problème et aider au chiffrage des éventuelles aides. En revanche rien n'a été fait jusqu'à présent concernant les artisans de la Communauté.

Chauffage au bois

Un état des lieux est en cours.

Le PPA3 permettrait l'octroi de subvention qui pourrait au total atteindre 50% du budget nécessaire pour modifier les installations.

L'interdiction des foyers ouverts est prévue pour 2026 mais le préfet de l'Isère peut décider d'anticiper l'arrêté d'interdiction. Les ventes de biens immobiliers à foyers ouverts ne seraient plus possibles ou nécessiteraient une modification de l'installation par le nouveau propriétaire.

Il apparaît toutefois indispensable de sensibiliser le public qui, souvent, n'a pas conscience de polluer l'atmosphère avec son système de chauffage, alors même qu'il s'agit d'une énergie renouvelable.

L'ammoniac

On le sait l'émission de ce gaz provient quasi exclusivement de l'agriculture et en particulier de l'élevage. Or la Communauté de St MARCELLIN est une région d'élevage bovins. De plus un élevage important de porcs nous est signalé à Beaulieu. Cet élevage (LABOREL) a un plan d'épandage de 60 ha et serait parfaitement aux normes. L'EPCC représente 7 % de la population mais 17 % de l'émission d'ammoniac

La plupart des exploitations laitières en stabulation sont aux normes mais il y a de nombreux producteurs de viande bovine avec maintien du bétail sur des prairies permanentes.

L'objectif de baisse de l'émission d'ammoniac semble difficile à atteindre sans une forte mobilisation de la profession et des aides substantielles pour inciter au changement des pratiques et à l'acquisition de dispositifs plus performants

Les Carrières

La Communauté de St MARCELLIN comporte plusieurs carrières dont certaines de roches massives. C'est le cas de l'entreprise BALTHAZARD qui produit de la chaux à POLIENAS, activité susceptible d'émettre du gaz à effet de serre ainsi que des particules fines.

La carrière de La Sône est connue pour provoquer de nombreux mouvements de camions.

Il est convenu de se revoir après avoir tenu les permanences prévues sur le territoire de la Communauté ; St MARCELLIN, VINAY, St LATTIER et POLIENAS.

La dernière permanence étant à St MARCELLIN le 12 juillet de 13h3 à 16h30, rendez-vous est pris à l'issue de cette permanence.

4.5.5. EPCI DE BIEVRE EST

COMPTE RENDU DE REUNION

Date : 20 juillet 2022, de 14h30 à 16h

Lieu : Siège de la communauté de communes Bièvre Est

Présents : Monsieur Roger VALTAT, Président de Bièvre Est
Madame Claire DUPRE, en charge du PCAET, des mobilités et des politiques contractuelles
Michel PUECH et Gilles DUCHAFFAUT, Membres de la commission d'enquête

POINTS ABORDES PENDANT LA REUNION

- Avis de la CCBE et des communes du territoire
- Particularités du territoire
- Inquiétude de l'effet domino de la ZFE « grenobloise »
- Mise en place d'une station multi-énergie
- Délégation de la compétence Mobilité à la Région
- Le report modal : co-voiturage et itinéraire cycle de rabattement
- Chauffage au bois, faisabilité de la Prime Air Bois
- Agriculture : vers un Projet Agro-environnemental et climatique, production de biogaz

DISCUSSION

Les réponses des communes

Quatre communes du territoire ont délibéré sur le projet de PPA3. Il s'agit des communes de Apprieu, Burcin, Colombe et Bévenais . Elles ont émis un avis favorable en reprenant parfois les points de vigilance exprimés dans l'avis de la communauté de communes. L'avis défavorable de la commune de Bévenais est une erreur qui est en cours de régularisation.

La CCBE donne un avis favorable avec une attention ciblée sur 6 points de vigilance. Ils sont repris dans la discussion résumée ci-dessous.

Particularité du territoire

La CCBE occupe un territoire à dominante rurale. Il s'agit d'un territoire maillé sans ville-centre. Les élections de 2020 ont été marquées par un fort renouvellement des personnels politiques. Les nouveaux élus portent souvent des préoccupations environnementales.

Parallèlement des citoyens s'engagent dans des associations militantes qui aiguillonnent les élus sur les politiques environnementales et démarches participatives, comme la fabrique citoyenne à Apprieu.

La CCBE a adhéré à ATMO Auvergne Rhône Alpes pour disposer d'une meilleure connaissance de la qualité de l'air sur son territoire. En même temps, elle qualifie le PPA « d'objet non identifié », lointain des préoccupations des communes. Même si la CCBE s'est intéressée au sujet, elle regrette le peu de considération accordé à son territoire.

ZFE

La CCBE est inquiète de l'effet domino que pourrait créer la ZFE. Elle ne partage pas l'optimisme des entreprises pour les dérogations qui pourraient être mises en place pour soutenir les entreprises en difficulté ou parce que des véhicules non (ou moins polluants) ne seraient pas disponibles. Il est précisé que ces dérogations ressemblent davantage à une liste à la Prévert établie selon l'expression des forces vives plutôt qu'au résultat de l'application de règles rigoureuses.

La CC estime que les protocoles de contrôle de la ZFE existent mais que les moyens ne peuvent pas être déployés. Il apparaît que les contrôles réalisés jusqu'à présent n'ont qu'une valeur pédagogique, les sanctions ne sont pas appliquées. Parallèlement, estimant qu'un réel contrôle ne pourra être efficace sans automatisation (qui n'existe pas actuellement), on peut s'interroger sur l'effet réel de la mesure.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration de son PCAET, la CCBE, incluse dans le périmètre du PPA, doit s'interroger sur la nécessité ou non de créer une ZFE. L'élaboration du PCAET est en cours, le diagnostic a fait ressortir 7 enjeux. L'approbation pourrait intervenir au printemps 2023.

Mobilités et report modal

Pour la CCBE, les transports routiers sont responsables de 56 % des GES dont 30 % proviennent de l'autoroute. L'échangeur autoroutier a permis l'implantation de la zone Bièvre Dauphiné, aujourd'hui dans sa version 3. Elle considère que l'autoroute est à la fois un atout et une contrainte dans la mesure où on demande au territoire de compenser la pollution produite par cette infrastructure alors qu'elle n'émane pas de lui.

La zone d'activités Bièvre-Dauphine constitue un pôle de centralité du territoire. La CCBE présente son projet de station multi énergie (GNV, électrique et hydrogène). Cette station peut être une étape-relai entre les grandes agglomérations, toutefois la CC a du démontrer la viabilité de la station en interne. Ce projet est bien avancé et pourrait être finalisé en 2023.

La CCBE rappelle qu'elle dispose de bornes de recharge sur son site.

La CCBE a fait le choix de déléguer sa compétence mobilité à la Région plutôt qu'au SMAGG. La Région offrant une cohérence territoriale et une solution économique moins onéreuse.

Concernant le report modal, la CC mise sur l'organisation du covoiturage avec les lignes M Covoit dont l'arrêt est situé au niveau du parking relais (cofinancement BE et CAPV selon leur capacité financière respective) et l'appli Rezo Pouce, lancée par des collectivités locales en France. Cette dernière permet également de rejoindre les lignes de bus.

Ci-contre l'arrêt M Covoit'lignes+ de Bièvre Dauphine.



La CCBE souhaite mettre en place un itinéraire cyclable transversal sur le territoire entre Apprieu et Bévenais. Le projet cible les déplacements quotidiens vers le collège du Grand Lemps et les 2 gares du territoire (Chabons et le Grand Lemps).

Chauffage au bois

La collectivité n'a pour l'heure pas mis en place de Prime Air Bois pour inciter au renouvellement des appareils de chauffage au bois non performants. Elle n'exclut pas cette mesure mais souligne que la prime doit être significative pour jouer son rôle, tout en étant acceptable par le budget intercommunal. La faisabilité de l'action est étudiée dans le cadre du PCAET.

Agriculture

L'agriculture du territoire n'est pas tournée vers l'agriculture biologique, toutefois le territoire s'engage dans un projet agro-environnemental et climatique (PAEC) territorialisé. Ce document autorisera la mise en œuvre de mesures agroenvironnementales et climatiques par les agriculteurs.

La CCBE et la chambre d'agriculture se sont rapprochées en signant une convention. Celle-ci facilite notamment, la connaissance des besoins réciproques et des collaborations en particulier sur les aménagements en zone agricole.

Un méthanisateur est en activité sur la commune d'Apprieu depuis une dizaine d'années. Après une mise en route administrative compliquée, son fonctionnement ne parait pas poser de difficultés à l'heure actuelle. Une nouvelle installation, de dimension moindre, devrait être construite sur la commune de Colombe.

La CC alerte toutefois sur le risque de développement de cultures dédiées pour la méthanisation au détriment d'autres usages. En France, ces cultures sont limitées par la réglementation à 15% du tonnage entrant.

4.5.6. EPCI DE BIEVRE-ISÈRE

Enquête publique PPA3- rencontre avec Bièvre-Isère

Date : 22 juillet 2022

Participants :

Yannick Neuder, président de l'EPCI (élu député aux dernières élections)

Michel Puech et Gilles du Chaffaut, membres de la commission d'enquête

Principaux points abordés

- ✓ Identité du territoire
- ✓ Avis défavorable pour les actions T1.1 et RT1.2
- ✓ Financement des mesures proposées par le PPA et communication
- ✓ Les mesures concrètes du PCAET
- ✓ Soutien à l'agriculture : Producteurs locaux et méthaniseurs
- ✓ Mobilités douces et report modal

1. Le territoire de l'EPCI comprend 54 communes , toutes rurales (650 exploitations agricoles) ; il se situe à la jonction entre l'attractivité grenobloise et l'attractivité lyonnaise. (La Côte St André se tourne vers Grenoble alors que Saint Jean de Bournay se tourne vers Lyon). Le territoire revendique son identité au point d'imaginer un SCoT Centre Isère.
2. Cette situation plaide également pour un PPA Nord-Isère. Les mesures du PPA 3 grenoblois conduisent à des « aberrations » Par exemple, l'action T1.1 : contrôle des véhicules dans la ZFE). On ne peut pas imposer des contraintes à des particuliers qui viennent 2 à 3 fois par an en voiture à Grenoble consulter un médecin ... ou imposer le renouvellement du parc de VUL de la banque alimentaire dont le dépôt est à Sassenage ...
3. A ce sujet, le Président déclare s'opposer à « l'écologie punitive » développée dans l'agglomération grenobloise mais se sentir très concerné, en tant que médecin notamment, par la pollution de l'air et ses effets sur la population.
4. Bièvre Isère s'oppose également à la mesure RT1.2 qui vise à interdire l'usage des foyers ouverts et des appareils non performants au plus tard le 1^{er} janvier 2026. La communauté de communes dénonce une injonction non adaptée au territoire et à sa population. (Parfois population âgée et faible revenu). La prime Air Bois (500€) reste insuffisante pour déclencher les investissements.

5. Bièvre Isère souligne que les parties nord-ouest de son territoire (secteur Saint Jean de Bournay) sont concernées par 2 PPA, celui de Grenoble et celui de Lyon.
6. Les collectivités locales sont soumises à des injonctions paradoxales : Elles assument des compétences obligatoires alors que leurs dotations baissent. Des choix s'imposent pour l'exercice des compétences facultatives et optionnelles. Bièvre Isère ne pourra pas financer les mesures proposées par le PPA ; elle n'en a pas les moyens financiers et humains. L'EPCI n'aura pas les moyens de communiquer efficacement sur le PPA ,une fois arrêté, auprès des communes et des habitants, afin qu'il soit bien approprié.
7. Toutefois, l'EPCI a approuvé un PCAET, comportant 22 mesures concrètes articulées autour de 4 axes principaux qui concernent les déplacements (trajets domicile-travail, report modal), la gestion durable des ressources (forêt, eau, agriculture, adaptation au changement climatique), les démarches de rénovation des bâtiments, le remplacement des installations de chauffage polluantes (PAB), ainsi que la sensibilisation et participation des habitants au soutien des initiatives locales.
8. L'action 13 du PCAET encourage également la mise en place de circuits courts et soutient les producteurs locaux. Bièvre Isère reste toutefois attentif aux volumes de production et à la rentabilité des nouvelles installations.
9. Bièvre Isère a soutenu l'implantation d'un méthaniseur sur la commune de Sillans. Outre la production d'une énergie renouvelable, cette installation permettra aux agriculteurs éleveurs de valoriser les effluents de leurs exploitations sans investir dans des structures de stockage.
10. La communauté de communes a réalisé un schéma des mobilités douces qui permettra de valoriser l'ancienne voie ferrée. Elle constituera un axe de déplacement cycle sécurisé pour relier les villes de la plaine. Le schéma des mobilités douces vise également à faciliter les rabattements vers les lignes de bus. La prime à l'achat d'un VAE (250 €) fonctionne bien.
11. Bièvre Isère rappelle que le pôle intermodal de Saint Etienne de Saint Geoirs fonctionne avec les lignes de bus jusqu'à la gare routière de Grenoble. Un nouveau pôle va être créé à la Côte Saint André.

4.5.7. EPCI VALS DU DAUPHINE

COMPTE RENDU DE REUNION

Date : 19 juillet 2022, de 10h à 11h20

Lieu : Siège de la communauté de communes des Vals du Dauphiné

Présents : Monsieur Bernard BADIN, Vice-président chargé du Développement Durable Opérationnel
Madame Adeline AMMI, Directrice générale des services
Madame Sabrina MONRIBOT, Responsable du Développement durable
Michel PUECH et Jean Louis PRESSE Membres de la commission d'enquête

POINTS ABORDES PENDANT LA REUNION

- Non avis de la CCVDD
- Participation à l'élaboration du PPA
- Particularités du territoire
- Démarche territoriale de la CCVDD pour la qualité de l'air
- Adhésion, Certification, Labellisation
- Chauffage au bois
- Alternative Vélo électrique et infrastructures
- Agriculture et demande de productions locales
- Comment communique sur la santé et la qualité de l'air

RAPPEL DU NON-AVIS DE VVD

La communauté de communes des Vals du Dauphiné a exprimé son avis par un courrier au Préfet en date du 25 avril 2022. Courrier adressé en copie aux maires des communes de l'EPCI. La CCVDD « ... *soutient la démarche du PPA. Elle est favorable à ce dispositif...* ». Toutefois, considérant son éloignement de la ville centre et l'importance des enjeux ruraux de son territoire, elle a décidé de ne pas rendre d'avis formel par une délibération intercommunale.

DISCUSSION

L'élaboration du projet

La CCVDD rappelle que malgré son intérêt manifeste pour le sujet, elle a pris le train en marche pendant une période Covid peu favorable aux échanges. Parallèlement, elle s'est sentie peu concernée lors de sa participation aux COPILs.

Elle « *accueille positivement la modification du périmètre* » et « *s'inscrit dans la trajectoire portée par le PPA* » en s'appuyant sur les actions de son PCAET (Plan climat-air-énergie territorial) approuvé en 2021. Elle estime que l'intégration de son territoire au PPA renforce la cohérence des actions locales et accroît la crédibilité des mesures de sensibilisation engagées.

Particularités du territoire

La CCVDD couvre un territoire vallonné à dominante rurale dans lequel l'élevage bovin est le principal mode d'agriculture. Elle regroupe 36 communes pour une population de 64 000 habitants dont 8 000 à La Tour-du-Pin. Le territoire est traversé par de grandes infrastructures routières qui constituent les principales sources de pollution sur lesquelles la CC considère ne pas avoir les moyens d'agir. Elle estime que la réduction de la vitesse de 130 à 110km/h sur l'autoroute pourrait éventuellement être adoptée pour limiter le effets de la crise énergétique, mais pas pour réduire les émissions des polluants.

VDD rappelle que les implantations de logistique doivent se faire sur la zone de Saint-Quentin-Fallavier et non sur son territoire. Les PLUi Est et Ouest des Vals du Dauphiné traitent ce sujet.

Démarches territoriales

La CCVDD s'est engagée dès 2020, après les élections, dans une démarche d'information sur la qualité de l'air auprès des communes en utilisant l'outil de modélisation fourni par l'ATMO pour connaître quotidiennement la qualité de l'air dans chaque commune. A l'exemple de Torchefelon, commune rurale dont Monsieur Bernard BADIN est le Maire, il s'avère que la qualité de l'air est parfois dégradée. Cette information pourrait interpeller les élus et citoyens, mais les réactions restent limitées.

Parallèlement, la commune suit les activités d'un collectif de citoyens « *Vallée en transition* » et du conseil de développement. Ces deux entités ont relayé l'information sur l'enquête en cours.

La CC adhère au réseau RICCA (Réseau interrégional des collectivités en contentieux qualité de l'air) qui fédère les communes concernées par le contentieux (échange d'idées et de bonnes pratiques, d'actions, de moyens coordonné par l'Ademe). Elle adhère à une démarche de certification (Certi AIR J), labellisation qui incite à une progression dans les mesures et résultats. Actuellement 2*, la CC souhaite atteindre les 3*. Cette démarche est également coordonnée par l'Ademe.

La CCVDD est également engagée dans un programme certifié par l'OFB (Office français de la biodiversité), territoire engagé pour la nature sur le thème de la forêt considéré comme puit de carbone. Elle étudie les possibilités de reboisement sur le territoire.

La réponse de la CCVDD à l'appel à projet AACT Air de l'Ademe se concentre sur la capacité du territoire à agir sur la compensation des émissions rejetées par les grandes infrastructures routières A43/A48 et N1075 et 1006.

Parallèlement, elle craint que les travaux de la ligne Lyon Turin provoquent un impact fort sur le trafic routier.

Chauffage au bois

L'incitation au renouvellement des appareils de chauffage au bois non performants est inscrite dans le PCAET de la communauté de communes. Toutefois, la prime s'élève à 500 € et ne couvre en moyenne que 10% du coût des travaux.

Alternative Vélo électrique

Par sa géographie très vallonnée, le territoire se prête peu à l'utilisation du vélo. Même les VAE, disponibles à la maison du tourisme, ont peu de succès. Les tests effectués ont montré que les infrastructures (routes étroites) sont dangereuses pour cette pratique. VDD étudie les possibilités d'amélioration des itinéraires pour les trajets domicile/travail et domicile/gare.

Agriculture

L'agriculture est fortement orientée élevage, majoritairement vaches laitières et quelques productions pour la viande. La CC tente de développer une demande de production locale à travers les restaurants scolaires et les cantines.

La gestion du foncier mérite une attention particulière pour faciliter les nouvelles installations. Le réseau associatif Terre de Lien est présent sur le territoire pour faciliter l'accès au foncier agricole.

Communication

La CC a mis en place un blog « *Parlons Climat* » sur lequel se font des communications et des échanges instructifs. Elle mise sur les labellisations pour faire passer des messages forts sur le lien entre la qualité de l'air et la santé.

4.5.8. EPCI DU VOIRONNAIS

Compte-rendu de la rencontre avec la CA du Pays voironnais

(Luc Rémond vice président, Frédérique GROSS directrice)

le 6 juillet 2022 10h30- 11h45

-Réseaux de chaleur :

- il en existe deux à Voreppe dont un qui alimente plus de 800 logements, ils vont être complétés par des panneaux solaires thermiques afin d'éviter la mise en route des chaufferies en été pour la production d'eau chaude sanitaire,
- des projets de réseaux de chaleur sont à l'étude à Moirans et en cours à Voiron.

-Transports :

- Le projet ferroviaire sur le bassin grenoblois (qui comprend l'aménagement de la bifurcation vers le Grésivaudan, des gares de Moirans et de Grenoble et la mise à 4 voies du tronçon Voreppe-Grenoble) s'élève à près de un milliard d'euros et ne se terminera qu'en 2035 ,
- La part du ferroviaire ne représente actuellement que 7 % des trajets vers Grenoble,
- La voie de droite de l'autoroute depuis Voreppe est réservée aux bus mais pas toujours respectée, la voie de gauche doit être réservée aux véhicules 2+ (2 passagers et plus) à partir d'un seuil de trafic. Ce dispositif doit être amélioré, il est activé trop tard en cas de bouchon.
- Le covoiturage est en progression et constitue la plus importante possibilité d'amélioration de la situation.

- Agriculture :

- Nécessité d'accompagnement pour la réduction des émissions d'ammoniaque,
- Difficulté du contrôle de l'interdiction du brûlage,
- La CA n'a pas de solutions évidentes et attendues du respect des directives.

- Schéma Vélo :

- Il va démarrer et prévoit 70 km en site propre en 10 ans,
- Aide à l'acquisition de VAE jusqu'en 2019, depuis mise à disposition de VAE à certains publics,
- Attentes d'aide de l'État dans ce domaine.

- Parc véhicules :

- Projet d'évolution du parc de bus et des véhicules de ramassage des OM.

- Fond Air-Bois :

- Demande de la pérennisation de l'aide de l'ADEME qui représente 50 % de l'aide.

Le rapport d'activité "Mobilités" de l'année 2021 (91 pages) dans lequel on trouve différentes informations relatives aux politiques en faveur de la voiture partagée, de l'intermodalité et des modes actifs sur le Pays Voironnais nous sera transmis.

Jean-Louis Presse et Gabriel Rey

4.6. Mairie de Grenoble

Compte rendu de réunion avec la Mairie de Grenoble- lundi 18 juillet 2022

Personnes présentes : Mr Vincent FRISTOT – Adjoint -transition énergétique/immo municipal-contentieux

Mr Raphael REVEL – Dr adjoint de cabinet

Mr Pierre André JUVEN -Adjoint santé

Et Commission d'enquête au complet

Au vu de la délibération de la ville de Grenoble, de loin la plus grande commune du périmètre du PPA, et de son avis défavorable au projet de PPA3 la commission a souhaité rencontrer les élus et techniciens pour qu'ils développent leur position.

Propos recueillis :

La préoccupation de la commune sur le PPA est d'abord un outil pour la préservation de la santé des citoyens mais aussi l'évolution climatique. En prenant en compte la capacité de financement des actions préconisées.

Grenoble a consacré 2M€ (et continuera dans ce sens) à la mise aux normes de son parc de véhicules et engagé des actions pour plus de sobriété énergétique, la transition vers des transport énergie gaz qui nécessitent une mutualisation de stations gaz dans l'agglomération.

L'avis négatif de la ville sur le PPA n'est pas la manifestation d'une opposition aux actions proposées qui sont reconnues globalement comme allant dans le bon sens, mais il marque la conviction que le PPA est trop peu ambitieux :

Le PPA2 n'a pas atteint tous ses objectifs.

Le PPA3 ne permettra pas d'atteindre en 2027 les recommandations de l'OMS. Les actions préconisées auront un trop faible impact sur l'évolution de la qualité de l'air. Ex : baisse de 1,9% des teneurs en NOx attendues.

Le parc de chauffage bois non performant est de 10000u dans le territoire de GAM dont 1000 à Grenoble. La réduction par le PPA3 sera de 600 par an donc s'étalera jusqu'en 2037. Pas assez ambitieux.

Santé : 4M d'asthmatiques en France. La qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique. L'économie sur le coût de prise en charge des maladies respiratoires justifie des investissements majeurs sur les actions en faveur de la qualité de l'air. Le reste à charge des remplacements d'équipement doit être réduit pour tous, voir nul.

Pour cela il faut aller beaucoup plus vite que ne le préconise le PPA3 sur le remplacement des moyens de chauffage non performant, réduire très vite 1/3 la mobilité individuelle, accélérer la sortie du diesel et de l'essence, être leader sur les prévisions d'arrêt de production de véhicules essence et diesel en 2035 (décision européenne)

Or on est en retard sur la mise en place de la ZFE. Inquiétude sur tous les calendriers de mise en place. Des questionnements sur les modalités et le contrôle des véhicules en infraction. Inquiétudes entre ce qui a été modalisé comme progrès par ATMO par rapport aux résultats attendus du PPA.

Dans le détail pour les actions M1, M2, M3 on a une projection globale des résultats prévus. On aimerait avoir les résultats prévus action par action.

4.7. CR de rencontre avec le SMMAG

Compte rendu visite au SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise)

Le 28 juillet 2022

Étaient présents :

Mr Sylvain LAVAL président du SMMAG

Mr Nicolas FONTAINE / DGS SMMAG

Commission d'enquête : Yves MARCELLIN, Alain CHEMARIN, Gilles DU CHAFFAUT

Le PPA est très important au regard du champ de compétence du SMMAG.

Sa compétence couvre tous les modes de déplacements et le pose en leader de la gestion des déplacements de son bassin de compétence, dont l'emprise territoriale est en croissance.

Le PDU est en cours de réécriture (vers un PDM) avec un périmètre en croissance, suite à l'adhésion du Grésivaudan et du Voironnais (pour pôle d'échange multimodaux et covoiturage, mais pas encore sur vélo et TC).

Le SMMAG est particulièrement attentif notamment au développement du transport ferroviaire qui est fondamental pour les distances de 40 à 50km mais dont le développement et la mise en œuvre sont techniquement très complexes. Le SMMAG s'implique dans tous les modes de déplacement avec une vision globale et la conscience qu'ils sont complémentaires et que les cas particuliers des usagers sont multiples.

L'évolution de réseau Tram et de Bus est une deuxième priorité, surtout vers le Voironnais et le Grésivaudan, car sur le cœur de centre urbain, les déplacements en vélo sont devenus réalité.

Le problème est abordé en utilisant tous les outils possibles de communication et d'organisation pour les cas les plus divers pour le trajet domicile travail, pour structurer l'organisation du covoiturage, notamment avec des applications informatiques permettant d'avoir des solutions individuelles plurimodales sur un même trajet passant au maximum par des modes de transports individuels et collectifs. Toujours avec la préoccupation de l'accessibilité tarifaire.

A noter que pour les véhicules individuels, le changement de motorisation (électrique) n'est pas la panacée et que le véritable changement passera par une diminution du trafic automobile, compensé par le développement des transports en commun, lié à une meilleure offre de solutions pour les trajets domicile travail.

Le SMMAG regrette la position de certains élus de la métropole qui considèrent le transport métrocâble comme un gadget. Outre qu'il va desservir des pôles majeurs et importants de l'agglomération, il franchit les obstacles que sont Drac, Isère, Autoroute, voie ferrée et mettra en liaison 3 lignes de tram (A, B, E). C'est un gros atout pour faire basculer le transport individuel en collectif, avec une capacité équivalente à celle d'une ligne de tram. Donc un gros atout aussi pour le PPA.

Le BHNS va finalement se concrétiser par une amélioration de la ligne C1 jusqu'au pré de l'eau à Montbonnot.

Le projet de tram train vers Vizille s'est révélé économiquement pas viable et techniquement complexe avec la traversée de la zone PPRT de Jarrie. On se dirige vers une ligne de bus performante sur la N85 avec piste cyclable sur les délaissés de voirie, avec de terminus du RER métropolitain à Vif et Jarrie, et une reconstruction de la gare de Pont de Claix.

& & & &