

RAPPORT

Unité interdépartementale
des deux Savoie

11 Février 2016

Synthèse de la consultation du public

PLQA de Chambéry métropole



PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Historique des versions du document

| Version | Date | Commentaire |
|---------|------------|-------------|
| V1 | 11/02/2016 | |
| | | |
| | | |
| | | |

Affaire suivie par

| |
|---|
| Céline MONTERO - Unité interdépartementale des deux Savoie |
| Tél : 04 79 62 81 89 / Fax : 04 79 69 51 61 |
| Courriel : celine.montero@developpement-durable.gouv.fr |

Rédacteur

Céline MONTERO - Unité interdépartementale des deux Savoie

Relecteur

Anne-Laure JORSIN-CHAZEAU - Unité interdépartementale des deux Savoie

Référence(s) internet

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plqa-chambery-metropole-a3883.html>

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1 - CONTEXTE : RAPPEL DES ENJEUX DU PLQA..... | 4 |
| 1.1 - Pourquoi un PLQA ?..... | 4 |
| 1.2 - Quels sont ses objectifs ?..... | 4 |
| 1.3 - Quels sont les leviers d'action ?..... | 5 |
| 1.4 - Quelles mesures propose le plan ?..... | 5 |
| 1.5 - Quels effets sur la qualité de l'air sont attendus ?..... | 6 |
| 1.6 - Quel suivi du plan ?..... | 7 |
| 2 - LA CONSULTATION DU PUBLIC..... | 8 |
| 2.1 - La consultation des différentes collectivités territoriales..... | 8 |
| 2.2 - La consultation des personnes et organismes associés..... | 8 |
| 2.3 - La mise à disposition du public..... | 10 |
| 3 - ANALYSE ET PROPOSITIONS..... | 11 |
| 3.1 - La remise en cause du diagnostic et de l'efficacité du PLQA..... | 11 |
| 3.1.1 -Par les collectivités..... | 11 |
| 3.1.2 -Par les personnes et organismes associés..... | 12 |
| 3.1.3 -Par les citoyens..... | 12 |
| 3.2 - Les propositions dans le secteur résidentiel..... | 12 |
| 3.2.1 -Par les collectivités..... | 12 |
| 3.2.2 -Par les personnes et organismes associés..... | 13 |
| 3.2.3 -Par les citoyens..... | 14 |
| 3.3 - Les propositions dans le secteur des transports..... | 14 |
| 3.3.1 -Par les collectivités..... | 14 |
| 3.3.2 -Par les personnes et organismes associés..... | 17 |
| 3.3.3 -Par les citoyens..... | 19 |
| 3.4 - La gestion des épisodes de pollution atmosphérique..... | 19 |
| 3.4.1 -Par les collectivités..... | 19 |
| 3.4.2 -Par les personnes et organismes associés..... | 20 |
| 3.4.3 -Par les citoyens..... | 20 |
| 3.5 - Les mesures en matière d'urbanisme..... | 20 |
| 3.6 - Les mesures sur le secteur industriel..... | 21 |
| 3.7 - La question du périmètre..... | 21 |
| 4 - CONCLUSION..... | 21 |

1 - Contexte : rappel des enjeux du PLQA

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur pour le territoire rhônalpin. En effet, des dépassements de seuils réglementaires sont constatés, et notamment dans l'agglomération chambérienne. La France fait par ailleurs l'objet d'un contentieux européen avancé sur les particules PM₁₀ et une procédure similaire a été lancée en 2015 pour le dioxyde d'azote NO₂. Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) et les Plans Locaux d'amélioration de la Qualité de l'Air (PLQA) constituent une réponse à ce contentieux.

1.1 - Pourquoi un PLQA ?

L'agglomération chambérienne figure dans les zones de surveillance objet du contentieux actuel avec la Commission européenne. En effet, les données de surveillance montrent que la valeur limite de 35 dépassements annuels de la valeur moyenne journalière a été franchie sur la station de Pasteur en 2007.

Un plan de protection de l'atmosphère pour l'agglomération chambérienne est donc réglementairement obligatoire. Toutefois, l'article R222.13-1 du code de l'environnement précise que le recours à un plan de protection de l'atmosphère n'est pas nécessaire lorsqu'il est démontré que les niveaux de concentration dans l'air ambiant d'un polluant seront réduits de manière plus efficace par des mesures prises dans un autre cadre.

L'atout d'un PLQA, en complément des plans prévus au niveau national, réside dans sa capacité à traiter de la qualité de l'air à une échelle restreinte, permettant de prendre en compte les problématiques locales.

1.2 - Quels sont ses objectifs ?

Le PLQA de Chambéry métropole se donne 3 objectifs :

- Objectif en matière de concentrations : ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires, avec une priorité sur les particules et les oxydes d'azote.
- Objectif en matière d'émissions : décliner le plan particules au niveau local et atteindre un objectif de baisse de 72% des émissions d'oxydes d'azote, et de 49% des émissions de particules PM10, d'ici 2020.
- Objectif d'exposition de la population : tendre à une exposition minimale de la population à la pollution et traiter les points noirs résiduels par des actions spécifiques.

1.3 - Quels sont les leviers d'action ?

L'analyse des sources de pollution (émissions) permet d'identifier les leviers d'action, c'est-à-dire de cibler les secteurs sur lesquels des mesures efficaces peuvent être proposées.

Les résultats montrent en première approche que tous les secteurs émetteurs de polluants doivent faire l'objet de mesures. En effet des actions sur un seul secteur ne permettraient pas d'atteindre les objectifs fixés. Un panel d'actions combinées doit donc être proposé.

Le détail montre qu'en fonction des polluants visés, les leviers sont différents : dans le cas des particules, les mesures proposées devront porter sur les secteurs du résidentiel (et en particulier le chauffage au bois individuel), des transports et de l'industrie.

Les oxydes d'azote étant quant à eux émis très majoritairement par le transport, des actions fortes devront être prises dans ce secteur pour diminuer son impact sur la qualité de l'air.

1.4 - Quelles mesures propose le plan ?

Le PLQA a été construit en deux temps, en associant, autour des services de l'État, les collectivités locales (Chambéry métropole, ville de Chambéry, Conseil Départemental, Conseil Régional), les associations et structures locales (ASDER, Air Rhône-Alpes, Agence écomobilité, Métropole Savoie, MDP73) et l'ADEME. Dans un premier temps, une description de l'état des lieux de la qualité de l'air (Données Air Rhône-Alpes – année 2007) et un diagnostic des mesures prescrites dans les différents documents de politiques publiques existants (SCOT, PDU, PLH, PCET...) ont été conduits. Ensuite des mesures complémentaires pour améliorer la qualité de l'air ont été identifiées et l'efficacité du programme de mesures évaluée.

Ainsi, le PLQA propose un panel de 15 actions dont 13 pérennes et 2 en cas de pic de pollution, dans les secteurs de l'industrie, des chantiers/BTP, des transports, du résidentiel, du bâtiment, du secteur agricole et forestier et de l'urbanisme.

Les actions dans le secteur du résidentiel :

- P.R1.** Communiquer sur l'interdiction de brûlage des déchets verts sur la zone.
- P.R2.** Accélérer le renouvellement ou l'amélioration de la performance du parc de chauffage au bois le moins performant.
- P.R3.** Promouvoir un combustible bois de qualité et label associé et fixer des objectifs de qualité pour le combustible.
- P.R4.** Conditionner les aides pour les nouvelles chaufferies biomasse sur le territoire.

Les actions dans le secteur des transports :

- P.T1.** Mise en place de politique de transports visant une réduction des émissions en particules et en oxydes d'azote.
- P.T2.** Inciter à la mise en place des plans de déplacement PDE/PDA et PDIE/PDIA pour toutes les entreprises/administrations au-delà de 50 salariés sur le territoire de Métropole Savoie.
- P.T3.** Augmenter la part de véhicules propres sur le territoire (véhicules électriques et GNV).

Les actions dans le secteur agricole et forestier :

- P.A1.** Sensibiliser le monde agricole et forestier à l'impact du brûlage à l'air libre des résidus agricoles ou de coupes forestières.

Les actions dans le secteur de l'urbanisme :

- P.U1.** Améliorer la prise en compte des enjeux de la qualité de l'air dans les projets d'urbanisation (SCoT, PLU).
- P.U2.** Inclure un volet air (une carte de la qualité de l'air) dans les porter à connaissance.
- P.U3.** Traitement des "points noirs" de la qualité de l'air par des actions spécifiques.

Les actions dans le secteur industriel et des activités économiques :

- P.I1.** Élaborer une charte " chantier propre " intégrant un volet qualité de l'air et l'annexer aux appels d'offre incluant un financement public. Imposer dans le cadre des marchés publics, des spécifications « qualité de l'air » et encourager son développement dans les marchés privés.
- P.I2.** Caractériser les émissions diffuses des principaux émetteurs de poussières (notamment carrières, transformation du bois). Généraliser les bonnes pratiques.

Les actions temporaires en cas de pic de pollution :

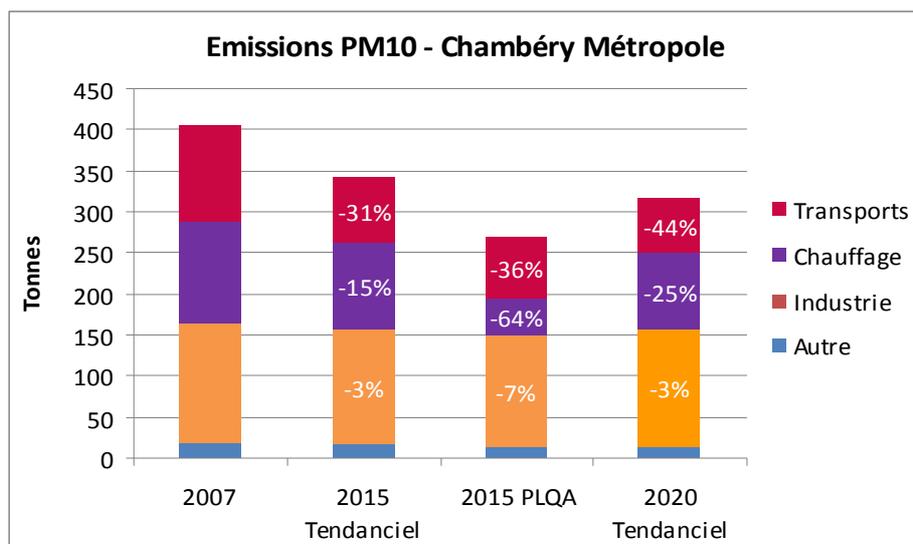
- T.1.** Informer la population en cas de pics de pollution et décliner localement les mesures de l'arrêté inter-préfectoral relatif à la procédure d'alerte de la population en cas de pointe de pollution en Rhône-Alpes.
- T.2.** Renforcer les actions prises dans l'arrêté inter-préfectoral relatif à la procédure d'alerte de la population en cas de pointe de pollution en Rhône-Alpes par des mesures incitatives locales.

1.5 - Quels effets sur la qualité de l'air sont attendus ?

La modélisation de l'ensemble de ces actions a été conduite à échéance 2015. Elle montre que la situation générale pour les particules et pour le dioxyde d'azote serait très largement

améliorée notamment du point de vue de l'exposition des populations. Une faible partie de la population (moins de 1% des habitants pour les PM₁₀ et moins de 3% pour le dioxyde d'azote) située au centre-ville reste cependant encore exposée à des dépassements de valeur limite : essentiellement le long des axes routiers. Des mesures sont néanmoins prévues pour traiter ces points noirs au cas par cas.

Quant aux diminutions d'émissions attendues, l'objectif national du plan particules serait atteint pour les PM₁₀ si les mesures de réduction du PLQA étaient mises en œuvre. Le scénario tendanciel (sans les mesures PLQA) prévoit une réduction des émissions de 15% environ.



Répartition sectorielle des émissions de PM₁₀

(les valeurs affichées correspondent à la variation par rapport à 2007) – Source Air Rhône-Alpes

Concernant l'exposition à des niveaux supérieurs à la valeur cible pour l'ozone, celle-ci augmenterait significativement en raison d'une modification de l'équilibre entre les émissions d'oxyde d'azote et de composés organiques volatils. Des actions globales à l'échelle nationale sont nécessaires pour réduire cette exposition à l'ozone.

1.6 - Quel suivi du plan ?

Le plan devra être suivi annuellement avec une présentation de l'avancement des actions proposées. Un calendrier de mise en œuvre des actions est fixé et des indicateurs précis seront calculés aux échéances fixées. Une commission de suivi du plan sera installée dans cette perspective.

Les éléments de bilan proposés par la commission de suivi seront présentés tous les ans en conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques (CODERST), accompagné d'un état précis de la qualité de l'air et de son évolution (comparaison aux valeurs réglementaires, exposition de la population, évolution des émissions...).

2 - La consultation du public

Le PLQA de Chambéry métropole a fait l'objet le 6 février 2015 d'une séance de présentation et d'échanges avec l'ensemble des acteurs du bassin de vie.

Le document a ensuite été présenté au CODERST lors de sa séance du 31 mars 2015. Un avis consultatif favorable sur le projet a été émis.

Le document a ensuite été soumis à la consultation et à la concertation dans les formes décrites ci-après :

2.1 - La consultation des différentes collectivités territoriales

Le préfet de Savoie, par courrier du 9 mars 2015 a souhaité recueillir l'avis des collectivités suivantes :

- Conseil Régional de la région Rhône-Alpes,
- Conseil Départemental de la Savoie,
- Chambéry métropole,
- Ville de Chambéry,
- Communauté d'Agglomération d'Aix les Bains et du Lac du Bourget,
- Ville d'Aix les Bains,
- Communauté de Communes de Coeur de Savoie,
- Ville de Montmélian,
- Communauté de Communes de Chautagne,
- Communauté de Communes du canton d'Albens,
- Métropole Savoie et l'ensemble des communes de Métropole Savoie

Seule la commune des Déserts a émis un avis défavorable au projet. La ville de Chambéry, Chambéry métropole et la CALB ont délibéré en faveur du projet de PLQA. Toutefois, l'avis de la ville de Chambéry est assorti de recommandations. La commune de Bassens a émis des observations, sans se prononcer favorablement ou défavorablement.

L'ensemble de ces éléments est analysé au paragraphe 3 ci-après.

2.2 - La consultation des personnes et organismes associés

Le préfet de Savoie, par courrier du 9 mars 2015, a souhaité recueillir l'avis des personnes et organismes associés suivants :

État, Administrations et Organismes Experts :

- direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt de la région Rhône-Alpes,
- direction interdépartementale des routes Centre Est,
- direction départementale des territoires de la Savoie,
- direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations de Savoie,
- délégation territoriale des deux Savoie de l'Agence Régionale de Santé,
- direction régionale de l'ADEME Rhône-Alpes,
- Parc Naturel Régional des Bauges,
- Parc Naturel Régional de Chartreuse,
- Office national des Forêts,
- Syndicat départemental d'Énergie de la Savoie,
- direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale Rhône-Alpes,
- Université de Savoie,
- Centre Hospitalier Métropole Savoie.

Acteurs économiques :

- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie,
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat,
- Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics de Savoie,
- Chambre d'Agriculture de Savoie MontBlanc,
- Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment,
- Mouvement pour les entreprises de France,
- Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de construction,
- Agence économique des Pays de Savoie,
- Chambre interdépartementale des notaires de Savoie et de Haute-Savoie,
- AREA,
- EDF,
- GrDF,
- PROPELLET France,
- FIBRA,
- Pôle Excellence Bois de Rumilly,
- Rhône-Alpes Bois Bûche,
- Fédération Française Combustibles, Carburants et Chauffage,
- Société Chambérienne de Distribution de Chaleur (SCDC),
- Fédération Nationale des Transports,

- Fédération Nationale des Transports de Voyageurs,
- direction régionale de la Société Nationale des Chemins de Fer,
- Institut National de l'Énergie Solaire.

Association, Experts et Personnalités qualifiées :

- Air Rhône-Alpes,
- ASDER,
- agence Ecomobilité,
- Instance Régionale d'Éducation et de Promotion de la Santé (IREPS) Savoie,
- la FRAPNA,
- Atelier Santé Ville (Aix les Bains),
- Association Santé Environnement Combe de Savoie.

Associations des Salariés :

- Confédération Générale du Travail
- Confédération Française Démocratique du Travail
- Confédération Française des Travailleurs Chrétiens
- Confédération Française de l'Encadrement Confédération Générale des Cadres
- Confédération Générale du Travail-Force Ouvrière

Des contributions ont été produites par la DIR-CE, l'ARS, la CCI de Savoie, GrDF, l'ASDER, Rhône-Alpes Bois Bûches, l'association Vivre et Agir en Maurienne, Les amis de la Terre, l'association des opposants au projet Lyon Turin, l'association Anti-coutournement autoroutier de Chambéry, CIPRA France et le mouvement des citoyens de Savoie.

L'ensemble de ces éléments sont analysés au paragraphe 3 ci-après.

2.3 - La mise à disposition du public

Le document a été mis à disposition du public sur le site internet de la DREAL entre le 9 mars 2015 et le 17 avril 2015, conformément à l'article L120-1 du code de l'environnement.

Cette mise à disposition a permis de recueillir 16 avis et contributions. On soulignera que deux contributions sont directement issues de groupes politiques (Europe Écologie Les Verts et des élus d'opposition au conseil municipal de la ville de Chambéry) et que la majorité des citoyens qui ont contribué relayent les positions du milieu associatif et en reprennent les arguments.

L'ensemble de ces éléments sont analysés au paragraphe 3 ci-après.

3 - Analyse et propositions

3.1 - La remise en cause du diagnostic et de l'efficacité du PLQA

3.1.1 - Par les collectivités

La commune des Déserts conteste les actions menées par l'association Air Rhône-Alpes en matière :

- de diagnostic : elle remet en cause la contribution de la commune aux émissions de particules fines PM₁₀, notamment par comparaison à la commune de La Motte Servolex ;
- de modalités de surveillance de la qualité de l'air : elle remet en cause les choix des emplacements des stations de mesure de qualité de l'air et indique que le dispositif de surveillance ne respecte pas les exigences de la directive européenne.

Réponse apportée : Le diagnostic est assis sur une méthode nationale décrite au paragraphe 6 de la partie relative au diagnostic du PLQA. Le cadastre des émissions d'Air Rhône-Alpes s'appuie sur le référentiel français OMINEA (Organisation et Méthodes des Inventaires Nationaux des Emissions Atmosphériques en France) développé par le CITEPA et documenté dans le rapport intitulé « Méthode d'élaboration du cadastre des émissions atmosphériques en Rhône-Alpes » disponible sur le site d'Air Rhône-Alpes. La retranscription graphique de l'inventaire (page 24) ne permet pas de différencier les émissions de particules fines des 2 communes, qui pourtant diffèrent (autour de 10 tonnes sur la commune des Déserts et de 50 t pour la commune de La Motte-Servolex). La commune des Déserts est particulièrement pénalisée pour les émissions de particules fines du fait d'une part de sa situation en altitude (les besoins en chauffage sont estimés à partir de la notion de degré jour unifié utilisée par les chauffagistes) et par son caractère rural (qui impose le recours au chauffage individuel, sans possibilité de traitement des fumées et mobilisant le bois). L'impact du transport routier, quant à lui, est bien 14 fois supérieur pour ce polluant à la Motte-Servolex par rapport aux Déserts.

En ce qui concerne la surveillance des concentrations dans l'air, il faut distinguer le réseau (ou observatoire) réglementaire avec le reporting des données au niveau national et européen des études. Lors des études, rien n'empêche de tester n'importe quel site, justement pour observer des comportements différents, pour relativiser d'autres sites. A ce titre l'ensemble des stations fixes, où les constats de dépassements ont été réalisés, respectent pleinement les critères réglementaires. Ce sont ces stations qui participent au contentieux en cours avec l'Europe. Les stations "urbaines" qui mesurent les concentrations respirées par une grande part de la population sont ainsi écartées des voies de circulation. Les stations "trafic" sont par contre volontairement mises en bordure d'axes (moins de 10m) pour mesurer l'exposition maximale des populations et répondent, là encore, à une méthodologie nationale (<http://www.lcsqa.org/rapport/2015/lcsqa/conception-implantation-suivi-stations-francaises-surveillance-qualite-air-guide->). Les modélisations intègrent donc l'ensemble des mesures et permettent ensuite le calcul des populations exposées.

La commune des Déserts doute de l'efficacité du programme de mesures, dès lors qu'il

repose sur un dispositif incitatif dont les besoins de financement ne sont pas assurés. La ville de Chambéry relaie ce même type d'inquiétudes sur le seul caractère incitatif des mesures proposées.

Réponse apportée : Le PLQA fera l'objet d'une évaluation annuelle. Si l'efficacité du programme d'action apparaissait insuffisante, un plan de protection de l'atmosphère pourra être proposé en intégrant un volet contraignant. De plus, certaines actions pourront faire l'objet d'un arrêté de police par le préfet (interdiction de brûlage des déchets verts). En outre, la loi sur la transition énergétique a attribué aux collectivités de nouvelles compétences réglementaires, par exemple en matière de circulation (limitation de vitesses, restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants...) qui pourront donner lieu à des mesures contraignantes.

3.1.2 - Par les personnes et organismes associés

L'association Anti-contournement autoroutier de Chambéry demande de mettre en œuvre un plan de protection de l'atmosphère en lieu et place du PLQA.

L'association CIPRA FRANCE doute de l'efficacité du PLQA et déplore que les mesures qui ont été proposées ne soient pas construites à partir de l'ensemble des documents de politiques publiques existants et applicables au territoire.

Réponse apportée : voir 3.1.1 concernant l'efficacité. La prise en compte de l'ensemble des politiques publiques a été intégrée dans la démarche d'élaboration du PLQA et fait l'objet d'un paragraphe spécifique du document (partie CONTEXTE – points 3 et 4).

3.1.3 - Par les citoyens

Les citoyens ne relaient pas de nouvelles préoccupations sur ces thèmes.

3.2 - Les propositions dans le secteur résidentiel

3.2.1 - Par les collectivités

- Brûlage des déchets verts (action P.R1)

La ville de Chambéry dans le cadre du PLQA a décidé de renforcer la veille au respect de l'interdiction de brûler des déchets verts et sanctionner les contrevenants. Elle émet le souhait que les interdictions applicables aux particuliers soient étendues au secteur professionnel (pépiniéristes, arboriculteurs, viticulteurs...) et que l'interdiction de vente d'incinérateurs domestiques (en jardinerie) soit mise en place.

Réponse apportée : Un arrêté préfectoral sera proposé afin de rendre visible et applicable l'interdiction généralisée de brûlage des déchets verts. Cet arrêté préfectoral permettra de faciliter les actions de police comme envisagées par la ville de Chambéry. En effet, le

contrôle et la verbalisation des actions de brûlage de déchets verts relèvent, en premier lieu, des polices municipales lorsqu'elles existent.

L'interdiction de commercialisation des incinérateurs domestiques relève d'une décision nationale et ne peut être initiée par le préfet. Toutefois, l'interdiction du brûlage des déchets verts correspond à une interdiction d'utiliser ce type de matériel .

3.2.2 - Par les personnes et organismes associés

L'association Anti-Contournement Autoroutier de Chambéry demande une véritable action de police en matière de brûlage des déchets verts, objet de l'action P.R1

Réponse apportée : voir 3.2.1

GrDF demande à ce qu'une action favorable au chauffage au gaz soit incluse dans le PLQA de l'agglomération de Chambéry, à l'instar de ce qui existe dans le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve.

Réponse apportée : *Le libellé de l'action P.R2 a été modifié comme suit : Promouvoir les installations de combustion les moins émettrices de particules – Accélérer le renouvellement ou l'amélioration du parc de chauffage au bois le moins performant.*

L'ARS indique que les mesures résidentielles dont le volet bois-énergie lui apparaissent complètes mais propose que l'action relative à la qualité du combustible bois (P.R3) soit préférentiellement menée en faveur de l'utilisation du bois sous forme de plaquettes (plutôt que de bois bûches).

L'ASDER émet le souhait de voir émerger, dans le cadre des actions d'accélération du renouvellement et d'amélioration des performances du parc de chauffage au bois le moins performant (P.R2) et de promotion d'un combustible bois de qualité (P.R3), un plan d'accompagnement très volontariste . La CCI propose de mobiliser les professionnels dans le cadre de ces actions, en lien avec l'ASDER, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et la CAPEB.

Rhône-Alpes Bois Bûches souhaite que FIBRA (fédération des industries du bois) soit identifiée comme partenaire de la mesure relative à la qualité du combustible au même titre que l'ADEME et l'ASDER.

Réponse apportée : *L'ADEME a lancé en 2015 un appel à projet intitulé « AMI FONDS AIR » qui devrait être reconduit en 2016 et 2017 (consultable à l'adresse suivante : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/FONDSAIR2015-66>). Construit à partir de l'expérience acquise dans la vallée de l'Arve avec le fonds Air Bois, l'appel à projet vise à accompagner les collectivités ou groupements de collectivités volontaires pour mettre en œuvre sur leur territoire un fonds d'aide au renouvellement des appareils de chauffage individuels au bois non performants. Le déploiement sur le territoire de l'AMI permettrait de rassembler l'ASDER, RHONE-ALPES BOIS BUCHES et la CCI autour des collectivités. La fiche action a été modifiée pour citer cet appel à manifestation d'intérêt.*

L'ASDER appelle l'attention sur le caractère très contraignant de la valeur limite proposée (20 mg/Nm³ à 11 % d'O₂) à l'appui de l'action P. R3 qui prévoit de conditionner les aides pour les nouvelles chaufferies biomasse, en particulier pour les chaufferies de petite et moyenne

puissance (entre 25 et 500 kW) pour lesquelles elle propose qu'un seuil de 35 mg/Nm³ soit retenu jusqu'à 2020. Elle souhaite également que le dispositif de compensation des émissions ne soit mobilisé que pour les chaufferies bois dont la puissance est supérieure à 3MW.

Réponse apportée : Cette action s'inscrit dans un cadre régional et il n'apparaît pas possible de modifier les critères d'éligibilité qu'applique l'ADEME dans le cadre des nouveaux projets qu'elle instruit (20 mg/Nm³).

3.2.3 - Par les citoyens

Trois interventions concernent le brûlage des déchets verts et le souhait que les collectivités mettent en place des solutions alternatives au brûlage (mise à disposition de broyeurs performants, de remorques pour le transport en déchetterie ou un service de ramassage....), dont une visait plus spécifiquement les professionnels.

Une intervention demande des actions en matière d'isolation des bâtiments.

Réponse apportée : Les demandes de solutions alternatives au brûlage sont au cœur de l'action P.R1 qui prévoit explicitement dans la description de la mesure de promouvoir les alternatives au brûlage. Concernant l'isolation des bâtiments, la fiche action P.R2 a été modifiée pour intégrer l'amélioration énergétique des bâtiments.

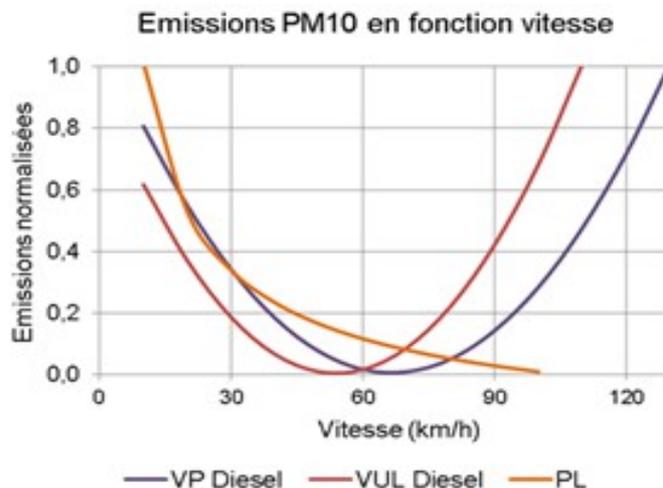
3.3 - Les propositions dans le secteur des transports

3.3.1 - Par les collectivités

- Limitation de vitesse

La ville de Chambéry souhaite que la limitation de vitesse à 70 km/h sur la VRU soit étudiée de manière pérenne sur son trajet en agglomération. Cette demande est également relayée par Chambéry métropole.

Réponse apportée : La limitation de vitesse à 70 km/h sur le trajet en agglomération de la VRU aura pour conséquence une amélioration des émissions des véhicules légers mais une dégradation de la situation concernant les émissions des poids lourds (PL). En effet, les données disponibles en matière d'émissions, en fonction des vitesses sont reprises dans le graphique ci-après :



*Relation vitesse / émissions pour les particules PM₁₀ pour différents types de véhicules
(valeurs déterminées par la méthodologie COPERT)*

D'un point de vue de sécurité routière, il n'est pas possible d'autoriser les PL à rouler plus vite que les VL, nous sommes donc contraints d'envisager une réduction de vitesse de 90 à 70 km/h pour les VL et 80 à 70 km/h pour les PL. La baisse estimée par Air Rhône-Alpes des émissions de la VRU serait : sur les NOX de - 3% ;

sur les PM10 de -1.5%.

Cette estimation est encore plus faible si on la compare à l'ensemble du secteur des transports (et pas seulement la VRU), ou aux émissions totales. Elle est basée sur un niveau de congestion moyen sur la VRU.

L'impact de la limitation de vitesse sur la qualité de l'air est documenté par une étude ADEME de février 2014 « Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit ». Il en ressort que l'effet de la limitation de vitesse sur la congestion est le déterminant majeur des émissions liées au trafic en ville.

Une analyse de la congestion de la VRU apparaît toutefois nécessaire avant la mise en œuvre d'une mesure de limitation de vitesse, afin d'en maximiser les effets. En effet, la congestion de l'axe ne semble pas particulièrement pénalisante à ce stade, à l'exception des week-end en période de vacances de sports d'hiver. Ces périodes pourraient dans un premier temps être ciblés, à titre expérimental.

- Développement des modes doux

La ville de Chambéry souhaite que des actions en faveur des modes doux soient déployées et par exemple :

- des actions de sensibilisation dans les écoles (sensibilisation aux transports actifs, pédibus, enjeux de l'énergie et de la qualité de l'air) ;
- amélioration de l'offre vélo dans les trains ;
- travail sur les points de congestion liés aux parcours cyclables ;
- développement d'outil d'information d'intermodalité ;
- actions en faveur des modes actifs et de l'autopartage, notamment dans le cadre des

requalifications des zones d'activités.

Réponse apportée : Le cadre d'examen le plus approprié pour ces différentes propositions est le plan de déplacement urbain de l'agglomération de Chambéry en cours de révision et pour lequel Chambéry métropole a fait part, dans le cadre de sa délibération, de son engagement à mobiliser l'outil en faveur de la qualité de l'air. A titre d'exemple, comme signalé par Chambéry métropole dans sa délibération, des effets positifs sont à attendre de l'aménagement du pôle multimodal qui vise à transformer la gare (valorisation des transports en commun, auto-partage, modes doux et services à la mobilité).

- Transport ferroviaire

La ville de Chambéry demande l'amélioration des réseaux ferrés et des trains afin d'améliorer le niveau de service (ligne Lyon-Chambéry notamment)

Réponse apportée : le doublement partiel de la voie entre Aix et Annecy a été acté dans le volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat Région (CPER 2015-2020), de même que des investissements sur le noeud ferroviaire lyonnais. Ces travaux contribueront à améliorer la robustesse des circulations sur la ligne Lyon - Chambéry. A plus long terme, la réalisation des accès français de la nouvelle ligne ferroviaire LYON TURIN permettra une amélioration du service voyageurs.

- Transport de marchandises par route

Chambéry métropole souhaite que des mesures harmonisées soient proposées pour les deux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi qu'une évolution des modes de transports de marchandises à travers les Alpes, avec un report de la route vers le rail.

Réponse apportée : Le renforcement du service de ferroutage est un objectif pleinement partagé par la France. Ce sujet fait l'objet de négociations complexes avec l'Union européenne et l'Italie depuis de nombreuses années, pour obtenir d'une part la poursuite des financements du service actuel (service expérimental depuis fin 2003), et d'autre part de nouveaux financements pour les infrastructures à créer (dont la nouvelle ligne mixte marchandises/voyageurs Lyon Turin). Le service a connu une croissance continue passant de 6500 remorques transportées en 2004, à 20 000 en 2006, puis 32 000 en 2013.

Concernant les décisions de circulation aux tunnels, celles-ci font l'objet de discussions dans le cadre des commissions intergouvernementales propres à chaque tunnel. Des propositions peuvent être formulées par la France mais ne peuvent être mises en œuvre sans un accord de l'Italie.

- Transport à destination des stations de ski

L'agglomération de Chambéry souhaite qu'une réflexion soit menée au sujet du transit des véhicules légers par la cluse de Chambéry pour l'accès aux stations et intégrant des propositions pour structurer une offre alternative par le rail.

Réponse apportée : Une réflexion pourrait être initiée avec l'office du Tourisme Savoie Mont-Blanc et les professionnels afin de pouvoir, dans un premier temps, caractériser plus précisément la situation (enquête déplacement vers les stations) et ensuite de pouvoir étudier les alternatives. Elle mériterait d'être portée par les collectivités.

3.3.2 - Par les personnes et organismes associés

- Transport de marchandises par route

Le milieu associatif (FRAPNA, au travers de l'association Vivre et Agir en Maurienne, Les Amis de la Terre, l'association NON au LYON TURIN, l'association anti-contournement autoroutier de Chambéry, CIPRA France) demande l'interdiction des camions EURO1-2-3 sur l'itinéraire La Tour du Pin-Aix les Bains-Chambéry-Combe de Savoie-Maurienne.

Vivre et Agir en Maurienne et CIPRA France demandent également le maintien de la nouvelle galerie du tunnel du Fréjus comme galerie de sécurité en renonçant à son ouverture à la circulation.

L'association NON au LYON TURIN et CIPRA France demandent la suppression des investissements prévus sur le réaménagement du péage de Chambéry afin de ne pas en augmenter le trafic.

CIPRA France souhaite la révision de la politique tarifaire du tunnel du Fréjus afin de limiter (voire d'interdire) le trafic de transit international.

GrDF se propose pour accompagner les éventuelles études préalables à l'implantation d'une station de distribution de GNV PL.

Réponse apportée :

Limitation de la circulation en fonction des normes EURO : La baisse des émissions du secteur des transports serait, d'après les estimations d'Air Rhône-Alpes, pour l'année 2013 de :

- *pour les NOX : - 4,5 %*
- *pour les PM10 : -1,7 %*

Cette estimation prend comme hypothèse que les véhicules interdits ne sont pas remplacés, c'est-à-dire qu'ils empruntent un autre itinéraire, hors du territoire. Cette mesure est susceptible de porter atteinte à la notion de libre circulation et mérite d'être concertée largement avec les acteurs économiques. Toutefois, dans le cadre de la loi sur la transition énergétique, les collectivités se sont vues confier de nouvelles compétences et peuvent désormais proposer des zones de circulation restreinte en fonction des niveaux d'émission des véhicules. Cette proposition pourrait donc être réétudiée par la collectivité et concertée.

Tunnel du Fréjus : La politique tarifaire ainsi que les conditions de circulation au tunnel du Fréjus font l'objet de discussions dans le cadre de la commission intergouvernementale du tunnel du Fréjus. Des propositions peuvent être formulées par la France mais ne peuvent être mises en œuvre sans un accord de l'Italie. Conformément aux obligations de la France de la Convention alpine, l'ouverture à la circulation de la galerie de sécurité du tunnel ne pourra donner lieu à un trafic supérieur à 4000 PL par jour.

Aménagement du barreau de Chambéry Nord : Les travaux initialement envisagés avaient pour objectifs :

- *une amélioration de la fluidité,*
- *un renforcement de la sécurité,*
- *le maintien d'une offre de covoiturage attractive,*
- *une optimisation de l'intégration environnementale de l'infrastructure.*

Ces objectifs participent donc à une amélioration de la qualité de l'air (congestion, co-

voiturage). Toutefois, à l'issue de la concertation, la révision du programme de travaux a été souhaitée.

Enfin, la proposition de GrDF s'inscrit dans le cadre de l'action P.T3 qui vise à augmenter la part de véhicules propres sur le territoire.

- Transport ferroviaire

Le milieu associatif (FRAPNA, au travers de l'association Vivre et Agir en Maurienne, Les Amis de la Terre, Association NON au LYON TURIN, l'association anti-contournement autoroutier de Chambéry et CIPRA France), demande le report des marchandises sur le train à partir d'Ambérieu en déployant le service d'autoroute ferroviaire alpine sur la ligne historique du Mont-Cenis et l'amélioration de l'offre ferroviaire à destination des touristes, dont le doublement des lignes Lyon-Chambéry et Aix-Annecy, la création de parkings de transfert modal autour des gares, des évolutions en matière de fréquence, de cadencement .

Vivre et Agir en Maurienne et CIPRA France demandent également, la suppression des locomotives diesel dans la section électrifiée Chambéry-Modane et le remplacement des cars diesel TER au profit de trains électriques ou de cars GNV.

Réponse apportée :

Concernant le trafic de fret et l'offre de service voyageurs : voir 3.3.1

Concernant le matériel roulant : La région, en charge de la gestion des lignes TER Rhône-Alpes et notamment de la ligne Chambéry – Modane, n'utilise actuellement que des engins de type électrique sur cette relation. Le recours aux locomotives diesel n'est sollicitée qu'à titre exceptionnel et cas d'aléa sur la ligne ou pour des opérations de retournement des trains. Sur le périmètre de la Savoie, seule une relation utilise encore des matériels de type thermique, à savoir sur Chambéry – Grenoble. Ces matériels sont actuellement en nette réduction, et devrait laisser place à des matériels exclusivement électriques au plus tard en avril 2016.

- Transports en commun

L'ARS souhaite qu'en matière de transports, notamment lors de la révision des Plans de Déplacements Urbains, une réflexion soit conduite sur la liaison CALB/Chambéry métropole. Cette position est partagée par l'association anti-contournement autoroutier de Chambéry qui dénonce de plus la réalisation d'investissements favorables à la voiture individuelle (projet de parking de 800 places à Chambéry, aménagements en faveur des bus ne pénalisant pas la voiture individuelle)

Réponse apportée : La prise en considération dans l'ensemble des politiques de transport du territoire de la qualité de l'air est l'objectif de l'action P.T1. Cette action propose la mise en place d'une gouvernance « transport » à l'échelle de Métropole Savoie pour organiser, rendre plus efficaces et durables les partenariats entre AOT. Cette action est donc de nature à répondre à l'attente d'une meilleure harmonisation de l'offre de service de transports en communs entre Chambéry, Aix-les-Bains, Savoie-Technolac, voire Savoie Hexapole.

- Transport aérien

Les associations Les Amis de la Terre et CIPRA France souhaitent la suppression de l'aéroport de Chambéry-Aix et le renforcement, en substitution, de la desserte TGV.

Réponse apportée : Les émissions de l'aéroport représentent, pour l'année 2013, d'après l'association Air Rhône-Alpes 15,4 tonnes de Nox et 3,8 tonnes de PM10 (soit moins de 2 %

des émissions totales pour chacun de ces polluants). De plus, en matière de desserte, l'infrastructure ferroviaire actuelle ne permet pas d'une part d'augmenter de manière significative les trains TGV depuis LYON et PARIS vers les stations de ski et d'autre part ne répond pas au besoin d'acheminement de l'ensemble des touristes (provenance de province ou d'Europe).

- développement des modes doux

CIPRA France souhaite encourager le recours aux modes doux pour les pratiques pendulaires, en associant train et vélo et en redéfinissant la politique de stationnement en cœur de ville.

Réponse apportée : voir 3.3.1

3.3.3 - Par les citoyens

Les citoyens relaient, en matière de transport, les mêmes préoccupations que les personnes et organismes associés. Deux interventions demandent la mise en place de la gratuité des transports en commun. Le caractère insuffisant de la desserte de la zone de Savoie Hexapole, depuis Aix-les-Bains et Chambéry est souligné. Les élus de l'opposition demandent en sus :

- la mise en place d'un plan piéton ;
- l'organisation des livraisons en centre dense avec des véhicules adaptés ;
- la modulation des tarifs de péages autoroutiers en fonction du nombre d'occupants dans la voiture et la mise en place du politique tarifaire « mini-groupe » permettant aux co-voitureurs d'utiliser le bus depuis un parking relais.

Réponse apportée : L'action P.T1 doit aboutir à une meilleure coordination de l'offre de transport à l'échelle de Métropole Savoie et permettre de développer l'intégration tarifaire. L'action P.T2 prévoit de réglementer l'accès au centre-ville en faveur des véhicules propres.

3.4 - La gestion des épisodes de pollution atmosphérique

3.4.1 - Par les collectivités

La ville de Chambéry souhaite que lors des épisodes de pollution atmosphérique :

- le recours au télétravail soit étudié ;
- la limitation de vitesse sur la VRU soit mieux signalée.

Réponse apportée :

La direction interdépartementale des Routes Centre Est a signalé, dans le cadre de la consultation, qu'un panneau complémentaire à message variable et la modification des deux panneaux existants permettraient de mieux signaler les limitations de vitesse lors des épisodes de pollution. Ces panneaux ont vocation à permettre une régulation dynamique des vitesses.

Le recours au télétravail sera mobilisé dans le cadre de la démarche PDE/PDA proposée par

l'action P.T2.

3.4.2 - Par les personnes et organismes associés

L'association Anti-Contournement Autoroutier de Chambéry demande à ce que les communes procèdent à l'affichage des indices de qualité de l'air produits par Air Rhône-Alpes, notamment en cas d'épisode de pollution atmosphérique.

Réponse apportée : L'arrêté inter-préfectoral du 1^{er} décembre 2014 décrit le principe de diffusion de l'information lors du déclenchement de la procédure d'information et de recommandation ou de la procédure d'alerte de la population. La diffusion des messages à l'ensemble de la population n'est réglementairement requis qu'au niveau de l'alerte. Toutefois ce sujet pourra être étudié dans le cadre de l'action T2 qui vise à décliner localement les contraintes de l'arrêté inter-préfectoral de gestion des épisodes de pollutions.

3.4.3 - Par les citoyens

Les élus de l'opposition souhaitent qu'une mesure d'interdiction d'utilisation des chauffages bois par foyers ouverts soit prise en cas de pic de pollution.

Réponse apportée : Cette interdiction est d'ores et déjà prévue par l'arrêté inter-préfectoral du 1^{er} décembre 2014, lors du niveau d'alerte. Un renforcement de la communication relative à cette interdiction pourra être étudié dans le cadre de l'action T2.

3.5 - Les mesures en matière d'urbanisme

L'ARS souhaite que le service Santé publique et handicap de la ville de Chambéry soit associé à la mesure relative U3 « traitement des points noirs de la qualité de l'air par des actions spécifiques ».

Réponse apportée : Cette demande sera relayée aux acteurs compétents.

Les élus de l'opposition au conseil municipal de Chambéry souhaitent que l'urbanisation des zones nouvelles soient réalisées dans les zones profitant d'une desserte performante en transport en commun.

Réponse apportée : Cette demande fait l'objet des recommandations qui sont portées à la connaissance des collectivités par les services de l'Etat lors de l'élaboration des documents d'urbanisme (en application de l'action P.U2).

3.6 - Les mesures sur le secteur industriel

La CCI propose la mobilisation des professionnels via l'association Savoie Développement Durable qu'elle anime.

3.7 - La question du périmètre

L'élaboration du PLQA a été initiée par les services de l'Etat en associant la ville de Chambéry et Chambéry métropole. Dès 2014, la démarche a été élargie et en février 2015 a fait l'objet d'une présentation à l'ensemble des collectivités de Métropole Savoie. (cf. point 2.1).

Le projet de plan soumis à la consultation du public vise une application au seul territoire de Chambéry métropole mais certaines actions peuvent ponctuellement avoir une zone d'action élargie. En effet, le découpage administratif ne tient pas compte des caractéristiques en matière de qualité de l'air (homogénéité sur l'ensemble de la cluse de Chambéry) ni des habitudes au sein du bassin de vie (trajets domicile-travail pouvant impacter les territoires de la CALB, de la communauté de communes de Montméliant...). Ce point est d'ailleurs signalé dans l'avis de la commune de Bassens.

Dans le cadre de la démarche PLQA, il apparaît souhaitable de rester sur ce scénario d'une application du plan au seul territoire de l'agglomération de Chambéry avec des actions portant sur un territoire élargi. Dans le cadre de la démarche d'évaluation qui sera conduite annuellement, l'extension du périmètre pourra être étudiée.

4 - Conclusion

Il est proposé d'adopter le plan joint au présent rapport qui a fait l'objet des modifications suivantes à la suite de la consultation du public :

- modification de l'intitulé de l'action P.R2 ;
- ajout d'un point relatif à l'isolation des bâtiments dans les mesures proposées en application de l'action P.R2 ;
- mention des appels à manifestation d'intérêt de l'ADEME intitulés FONDS AIR et plateforme de rénovation énergétique de l'habitat et d'un indicateur permettant de suivre le déploiement de ces démarches sur le territoire.



**Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
AUVERGNE RHÔNE-ALPES**

5, place Jules Ferry
69006 Lyon
Adresse postale : 69453 Lyon cedex 06
Tél : 33 (04) 26 28 60 00

