

PRÉFET DE LA MEURTHE-ET-MOSELLE

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

Service Transition Énergétique
Logement Construction

Pôle Transition Énergétique & Qualité de l'air

Nos réf. : 2019-0126

Affaire suivie par : Jérôme Pauthe
jerome.pauthe@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 03 88 13 07 34 – Fax : 03 88 13 08 60

Pièces jointes :

- **Présentations** : ATMO Grand Est ; Métropole du Grand Nancy ; CC Bassin de Pompey ; CC Seille et Grand Couronné ; chambre régionale d'agriculture ; ECO CO2 ; CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle ; DREAL Grand Est.

Comité local de l'air du bassin de vie de Nancy ; réunion du comité de suivi du PPA

COMPTE-RENDU : réunion du 30 avril 2019

Préfecture de la Meurthe-et-Moselle, salle Claude Érignac

Introduction :

Mme la secrétaire générale souhaite la bienvenue aux participants pour échanger sur un sujet de santé publique qui nous concerne tous : la reconquête d'une bonne qualité de l'air. C'est la première réunion organisée au format « comité local de l'air » sur le bassin de vie de Nancy. Cette organisation a été adoptée l'année dernière, lors de la réunion du 31 mai 2018. Le comité local de l'air permet de piloter de manière transversale les sujets en lien avec la qualité de l'air, qu'ils soient inscrits ou non dans le plan de protection de l'atmosphère, le PPA approuvé par arrêté préfectoral d'août 2015. Il permet d'élargir la palette des acteurs qui contribuent à améliorer la qualité de l'air, même au-delà des limites strictes du périmètre géographique du PPA, et d'inclure de nouvelles actions en rapport avec l'actualité qui ne figurent pas dans le document initial du PPA.

Mme la secrétaire générale rappelle que lors de la précédente réunion le 31 mai 2018, les nombreuses présentations et témoignages des acteurs publics et privés du territoire avaient montré une vraie dynamique autour de la qualité de l'air. Elle souhaite qu'il en soit de même à la réunion de ce jour, où il sera souvent question du lien entre la qualité de l'air et la santé.

La qualité de l'air, un enjeu partagé :

M. Vanlaer, directeur de la DREAL, présente l'ordre du jour. Cette réunion est l'occasion de faire un point d'actualité sur l'évolution de la qualité de l'air au cours des dernières années, et d'échanger sur les actions menées par toutes les parties prenantes en faveur de la qualité de l'air. Il rappelle que des temps d'échanges sont prévus au cours de la réunion pour permettre à chacun d'intervenir s'il le souhaite pour poser une question ou apporter un complément d'information.

M. Vanlaer explique que le sujet est plus que jamais d'actualité. La France est sous la menace d'une condamnation financière de la Cour de Justice de l'Union Européenne pour non respect des normes de qualité de l'air. Contrairement à Reims et à Strasbourg dans le Grand Est, Nancy ne fait pas partie des zones visées par le contentieux européen. Pour autant, la qualité de l'air n'est pas satisfaisante sur le plan de la santé, car les concentrations moyennes de polluants sont supérieures aux lignes directrices fixées par l'OMS. De plus, la qualité de l'air est un sujet de plus en plus médiatisé et sans cesse réalimenté par la publication de nouvelles études sanitaires.

La qualité de l'air regroupe plusieurs enjeux :

Enjeu sanitaire : en 2019, l'OMS considère la pollution atmosphérique comme le plus grand risque pour la santé lié à l'environnement. C'est la première cause de mortalité subie ou la troisième cause de mortalité après le tabagisme et l'alcoolisme. Les travaux de Santé Publique France montrent aussi qu'une réduction durable de la pollution atmosphérique permettrait de gagner plusieurs mois d'espérance de vie.

Enjeu financier : le coût est évalué à 100 milliards/an incluant les coûts liés à la santé, à la baisse des rendements agricoles, l'impact sur la biodiversité et le patrimoine.

Enjeu de territoire : la qualité de l'air se trouve à la croisée des politiques nécessaires à l'action : il est nécessaire d'agir sur un territoire cohérent : le comité de l'air a été créé en ce sens pour ne pas segmenter les territoires.

Enjeu de société : la prise de conscience est récente mais rapide. Lors des pics de pollution, la médiatisation est forte, mais on doit retenir que la pollution chronique est plus néfaste à long terme.

Enjeu multi-sectoriel : pour réduire l'impact de la pollution, il est nécessaire de poursuivre les efforts engagés sur le territoire, en mettant en œuvre des actions coordonnées entre tous les secteurs d'activité qui émettent des polluants : transport, résidentiel – tertiaire, industrie, agriculture : il est donc important de mobiliser l'ensemble des parties prenantes. Nous devons nous interroger sur nos modes de déplacement, la place de la voiture en ville, la motorisation diesel et les progrès à réaliser sur les activités industrielles, l'agriculture, le chauffage, et en transversal les aspects liés à l'urbanisme, le tout pour réduire les émissions de polluants, mais aussi pour réduire l'exposition de la population aux polluants.

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

M. Gauby, chef du pôle transition énergétique et qualité de l'air à la DREAL, explique que la reconquête et la préservation d'une bonne qualité de l'air sur le territoire passe par une implication de chaque acteur à son niveau de compétence et de manière coordonnée, acteurs réunis au sein du comité local de l'air.

— **l'État** fixe le cap pour le respect des exigences européennes et nationales, fournit les outils réglementaires et guide les acteurs locaux.

— les **collectivités** définissent les stratégies locales et mettent en œuvre des actions cohérentes à travers le SRADDET pour la région, les PCAET, SCoT, PLUi, PLU... pour les EPCI et les communes.

— **Atmo Grand Est** assure les missions de surveillance de la qualité de l'air et appuie les préfets et l'État en période de pics de pollution, mais aussi tout au long de l'année, en actualisant régulièrement les inventaires d'émission, ce qui permet d'apprécier l'état d'avancement des actions par rapport aux objectifs fixés.

— les **acteurs économiques**, entreprises, agriculteurs appuyés par les chambres consulaires sont chargés de diagnostiquer, surveiller leur activité et d'investir pour limiter les émissions.

— les **associations** : elles jouent leur rôle de lanceur d'alerte, mais elles sont aussi une source de proposition et de soutien à l'action locale. Elles doivent être pleinement intégrées au comité de l'air.

— le **citoyen** : en adoptant les bons gestes au quotidien (déplacements, chauffage, gestion des déchets...), il peut réduire son impact sur la qualité de l'air.

M. Gauby explique que le suivi annuel du PPA 2015-2020 est désormais réalisé au sein du comité local de l'air. Un tableau de suivi des actions du PPA a été transmis aux participants en amont de la réunion. Une évaluation du PPA sera conduite en 2020. Il rappelle que le comité local de l'air permet de balayer les actions en lien avec la qualité de l'air de manière plus large que le PPA et d'être plus en phase avec l'actualité : en effet, il permet de faire connaître les initiatives et les engagements volontaires des acteurs locaux qui n'étaient pas forcément inscrits dans le document initial du PPA.

Actualités, engagements de l'État et des collectivités

M. Pauthe, chargé de mission qualité de l'air à la DREAL rappelle les dernières actualités autour de la qualité de l'air.

Le 11 septembre 2018, la Cour des Comptes Européenne a remis un rapport remettant en cause la stratégie de la Commission Européenne en matière de lutte contre la pollution atmosphérique. Parmi les propositions d'amélioration, la Cour propose une révision rapide des normes jugées trop anciennes et dépassées vis-à-vis de l'amélioration récente des connaissances sur l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique.

Coté Français, les publications du PRÉPA¹ en mai 2017 et du Plan Climat en juillet 2017 ont annoncé respectivement la convergence de la fiscalité essence – diesel, des régimes de déductibilité fiscale et la fin de la mise en vente des voitures essence ou diesel en 2040. Le plan climat vise aussi à encourager les modes actifs avec l'ambition de tripler la part modale du vélo sur le territoire français dans les déplacements quotidiens : atteindre 9 % en 2024. À travers le plan vélo du 14 septembre 2018, l'État crée un fonds national « mobilités actives » de 350 M€ pour aider les acteurs du territoire (collectivités, entreprises, associations...) à

1 Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

développer la pratique du vélo en visant plusieurs axes : créer des aménagements cyclables, cibler les discontinuités, lutter contre le vol, proposer des incitations fiscales, développer une culture vélo à travers l'apprentissage ou les plans de mobilité.

La loi ELAN sur le logement du 23 novembre 2018 et le projet de loi LOM sur les mobilités apportent de nouvelles perspectives. Les préfets ont la possibilité d'interdire le chauffage au bois de manière permanente dans les zones disposant d'un PPA. Cette interdiction sera adaptée localement en termes d'appareils visés (critères d'âge, de puissance de rendement...). Concernant les mobilités, la LOM devrait permettre de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants par le dispositif des zones à faibles émissions (ZFE), tout en demandant aux collectivités et à leurs partenaires de mettre en place des alternatives à l'usage de la voiture individuelle. Le projet de loi prévoit que les collectivités de plus de 100 000 habitants et/ou couvertes par un PPA seront a minima obligées de réaliser une étude d'opportunité de ZFE. Les collectivités concernées par le contentieux européen seront quant à elles dans l'obligation de créer une ZFE.

Il est précisé que la Métropole du Grand Nancy et la ville de Nancy sont déjà engagées dans une démarche proactive ZFE, puisque la Métropole a été lauréate de l'appel à projets de l'ADEME « accompagnement au déploiement des zones à faibles émissions pour améliorer la qualité de l'air ».

Mme Peppoloni, chargée de mission transition énergétique à la région Grand Est, présente ensuite les engagements des collectivités sur la qualité de l'air et en particulier celui de la Région au travers du SRADDET.

La Région est identifiée comme chef de file des collectivités territoriales sur les thématiques « aménagement durable », « climat air énergie », « biodiversité », « intermodalité » et dispose de ce fait de plusieurs leviers pour agir de manière directe ou indirecte sur la qualité de l'air. Pour la première fois, la Région élabore un schéma intégrateur, le SRADDET qui est opposable aux documents d'urbanisme (SCoT, PLU, PLUi...) et qui cible aussi la thématique Climat-Air-Énergie et donc les PCAET portés par les EPCI.

La stratégie qualité de l'air du SRADDET est déclinée en :

— objectifs : l'objectif n°15 concerne en particulier la qualité de l'air : respecter d'ici 2030 les lignes directrices de l'OMS sur la concentration en particules fines et ultrafines (20 µg/m³ en moyenne annuelle pour les PM₁₀, au lieu de 40 dans la réglementation française)

— règles : la règle n°6 vise à intégrer l'enjeu « amélioration de la qualité de l'air » dans tous les leviers inscrits dans les documents d'urbanisme, de planification et les PNR, ayant un impact direct ou indirect sur les émissions de polluants. Le spectre d'action s'élargit à la rénovation des logements, l'emploi d'éco-matériaux moins énergivores, la ventilation optimisée... La règle veille aussi à ne pas induire d'antagonisme entre énergie et qualité de l'air extérieur et cible des actions destinées à mieux protéger la population (meilleure information, sensibilisation, régulation des circulations et des vitesses, prévention des risques).

La Région copilote le PRSE (plan régional santé environnement) avec l'ARS et la Préfecture de Région, afin de développer les conditions nécessaires à un environnement favorable à la santé. Chaque année, un appel à projets auquel peuvent répondre différentes structures (collectivités, associations, fédérations professionnelles, établissements et professionnels de santé, organismes de formation, universités...) peut apporter un soutien financier à des actions favorables à la qualité de l'air extérieur ou intérieur.

La Région pilote aussi des actions plus directes comme la gestion des transports interurbains et le nouveau système d'information multimodal « Fluo » à l'échelle Grand Est.

En termes d'objectifs chiffrés, la Région définit pour la plupart des polluants un objectif plus volontariste que ceux du PREPA : les scénarios d'émission ont été travaillés avec Atmo Grand Est ; les hypothèses sur les gains dépendent en partie des technologies qui seront déployées. Les objectifs sont fixés à échéance 2050 avec des points intermédiaires à 2021, 2026, 2030 et 2050 pour avoir des éléments de comparaison avec la SNBC, la stratégie nationale bas carbone.

La Région encourage aussi les collectivités à utiliser les outils mis à disposition par Atmo Grand Est, comme les cartes stratégiques air (réalisées pour les collectivités > 100 000 habitants) pour guider la politique d'aménagement du territoire : par exemple, éviter d'implanter des établissements accueillant des publics sensibles dans les secteurs où l'air est le plus pollué. Elle préconise aussi des réflexions sur les formes urbaines, la végétalisation en ville, les espaces de rafraîchissement, l'orientation des pièces de vie...

Évolution de la qualité de l'air

Mme Le Gall d'Atmo Grand Est explique comment sont estimées les concentrations de polluants atmosphériques : Atmo Grand Est dispose de bases de données, les inventaires d'émissions de polluants classés par secteur d'activité. Couplées aux prévisions météorologiques, ces données alimentent des modèles de pollution atmosphérique. Ces derniers tiennent compte des concentrations mesurées par les stations fixes, mais aussi par des mesures issues de campagnes temporaires. Il ne faut donc pas confondre les émissions de polluants (ce qui est rejeté dans l'atmosphère) et les concentrations (ce que nous respirons).

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. La valeur limite annuelle est dépassée au bord de l'A31 (d'après la mesure à la station fixe de Villers-lès-Nancy) et probablement dépassée le long des axes les plus fréquentés de la zone urbaine d'après la modélisation.

Concernant les particules PM₁₀, l'origine des sources est plus équilibrée entre l'industrie, le résidentiel-tertiaire, le secteur des transports et l'agriculture. Les efforts réalisés depuis des années par les industriels et la branche énergie, l'arrêt de certaines tranches de production et la reconversion de certains sites expliquent la baisse des émissions du secteur. A l'inverse, on constate que les émissions issues du secteur résidentiel baissent peu, si bien que ce secteur devient à présent le contributeur principal, 47 % des PM₁₀ émises en 2017. Les concentrations observées d'année en année tendent aussi à baisser, mais cette baisse se ralentit ces dernières années : de plus, on note des variations assez fortes d'une assez

sur l'autre, car les concentrations de particules sont fortement dépendantes des conditions météorologiques : les bons résultats de 2018 (les stations fixes affichent pour la première fois des valeurs toutes en dessous du seuil OMS) sont donc à confirmer.

Concernant les particules PM2,5, la tendance observée est la même que pour les PM10 avec une contribution du secteur résidentiel encore plus forte (57 % des émissions de PM2,5 en 2017). La source principale d'émission de PM2,5 est le chauffage au bois ou plus largement la combustion de la biomasse. En 2018, la modélisation révèle que 10 % de la population de l'aire urbaine a subi des concentrations supérieures aux lignes directrices de l'OMS.

Concernant l'ozone, en revanche, aucune tendance ne se dégage sur les concentrations observées d'un point de vue statistique, car la formation de ce polluant secondaire est fortement corrélé aux conditions météorologiques. On note que les concentrations sont toujours plus fortes en périurbain que le long des grands axes, car le dioxyde d'azote présent en grande quantité dans les zones de trafic dégrade à son tour l'ozone produit. Au fil des jours, l'ozone provenant des zones urbanisées se concentre dans les zones rurales et les zones de relief. Si on se place dans une échelle de temps plus longue, dans un contexte de changement climatique, on peut craindre une augmentation des niveaux moyens d'ozone et une recrudescence des épisodes de pollution à l'ozone.

Sont ensuite présentées les cartes stratégiques air : ces cartes 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 500 habitants seraient concernés par ces dépassements de valeurs limites. Par contre, 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 la zone PPA qui respire un air trop pollué.

M. Pauthé de la DREAL enchaîne par une présentation des différents types de pics de pollution (combustion, mixte, estival) et liste les épisodes de pollution qui ont donné lieu à des déclenchements de procédure d'information et d'alerte. Le nombre d'épisodes est très variable d'une année à l'autre. Celui de janvier 2017 est remarquable : 9 jours consécutifs. Depuis 2017, la procédure d'alerte est déclenchée sur persistance dès le 2^e jour du pic de pollution (auparavant, elle était déclenchée sur persistance au bout du 4^e jour). Ce changement induit des déclenchements d'alerte plus fréquents, mais il permet surtout au préfet de prendre des mesures d'urgence plus tôt, dès le 2^e jour pour limiter l'ampleur du pic.

A la suite de ces présentations, Mme la secrétaire générale rappelle que le cadre réglementaire est appelé à se durcir et qu'il ne faut pas relâcher les efforts engagés, car si les concentrations ont baissé, les lignes directrices de l'OMS ne sont pas respectées. Elle souligne l'engagement de l'État et de la Région qui ont fixé des objectifs ambitieux à travers le SRADDET et apportent un soutien financier. Mme la secrétaire générale explique que nous avons tous notre part de responsabilité dans la pollution atmosphérique, nous la subissons, mais nous sommes aussi à l'initiative des solutions dont certaines sont présentées par les acteurs locaux en deuxième partie de réunion. Elle donne ensuite la parole à la salle pour un temps d'échange.

1- M. Coulom, adjoint au maire de Nancy et conseiller métropolitain délégué à la circulation, craint qu'il ne se développe une forme de « schizophrénie », puisqu'on demande aux élus de densifier la ville pour éviter l'étalement urbain, préserver les espaces agricoles et la biodiversité. Or, en concentrant la population, on risque de l'exposer à davantage de

pollution. De plus, ce discours passe mal auprès des administrés qui critiquent de plus en plus la bétonisation de la ville.

Mme la secrétaire générale fait observer que le terme de « paradoxe » est plus adapté pour décrire la situation, car le paradoxe peut se gérer dès lors qu'on trouve des points d'équilibre : l'enjeu est de densifier la ville dans des proportions acceptables. Concentrer la ville n'est pas forcément synonyme de polluer. Par contre, l'étalement urbain a deux effets préjudiciables : il induit plus de déplacements, source de pollution, et il consomme des terres agricoles. En France, la disparition des terres agricoles devient un problème aigu : les experts préconisent de changer de modèle pour sauver notre agriculture.

Dans un cadre plus global, Mme la secrétaire générale rappelle qu'Atmo Grand Est nous accompagne en mettant à notre disposition des diagnostics, des scénarios d'évolution, ce qui permet d'appuyer les prises de décision politique. Par ailleurs, elle précise que tout ne peut être décidé et décrété au niveau des pouvoirs publics, État et collectivités : le citoyen doit aussi évoluer dans son comportement. Cela doit passer par de l'information, de la sensibilisation et de l'éducation. Les comportements individuels doivent évoluer vers la vertu : chacun de nous a en main des leviers d'action dans sa manière de se déplacer, de se chauffer, de consommer... et peut agir à son niveau. En ce sens, le comité de l'air permet de diffuser l'information et d'éveiller une prise de conscience collective.

2- M. Schmitt, directeur délégué d'Atmo Grand Est, souligne que la qualité de l'air appelle à élargir la focale au climat et à l'énergie. La Région a expliqué la prise en compte de la qualité de l'air dans le SRADDET, mais les EPCI disposent eux aussi d'un outil de planification fort, le PCAET qui doit intégrer au maximum la qualité de l'air. Le PCAET permet à l'EPCI de diagnostiquer son territoire, d'identifier les leviers d'action : sobriété énergétique, valorisation des ressources locales, atténuation de l'impact sur le climat et adaptation au changement climatique. L'enjeu est de veiller à ce que le programme d'actions ne dégrade pas la qualité de l'air, au contraire qu'il l'améliore.

3- M. Varnier, membre de l'association LNE et membre du bureau d'Atmo Grand Est, s'étonne de l'optimisme affiché dans le SRADDET pour ce qui concerne les émissions d'ammoniac alors que les concentrations ont tendance à augmenter ces dernières années.

Mme Peppoloni répond que le graphe reflète un cap, une trajectoire affichée pour respecter la réglementation. Les scénarios d'émission affichés dans le SRADDET ont été travaillés avec Atmo Grand Est. Jean-Pierre Schmitt confirme que la directive européenne sur les plafonds nationaux d'émission a été prise en compte, mais que le scénario intègre aussi le travail réalisé par les chambres d'agricultures qui encouragent des pratiques agricoles moins polluantes : choix des intrants, période d'épandage, rotation des cultures... Par ailleurs, il fait observer que la France n'est pas isolée puisque plusieurs pays européens ont vu augmenter leurs émissions d'ammoniac ces dernières années.

M. Varnier conclut qu'il n'est pas optimiste lorsqu'il établit le parallèle avec les produits phytosanitaires dont la consommation globale n'a pas baissé. Il cite aussi le renouvellement de l'homologation européenne du glyphosate pour 5 ans accordée aux agriculteurs en novembre 2017, alors que la vente du glyphosate est interdite aux particuliers depuis le 1^{er} janvier 2019.

4- M. Schaff, vice-président de la CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle, souligne la baisse des émissions industrielles. Si ces dernières s'expliquent en partie par des cessations d'activité, il précise que l'industrie a aussi réalisé d'énormes progrès, fruit d'investissements lourds. Il cite ensuite le projet de transition énergétique de NOVACARB : remplacement des chaudières à charbon, conversion des chaudières à la biomasse avec cogénération vapeur – électricité. M. Schaff explique que ce projet a franchi plusieurs étapes

en vue de son autorisation, mais qu'il attend toujours le feu vert du Gouvernement. Il en appelle la DREAL et l'autorité préfectorale à soutenir le projet.

Mme la secrétaire générale approuve l'engagement des industries qui investissent dans des technologies « bas carbone » et confirme que la DREAL via l'UD54, le préfet mais aussi la Région accompagnent non seulement Novacarb mais aussi Solvay de manière très soutenue pour qu'ils aboutissent dans leurs projets de transition énergétique : une prochaine réunion sur le projet Novacarb est programmée pour améliorer la présentation du dossier. La réunion sera coprésidée par le préfet et Mme Valérie Debord (VP du conseil régional), la DREAL étant en soutien technique pour conseiller le préfet.

5- M. Coulom, s'interroge sur ce qu'il peut faire en tant qu'élu pour que la Métropole et la ville avancent dans la bonne direction. Sur le sujet transport, il a toujours défendu la généralisation de la zone 30. Même s'il considère qu'il n'existe pas de lien direct de cause à effet entre la qualité de l'air et la zone 30, M. Coulom est convaincu que la création de la zone 30 est un préalable pour faire évoluer les modes de transport et augmenter la part des modes actifs : en effet, les cyclistes se sentent plus en sécurité dans un espace de circulation apaisé. Il existe par contre d'autres leviers sur lesquels les élus locaux n'ont pas la main : M. Coulom demande le soutien de l'État pour le déploiement de radars et le renforcement des contrôles. En effet, les polices municipales ne peuvent agir que sur la commune dont elles dépendent. Pour une action plus globale, M. Coulom demande le concours de la police nationale et un renforcement du volet répressif pour combattre les incivilités.

Mme la secrétaire générale répond que la sécurité routière est une priorité pour le Gouvernement. C'est l'une des politiques les plus dynamiques et les plus soutenues. Pour autant, le mouvement social qui est apparu en novembre 2018 reflète l'image que les automobilistes se sentent trop souvent victimes : là encore, il y a des points d'équilibre à trouver. Si le volet répressif est incontournable, il faut aussi travailler en amont dès le plus jeune âge sur le volet éducatif et préventif.

M. Coulom attend avec impatience l'arrivée de la vidéo-verbalisation qui pourrait être déployée sur quelques carrefours clés de la ville : il cite l'exemple des automobilistes irresponsables qui s'engagent dans les carrefours saturés et qui bloquent les deux axes créant un « effet d'onde » pouvant se propager à plusieurs quartiers. M. Coulom fait observer que la répression est nécessaire, car les caméras installées aux feux rouges ont fait baisser les incivilités. Plus de 25 réunions publiques ont été organisées à l'automne 2018 pour informer de l'arrivée prochaine de la vidéo-verbalisation aux carrefours. M. Coulom espère un effet positif de ce nouveau dispositif : en respectant le code de la route, le trafic est plus fluide et en toute logique, on émet moins de pollution.

6- M. Jonvel, chargé de mission mobilité, transport à la communauté de commune des Pays du Sel et du Vermois, se demande quelle est la raison principale de la baisse des oxydes d'azote (-33 % sur le trafic routier entre 2010 et 2017), car il trouve que le trafic tend à augmenter à la fois sur les grands axes mais aussi dans les centres urbains.

M. Schmitt d'Atmo Grand Est donne plusieurs explications :

- la baisse des vitesses a un impact visible surtout quand on passe de 110 à 90 km/h ;
- les évolutions technologiques induites par les nouvelles normes Euro ont aussi beaucoup contribué à la baisse, mais on atteint maintenant les limites sur les véhicules thermiques ;
- la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons d'autoroute a probablement aussi un effet positif
- d'une manière plus générale, le renouvellement du parc aidé par les incitations gouvernementales permet de retirer les véhicules les plus polluants.

M. Schmitt ajoute que l'utilisation d'un véhicule électrique ne règle pas toutes les nuisances induites par le trafic. Si ces véhicules n'émettent pas d'oxydes d'azote, ils émettent toujours des particules dues au freinage, à l'usure des pneus, à l'usure de la chaussée et à la remise en suspension.

7- M. Michel, de l'association CLCV54, exprime plusieurs remarques :

— il trouve que les embouteillages empirent et qu'ils ne se limitent plus aux heures de pointe du matin et du soir comme dans le passé, ce qui aggrave probablement la pollution de l'air.

— il estime que les poids lourds en transit représentent 35 à 40 % du trafic et s'interroge sur les moyens pour limiter le transit, mettant en avant que l'A31bis risque d'aggraver le problème ; par ailleurs, il cherche à savoir quelle est l'efficacité réelle de la liaison rail – route Bettembourg – Perpignan.

— il fait allusion à un article de presse qui émet des doutes sur l'efficacité de la régulation des vitesses et trouve que la signalisation des changements de vitesse n'est pas très claire

— par rapport à CRIT'AIR, il veut savoir quand la préfecture va imposer la vignette à Nancy

La Chambre de commerce répond que la logistique rail-route sera développée plus tard dans une présentation spécifique.

Sur le sujet CRIT'AIR, M. Coulom explique qu'il y a eu un décalage dans la mise en œuvre, lié au mouvement social, mais que les travaux vont reprendre avec la collaboration de la préfecture à l'automne 2019 pour une mise en route en 2020. Une consultation publique sera organisée. Même si Nancy ne figure pas en première ligne des villes les plus polluées, il pense que cette mesure est utile, car elle s'inscrit dans un bouquet de mesures qui contribueront à la baisse des émissions : la régulation du trafic, la zone 30 et le développement du réseau de mobilités actives. De plus, la vignette CRIT'AIR est un « marqueur », un acte de prise de conscience des usagers au moment où ils l'achètent.

Sur la question de la régulation dynamique des vitesses, **M. Doll**, responsable du CISGT Myrabel à la DIR-EST apporte des éléments de réponse.

La part des PL représentent environ 15 % du trafic autour de Nancy, un peu du côté de Toul (20 %) où on cumule les itinéraires de transit est / ouest et nord / sud. L'augmentation sur les cinq dernières années varie entre +3 % et +6 % selon les secteurs. Dans ce contexte, la DIR Est a mis en place un système de régulation dynamique des vitesses (RDV) sur l'A33 en octobre 2017. La RDV consiste à abaisser la vitesse limite autorisée lorsque la circulation est dense, afin d'homogénéiser les déplacements des véhicules et ainsi d'éviter les « à-coups », générateurs de bouchons. La formation des ralentissements s'en trouve retardée et les risques d'accidents réduits. La RDV a donc vocation à optimiser l'usage de l'infrastructure, tout en s'inscrivant dans une démarche d'amélioration de la sécurité routière. Comme la mesure est relativement récente, il est trop tôt pour tirer des conclusions sur l'efficacité du dispositif, mais les résultats sont en cours d'exploitation et la DIR-EST a prévu de communiquer sur le sujet. A noter que les résultats sont déjà encourageants sur la partie nord de l'A31, la section Thionville-Luxembourg. Le respect des vitesses prescrites est donc l'acceptation de la RDV par les usagers est toutefois une condition indispensable à son efficacité. Par ailleurs, la RDV ne peut pas tout résoudre : elle n'a pas vocation à résoudre des problèmes globaux de capacité de l'infrastructure ou les points singuliers générateurs de congestion, tel l'entrecroisement de l'échangeur de Brabois ou le rabattement au sommet de la côte d'Houdemont.

8- M. Pouloin de Vélo Mobilités Actives Grand Est, pense que les collectivités doivent prendre des mesures fortes en faveur du vélo dans leurs documents stratégiques : PDU, SCoT. En ville, il suggère de contraindre davantage l'usage de la voiture pour limiter les flux pendulaires. Il cite aussi le télétravail qui permet d'écarter les heures de pointe.

M. Coulom répond que le PLUiH,D de la Métropole accorde une grande place à la mobilité active, mais qu'il est inefficace d'afficher une politique « anti-voiture ». Par contre, quand on généralise la zone 30, on réduit de facto la part de la voiture en ville en accordant plus de place aux mobilités actives. M. Coulom estime que l'interdiction de la voiture en ville du jour au lendemain n'est pas une solution acceptable, car elle entraînerait plus de 40 % de perte d'activité économique au centre-ville.

Mme la secrétaire générale se dit favorable au télétravail, mais pour le cas de la préfecture, la part de télétravail devrait rester faible, car la préfecture regroupe des métiers de service aux usagers. Par rapport à l'usage de la voiture en ville, elle pense que les automobilistes ne sont pas forcément prêts à admettre de fortes contraintes ; d'ailleurs, la contestation sociale n'est pas spécifique à la France puisque les Allemands manifestent leur hostilité à la politique anti-diesel de leur Gouvernement. Elle croit plus à l'éducation et à une prise de conscience collective et il faudra encore un certain temps pour que l'opinion publique intègre le lien entre la pollution automobile et la santé.

M. Schmitt précise que la congestion aux heures de pointe est surtout liée au trafic local (à 60 %) ; en plus de l'évolution des mentalités, l'augmentation du prix des carburants aura un effet probablement plus fort et plus rapide sur les modes de déplacement.

9- Mme Bégorre-Maire, vice-présidente en charge de l'environnement à la communauté de communes du Bassin de Pompey s'étonne de la faible population impactée par l'A31, car une partie des 40 000 habitants de la collectivité vit à proximité, de part et d'autre. Elle s'interroge sur la prise en compte de la qualité de l'air dans les projets de développement portés par l'État, quand la solution proposée est un élargissement à 4 voies d'une autoroute existante.

Mme la secrétaire générale répond que l'A31bis est un sujet à part entière qui a fait l'objet d'une large concertation et de nombreuses réunions publiques. Toutes les observations ont été notées par le garant et la préfecture ne soutient aucune hypothèse.

Présentation de la Métropole du Grand Nancy : le CLS, Contrat Local de Santé par Mme Jane-Laure Danan, responsable de la mission santé et bien-être

Mme Danan rappelle l'engagement historique du Grand Nancy pour améliorer la santé des habitants. Le CLS est la déclinaison locale du Plan Régional de Santé, PRS porté par l'ARS, mais pour le Grand Nancy, c'est plus un projet sociétal qu'une simple adaptation réglementaire du PRS.

En 2011, le Grand Nancy a rejoint le réseau français des villes santé de l'OMS et le 1^{er} CLS a été signé en 2013, entre la Métropole, la préfecture 54 et l'ARS.

Le CLS version 2 devrait être signée au début de l'été. Il repose sur 6 principes fondateurs. On retrouve ceux du 1^{er} CLS : « répondre aux enjeux territoriaux, corriger les inégalités en matière d'accès aux soins, prévenir les risques et promouvoir la santé », mais on trouve aussi des thématiques plus originales comme « développer la participation et l'autonomie des citoyens » et « renforcer les compétences en santé des citoyens » : sur ce dernier point, la France est très mal classée puisqu'elle occupe la 27^e place mondiale.

Le CLS a été élaboré avec les porteurs d'actions et consolidé à partir d'une démarche participative : plusieurs rencontres ont été organisées entre 2017 et 2019 : enquête auprès des conseils citoyens puis du grand public, présentation au Conseil du Développement Durable (C3D), au Département de Promotion de la Santé Mentale (CPN), au Conseil de la Vie Étudiante (CVE), aux établissements privés de santé et aux maires des 20 communes.

Une enquête citoyenne a révélé que la qualité de l'environnement est une préoccupation forte des habitants par rapport à leur santé ; les mots les plus cités en lien avec la santé sont : « environnement, pollution, adaptabilité, qualité, coût, proximité et prévention ».

Le CLS se décline en 5 axes et 52 actions. La qualité de l'air est intégrée à l'axe 1 : développer un environnement favorable à la santé. Sur 500 questionnaires exploitables, la santé environnement est largement plébiscitée (58 %), loin devant l'accès les 4 autres axes du CLS : « l'accès aux soins, la santé mentale, la pratique de l'activité physique et une alimentation saine, la prévention des risques et des addictions ».

Au niveau de l'axe 1, 12 actions ont été proposées par des acteurs de terrain dont 6 portent directement sur la qualité de l'air extérieur mais aussi intérieur.

- 1- actions de sensibilisation : liens entre santé et bonne qualité de l'air
- 2- étude d'opportunité sur la mise en place d'une zone à faibles émissions
- 3- mise en place de la circulation différenciée lors des pics de pollution à l'aide de CRIT'AIR
- 4- étude sur l'apport des micro-capteurs dans les changements de comportement
- 5- inter'agir : informer et traiter les problématiques de pollutions intérieures
- 6- pollin'air : réseau participatif de surveillance des pollens, impliquant des EHPAD, des écoles et les officines de l'agglomération

Mme la secrétaire générale remercie Mme Danan d'avoir présenté l'intégration de la qualité de l'air au contrat local de santé.

Présentation de la Métropole du Grand Nancy : quels apports des micro-capteurs dans les changements de comportements écoresponsables des publics précaires ? par Mme Escoffier, chargée de mission transition énergétique

L'étude mobilise plusieurs partenaires : l'ADEME, l'ALEC du Grand Nancy, Atmo Grand Est et l'université de Lorraine. Elle porte sur les actions individuelles liées à la qualité de l'air intérieur et extérieur. Il s'agit d'évaluer auprès de publics précaires deux méthodes d'accompagnement au changement de comportement (avec ou sans micro-capteurs) et de trouver des réponses aux questions suivantes :

- Arrive-t-on à mobiliser les publics précaires en mobilisant l'ensemble des éléments facilitant ? Si oui quels résultats quantitatifs et qualitatifs obtient-on ?
- Le micro-capteur est-il déterminant pour faire évoluer les comportements ? Si oui, dans quelle mesure ?

L'échantillon est recruté parmi des personnes précaires du Grand Nancy qui n'ont jamais été sensibilisés aux problématiques environnementales. Quatre groupes expérimentaux de 40 personnes sont constitués et suivis :

- 1 groupe « contrôle » qui ne participe ni à la formation ni au suivi
- 3 groupes expérimentateurs qui vont bénéficier d'un suivi contenant des communications engageantes et des retours sur leur participation après 6 semaines (T2) par SMS, puis à 3 mois (T3), 6 mois (T4) et 12 mois (T5) avec des questionnaires à remplir en ligne, afin de connaître leurs degrés de changement d'attitudes et de comportements, et en comparant leurs réponses aux premières réponses formulées avant le début de la formation (T1).

Le changement de pratique attendu est une réduction des activités polluantes sur le champ de l'air extérieur et notamment une évolution des participants d'une mobilité thermique vers des mobilités plus propres.

Mme la secrétaire générale remercie la Métropole pour sa volonté de sensibiliser les personnes les moins favorisées à la qualité de l'air au travers d'expérimentations innovantes, car ces populations sont souvent les plus exposées et les plus vulnérables à la pollution de l'air.

Présentation de la CC Bassin de Pompey : intégration du PDU dans le PLUi, H, D par Mme Bégorre-Maire, Vice-Présidente Environnement

L'objectif est d'intégrer les politiques de déplacement au PLUi.

La CC Bassin de Pompey a adopté un 1^{er} PDU, fruit d'une volonté politique car, à l'époque, il n'y avait aucune obligation réglementaire pour les collectivités < 50 000 habitants. Ce PDU a fait l'objet d'une révision en 2015 avec l'ambition d'intégrer le PDU au PLUi en 2019.

Plusieurs axes stratégiques sont développés dans le POA (programme opérationnel et d'actions) et le PADD qui exprime le projet de territoire : coordination de l'urbanisation et déplacements, déplacements innovants, nouvelles mobilités, développer des actions avec les entreprises du territoire.

Un des outils qui permet de guider les choix est le DIVAT, le disque de valorisation des axes de transport : c'est une zone d'intérêt centrée sur une station de mobilité : 800 m autour d'une gare ferroviaire, 500 m autour d'un arrêt de bus stratégique. La collectivité imagine comment elle peut aménager ces espaces pour rendre les transports en commun plus attractifs. 14 DIVAT ont été identifiés : 5 autour d'une halte ferroviaire, 9 autour d'un arrêt de bus stratégiques. Cette démarche est construite avec les habitants des quartiers concernés, car ces aménagements futurs vont impacter leur quotidien. De plus, la collectivité veille à la cohérence avec le SCoT et le SRADDET.

Pour définir des périmètres d'étude, il faut aussi tenir compte du rabattement des usagers venant des territoires limitrophes. A titre d'exemple, les habitants de Toul utilisent l'aire de Liverdun comme porte d'entrée sur l'aire urbaine de Nancy.

Il est aussi important d'assurer des niveaux de service pour assurer une fréquentation suffisante, faire vivre le commerce.

Plusieurs enjeux identifiés dans le PDU de 2015 sont repris dans les axes stratégiques du PLUi :

- favoriser les modes de déplacements innovants
- développer et encourager l'utilisation des transports collectifs
- organiser le transport des marchandises au sein du Bassin de Pompey : un travail de réflexion est à poursuivre concernant les livraisons sur le dernier kilomètre.

Par ailleurs, la collectivité reprend aussi dans le PLUi les grands principes de son PCAET qui arrive en phase de finalisation, de sorte que l'ensemble des politiques publiques du Bassin de Pompey labellisées Cit'ergie par l'ADEME concourent à améliorer la qualité de l'air.

Mme la secrétaire générale reconnaît que la collectivité est en pointe avec de nombreuses actions pertinentes, et un appui vers les administrés pour évoluer vers de bonnes pratiques.

Présentation de la CC Seille et Grand Couronné : le « Tédibus », transport à la demande en milieu rural par M. Hafidi, chargé de mission environnement

En introduction, M. Hafidi indique que le territoire bien que rural, ressent de plus en plus l'influence des métropoles voisines (Nancy et Metz), car il subit le trafic de transit des usagers qui cherchent à éviter l'A31 congestionnée.

Le Tédibus de la CC Seille et Grand Couronné est un service de transport à la demande (TAD) assuré par un prestataire privé, mis en place sur le territoire de l'ancienne CC Grand Couronné, la partie sud de l'actuelle collectivité qui est très connectée à Essey-lès-Nancy et à la zone d'activités de la Porte Verte. Une réflexion est en cours pour étendre le service à la partie nord du territoire, ex-CC Seille et Mauchère, davantage tournée vers le Bassin de Pompey et Pont-à-Mousson.

Le Tédibus cible majoritairement les personnes qui n'ont pas de voiture : personnes âgées, jeunes et les personnes sans activité professionnelle. La réflexion a démarré en 2011 par une enquête de besoin des ménages, suivie d'une interne en 2013 au sein de la collectivité, avec la contribution du conseil départemental et des élus en charge des commissions spécifiques.

Le Tédibus a été mis en place à partir de mai 2014, en complément de l'offre TED du département (rebaptisée « Fluo 54 » en 2019) sur les anciennes communes du Grand Couronné mais aussi sur 4 communes de l'ancienne collectivité Seille et Mauchère.

Selon les destinations, les horaires sont fixes ou libres, notamment pour être en phase avec la desserte du tram à son terminus Essey-Mouzimpré.

Le véhicule est aménagé pour les PMR, personnes à mobilité réduite.
Le tarif est très attractif 1 € l'aller, 2 € l'A/R

Pour la collectivité, le coût annuel moyen est de 28 000 € qui bénéficie d'une subvention de 50 % de la Région (plafonnée à 15 000 €).

Le retour des usagers est globalement positif : 1000 usagers (sur 9000 habitants) utilisent le Tédibus, ce qui est cohérent avec la population ciblée.

Parmi les perspectives, on peut citer l'idée de recourir à un véhicule électrique ou au moins hybride, et d'augmenter la flotte pour un service plus adapté, plus étendu et plus cadencé. Une chargée de mission « mobilité » a été recrutée pour travailler sur ces sujets.

En complément de l'offre Tédibus, la collectivité encourage la pratique du vélo pour son aspect touristique, mais aussi pour une utilisation quotidienne : de nouvelles voies vertes sont en cours de création ou à l'étude pour desservir la partie nord du territoire et les collectivités voisines (CC du Saulnois).

Mme la secrétaire générale remercie la collectivité pour cette action exemplaire qui va dans le sens d'une meilleure protection de l'environnement, mais présente aussi une forte dimension sociale : le service s'adresse à des publics fragiles et à des personnes handicapées. De plus, cette action s'inscrit dans une politique plus globale d'aménagement du territoire avec la création de voies vertes encourageant de ce fait les mobilités actives.

Présentation de la chambre régionale d'agriculture Grand Est : programme ACSE air – climat – sol – énergie par Mme Prévost, conseillère agro-environnement

La thématique qualité de l'air concerne l'agriculture à travers deux volets :

- elle est source de pollution en tant qu'émetteur d'ammoniac, gaz précurseur de particules
- elle subit les impacts de la pollution à l'ozone : des études INRA chiffrent à 10 % les pertes pour du blé liées à l'ozone

Le programme ACSE a débuté en 2017, financé par ADEME, la Région mais aussi par l'État (à travers la mission de la conseillère agro-environnement) : il concerne tout le Grand Est et implique 20 conseillers du réseau des chambres d'agriculture.

Le programme aborde les 4 thématiques air, climat, sol, énergie d'une manière transversale, car cette approche est indissociable : son objectif est d'intégrer les enjeux liés aux 4 thématiques et de les transmettre aux acteurs de terrain, conseillers et agriculteurs.

La qualité de l'air est abordée dans une approche globale :

- les pratiques agricoles en données d'entrée
- la corrélation entre la perte d'ammoniac et la perte économique
- l'optimisation du cycle de l'azote (qui bénéficie aussi au climat et à l'énergie)

ACSE permet de partager les connaissances, les références, faire émerger les projets, expérimenter et anticiper les changements en projetant les évolutions possibles du climat. Il existe des outils (calculateurs) spécifiques pour donner des repères, alimenter la réflexion des conseillers et sensibiliser les agriculteurs, par exemple l'outil ClimA-XXI pour la partie changements climatiques et l'outil SIMEOS-AMG pour la partie stockage du carbone dans le sol.

2 sites expérimentent les préconisations du programme ACSE pour optimiser le cycle de l'azote et le stockage de carbone : la ferme d'Haroué (54) et le site Terralab (51).

18 fiches ont été rédigées pour les conseillers donnant des repères sur les consommations d'énergie, les GES, la qualité de l'air selon la typologie de l'exploitation : grandes cultures, polyculture-élevage, maraîchage... Il est alors possible d'engager des réflexions avec l'exploitant pour qu'il identifie, pour chaque poste de la ferme, ses marges de manœuvres pour rendre son exploitation moins énergivore et moins polluante.

Une autre manière d'enrichir ses connaissances est de s'appuyer sur le réseau des sentinelles de l'innovation pour détecter les innovations ascendantes, celles qui viennent des agriculteurs, et de s'interroger sur une transposition possible à d'autres exploitations.

Pour diffuser les connaissances, la chambre d'agriculture utilise plusieurs canaux :

- la presse agricole
- les journées et salons techniques : plusieurs événements sont programmés en 2019, comme les journées innov'action à l'automne.

Une journée de restitution du programme ACSE est prévue début 2020.

Mme la secrétaire générale remercie la chambre d'agriculture pour le travail de sensibilisation et d'accompagnement qu'elle mène avec la profession autour des questions environnementales.

Présentation d' ECO-CO2 : programme EVE, engagement volontaires pour l'environnement par M. Gérard, chargé de mission

Le programme a été lancé en 2008, à l'initiative du Ministère et de l'ADEME, sous la dénomination « objectifs CO2 : les transporteurs s'engagent, les transporteurs agissent ». Il concernait donc uniquement les transporteurs. Le programme se poursuit et s'élargit aujourd'hui à toute la chaîne logistique :

- les chargeurs (propriétaires de la marchandise, clients des transporteurs)
- les transporteurs
- les commissionnaires chargés de mettre en réseau les chargeurs et les transporteurs, pour optimiser l'offre de transport disponible au flux de marchandises à convoyer.

Le transport routier de marchandises et de voyageurs est le 1^{er} émetteur de GES, le 2^e secteur en consommation d'énergie et un gros émetteur de polluants : les poids lourds représentent 26 % des émissions de NOx du transport routier, soit 15 % des émissions totales de NOx tous secteurs confondus.

Il existe un dispositif différent et complémentaire pour chaque acteur de la chaîne logistique :

- FRET21 pour les chargeurs
- EVCOM pour les commissionnaires
- objectif CO2 pour les transporteurs (qui existe depuis 2008)

Le programme est financé dans le cadre des CEE par Total France Marketing. Le maître d'ouvrage est l'ADEME, appuyé par les DREAL. ECO CO2 est l'entreprise chargée de l'accompagnement technique des entreprises inscrites dans la démarche. Les organisations professionnelles (FNTR, OTRE...) se chargent d'informer, de sensibiliser et mobiliser les entreprises pour qu'elles adhèrent à la démarche.

Sur le secteur de Nancy, quelques entreprises sont engagées dans le secteur du déménagement, du transport des marchandises et des hydrocarbures. Des entreprises de transport de voyageurs comme Kéolis et Synerghip (PMR) sont inscrites dans la démarche depuis plusieurs années. On recense plus de 300 véhicules dans la partie marchandises et plus de 700 véhicules dans la partie voyageurs.

Les entreprises qui signent la charte d'engagement CO2 reçoivent :

- des outils opérationnels et une méthodologie pour évaluer et piloter leurs émissions
- un accompagnement individualisé par les chargés de mission régionaux d'ECO CO2

Un plan d'action est défini sur 4 axes ; les actions concernent :

- l'organisation des flux : l'objectif est de réduire les km à vide
- l'écoconduite : optimiser le freinage, anticiper...
- le choix du carburant : la motorisation gaz tend à se développer
- le renouvellement du parc de véhicules

Le dispositif **FRE21** incite les chargeurs en tant que commanditaires de transport à choisir un livreur labellisé ou engagé dans la charte « objectif CO2 » de manière à créer une boucle vertueuse.

Si la charte est une démarche de progrès, la valorisation de la performance est identifiée par le label « objectif CO2 » décerné pour 3 ans à l'entreprise qui a réussi son audit.

Un autre objectif du programme est de créer une base de données, véritable plate-forme d'échange qui va permettre à tous les acteurs de la chaîne de connaître et suivre leur impact environnemental. Depuis 2019, les polluants sont aussi calculés et figurent dans la base.

Mme la secrétaire générale salue l'engagement des acteurs et la prise de conscience des entreprises qui se lancent dans cette démarche écoresponsable : elle souhaite que ces entreprises servent d'exemple au reste de la profession.

Présentation de la CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle : transport par rail et par voie d'eau par M. Olivier SIMON, Directeur Général

En introduction, M. Schaff explique que la CCI est désormais métropolitaine : on ne dit plus « CCI54 », même si la chambre a conservé des compétences sur l'ensemble du département. Il rappelle que le rôle de la CCI est de soutenir l'activité des entreprises en mettant à leur disposition les outils et dispositifs les plus performants possibles. Un des objectifs visés est la bonne maîtrise des coûts logistiques par la massification des flux, tout en gardant en ligne de mire la protection de l'environnement et le développement durable.

Outre la gestion directe du port de Frouard par la CCI (elle en est le concessionnaire depuis 1968), la CCI a développé à partir de 2010-2011 des filiales dans le domaine de la logistique et du transport : c'est le cas de la SE3M, la société d'exploitation multimodale implantée au terminal ferroviaire de Champigneulle, qui assure le transbordement des unités de chargement entre le rail et la route. M. Olivier Simon, directeur général des services précise que le port de Frouard est géré par la CCI, mais qu'il dispose d'un budget autonome

En 2010-2011, dans le cadre du CPER, des travaux ont été réalisés pour moderniser toutes les plate-formes de la rivière Moselle, dont Frouard, Metz et Thionville : 3,65 M€ ont été investis à Frouard, avec la création d'une plate-forme conteneur de 10 000 m² ; le terminal fluvial multimodal a été relié au réseau ferroviaire et au terminal de Champigneulle qui a été lui-même modernisé. Les investissements ont été encore plus lourds à Metz 12 M€ et à Thionville 14 M€

Le pari était audacieux, car il n'y avait pas encore de commande des entreprises : la CCI a donc réuni transporteurs et chargeurs pour les convaincre d'adhérer à ce nouveau mode de transport mutualisé, économique et écologique.

2 exploitants se partagent l'activité de la **plate-forme de Frouard** : Nancy-Port et UCA (Union des Coopératives Agricoles).

Nancy-Port transborde de nombreux produits finis ou semi-finis : l'approvisionnement se fait par route et le départ en bateau / train (ou l'inverse), ce qui permet de diviser par 2 le mode de transport « tout route ». Parmi les entreprises clientes,

* Novacarb et Solvay

* Sofidel (papetier à Frouard) se fait livrer par train des ballots de pâte à papier de 2500 t depuis Anvers ou Rotterdam

* Général Electrique : le port dispose d'un portique « à haut tonnage » pouvant lever 320 t, soit une turbine, ce qui évite les convois exceptionnels

* St Gobain PAM : les tuyaux partent du terminal ferroviaire

En 2017, l'activité de Nancy-Port en 2017 représente 291 bateaux, environ 500 000 t de marchandises. Le ferroviaire représente un plus faible tonnage, environ 30 000 t : il convoie surtout le ballast, les gros matériaux et un peu de charbon.

21 500 camions sont entrés ou sortis du port, un camion pouvant transporter 23,5 t utile.

Les trains peuvent charger des conteneurs de 27t, soit 12 % de gain de transport

UCA entraîne aussi un trafic important (500 000 t en fluvial, ferroviaire et routier).

Il est à noter que l'activité du port est vulnérable au phénomène des basses eaux et qu'en 2018, le record du nombre de jours où la Moselle était non navigable a été battu.

Depuis le terminal ferroviaire, les trains partent vers Bettembourg puis sont dispatchés vers Zeebrugge (liaisons avec le Royaume-Uni) ou Anvers (liaisons internationales vers Singapour ou la Chine) : la brasserie de Champigneulle est un des principaux chargeurs sur les liaisons vers la Chine.

D'autres trains effectuent du transport « continental », liaison vers Marseille-Fos, et transportent des produits pulvérulents, des résines, des produits alimentaires ou les canettes en aluminium de Crown Becan. Le train Bettembourg - Le Boulou assure toujours sa liaison, mais ne transporte pas de conteneur français.

M. Simon explique qu'il existe un autre mode de transport, appelé « autoroute ferroviaire » qui fonctionne différemment : les bennes ne sont pas détachées des camions ; le camion entier est placé dans un « wagon-poche ».

M. Simon explique ensuite les difficultés rencontrées par le port de Frouard : début 2017, il s'est trouvé en concurrence avec les autres ports lorrains, ce qui a conduit à l'abandon de la liaison en boucle Nancy – Paris – Metz. Cette dernière devrait être prochainement relancée.

Pour rentabiliser la plate-forme, l'activité doit être intense, car le coût des charges fixes est élevé : par exemple 150 000 €/an sont versés à SNCF réseau. De plus, le taux de service fixé par les clients est de 99 % : aucun retard n'est donc admis. Le site dispose d'un portique électrique pouvant charger sur les 2 voies ferrées et de 2 « reachstackers » (engins de levage, l'un d'eux est en service, l'autre est utilisé uniquement en secours).

Pour qu'une plate-forme multimodale fonctionne, il faut réunir plusieurs conditions :

- 1- une plate-forme neutre pour rassurer les transporteurs / industriels : la CCI joue son rôle d'opérateur technique, assure un « service public », accessible à toutes les entreprises
- 2- un opérateur de transport combiné, c'est l'entreprise qui possède les wagons et qui réserve « le sillon » à la SNCF, c'est à dire la garantie de pouvoir emprunter la voie ferrée sur tout le parcours aux heures prévues
- 3- la (les) entreprise(s) ferroviaire(s) qui mettent à disposition des locomotives électriques, mais aussi thermiques pour acheminer le train depuis sa sortie de l'autoroute ferroviaire (voie publique) vers le terminal de Champigneulle
- 5- le transporteur routier qui accepte de renoncer au tout routier pour mettre ses propres caisses ou camions sur le train...

Les résultats sont encourageants : le 1^{er} train du 10 février 2014 transportait 10 conteneurs... en 2017, on a assisté à un vrai décollage +88 % d'activité en plus par rapport à 2016 en 2018, progression de 25 % : 80 trains supplémentaires, soit 380 rotations de train, plus de 31000 EVP « équivalents 20 pieds » qui est l'unité de manutention, encore appelée la "caisse", 330 000 tonnes de marchandises transportées.

Quelles sont les perspectives pour 2019 ?

* Concevoir un « business model » intégrant à la fois les 9 ports de la Moselle et les terminaux ferroviaires : la gouvernance unique permettrait d'éviter la concurrence entre ports : à ce titre, la CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle répond avant le 31 mai 2019 à l'appel d'offres lancé par VNF et la région Grand Est : la réponse se fera sous la forme d'un consortium incluant la CCI, les ports d'Anvers, Zeebrugge, Dunkerque et Marseille.

* à noter que depuis le 1^{er} janvier 2019, la CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle exploite les ports de Metz et de Thionville : avec Nancy Port, la CCI a été lauréate de la consultation destinée à prolonger de 2 ans la concession des ports messins, le temps que l'appel d'offres soit attribué.

M. Simon exprime ensuite quelques souhaits :

* que les plate-formes multimodales deviennent une vraie alternative au « tout route »
* qu'elles soient une alternative à la concurrence étrangère qui transite par nos routes / autoroutes : avec M. Le préfet 54, la CCI a instruit une démarche pour faire évoluer la réglementation, car il existe d'après M. SIMON un non-sens de l'application du droit : si la réglementation française a bien transposé la directive européenne en matière de tonnages transportables, elle ne l'a pas fait sur le barème des sanctions : les forces de l'ordre peuvent donc constater un dépassement de tonnage sur des camions étrangers, mais ne peuvent sanctionner.

Mme la secrétaire générale remercie M. SIMON et note que le plaidoyer final portant sur l'équité entre les pays est justifié et convaincant.

Mme la secrétaire générale quitte la séance vers 17h, remercie les intervenants pour la qualité des exposés, les participants pour la richesse des débats, les organisateurs pour le travail de préparation des dossiers et invite la salle à prendre les brochures pédagogiques mises à leur disposition pour illustrer les enjeux autour de la qualité de l'air et les modèles d'actions exemplaires à suivre.

Présentation de la DREAL : maîtrise des émissions industrielles par Mme Mortas, inspectrice des installations classées pour la protection de l'environnement

Mme Mortas explique que le contrôle des émissions industrielles est opéré à 3 niveaux :

- l'exploitant doit mettre en place une auto-surveillance toute l'année, le plus souvent en continu sur ses polluants critiques
- pour valider cette surveillance, a minima une fois par an, la DREAL impose un contrôle externe par un laboratoire agréé
- la DREAL peut aussi mandater des contrôles inopinés par des labos agréés à n'importe quel moment de l'année

Le programme d'inspection (visites de sites par les inspecteurs de la DREAL) inclut des visites ciblées sur la qualité de l'air, surtout celles qui sont en zone PPA ; en 2018, il y a eu 5 inspections "air" dans la zone PPA ; 17 inspections sont prévues en 2019 ; des inspections inopinées sont aussi possibles en période de pic de pollution.

En 2019, une action nouvelle est prévue sur les 13 polluants dits "émergents" (au sens de nouvellement recherchés) énumérés dans le rapport de l'ANSES de 2018 ; ils seront recherchés dans les émissions de quelques entreprises par des laboratoires mandatés

Pour les installations de combustion (IC) : le renforcement de la législation contribue aussi à réduire les émissions. En Grand Est, on recense 1800 IC : des chaudières, mais aussi des équipements tels les fours des papeteries... La réglementation française va s'aligner sur la réglementation européenne par la transposition de plusieurs directives.

La directive principale sur les émissions européennes IED impose régulièrement le ré-examen des conditions d'autorisation ; les arrêtés d'autorisation en cours sont remis à niveau en rapport aux standards européens des niveaux d'émission.

Sur les grandes installations de combustion, GIC (environ 20 dans le Grand Est, 6 dans le 54 et 4 en zone PPA), le travail s'échelonne de 2017 à 2021 : les conditions d'autorisation seront durcies.

Un nouveau volet concerne les IC "moyennes" ($1 < P < 50\text{MW}$) ; une directive européenne a imposé à la France de revoir la nomenclature pour cette catégorie d'IC : simplification pour les combustibles « classiques », gaz, fuel, charbon, mais elle maintient des conditions sévères pour les autres combustibles (bois traité,...) même à faible puissance.

Des journées d'information des industriels ont été organisées par la DREAL et un site dédié aux exploitants permet de les accompagner dans leur démarche pour mettre à niveau leurs installations.

Par rapport aux pics de pollution, la DREAL a encadré les plus gros émetteurs : 8 dans la zone PPA doivent se conformer à des Arrêtés Préfectoraux Complémentaires.

Parmi les actions préconisées, on peut citer :

- * Vérification des filtres et des valeurs d'émissions
- * Substitution de combustible pour réduire les émissions de particules
- * Visites et contrôles inopinés par les laboratoires agréés

La Direction doit aussi rappeler certaines consignes aux équipes de production :

- éviter les arrêts / redémarrage et les phases transitoires
- pas de maintenance / chantier générant des poussières
- pas de tests de groupes électrogènes
- limitation au strict nécessaire des véhicules sur le site
- bâcher bennes de véhicules (si matériaux pulvérulents)
- arrosage (sauf si gel)

Présentation des actions et événements à venir

M. Pauthe de la DREAL explique que le comité local de l'air donne la possibilité à toute structure (collectivité, entreprise, association...) de proposer une action exemplaire bénéfique à la qualité de l'air, action qui peut toucher différents domaines : mobilité, rénovation énergétique, agriculture, éducation, communication et participation citoyenne... La DREAL présente le modèle de fiche-action qui aide à structurer le projet. La fiche permet d'identifier le porteur, les partenaires et de donner un calendrier de réalisation. Si possible, l'action doit être écrite dans la perspective d'être poursuivie ou étendue à un territoire plus large pour faire vivre la mobilisation autour de la qualité de l'air. Le suivi, le bilan des expérimentations, la mise à jour et les propositions de nouvelles actions seront effectués par la DREAL avec le porteur et ses partenaires, et seront présentés à minima une fois par an au comité local de l'air.

Un calendrier des événements à venir est ensuite présenté : il illustre l'importance de la thématique santé en lien avec la qualité de l'air.

- * colloque du CESER, air et climat, de l'urgence d'agir à l'action de tous, le 03/09/2019, foire de Châlons-en-Champagne.
- * rencontre internationale air – climat – santé le 17/09/2019 à Toulouse
- * journée nationale de la qualité de l'air le 18/09/2019 : comme chaque année, plusieurs événements (animations, conférence, débats...) seront organisés en France
- * présentation du logiciel Air Q+ le 06/11/2019 à Paris : l'objectif est de pouvoir quantifier les bénéfices sanitaires lorsque les niveaux de pollution sont réduits. Journée organisée par l'ADEME et Santé Publique France.
- * 2^e journée des Assises Régionales Air-Climat-Energie-Santé le 08/11/2019 à Nancy

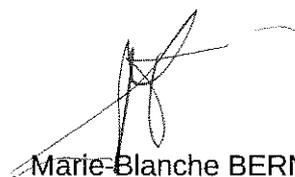
Conclusion

M. Vanlaer souligne la richesse et la diversité des sujets présentés : nous sommes conscients que le chemin vers une bonne qualité de l'air est encore long, mais il y a eu des progrès et certains acteurs arrivent à quantifier leurs efforts. Tous ces signaux sont encourageants puisqu'ils permettent de poursuivre la mobilisation et de s'enrichir des expériences des voisins.

M. Vanlaer note que de nombreux sujets sont connectés à la mobilité, car c'est un sujet qui impacte le quotidien. Il fait observer que dans la future LOM, le Ministère porte un nouveau discours : on raisonne en offre de mobilité, et non plus uniquement en infrastructure. Les nouvelles technologies de communication, mais aussi la prise de conscience collective doivent nous inciter à évoluer dans nos comportements pour réussir la transition écologique des mobilités.

Nancy, le **8 OCT. 2019**

Pour le préfet,
la secrétaire générale,



Marie-Blanche BERNARD

Annexe 1 : liste des personnes présentes

Préfecture de Meurthe et-Moselle

Marie-Blanche BERNARD Présidente de séance, secrétaire générale de la préfecture
Gaël LANCELOT Stagiaire

Métropole du Grand Nancy et ville de Nancy

Thierry COULOM Adjoint au maire de Nancy et conseiller métropolitain délégué à la circulation
Jane-Laure DANAN Responsable de la mission santé et bien-être
Farah HYSZKA Stagiaire en santé publique, à la mission santé et bien-être
Ludovic ENTEMEYER Responsable de la direction développement durable
Véronique ESCOFFIER Chargée de mission transition énergétique
Sandrine BOZZETTI Chargée de mission au C3D, conseil du développement durable
Rachel KORDUS Chargée de mission au C3D, conseil du développement durable

CC du Bassin de Pompey

Odile BÉGORRE-MAIRE Vice-Présidente en charge de l'environnement
François HOUOT Directeur infrastructures et déplacements

CC Moselle et Madon

Sophie JOMINET Directrice projet de territoire

CC des Pays du Sel et du Vermois

Michaël JONVEL Chargé de mission Mobilité, Transport

Mairie de Varangéville

Étienne RÉMY Adjoint au maire de Varangéville

CC Seille et Grand Couronné

Abdelhakim HAFIDI Chargé de mission environnement

Agence SCALEN

Alexandra POIDEVIN Directrice pôle planification et projets

ALEC du Grand Nancy :

Guillaume LAVIER Directeur responsable énergie, pôle collectivités

Chambre départementale d'Agriculture :

Laetitia PRÉVOST Conseillère agro-environnement

Département 54

Anne FORTIER Directrice adjointe, appui aux territoires et environnement

Région Grand Est

Christine PEPPOLONI Chargée de mission climat air énergie

ADEME Grand Est

Benoît ÉVRARD Chargé de mission, plan climat air urbanisme

ARS Grand Est

Benjamin VIN Responsable du pôle milieux extérieurs

ORS Grand Est (Observatoire régional de la santé) :

Nadia HONORÉ Chargée d'études, attachée de recherche clinique

DREAL Grand Est :

Hervé VANLAER Directeur
Carole MORTAS Inspectrice des ICPE, installations classées pour la protection de l'environnement

Guillaume GAUBY Chef du pôle transition énergétique et qualité de l'air
Jérôme PAUTHE Chargé de mission qualité de l'air

DIR-EST

Jean DOLL Chef du CISGT Myrabel

DDT 54 :

Armelle MORLOT Chargée de mission, bruit, air, publicité

ATMO Grand Est :

Jean-Pierre SCHMITT Directeur adjoint, chargé de la valorisation et de la communication
Anne-Christine LE GALL Ingénieure qualité de l'air, chargée de l'accompagnement des plans et programmes

CPIE Nancy – Champenoux

Cyril GALLEY Directeur

Association CLCV54 (Consommation Locale et Cadre de Vie)

Bernard MICHEL Vice-président

Association LNE (Lorraine Nature Environnement)

Christian VARNIER Membre de l'association

Association VMA (Vélo Mobilités Actives Grand Est)

Nicolas POULOIN Coordinateur régional

Météo-France :

Thierry THOUVENIN Adjoint au responsable du pôle météorologique de Lorraine

CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle

Olivier SIMON Directeur Général
Gilles SCHAAP Vice-Président de la CCI

ECO CO2

Stéphane GÉRARD Chargé de mission

SNCF

Laetizia FREY Responsable de ligne TER