



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Nos réf. : 2020.0084

Strasbourg, le 24 juillet 2020

Affaire suivie par :

DREAL Grand Est
Service Transition Énergétique, Logement, Construction
Pôle Transition Énergétique et Qualité de l'Air
Jérôme Pauthe / Guillaume Gauby
Tél : 03 88 13 07 34 / 03 88 13 07 30

Madame la Préfète du Bas-Rhin

Aux membres du comité local de l'air
de l'agglomération de Strasbourg
(destinataires in fine)

Objet : comité local de l'air de l'agglomération de Strasbourg
PJ : compte rendu de la réunion du 5 novembre 2019

La réunion du comité local de l'air de l'agglomération de Strasbourg, dont vous êtes membre, s'est tenue le 5 novembre 2019 à l'Hôtel du Préfet du Bas-Rhin.

Cette réunion a permis de revenir sur la mobilisation et la construction des politiques publiques autour de la qualité de l'air.

L'évaluation du PPA 2014-2019 sera consolidée courant 2020 et à nouveau présentée lors du prochain comité local de l'air. Cette évaluation conduira probablement à la décision de réviser le PPA pour réactualiser ses objectifs, tenir compte des évolutions réglementaires, en particulier l'application de la LOM, loi d'orientation des mobilités et faire en sorte d'atteindre un niveau d'émission en dessous des normes européennes.

Les membres du comité local de l'air, désormais engagés dans la préparation de la révision du PPA, seront invités à poursuivre les travaux au sein du collectif des parties prenantes tout au long de la révision.

Si vous souhaitez apporter des modifications, je vous remercie de transmettre vos propositions à l'adresse : pteqa.stelc.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr

L'ensemble des présentations ainsi que les documents évoqués au cours de cette réunion peuvent être téléchargés sur le site de la DREAL :

<http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/comite-de-l-air-de-strasbourg-des-acteurs-investis-a18963.html>

Pour la Préfète et par délégation
Le Secrétaire Général

Yves Séguy

Liste des destinataires :

Collège « Services de l'État » ou « Établissements Publics du Ministère »

- le Directeur départemental des territoires du Bas-Rhin (DDT67),
- le Directeur des services départementaux de l'éducation nationale du Bas-Rhin,
- le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL),
- le Directeur Interdépartemental des Routes de L'Est (DIR Est),
- le Directeur de l'aviation civile Nord-Est,
- le Chef de service de la navigation de Strasbourg,
- le Directeur régional de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF),
- le Directeur de l'agence régionale de santé (ARS),
- le Délégué régional de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

Collège « Collectivités territoriales »

- le Président de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS),
- le Président du Conseil départemental du Bas-Rhin,
- le Président du Conseil régional de la région Grand Est,
- le Maire de Strasbourg,

Collège « Acteurs sociaux – économiques »

- le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg (CCI),
- le Président de la Chambre de Métiers d'Alsace,
- le Président de la Chambre de l'agriculture,
- le Président de la Chambre professionnelle du transport routier du Bas-Rhin,
- le Président de France Chimie Grand Est,
- le Directeur régional de la SNCF,
- le Directeur de la CTBR,
- le Directeur de la CTS,
- le Directeur de Citiz,
- le Directeur général de SANEF,
- le Directeur de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim,
- le Directeur régional de voies navigables de France (VNF),
- le Directeur du Port Autonome de Strasbourg ,
- le Directeur de Batorama,
- le Président du Secrétariat Permanent de Prévention de la Pollution Industrielle de Strasbourg (SPPPI),
- le Secrétaire Général de la Fédération Française du Bâtiment du Bas-Rhin,
- le Secrétaire Général de la Fédération Régionale des Travaux Publics,
- le Directeur de Fibois Grand Est
- le Directeur de Réseau de Chaleur Urbain en Alsace (R-CUA)
- le Directeur de Gaz et Électricité de Strasbourg

Collège « Associations »

- le Président de la Fédération Alsace Nature,
- le Président de l'Association Régionale pour l'Initiation à l'Environnement et à la Nature en Alsace (ARIENA),
- le Président de la Chambre de Consommation d'Alsace,
- le Président de Bretz'selle,
- le Président de CADR67

- le Président des Petits Débrouillards Grand Est,
- le Représentant de Family air,
- le Représentant de Strasbourg Respire,
- le Président du Comité d'Action Deux Roues 67 (CADR67),
- le Président de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise - ASTUS
- le Président de l'automobile club association,
- le Président de l'union départementale des associations familiales du Bas-Rhin (UDAF),
- le Président de l'association des Parents d'Élèves de l'Enseignement Public (PEEP),
- le Président du Conseil Départemental des Parents d'Élèves du Bas--Rhin (FCPE-CDPE67),
- le Président de l'association des insuffisants respiratoires,

Collège « Personnes associées en vue de leur compétence particulière»

- le Président d'Atmo Grand Est,
- le Président de l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphériques (APPA),
- le Président de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF),
- le Président de l'Union Régionale du Transport d'Alsace (URTA),
- le Président de l'union régionale des médecins libéraux d'Alsace (URMLA),
- le Président du Conseil Départemental de l'Ordre des Médecins,
- le Président des Hôpitaux Universitaires de Strasbourg,
- le Directeur de l'Observatoire Régional de la Santé du Grand Est (ORS Grand Est),
- la Ville de Kehl (D),
- le représentant du Landkreis Ortenau,
- le représentant de l'Eurodistrict : Eurométropole de Strasbourg – Landkreis Ortenau



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 5 NOV. 2019

Affaire suivie par :

DREAL Grand Est
Service Transition Énergétique, Logement, Construction
Pôle Transition Énergétique et Qualité de l'Air
Jérôme Pauthe / Guillaume Gauby
Tél : 03 88 13 07 34 / 03 88 13 07 30

Présentations téléchargeables sur :

<http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/comite-de-l-air-de-strasbourg-des-acteurs-investis-a18963.html>

Comité local de l'air de l'Agglomération de Strasbourg - réunion du comité de suivi

Hôtel de la préfecture du Bas-Rhin, salle Louise Weiss

Compte rendu

Introduction

M. Séguy, secrétaire général de la préfecture, souhaite la bienvenue aux participants pour échanger sur la qualité de l'air, une problématique de santé publique qui nous concerne tous. Le sujet est plus que jamais d'actualité, car la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 24 octobre 2019 pour non respect des normes de qualité de l'air. L'EMS fait partie des 12 agglomérations visées par le contentieux. Le sujet est aussi très médiatisé, car sans cesse réalimenté par la publication de nouvelles études sanitaires. Il n'empêche que la reconquête de la qualité de l'air est engagée depuis des années sur le territoire de l'EMS : cette réunion est donc l'occasion de mesurer le chemin parcouru, mais aussi de nous projeter dans la dynamique qui restera nécessaire.

Mme Bey, vice-présidente de l'EMS en charge de la qualité de l'air et de la santé environnementale rappelle que la collectivité s'est appropriée depuis longtemps le sujet en associant les acteurs économiques et la population, afin d'avancer dans la même direction et en veillant à l'écoute réciproque : par exemple, si la publication de l'association Green Peace a révélé la carte des établissements scolaires exposés à une mauvaise qualité de l'air, dans le même temps, étaient réalisées des expérimentations pour restreindre la circulation des voitures aux abords des écoles. Mme Bey cite aussi d'autres actions d'envergure engagées par l'EMS comme le renouvellement des flottes de bus ou des bennes à ordures ménagères, l'exigence renforcée sur les livraisons de marchandises au centre-ville, ainsi que l'émergence d'autres idées comme la gratuité des transports en commun pendant les épisodes de pollution.

M. Giurici, directeur adjoint de la DREAL, présente les points prévus à l'ordre du jour :

- rappel des enjeux liés à la qualité de l'air ;
- retour sur 3 actions phares qui ont marqué le territoire au cours des 2 dernières années ;
- bilan 2014-2019 de la qualité de l'air et des politiques publiques mises en œuvre ;
- atelier de travail organisé avec les personnes présentes dans la salle, en vue de préparer le prochain plan de protection de l'atmosphère.

La qualité de l'air, un enjeu partagé

Mme Chaffanjon, cheffe du service « transition énergétique, logement, construction » de la DREAL explique que la qualité de l'air regroupe plusieurs enjeux :

- un enjeu sanitaire : en 2019, l'OMS considère que la pollution atmosphérique est le plus grand risque pour la santé lié à l'environnement. C'est la première cause de mortalité subie et la deuxième cause de mortalité après le tabagisme. Les travaux de l'organisme Santé Publique France montrent aussi qu'une réduction durable de la pollution atmosphérique permettrait de gagner plusieurs mois d'espérance de vie ;
- un enjeu financier : le coût est évalué à 100 milliards/an incluant les coûts liés à la santé, la baisse des rendements agricoles, l'impact sur la biodiversité et la dégradation du patrimoine ;
- un enjeu de territoire : la qualité de l'air se trouve à la croisée des politiques nécessaires à l'action : le comité local de l'air a été créé en ce sens pour mettre en réseau les acteurs du territoire et aborder la qualité de l'air de manière cohérente et transversale ;
- un enjeu de société : la prise de conscience est relativement récente mais rapide. Lors des pics de pollution, la médiatisation est forte, mais la pollution chronique reste toujours plus néfaste à long terme ;
- un enjeu multi-sectoriel : longtemps focalisés sur l'industrie, les efforts entrepris pour améliorer la qualité de l'air doivent aujourd'hui porter sur l'ensemble de nos activités. Nous devons nous interroger sur nos modes de déplacement, la place de la voiture en ville, la motorisation diesel et sur les progrès que nous pouvons réaliser sur les activités industrielles, l'agriculture, le chauffage, et en transversal, l'aménagement du territoire et l'urbanisme, le tout pour limiter les émissions de polluants, mais aussi pour réduire l'exposition de la population à ces mêmes polluants.

La qualité de l'air : tous acteurs au sein du comité local de l'air

Mme Chaffanjon rappelle que l'année 2019 est l'année d'approbation du Plan Climat Air Énergie Territorial de l'EMS, un document de planification majeur qui intègre la qualité de l'air aux politiques publiques de la collectivité. Dans le même esprit, le comité local de l'air permet d'enrichir le débat autour de la qualité de l'air

et de partager les cadres d'action qui sont les nôtres : le plan de protection de l'atmosphère approuvé par arrêté préfectoral de juin 2014, le programme Villes Respirables en 5 ans engagé en 2016 ou encore la feuille de route qualité de l'air élaborée en 2018.

Le comité local de l'air permet d'élargir la gouvernance, impliquant de ce fait la collectivité, l'État, les acteurs économiques, les associations ou tout simplement les citoyens, chacun à son niveau de compétence et de responsabilité. De nombreuses actions ont été réalisées en 2018 et 2019 dans des domaines aussi variés que les mobilités, les livraisons, l'urbanisme, l'agroécologie urbaine ou encore la sensibilisation des citoyens à la qualité de l'air. D'autres actions viennent de démarrer comme le fonds air-bois cofinancé par l'EMS et l'ADEME pour aider au renouvellement des appareils de chauffage au bois. Mme Chaffanjon précise que le comité local de l'air est un comité ouvert et que toute nouvelle initiative favorable à la qualité de l'air peut faire l'objet d'une fiche-action (téléchargeable sur le site de la DREAL) qui viendra enrichir la palette des actions déjà engagées pour la reconquête de la qualité de l'air.

M. Foresti, directeur général adjoint de l'EMS, approuve l'idée d'enrichir le comité de l'air par de nouvelles actions, mais précise qu'un financement conséquent est souvent nécessaire pour que les actions se développent et durent dans le temps.

Retour sur trois niveaux d'action qui ont marqué l'année 2018-2019

Des mesures réglementaires

Le renforcement de la circulation différenciée

M. Pauthe, chargé de mission qualité de l'air à la DREAL rappelle que la circulation différenciée est une mesure d'urgence, déclenchée par la préfecture du Bas-Rhin, uniquement en cas d'épisode de pollution. Ses conditions d'application sont définies par l'arrêté préfectoral cadre du 31 octobre 2017. Cette mesure concerne tous les véhicules routiers à moteur ; elle vient renforcer les mesures déjà en place comme la baisse des vitesses.

La restriction s'applique aux véhicules les plus polluants identifiés par le certificat qualité de l'air Crit'Air. Pour réduire la pollution, il est plus efficace de cibler les véhicules les plus polluants. Certains types de transport comme le transport public de personnes ou le transport de denrées périssables, de même que certaines catégories d'usagers comme les personnes à mobilité réduite bénéficient d'une dérogation permanente, mais la dérogation est surtout conditionnée par la nature des interventions et a donc un caractère temporaire : pour bénéficier d'une dérogation, il faut être en position d'intervention d'urgence pour une mission de service public.

Comme toute mesure d'urgence, la circulation différenciée n'a pas l'ambition de supprimer le pic de pollution, mais au moins de l'écrêter en réduisant les émissions polluantes. Comme le parc de véhicules se renouvelle dans le temps, il est nécessaire de renforcer la mesure pour baisser significativement les émissions routières et mieux protéger la population. La mesure a donc été renforcée le 01/10/2019 comme prévu dans l'AP cadre, après une phase de bilan et d'évaluation portant sur 3 épisodes vécus en août 2018, juin 2019 et juillet 2019 : depuis le

01/10/2019, seuls les véhicules équipés de Crit'Air 0, 1 et 2 pourront circuler en cas de déclenchement de la mesure.

La présentation se poursuit par un retour positif sur l'épisode d'ozone lors de la canicule de juillet 2019. La circulation différenciée a permis de réduire les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) provenant des moteurs. Plus de 70 000 personnes de l'EMS ont ainsi bénéficié d'un abaissement d'au moins 10 µg/m³ de NO₂, et près de 350 000 personnes (soit 70 % de la population de l'EMS) ont profité d'un abaissement de 2 µg/m³.

La réussite d'une telle mesure passe par :

- une bonne préparation des acteurs : à chaque épisode de pollution prolongé : la préfecture réunit un comité d'experts au plus tard la veille du déclenchement, comité regroupant Atmo Grand Est, les services de l'État et de l'EMS, l'Agence Régionale de Santé et les fédérations professionnelles.
- une bonne communication des autorités, de l'EMS et des médias vers le public, ainsi qu'un relais des fédérations professionnelles vers leurs adhérents.

La circulation différenciée n'est pas une mesure anecdotique, mais bien une mesure dont la portée s'inscrit dans le temps, puisqu'elle oblige chacun de nous à repenser son mode de transport. Que l'on soit un particulier ou un professionnel, il existe des solutions alternatives pour minimiser l'impact des restrictions de circulation sur son activité, à condition de s'y préparer. Les entreprises et les services publics doivent donc anticiper la gestion de crise, en mettant un place un plan de continuité d'activité pour réaffecter les moyens sur les missions prioritaires. L'EMS et la DREAL sont conscients que les volets « accompagnement » et « conseil en mobilité » sont à développer pour aider les acteurs du territoire à changer de modèle et adopter des solutions alternatives.

La ZFE (zone à faibles émissions) « livraisons » sur la Grande Île

M. Golias, chef du service déplacements de l'EMS explique les étapes qui ont conduit à la mise en œuvre de la ZFE livraison sur la Grande Île depuis le 1er septembre 2018. La volonté d'optimiser les livraisons en réduisant leur impact environnemental date de plus de 10 ans. Insufflée par le 1^{er} PPA 2008-2013, la logistique urbaine a été affichée comme une priorité dans le 2^e PPA, puis réaffirmée dans le PLUi de l'EMS en 2016. Une communication a été réalisée entre juillet 2016 et octobre 2017 sous forme de réunions et d'événements publics, couplée à une concertation auprès des professionnels et de leurs représentants entre avril 2016 et janvier 2018. La ZFE livraison adossée au certificat Crit'Air est venue compléter le règlement existant afin d'augmenter le gain sur la qualité de l'air. A partir du 1^{er} septembre 2018, les véhicules diesel de livraison les plus anciens (sans vignette Crit'Air et Crit'Air 5) n'ont plus été autorisés à circuler dans l'hypercentre. Au 1^{er} septembre 2019, le niveau d'exigence a été relevé avec l'interdiction des Crit'Air 4. Cette mesure devrait être encore renforcée avec l'exclusion de tous les véhicules diesel de livraison dans le périmètre de la Grande Île à l'horizon 2021-2022.

Une enquête conduite au printemps 2019 auprès de 30 transporteurs et de 20 commerçants permet de tirer un premier bilan positif de la ZFE livraison :

- Les transporteurs ont adapté leur flotte de véhicules : près de 30% des véhicules ont une motorisation électrique ou GNV ; 41% sont équipés de Crit'Air 2, 7% de Crit'Air 3 et seulement 2% de Crit'Air 4 ;
- Les tournées sont optimisées, moins de kilomètres sont parcourus ;
- Des services logistiques ont été créés : sous l'impulsion de la ZFE livraison, des acteurs privés ont investi dans des locaux logistiques de proximité, afin de capter le fret actuellement distribué de façon isolée et de le redistribuer de manière optimisée vers les points de livraison à l'aide de véhicules adaptés au milieu urbain et plus respectueux de l'environnement ;
- La ville de Strasbourg en partenariat avec VNF a lancé un appel à projet pour développer la logistique urbaine utilisant la voie d'eau pour le transport de marchandises.

La ZFE « tous véhicules »

M. Golias rappelle que le 8 octobre 2018, l'EMS s'est engagée aux côtés de l'État, de France Urbaine et de 14 autres collectivités à créer d'ici fin 2020, une zone à faibles émissions pour améliorer durablement la qualité de l'air sur son territoire.

Dans le cadre d'une étude de préfiguration rendue en décembre 2018, il a été démontré que la ZFE ne sera efficace que si son périmètre est large incluant le réseau autoroutier, et que si la ZFE s'applique à tous les types de véhicules motorisés ; ce n'est qu'à ces deux conditions que l'on observera une baisse significative des émissions routières.

En septembre 2019, la ville et l'EMS ont délibéré sur le principe de mise en place de la ZFE avec un niveau d'exigence progressif plus rapide pour la ville de Strasbourg que pour les autres communes de l'EMS.

- EMS : délibération du 27 sep 2019 :
 - * au 1er janvier 2021 : interdiction des véhicules sans vignette Crit'Air.
 - * au 1er janvier 2022 : interdiction des véhicules Crit'Air 5.
 - * entre 2023 et 2030 : interdiction des véhicules Crit'Air 4, Crit'Air 3 et Crit'Air 2

Pour être effective, cette démarche et son calendrier de mise en œuvre doivent être adoptés par les Maires des communes à travers un arrêté.

- Ville de Strasbourg : délibération du 23 sep 2019 :
 - * au 1er janvier 2021 : interdiction des véhicules sans vignette Crit'Air.
 - * au 1er janvier 2022 : interdiction des véhicules Crit'Air 5.
 - * au 1er janvier 2023 : interdiction des véhicules Crit'Air 4.
 - * au 1er janvier 2024 : interdiction des véhicules Crit'Air 3.
 - * au 1er janvier 2025 : interdiction des véhicules Crit'Air 2 (diesel et essence)

Consciente de l'impact croissant au fil des années de la ZFE dans les transports et déplacements des professionnels et des particuliers, la collectivité a engagé des études sur les mesures d'accompagnement et d'équité sociale. Pour les professionnels, il est rappelé que l'EMS met à disposition la plate-forme Optimix

pour aider les entreprises à élaborer un plan de mobilité, pour toutes les questions relatives à la mobilité domicile-travail des salariés.

Une alternative technologique : le transport de marchandises par voie d'eau et son rôle dans l'amélioration de la qualité de l'air

Mme Oppenhauser-Ohresser, responsable de l'unité fonctionnelle « stratégie portuaire et étude prospective » à VNF rappelle que Strasbourg est située au cœur d'un réseau de voies d'eau à fort potentiel, véritable atout pour le report modal.

La charte de partenariat signée entre la ville et VNF couvrant la période 2017-2020 a permis d'expérimenter l'acheminement de matériaux de construction par voie fluviale pour le réaménagement du quai des pêcheurs au centre-ville. Un autre exemple est celui de la SPL Deux-Rives qui a opté pour le transport par péniche des terres des chantiers d'une rive à l'autre du bassin Vauban, où ces terres sont valorisées avant d'être réemployées.

Pour développer le report modal au plus près du centre-ville, VNF a lancé un appel à projet « logistique urbaine par voie fluviale », s'appuyant sur la desserte de la Grande Île à partir de la plate-forme rénovée du « Fischerstaden » (quai des pêcheurs).

Différents outils de calcul mettent en valeur les économies de carburant et les réductions de CO2 induites par le transport fluvial comparé au transport routier car les péniches permettent de massifier le transport de marchandises. De plus, elles contribuent à désengorger les routes.

Par ailleurs, les entreprises peuvent disposer d'aides de VNF : le PARM, le plan d'aide au report modal et le PAMI, le plan d'aide à la modernisation et à l'innovation.

La voie d'eau apparaît donc comme une véritable alternative au transport routier et comme une démarche à la fois économique, durable, ambitieuse et innovante.

Mobilisation des associations et des collectifs : "la rue aux p'tits renards"

Mme Legrand, représentant le collectif des parents d'élèves de l'école Camille Hirtz - quartier Cronembourg, présente l'expérimentation qui s'est déroulée en juin 2019 : l'opération a consisté à fermer temporairement la rue des renards à la circulation, les jours d'école, au moment de l'entrée et de la sortie des élèves. Cette expérimentation fait partie d'un ensemble de propositions d'actions issues d'un groupe de travail sur les questions liées à la sécurité, la mobilité, l'autonomie, l'activité physique et la qualité de l'air. Ces ateliers ont impliqué la participation des enseignants et de la direction, ainsi que du service mobilité de l'EMS. Les riverains ont été aussi consultés à travers un questionnaire et ont en majorité adhéré au projet. Le collectif de parents d'élèves souhaite à présent pérenniser cette action et demande à la ville d'installer une borne amovible à l'extrémité de la rue.

Mme Bey félicite le collectif des parents d'élèves pour son engagement et sa volonté de faire évoluer les mentalités. Elle reconnaît la qualité du travail accompli, tant au niveau de la formation sur la qualité de l'air par Atmo Grand Est, qu'au travers des messages de prévention routière, d'éducation et de santé relayés aux adultes et aux

enfants. Concernant le marquage de la rue, une décision sera prise prochainement, mais Mme Bey souhaite que l'expérimentation de la rue des renards soit l'occasion de repenser d'une manière plus large la mobilité et la place de la voiture dans le quartier Cronembourg.

Mme Chaffanjon remercie les différents intervenants et présente la suite de la réunion :

- le bilan de la qualité de l'air d'Atmo Grand Est afin de partager le diagnostic du territoire
- la construction des politiques publiques et de la mobilisation collective autour de la qualité de l'air depuis le 1^{er} plan de protection de l'atmosphère en 2008 jusqu'à aujourd'hui, en retraçant le chemin parcouru au travers des événements qui ont marqué le territoire
- et enfin la séquence d'atelier pour réfléchir à des scénarios d'étude, pour guider les travaux du prochain plan de protection de l'atmosphère.

Bilan de la qualité de l'air sur le territoire de l'EMS

Il est présenté par Mme Le Gall d'Atmo Grand Est, ingénieure chargée de l'accompagnement des plans et programmes. D'une manière très synthétique, il est possible de donner un premier aperçu de la qualité de l'air sur le territoire à travers 4 indicateurs :

amélioration globale de la qualité de l'air ?	 effective depuis 15 ans, principaux indicateurs en baisse, mais on observe plutôt une stagnation ces dernières années
normes européennes ?	 non respectées pour le dioxyde d'azote NO ₂ , à l'origine du contentieux
lignes directrices OMS ?	 non respectées pour NO ₂ , ozone et particules (PM ₁₀ et PM _{2,5})
Métaux lourds? Benzène ?	 respecté, niveaux nettement en dessous des normes

Pour situer l'EMS par rapport à l'échelon national et régional, on peut comparer les réductions d'émissions de polluants calculées entre 2005 (année de référence) et 2017 (derniers chiffres disponibles) avec les objectifs du PREPA (plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques) et du SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) : hormis pour l'ammoniac dont les émissions continuent d'augmenter, les objectifs de réduction semblent atteignables pour les autres polluants, mais on constate que la baisse des émissions est bien plus lente depuis 2014. Pour atteindre les objectifs 2030, il faudra donc redoubler d'efforts sur les émissions.

Concernant le dioxyde d'azote **NO₂**, le trafic routier en est le plus gros émetteur, suivi par l'industrie : la baisse des émissions du trafic routier s'explique par le renouvellement du parc de véhicules et l'amélioration des moteurs (normes Euro plus contraignantes). Les émissions du trafic routier impactent fortement les concentrations, car elles se produisent au plus près de la population (pas ou peu

d'effet de dilution dans l'air). Au niveau des concentrations, la tendance est globalement à la baisse depuis 2010, mais cette baisse est très lente. Les deux stations situées en proximité trafic, Strasbourg-A35 et Strasbourg-Clémenceau dépassent toujours la valeur limite ($40 \mu\text{g} / \text{m}^3$). De plus, la modélisation révèle des zones en dépassement tout le long de l'A35, ainsi que sur les routes, avenues et boulevards les plus fréquentés.

Concernant les particules **PM10**, l'origine des sources est plus équilibrée entre l'industrie, le résidentiel-tertiaire, le secteur des transports et l'agriculture. La baisse des émissions depuis 2005 provient surtout de l'industrie et de la branche énergie (fermeture de sites, normes de rejet plus sévères sur les émissions) ainsi que des transports, mais comme pour le NO₂, on observe plutôt une stagnation depuis 2014. Les concentrations observées depuis 2010 tendent à baisser, mais on note des variations assez fortes d'une année sur l'autre, car elles sont fortement dépendantes des conditions météorologiques. Si les valeurs limites sont largement respectées, on reste encore au-dessus des lignes directrices de l'OMS, même si on s'en rapproche sur la station de fond du quartier Robertsau.

Concernant les particules **PM2,5**, la tendance observée est la même que pour les PM10, mais la contribution du secteur résidentiel est plus forte. La source principale d'émission de PM2,5 est le chauffage au bois ou plus largement la combustion de la biomasse. Depuis 2010, la concentration des PM2,5 est en moyenne à la baisse, mais cette baisse est insuffisante, car les niveaux sont largement supérieurs aux lignes directrices de l'OMS.

Lorsque les conditions météorologiques sont défavorables à la dispersion des polluants, des **épisodes de pollution** aux particules peuvent se produire dans le fossé rhénan ou sur des plus territoires plus larges. En cas de pic de pollution, Atmo Grand Est diffuse un communiqué d'information quotidien et la préfecture du Bas-Rhin prend des mesures d'urgence par arrêté pour limiter les émissions de polluants. L'EMS apporte sa contribution à travers le « plan particules » (ou « plan ozone » selon le polluant concerné) qui régleme nte ses propres activités et incite la population via des tarifs préférentiels à prendre les transports en commun ou à louer des vélos. La Région est aussi partie prenante puisqu'un tarif réduit est mis en place sur les lignes d'autocar inter-urbaines (réseau CTBR).

Concernant **l'ozone**, les concentrations maximales sont très variables d'une année sur l'autre, car la formation de ce polluant secondaire est fortement corrélée aux conditions météorologiques (chaleur et ensoleillement). Les dernières années montrent une tendance à la hausse des concentrations moyennes, qui méritera d'être confirmée. Si on se place à une échelle de temps plus longue, dans un contexte de changement climatique, on peut craindre une augmentation des niveaux moyens d'ozone, mais aussi une recrudescence des épisodes de pollution à l'ozone en lien avec des canicules plus fréquentes.

Les **cartes stratégiques air** permettent de se faire rapidement une idée de l'état moyen de la qualité de l'air sur un secteur géographique donné. Elles compilent 3 polluants (NO₂, PM10 et PM2,5) et lissent les concentrations sur 5 ans 2013-2018 pour minimiser l'influence des conditions météorologiques. Il apparaît que les dépassements de valeurs limites concernent surtout les autoroutes, mais aussi les boulevards et les rues les plus fréquentées : d'après la modélisation, environ 1000 habitants seraient concernés par ces dépassements de valeurs limites, et 2000

personnes seraient dans des zones à risque de dépassement. Si on considère les lignes directrices de l'OMS nettement plus exigeantes sur les concentrations de PM10 et de PM2,5, c'est toute la population de l'EMS (environ 500 000 habitants) qui respire un air trop pollué.

L'attention est ensuite portée sur l'état de la qualité de l'air autour des **établissements** abritant des populations **sensibles** (maisons de retraite, établissements d'enseignement, de santé, crèches, clubs et terrains de sport...) : en 2018, encore 4 établissements d'enseignement sont situés en zone de dépassement de la valeur limite, mais ce nombre a fortement baissé puisqu'ils étaient 17 en situation de dépassement en 2013.

Atmo Grand Est termine sa présentation par un aperçu de ses activités concernant les **polluants non réglementés** : le suivi des pollens via le site pollinair.fr et la diffusion hebdomadaire d'un bulletin de surveillance aérobiologique, les campagnes de mesures exploratoires des phyto-sanitaires dans l'air et les premières mesures de particules ultra-fines ou nanoparticules réalisées aux stations « Clémenceau » et « Danube ».

Retour sur la mobilisation, les politiques publiques et les actions conduites sur la période 2008 – 2019

M. Gauby, chef du pôle transition énergétique et qualité de l'air à la DREAL introduit le sujet en rappelant que la réglementation française sur la qualité de l'air est issue de la transposition de plusieurs directives européennes qui portent sur :

- la réduction des émissions des polluants à la source ;
- la surveillance des concentrations des polluants dans l'air ;
- la définition de valeurs limites pour 12 polluants réglementés ;
- la planification des actions pour améliorer la qualité de l'air.

Le PPA est une réponse à la directive européenne qui exige de « mettre en place des plans relatifs à la qualité de l'air lorsque les normes ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être ». C'est un cadre d'action local, adapté au territoire, en complément des plans d'action globaux à l'échelle régionale (SRADDET) et nationale (PREPA, plan Climat, SNBC...), qui visent davantage la pollution de fond. Pour être efficace et pertinent, le PPA doit cibler tous les secteurs d'activité qui émettent des polluants atmosphériques. Les actions du PPA doivent être construites collectivement avec l'ensemble des parties prenantes : État, collectivités, professionnels, associations, citoyens.

Mme Chaffanjon de la DREAL et M. Foresti de l'EMS retracent ensuite la construction des politiques publiques autour de la qualité de l'air depuis 2008, année d'approbation du 1^{er} PPA et citent les principaux événements qui ont influencé les prises de décision. Il est rappelé que des actions bénéfiques à la qualité de l'air ont démarré bien avant 2008, dans les années 1990, entre autres, grâce à l'action résolue de la collectivité pour améliorer les transports en commun et réduire la place de la voiture en ville.

Sur la base des connaissances de l'époque, le 1^{er} PPA visait essentiellement la réduction des émissions industrielles au travers du SO₂, du NO₂, des particules et des composés organiques volatils précurseurs d'ozone. La fermeture de la raffinerie de Reichstett en 2011 a permis d'accélérer la baisse des rejets industriels. Le secteur des transports était aussi ciblé : limitation des vitesses sur les autoroutes urbaines dès 2010, mais aussi émergence d'actions nouvelles pour le transport de personnes ou la logistique urbaine, actions reprises dans le PDU de 2012. Le 1^{er} PPA a aussi permis d'initier la prise en compte de la qualité de l'air dans les projets d'urbanisation. Ce 1^{er} PPA a été complété en 2011 par un arrêté préfectoral définissant les modalités de déclenchement des mesures d'urgence.

Si les mesures du 1^{er} PPA ont permis de réaliser des progrès en termes de qualité de l'air et d'échapper au contentieux européen sur les particules fines, elles n'ont pas abouti à une amélioration suffisante de la situation, en particulier en proximité routière, ce qui a conduit le préfet à décider dès le mois de décembre 2010 à lancer les travaux de révision du PPA.

Le 2^e PPA, approuvé en 2014, poursuit les objectifs de réduction des émissions pour les différents secteurs d'activité, mais il inclut surtout plus de mesures qui renforcent le lien entre qualité de l'air et zones d'habitat. Cette nouvelle stratégie s'appuie sur la création de trois «zones de vigilance» à l'intérieur de l'EMS qui regroupent plusieurs enjeux : densité de population, concentrations élevées en polluants et développement urbain. À l'intérieur de ces zones de vigilance (centre-ville, bordure des voies rapides urbaines et avenue du Rhin), la prise en compte de la qualité de l'air dans tout nouveau projet (urbain, routier, industriel, etc) est mise en avant, afin que les solutions retenues concilient le développement de l'agglomération et la santé des populations. Pleinement engagée aux côtés de l'État et de nombreux partenaires (établissements publics, bureaux d'étude, professionnels des transports et du commerce, promoteurs et aménageurs...) et animée par la volonté d'offrir à ses habitants un meilleur cadre de vie, l'EMS a nommé en avril 2014 une élue en charge de la qualité de l'air et de la santé environnementale.

En mars 2015, un épisode de pollution particulièrement long et couvrant plusieurs pays d'Europe a mis en évidence la part de responsabilité de l'agriculture dans la formation des particules secondaires. Quelques mois après, en juin 2015, la commission européenne a mis en demeure la France pour non respect de la valeur limite de NO₂. Malgré les efforts réalisés par la suite, ce premier avertissement sera suivi d'un avis motivé en février 2017, d'une saisine de la CJUE en mai 2018 et enfin de la condamnation de la France le 24 octobre 2019 en raison de la persistance des dépassements de la valeur limite de NO₂.

En 2016, la ville et l'EMS ont été lauréates de l'appel à projets **Villes Respirables en 5 ans** du ministère de l'écologie pour mettre en œuvre des actions ambitieuses en faveur de la qualité de l'air. Le programme toujours en cours de réalisation permet de financer et d'amplifier plusieurs actions du PPA, de préfigurer la future zone à faibles émissions, mais aussi d'inclure de nouveaux acteurs, par exemple, la chambre d'agriculture d'Alsace avec laquelle l'EMS conduit une expérimentation d'agro-écologie urbaine respectueuse de la qualité de l'air.

Dans le même temps, l'EMS a été lauréate de l'appel à projets AACT-AIR de l'ADEME, dénommé **Eurostr'air** sur le territoire. Ce projet permet d'initier,

encourager et concrétiser des actions territoriales dans le domaine de la qualité de l'air ainsi que de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Trois axes de travail ont été identifiés

- Renforcer l'intégration des enjeux et politiques de la qualité de l'Air dans l'ensemble des services de l'EMS avec la création de tableaux de bord de suivi et de documents de communication ;
- Adapter le système de surveillance de la qualité de l'air aux développements urbains de l'EMS avec le test d'un dispositif d'observation de la qualité de l'air sur le secteur Deux-Rives
- Renforcer l'implication de la population dans la reconquête d'une qualité de vie acceptable.

Outre le contentieux européen, la France fait l'objet d'un contentieux national. Suite à une plainte déposée par l'association Les Amis de la Terre contre l'État pour carence fautive dans la lutte contre la pollution atmosphérique, le Conseil d'État en date du 12 juillet 2017 a enjoint à l'État de prendre, d'ici le 31 mars 2018, toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect des normes de qualité de l'air dans le délai le plus court possible. Dans toutes les zones concernées par le contentieux européen dont l'agglomération de Strasbourg fait partie, une **feuille de route « qualité de l'air »** a été coconstruite dans un partenariat élargi, mettant en avant des actions concrètes pour aller plus vite et plus loin que les mesures déjà engagées ou prévues au travers du PPA.

L'élaboration de cette feuille de route, pilotée par l'État, a associé les collectivités et tous les acteurs qui ont souhaité se mobiliser sur ce sujet (associations, entreprises, organisations professionnelles, etc), pour partager le portage des actions, en diversifier les cibles et les effets. Cette feuille de route, présentée au conseil national de l'air et transmise au ministre de la transition écologique et solidaire fin mars 2018, regroupe 33 actions portées par une dizaine d'acteurs différents montrant la dynamique créée à l'occasion de sa coconstruction. Les actions portent essentiellement sur l'information/formation du public et la mobilité pour accélérer le changement de nos comportements qui restent les principaux responsables de notre exposition à la pollution atmosphérique urbaine. On retrouve ainsi, à côté de mesures sur l'exigence de moyens plus propres pour le transport des marchandises en ville, les transports en commun ou les bateaux touristiques, des actions expérimentales ciblées, comme l'implication de parents d'élèves pour diminuer l'exposition de leurs enfants aux horaires d'accueil et de sortie de l'école en limitant les voitures et en favorisant les autres modes de déplacement.

Cette nouvelle approche d'appui aux acteurs locaux volontaires, en complément des actions réglementaires, favorise l'émergence d'actions citoyennes ayant vocation à développer la prise de conscience collective nécessaire à un réel changement de nos comportements.

Ce travail d'élaboration de la feuille de route a été facilité par l'action de l'EMS qui a engagé depuis de nombreuses années un travail de concertation avec les associations et les citoyens en organisant des réunions publiques à l'occasion de nouveaux projets, créant un climat de confiance. Les associations sont aujourd'hui des alliés précieux de la collectivité pour accompagner la démarche citoyenne et servir de relais de communication sur la qualité de l'air. Une large place leur a donc été consacrée dans la feuille de route.

Temps d'échanges avec la salle

M. Marchal, secrétaire général de la FRTP, pôle BTP Alsace, demande si d'autres pays que la France ont été condamnés par la commission européenne. Mme Chaffanjon de la DREAL répond que plusieurs pays d'Europe sont concernés, mais à des niveaux différents de la procédure contentieuse. La Bulgarie et la Pologne ont déjà été condamnés. L'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, la Hongrie et la Roumanie sont aussi sous la menace d'une condamnation, mais la CJUE n'a pas encore rendu sa décision. À ce jour, la CJUE n'a pas prononcé de sanction financière contre la France. Elle interviendra ultérieurement si la commission constate des résultats insuffisants en matière de lutte contre la pollution atmosphérique. Cette deuxième condamnation qui interviendrait au motif de « manquement sur manquement » se traduirait par le versement d'une somme forfaitaire et d'une astreinte journalière.

Mme Burtin de la chambre d'agriculture d'Alsace demande s'il est possible d'évaluer l'impact des actions de lutte contre la pollution atmosphérique et si l'EMS a des chances de sortir de la liste des agglomérations visées par le contentieux européen. Elle ajoute qu'une évaluation prospective des actions qui mettrait en évidence les gains réalisés pour la qualité de l'air est forcément plus mobilisatrice. Mme Chaffanjon et M. Foresti répondent que le PDU et le PPA ont déjà été évalués de manière prospective par Atmo Grand Est. M. Rivière, directeur délégué d'Atmo Grand Est complète la réponse en précisant que certaines actions sont effectivement quantifiables, mais que les évaluations prospectives ont leurs limites, car elles sont souvent liées à des hypothèses d'ordre technologique, réglementaire ou tout simplement comportementale, donc difficilement prévisibles.

Mme Zorn de l'association Strasbourg-Respire trouve que le sujet transport a été abondamment commenté, mais que le sujet résidentiel n'est pas suffisamment traité et qu'il existe sûrement un potentiel d'actions à développer. Mme Chaffanjon et M. Foresti expliquent que le transport est un contributeur majeur à la pollution et donc un levier d'action fort pour la réduire. C'est en quelque sorte la « proue » du navire. Pour autant, il existe un panel d'actions pour réduire les émissions du secteur résidentiel-tertiaire et que ces actions montent en puissance : le fonds air-bois pour aider au remplacement des foyers ouverts et des poêles à bois installés avant 2002, les programmes de rénovation énergétique du bâti, le développement de réseaux de chaleur vertueux avec des ressources renouvelables, avec le double objectif de concilier la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préserver la qualité de l'air.

Mme Junker, référente du pôle bois-énergie de FIBOIS Grand Est, s'interroge sur la forte diminution des émissions entre 2005 et 2012, puis sur le ralentissement voire la stagnation des émissions depuis une dizaine d'années. M. Rivière d'Atmo Grand Est explique que deux secteurs ont fortement contribué à la baisse des émissions : l'industrie et la branche énergie. Sur les autres secteurs, les gains sont moindres et en partie compensés par l'évolution démographique, car l'augmentation de la population entraîne inévitablement plus de déplacement et de consommation.

M. Morzuch, de l'association EPAC, énergie propre action et citoyenne, demande si la pression anthropique par rapport à la qualité de l'air sur le territoire a été analysée sous l'angle des trois « scopes », car le PCAET a mis en évidence que la moitié des activités du territoire relèvent du scope 3, c'est à dire des sources

extérieures d'approvisionnement.

Pour rappel, les scopes désignent des périmètres de calcul pour établir les bilans de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle du produit fabriqué ou de l'organisation qui le fabrique, qui l'importe ou l'exporte.

- le scope 1 représente les émissions directes de GES liées au processus de fabrication du produit ;

- le scope 2 désigne les émissions indirectes de GES liées aux consommations énergétiques, pour la fabrication du produit, par exemple les GES émis pour produire l'électricité consommée ;

- le scope 3 regroupe les autres émissions indirectes de GES non directement à la fabrication du produit, mais à d'autres étapes du cycle de vie du produit (approvisionnement, transport, utilisation, fin de vie...).

M. Rivière d'Atmo Grand Est répond que la question autour des scopes est très complexe, qu'elle soulève d'autres enjeux et qu'elle sera traitée à d'autres occasions dans des réunions de suivi du plan climat.

M. Morzuch s'étonne également que peu d'actions concernent l'industrie. M. Lajugie, chef de l'UD67 de la DREAL répond qu'un grand nombre d'actions du secteur industriel sont d'ordre réglementaire et n'apparaissent pas dans la feuille de route qui cible plutôt des actions volontaires. Le PPA a permis d'agir à deux niveaux sur l'industrie : directement, en renforçant les contrôles des émissions industrielles lors des contrôles de pollution (disposition 8) ; indirectement, dans le volet transversal du PPA (disposition 11) qui permet de renforcer la prise en compte des effets sur la qualité de l'air dans les études d'impact des projets en zone PPA.

Conclusion de M. le secrétaire général

M. Séguy, conclut la séance de questions et remercie l'ensemble des intervenants et des personnes présentes. Il rappelle que les réunions portant sur la qualité de l'air rassemblent un grand nombre d'experts et d'acteurs engagés avec des niveaux de technicité complémentaires, ce qui enrichit les débats. Si un grand nombre d'actions ont démarré, se poursuivent ou sont déjà réalisées, des actions complémentaires restent à engager pour améliorer encore la qualité de l'air et descendre sous les valeurs seuils. Cela nécessite de prendre en compte les enjeux économiques, les contraintes diverses ainsi que notre degré de résilience et d'acceptation pour définir avec quel rythme nous pouvons progresser. C'est un travail de conviction et de démonstration qui doit s'opérer et qui sera enrichi par des initiatives locales. En effet, personne n'est indifférent au sujet de la qualité de l'air et il est inenvisageable de vouloir développer un territoire sans répondre aux attentes en la matière. Nous avons progressé, et c'est ensemble que nous réussirons : quand les conditions sont réunies, quand le pouvoir de conviction est solide, naturellement la contrainte s'efface. La reconquête de la qualité de l'air se construira sur les bases de notre mobilisation et sur la définition d'objectifs partagés et assumés par l'État, les collectivités, les acteurs économiques et la population dans le cadre des dynamiques existantes et en particuliers celles du PPA, de la feuille de route et de ville respirable.

Atelier participatif de préparation de la révision du PPA : « proposer ensemble des scénarios complémentaires à l'étude lancée avec ATMO Grand Est »

M. Schillinger, ingénieur qualité de l'air d'Atmo Grand Est, présente l'étude portant sur l'impact et la sensibilité sur l'air respiré des principaux secteurs d'activité de la

zone PPA : trafic routier, résidentiel-tertiaire, industrie. Cette étude est une réactualisation de l'étude dite « muti-couches » réalisée lors de l'élaboration du PPA 2014-2019. Le principe est d'évaluer la contribution, le "poids" des sources de pollution locales sur la qualité de l'air respiré par les habitants, grâce à un calculateur permettant "d'éteindre" tout ou partie d'une source de pollution et de restituer son effet sur la qualité de l'air. Certains scénarios d'abattement sont volontairement « forcés » pour faire ressortir la sensibilité des sources à la pollution globale et pour en mesurer plus facilement l'incidence (ex : réduction de 50% du trafic routier / fermeture de 100% des industries). Ces calculs permettent de souligner les domaines sur lesquels nous devons porter plus particulièrement nos efforts pour améliorer la qualité de l'air.

M. Schillinger explique le principe de calcul et les données d'entrée qui ont été retenues pour réaliser les modélisations et les restitutions sous forme de tableaux et de cartes.

Le modèle a été alimenté par les données d'entrée les plus récentes disponibles :

- météo complète : 2018
- niveaux de pollution (concentrations en fond et aux limites du domaine de calcul) : 2018
- émissions : inventaire de 2017 (pour les industries Bluepaper et Sénerval, ces valeurs ont été ajustées pour être représentatives d'une année de fonctionnement normale)
- population et occupation du sol : base de 2015, issue de la DGFIP (fichiers « MAJIC »)

Cinq scénarios ont été étudiés :

- état initial (aucun abattement d'émissions)
- fermeture de 100 % des industries
- réduction de 25 % du trafic routier
- réduction de 50 % du trafic routier
- réduction de 22 % des émissions du résidentiel-tertiaire (chaufferies urbaines incluses). Les 22 % ont été définis pour être en accord avec la trajectoire du PCAET à horizon 2030.

Pour chaque scénario, les calculs ont été réalisés pour le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5}.

Si on compare les résultats de la modélisation dite « état initial » ou « sans abattement » à ceux de la carte stratégique air , on note de petites différences, car la modélisation « état initial » repose sur des données portant sur une seule année, alors que la carte stratégique air lisse les concentrations sur 5 ans (2013-2018) pour minimiser l'influence des conditions météorologiques.

L'abattement total des émissions **industrielles** sur l'EMS a un effet faible sur les concentrations polluantes car la plupart des émissions sont rejetées à hauteur de cheminée et donc très dispersées et diluées avant d'atteindre le sol. Toutefois des gains de 1 à 2µg/m³ de NO₂ ou de PM₁₀ sont observés dans les zones qui regroupent la majeure partie des industries (Port du Rhin). Pour les zones à dépassement potentiel (c'est à dire proche des valeurs limites), cette baisse même modeste des concentrations peut, par effet de seuil, entraîner une baisse significative du nombre de personnes exposées à des dépassements

L'abattement de 22 % des émissions du **résidentiel-tertiaire** a un effet modéré car il existe un effet de dispersion et de dilution des rejets polluants émis à hauteur des toits, avant qu'ils n'atteignent le sol. Il apparaît que la baisse des concentrations de PM10 et PM2,5 touche davantage les communes situées en première et deuxième couronne plus fortement équipées de systèmes de chauffage au bois (chauffage principal ou d'appoint).

Les abattements d'émissions du **trafic routier** ont une forte influence sur la qualité de l'air, car ces rejets polluants sont émis au niveau du sol, au plus près des habitants, lorsque ces derniers vivent à proximité des axes de circulation. Les effets des abattements sont surtout visibles pour le NO2 : un abattement de 25 % des émissions entraîne une réduction de 85 % de la population potentiellement exposée à la valeur limite. En enlevant la moitié des émissions d'oxydes d'azote du transport routier, il ne reste plus que quelques zones quasi inhabitées à proximité immédiate de l'autoroute en situation de dépassement de la valeur limite.

À l'issue de la présentation, il est demandé aux personnes présentes de proposer des scénarios d'étude plus fins s'ils souhaitent mettre en évidence les bénéfices potentiels d'une action spécifique ou de plusieurs actions combinées.

3 groupes ont été constitués pour travailler sur une thématique prédéfinie :

- 1- transport et mobilité
- 2- bâtiment, urbanisme et nature en ville
- 3- industrie, PME, TPE et agriculture

Les 3 groupes proposent d'améliorer la présentation des indicateurs de pollution :

- dans le suivi annuel des émissions, faire apparaître les évolutions de population pour apprécier si les fluctuations des émissions sont dues ou non aux évolutions démographiques.
- dans les projections pour les années à venir, intégrer les futures populations : ZAC 2 Rives , requalification A35...
- évaluer le risque de sous-estimer, la « sensibilité » de la modélisation

Les scénarios de modélisation proposés par les 3 groupes sont les suivants :

Urbanisme et nature en ville (scénarios « B » pour « bâtiments »)

B1. moins 50 % de consommation d'énergie du résidentiel, c'est à dire, aller au-delà du scénario PCAET ; chiffrer les émissions gagnées et donner un équivalent en nombre d'habitants

B2. suppression du chauffage individuel au bois : remplacer par du zéro émissions, par exemple, électrique

B3. remplacer tous les appareils de chauffage au bois « nonFV7* » par des FV7*

B4. isoler 100 % du bâti : opter pour la RT2012 BBC améliorée de 15 % (cible du PCAET)

B5. connecter les bâtiments à un réseau de chaleur urbaine en considérant ce qui est possible et prévu par le Plan Climat

Industrie, PME, TPE et agriculture (scénarios « E » pour « émetteurs »)

E1. tenir compte des potentiels d'augmentation des émissions industrielles

(nouvelles installations ou remises en service récemment absentes des inventaires qui servent à l'étude). Cette demande a déjà été prise en compte puisque les émissions industrielles ont été calculées sur des années de fonctionnement normales : une correction a été apportée aux émissions de Blue Paper et Sénerval.
E2. évaluer l'impact de technologies performantes sur l'abaissement des émissions polluantes (ex : x % de brûleurs bas NOX)

→ gain en émissions si on équipe toutes les IC de bas NOx ?

→ définir la marge de progression raisonnable.

E3. impact du facteur de renaturation du Plan Climat

E4. scénario agricole: gains en émissions de particules si conversion des terres agricoles 30 km de l'EMS en agro-écologie urbaine (programme Villes Respirables), impliquant moins de fertilisation azotée.

Transport et mobilité (scénarios « T » pour « transport ».

T1. soustraire les transports induits par les entreprises fortement utilisatrices (port du Rhin)

→ cela revient à interdire les PL sur l'avenue du Rhin et à reporter le trafic sur accès sud (voire nord si ouvert) : prévoir une modélisation sur le linéaire av du Rhin (moins lourd que sur tout le domaine)

T2. scénario ZFE dans sa version aboutie (seuls CRIT'AIR 0 et 1 autorisés pour tout EMS) :

Suites à donner à la réunion

L'évaluation du PPA 2014-2019 sera consolidée courant 2020 et à nouveau présentée lors du prochain comité local de l'air. Cette évaluation conduira probablement à la décision de réviser le PPA pour réactualiser ses objectifs, tenir compte des évolutions réglementaires, en particulier l'application de la LOM, loi d'orientation des mobilités et faire en sorte d'atteindre un niveau d'émission en dessous des normes européennes.

Les membres du comité local de l'air, désormais engagés dans la préparation de la révision du PPA, seront invités à poursuivre les travaux au sein du collectif des parties prenantes tout au long de la révision.

Pour la Préfète et par délégation,
Le Secrétaire Général



Yves Séguy

d'Alsace

Mme Martine BENSA

secrétaire générale

Mme Angélique VOGLER

cheffe d'entreprise Voglertrans

CTBR, Compagnie des Transports du Bas-Rhin

M. Guillaume TIERNY

directeur général

CITIZ

M. Laurent CHEVAUX

gestionnaire de flotte

Automobile club d'Alsace

Mme Céline GENZWURKER – KASTNER

directrice juridique et des politiques publiques

Batorama

M. Yann QUIQUANDON

directeur général

CADR 67

Mme Annick DE MONTGOLFIER

présidente de l'association

Départemental 57

M. Francis ANTHONY

responsable de l'Unité Gestion du Trafic

Région Grand Est

Mme Virginie ALBERTY

responsable pôle transport, agence territoriale Strasbourg

Mme Christine PEPPOLONI

chargée de mission climat air énergie

DREAL Grand Est

M. Jérôme GIURICI

directeur adjoint

M. Pascal LAJUGIE

chef de l'Unité Départementale 57

Mme Claire CHAFANJON

cheffe du service transition énergétique logement construction

M. Guillaume GAUBY

chef du pôle transition énergétique et qualité de l'air

M. Damien HARTMANN

chargé de mission qualité de l'air

M. Jérôme PAUTHE

chargé de mission qualité de l'air

M. Antoine MONTENON

chargé de mission nouvelles mobilité

M. Claire DESLOOVERE

chargée de communication

DIR-EST

M. Bernard SCHMITT

chef du CISGT

DDT 67

M. Frédéric DAVID chef du service Sécurité Transports
Ingénierie de Crise

M. Georges SOCCOJA référent territorial SCOTERS

Rectorat

M. Emmanuel CLAERR chargé de mission Éducation au
développement durable

M. Stéphane ILTIS inspecteur santé et sécurité au travail

ARS Grand Est

M. Christophe PIEGZA ingénieur d'études sanitaires

**ORS Grand Est, Observatoire régional de la
santé**

Mme Nadia HONORÉ chargée d'études

ATMO Grand Est

Mme Anne-Christine LE GALL ingénieure qualité de l'air, chargée de
l'accompagnement des plans et
programmes

Mme Carole ZIELINSKI service civique

M. Emmanuel RIVIERE directeur délégué, pôle exploitation

M. Charles SCHILLINGER ingénieur études

M. Clément MEIRONE ingénieur énergie et environnement
atmosphérique

**Collectif de parents d'élèves
de l'école Camille Hirtz – Cronembourg**

Mme Chrystelle LEGRAND parente d'élève

Association Strasbourg Respire

Mme Anny ZORN membre de l'association

**Association EPAC,
Énergie Propre et Action Citoyenne**

M. Jean-Marc MORZUCH président de l'association

**Association APPA-Alsace, Association pour
la Prévention de la Pollution
Atmosphérique**

M. Maurice MILLET président de l'association

**Association ASTUS, Association des
Usagers des Transports Urbains**

M. Patrice PAUL

membre de l'association

Ville de KEHL (D)

Thorsten WERBECK

ingénieur, service planification
urbaine - environnement