

PRÉFET DE LA 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. : 2019.0140

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

Metz, le 05 DEC. 2019

Le Préfet de la Moselle

Aux membres du comité de suivi
du comité local de l'air des Trois Vallées
(destinataires in fine)

Objet : comité local de l'air des Trois Vallées
PJ : compte rendu de la réunion du 25 juin 2019

La réunion du comité local de l'air des Trois Vallées, dont vous êtes membre, s'est tenue le 25 juin 2019 à la préfecture de la Moselle.

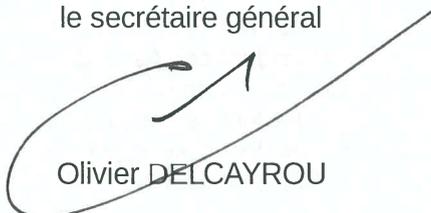
Vous trouverez, ci joint, le compte rendu de cette réunion. Je vous en souhaite bonne réception.

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-local-de-l-air-des-3-vallées-mardi-25-juin-a18617.html>

Par ailleurs, si vous souhaitez porter une action exemplaire et bénéfique à la qualité de l'air, je vous invite à écrire votre projet dans la fiche-action téléchargeable à partir du lien ci-dessus, et de vous mettre en rapport avec la DREAL.

Pour le préfet,
le secrétaire général



Olivier DELCAYROU

Liste des destinataires :

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

- le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)
- le chef de l'Unité Départementale de la Moselle (DREAL – UD57)
- le chef du Pôle Mobilité de la DREAL
- le Directeur de l'agence régionale de santé ARS – direction territoriale de Moselle
- le Directeur régional de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF)
- le Directeur départemental des territoires de la Moselle (DDT57)
- le Chef de district de Metz, Direction interdépartemental des routes de l'est (DIR Est),
- le Directeur régional adjoint de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME),
- le Délégué de Météo-France, responsable du pôle météorologique de Lorraine

Collège « Collectivités territoriales »

- le Président du Conseil régional de la région Grand Est
- le Président du Conseil départemental de la Moselle
- le Président de Metz-Métropole
- le Président de la CA Portes de France - Thionville
- le Président de la CA Val de Fensch
- le Président de la CC de l'Arc Mosellan
- le Président de la CC Mad et Moselle
- le Président de la CC du Pays de l'Orne et de la Moselle
- le Président de la CC des Rives de Moselle
- le Président du conseil du développement durable de Metz-Métropole
- le Maire de Metz
- le Maire de Thionville

Collège « Acteurs sociaux – économiques »

- la Directrice de l'Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle (AGURAM)
- le Directeur de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord (AGAPE)
- le Président de la Chambre Régionale d'Agriculture du Grand Est (CRA GE)
- le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle (CCI 57)
- le Délégué général de France Chimie Grand Est
- le Président de la Fédération des Services Energie Environnement (FEDENE)
- le Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Moselle (CMA 57)
- le Président de la Fédération française du bâtiment Grand Est (FFB)
- le Président de la Fédération du bâtiment et des Travaux Publics de la Moselle (BTP 57)
- la Directrice de l'Agence Locale de l'Énergie et du Climat du Pays Messin (ALEC)
- la Directrice de l'Agence départementale d'Information sur le Logement (EIE Moselle Nord)
- le Directeur de l'Entreprise ECO CO2
- le Président du Groupement Interprofessionnel des Acteurs du Transport Et de la Logistique, GIATEL
- le Président de la Fédération Nationale des Transports Routiers de Lorraine, FNTR
- le Directeur régional de la SNCF

Collège « Associations »

- le Président de l'Association Technique Énergie Environnement (ATEE)
- le Président de l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphériques (APPA)
- le Président de Mirabel Lorraine Nature Environnement (LNE)
- le Président de l'association Les Amis de la Terre
- le Président d'Air Vigilance
- le Président de Vélo et Mobilités Actives Grand Est (VMA)

Collège « Personnes associées en vue de leur compétence particulière »

- le Président d'Atmo Grand Est,
- le Président du Conseil Départemental de l'Ordre des Médecins
- le Directeur de l'Observatoire Régional de la Santé du Grand Est (ORS Grand Est)

PRÉFET DE LA MOSELLE

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

Strasbourg, le 5 novembre 2019

Service Transition Énergétique
Logement Construction

Pôle Transition Énergétique & Qualité de l'air

Nos réf. :2019.0140

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 ; chambre régionale d'agriculture ; mairie de Distroff ; AGAPE ; ECO CO2 ; Metz-Métropole ; DREAL Grand Est.

Comité local de l'air des Trois Vallées (Fensch, Orne, Moselle) ; réunion du comité de suivi

COMPTE-RENDU : réunion du 25 juin 2019

Préfecture de la Moselle, salle Jean Moulin

Introduction :

M. Vanlaer, directeur de la DREAL, 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 territoire des Trois Vallées qui couvre les bassins de vie de Metz et de Thionville. Cette organisation a été adoptée l'année dernière, lors de la réunion du 20 juin 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 (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.

M. le DREAL 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.

La qualité de l'air, un enjeu partagé :

M. Vanlaer 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 au bénéfice de la qualité de l'air.

M. le DREAL 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, le territoire des Trois Vallées 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 réactualisé 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 deuxième cause de mortalité après le tabagisme. 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 : 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 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 en lien avec les exigences européennes, 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** jouent un rôle de lanceur d'alerte et sont aussi force de proposition et de soutien à l'action locale. Elles doivent trouver leur place au comité de l'air et y valoriser les actions.

— 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. M. GAUBY 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 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

1 Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

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.

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. Elle soutient des dispositifs pour favoriser l'émergence de nouvelles mobilités : soutien au déploiement d'une offre de mobilité en territoire peu dense basée sur des véhicules propres en autopartage, accompagnement au déploiement d'infrastructures électriques, bio-GNV et hydrogène.

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 calculées les concentrations de polluants atmosphériques en tout point du département : Atmo Grand Est dispose d'un inventaire des émissions de polluants, classé par secteur d'activité dont la contribution varie en fonction du jour et de la période de l'année. Cet inventaire alimente des modèles de pollution atmosphérique qui prennent en compte les concentrations mesurées par les stations fixes, mais aussi par des mesures issues de campagnes temporaires. Couplées aux prévisions météorologiques, les modèles de pollution atmosphérique donnent une prévision pour J et J+1 et une tendance pour J+2. Mme Le Gall rappelle qu'il est important de ne pas confondre les émissions de polluants (ce qui est rejeté dans l'atmosphère) et les concentrations (ce que nous respirons).

Atmo Grand Est diffuse quotidiennement un indice de qualité de l'air (IQA) qui permet de synthétiser les concentrations dans l'air de 4 polluants en une valeur unique, ces 4 polluants étant le dioxyde d'azote (NO₂), les particules fines (PM₁₀), l'ozone (O₃) et le dioxyde de soufre (SO₂). Mme Le Gall précise qu'un groupe de travail national a pour mission de réviser le calcul de cet indice. Les particules PM_{2,5} plus fines et donc plus nocives pourraient être intégrées dans la nouvelle version de l'IQA.

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. Pour la première fois, en 2018, la station « Metz-A31 » implantée au bord de l'autoroute affiche une moyenne annuelle inférieure à la valeur limite (40 µg / m³), mais des dépassements de valeur limite sont fortement probables au regard de la modélisation, aussi bien à Metz qu'à Thionville le long des avenues et des boulevards les plus fréquentés, ainsi qu'aux abords des autoroutes et des grands axes de contournement.

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 (hauts-fourneaux) et la reconversion de certains sites (centrale de La Maxe) 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, 41 % 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 année sur l'autre, car les concentrations de particules sont fortement dépendantes des conditions météorologiques. En 2018, dans la zone du PPA des 3 vallées, entre 600 et 800 personnes ont subi des concentrations de PM₁₀ supérieures aux lignes directrices de l'OMS.

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. Depuis 2010, la baisse des concentrations est nette depuis 2010, mais elle reste insuffisante : en 2018, la modélisation révèle qu'un tiers de la population de la zone PPA a subi des concentrations de PM2,5 supérieures aux lignes directrices de l'OMS : la situation est donc plus dégradée que pour les PM10.

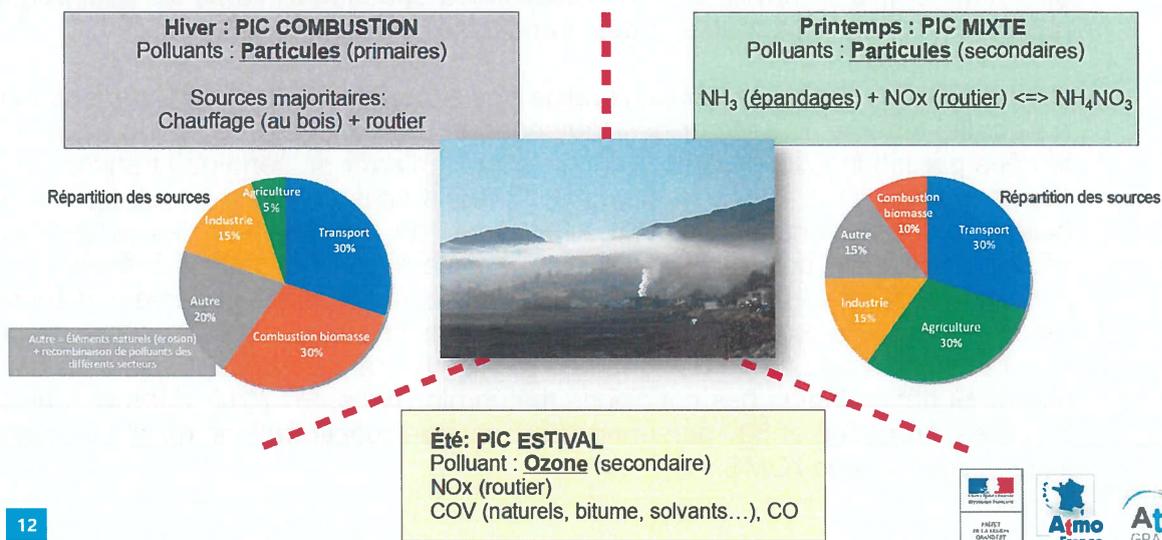
Concernant l'ozone, en revanche, aucune tendance ne se dégage sur les concentrations observées d'un point de vue statistique, car la formation de ce polluant secondaire est fortement corrélé aux conditions météorologiques. On note que les concentrations sont toujours plus fortes en périurbain que le 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 200 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 (453 000habitants) qui respire un air trop pollué (les chiffres lissés à 5 ans et intégrant tous les polluants sont forcément différents des chiffres précédemment cités).

M. Pauthe de la DREAL présente les mesures d'urgence prises par le préfet au moment des pics de pollution, lorsque la procédure d'alerte est déclenchée. Selon la nature du pic de pollution qui est définie dans l'arrêté inter-préfectoral du 24 mai 2017 (combustion, mixte ou estival), la contribution des sources d'émission (transport, résidentiel, industrie, agriculture) n'est pas la même :

L'Arrêté Inter Préfectoral du 24/05/2017 harmonise les mesures à prendre dans le Grand Est

http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20170524_grand_est_alpmu_signe.pdf



Les mesures d'urgence visent en priorité les secteurs d'activité qui contribuent le plus à la pollution selon la période de l'année. Le nombre et la durée des épisodes de pollution sont très variables d'une année à l'autre, car les pics de pollution sont étroitement corrélés aux conditions météorologiques. Le dernier épisode remarquable par sa durée remonte à janvier 2017. 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 entraîne 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 écrêter le pic et limiter ainsi l'impact sur la santé.

1^e séance de temps d'échanges

M. Landragin, représentant l'association LNE, remercie les organisateurs et les intervenants pour la qualité de la préparation. Il souligne que la lutte contre la pollution de l'air doit être une priorité, car la mauvaise qualité de l'air cause entre dix et vingt fois plus de décès que les accidents de la route. Il rappelle que les associations de protection de la nature et de l'environnement (APNE) jouent un rôle essentiel de relais vers le public pour faire évoluer les pratiques individuelles. Il reconnaît l'action bénéfique de l'Europe qui fixe des normes et enjoint les États membres à les respecter sous peine de contentieux. Il trouve que les objectifs du SRADDET sont très ambitieux, mais craint qu'ils ne soient irréalistes, vu que l'on peine aujourd'hui à atteindre les valeurs limites fixées par l'Europe. Il souhaite que les associations soient pleinement intégrées à la révision du PPA et qu'elles participent aux groupes de travail pour que le nouveau PPA soit le fruit d'une réelle collaboration et concertation.

M. Landragin exprime la volonté que le territoire des Trois Vallées exposé à la pollution bénéficie d'un programme d'actions structurantes qui inclut les principes suivants :

- concernant les transports, toutes les alternatives doivent être étudiées pour désengorger les routes et les autoroutes : M. Landragin regrette que le transport fluvial et le ferroutage restent à la marge et que la priorité soit accordée à la création d'une troisième voie pour la future A31 bis, ce qui risque d'accentuer les flux de circulation ;

- concernant les nouvelles installations industrielles, l'étude environnementale doit tenir compte de l'impact de l'ICPE dans son environnement global, lui-même potentiellement dégradé : il ne faut pas se limiter à comparer les émissions de la nouvelle ICPE aux valeurs limites autorisées sur les émissions ;

- concernant la surveillance, il souhaite qu'elle soit améliorée, car de nombreux polluants dits « non réglementés » ne sont pas recherchés ni répertoriés. La problématique soulevée dans la vallée de la Fensch est une réalité, mais elle n'est probablement pas la seule et nous devons être en mesure de répondre aux inquiétudes de la population ;

- concernant la gestion des épisodes de pollution, il demande une capacité d'anticipation supplémentaire, ce qui permettrait de prendre des mesures d'urgence plus tôt avant l'apparition du pic. Il souhaite aussi une meilleure communication vers la population, en particulier vers les personnes vulnérables et sensibles ;

- enfin, il rappelle qu'il ne faut pas se tromper de cible, en stigmatisant trop les citoyens, même si ces derniers doivent être informés et accompagnés.

M. Cambianica, représentant la ville de Metz, rappelle que le sillon mosellan ne subit pas les niveaux de pollution des grandes métropoles du sud-est asiatique, mais qu'il faut se donner les moyens d'agir, car la problématique est bien réelle, même si elle est plus insidieuse.

Parmi les axes de travail, il propose :

- de travailler sur les règlements d'urbanisme, dans le domaine de compétence de la ville : implantation des bâtiments par rapport à la voirie, végétalisation des espaces, choix des espèces végétales ;
- de renforcer la coopération entre la ville et la métropole pour améliorer la desserte en transports en commun : à ce jour, le réseau comporte principalement des lignes radiales et peu de transversales ;
- de faire connaître l'application POLLY qui facilite la recherche d'une place de stationnement en orientant les automobilistes vers les axes les plus fluides ;
- d'étudier la création d'une nouvelle voie ferrée rapide entre Épinal et Luxembourg, en parallèle de l'existante qui est saturée ;
- d'inciter les entreprises luxembourgeoises à s'implanter sur le territoire français en créant des zones franches afin de réduire le trafic pendulaire des travailleurs transfrontaliers ;

Par ailleurs, M. Cambianica regrette de ne pas disposer d'une offre de marché suffisante pour développer les services de mobilité en lien avec les nouvelles énergies : par exemple, dans le centre-ville de Metz, les contraintes architecturales sont fortes, ce qui limite le choix dans la gamme des bornes électriques disponibles. Il rappelle aussi qu'il ne faut pas tout miser sur l'électricité, mais s'intéresser à d'autres formes d'énergie comme le gaz naturel et l'hydrogène. En effet, c'est la demande sociétale qui incitera les fabricants à développer l'offre, à la massifier et à la distribuer sur le territoire à un coût accessible au plus grand nombre.

M. Klein, représentant Air Vigilance, s'interroge sur notre capacité à respecter les objectifs fixés par la SNBC au vu des dernières implantations autorisées en Moselle. D'après l'association, les autorisations accordées à Knauf (Illange) et à Amazon (plateau de Frescaty) n'ont pas respecté le protocole décrit dans la convention d'Aarhus de juin 1998, qui demande que soient accordés l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. L'association estime que le site d'Amazon va créer un flux de 3000 véhicules par jour et que Knauf va émettre autant de polluants que 10 incinérateurs. Concernant l'isolation des bâtiments, l'association dénonce la lenteur des programmes de rénovation thermique et regrette que les matériaux bio-sourcés (fibre de bois, chanvre) soient encore peu utilisés, pas assez compétitifs et pas assez promus comme véritable alternative aux matériaux énergivores, alors qu'ils auraient un impact positif sur l'économie locale. Concernant le biogaz, l'association rappelle que la méthanisation produit aussi beaucoup de CO₂ et que seul 15 % du carbone revient dans le sol via les digestats.

M. Schmitt, directeur délégué d'Atmo Grand Est, explique que la carte stratégique air doit servir de guide dans les PLUi, a minima pour l'implantation des bâtiments publics accueillant des personnes sensibles, même si ce n'est pas un document opposable. Il revient ensuite sur les objectifs du SRADDET : le respect des valeurs guide de l'OMS serait une nette avancée, mais l'idéal serait de tendre vers les niveaux les plus bas possibles, car il n'existe pas de seuil en dessous duquel on n'observe aucun effet sur la santé. Concernant les motorisations des véhicules, il 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. Pour répondre à la demande d'anticiper les épisodes de pollution, il admet qu'il est toujours possible de s'améliorer, mais il met en avant les limites de la prévision de la qualité de l'air : une dérive même faible des prévisions

météorologiques peut modifier sensiblement la prévision : au-delà de 2 jours, Atmo Grand Est ne peut fournir un indice de qualité de l'air, mais tout au plus une tendance. Quant à la communication vers le public, M. Schmitt regrette que certains journaux n'accordent plus d'encart quotidien dédié à la qualité de l'air.

M. Vanlaer, directeur de la DREAL, rappelle que les autorités sont aujourd'hui très réactives sur le déclenchement des mesures d'urgence pour écrêter le pic de pollution. La procédure d'alerte est déclenchée sur persistance dès le 2^e jour d'épisode contre 4 jours auparavant. Le déclenchement se fait sur prévision avec autant d'anticipation que possible et non sur constat. Pour répondre aux questions portant sur les transports et la mobilité, il explique que la future LOM vise à développer plutôt des offres de services pour la mobilité au quotidien que des investissements lourds en termes d'infrastructure. Pour ce qui concerne le rail, de gros efforts ont été réalisés par la Région pour optimiser les cadencements des TER : ils doivent être poursuivis et probablement complétés par des dessertes en autocar ou des services de transport à la demande pour mieux couvrir le territoire. Concernant le transport fluvial, M. Vanlaer explique que l'activité est en train de se développer. Il cite le travail réalisé par la CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle qui a permis de créer des plates-formes multimodales pour remettre en service l'activité des ports de la rivière Moselle et des terminaux ferroviaires. Ces plates-formes sont à présent connectées à l'Europe du Nord et à la Méditerranée. Ce sujet a été présenté le 30 avril 2019 au comité local de l'air de l'agglomération de Nancy. Pour répondre à la question sur les émissions du site de production Knauf à Illange, M. Vanlaer explique que le procédé de fabrication de la laine de roche est optimisé et qu'il rejettera l'équivalent de 1,7 % des émissions de la centrale thermique de St Avold : de plus, ces émissions liées à la fabrication du produit seront largement compensées par les économies d'énergie pluriannuelles liées à l'isolation des bâtiments.

Mme Peppoloni rappelle que le SRADDET a vocation à croiser tous les enjeux et à créer un cadre pour répondre à la fois à la demande sociétale, mais aussi à la reconversion industrielle, car un cadre de vie sans emploi n'est évidemment pas souhaitable. Pour ce qui concerne le transport de marchandises, elle pense qu'il sera difficile d'évoluer vers des modes de transport moins polluants tant que la fiscalité restera à l'avantage du transport routier. Elle regrette que l'éco-taxe n'ait pas vu le jour alors que c'était un projet du Grenelle de l'Environnement et ajoute que le président de la Région Grand Est a sollicité plusieurs fois l'État pour mettre en place une taxe poids-lourds.

M. La Rocca, maire de Distroff, explique qu'il est très coûteux d'investir dans de nouvelles infrastructures comme la 2^e ligne ferroviaire, mais qu'il est possible de lutter contre les mauvaises habitudes en développant des services comme le covoiturage, l'auto-partage ou même dans un avenir proche le transport par véhicule autonome déjà testé par certaines agglomérations.

M. Pouloin, représentant Vélo Mobilités Actives 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'écrêter les heures de pointe.

Présentation de la chambre régionale d'agriculture Grand Est : programme ACSE air – climat – sol – énergie par M. Schott, chef d'équipe innovation, recherche et développement

Le programme s'appuie sur une vision intégrée de 4 enjeux indissociables en agriculture, la qualité de l'air, le climat, le sol et l'énergie. Son objectif est de transmettre des connaissances aux acteurs de terrain, conseillers et agriculteurs, d'expérimenter sur des sites pilotes, d'acquérir des références et de communiquer plus largement vers la profession sur l'éventail des possibilités pour faire évoluer leurs pratiques. Le programme a débuté en 2017 pour 3 ans, financé par ADEME, la Région mais aussi par l'État à travers la mission de la conseillère agro-environnement de la chambre régionale : il concerne tout le Grand Est et implique 20 conseillers du réseau des chambres d'agriculture, pour l'essentiel dans les chambres départementales.

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

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

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)

18 fiches ont été rédigées donnant des repères sur les consommations d'énergie, les GES, la qualité de l'air selon le type d'exploitation : grandes cultures, polyculture-élevage, maraîchage... L'exploitant peut ainsi identifier, pour chaque poste de la ferme, ses marges de manœuvre pour rendre son activité 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.

Suite à la présentation, M. Cambianica souligne l'intérêt du sujet et cite l'exemple de la ville de Munich qui a réussi à faire modifier les pratiques agricoles autour de ses captages d'eau potable pour préserver la ressource.

Présentation de la mairie de Distroff : approche environnementale de l'urbanisme par M. La Rocca, maire de Distroff

M. La Rocca explique que la démarche AEU a été appliquée à la création de l'écoquartier « la croisée des chemins » à Distroff. Il a découvert la démarche par l'intermédiaire de l'ADEME. La démarche se veut globale, à la recherche d'un équilibre entre le facteur économique, le critère social et l'aspect environnemental car tout est systémique et dépendant.

L'écoquartier a d'abord été pensé par les habitants et les élus. Ils ont ensuite monté une équipe projet et ont recherché des prestataires. L'AEU a obligé à prendre en compte une dizaine de points dès le départ du projet ; il est fondamental de ne pas négliger des points

dès le départ, car ils ne sont pas rattrapables par la suite. A titre d'exemple, il a été intégré le besoin :

- de ralentir l'écoulement des eaux pluviales et de favoriser leur infiltration
- de créer des haies pour se protéger des pulvérisations
- de ménager des voies de circulation étroites pour inciter les voitures à rouler au pas
- de favoriser les ouvertures au sud pour profiter au maximum des apports solaires passifs
- de bien isoler les bâtiments (certaines habitations sont des maisons passives), en les équipant de ventilation double flux

L'AEU est aussi actuellement appliquée à la révision du PLU :

- la mairie souhaite la réouverture de la gare ferroviaire aux voyageurs : cela donnerait une alternative aux travailleurs transfrontaliers trop dépendants de leur voiture
- la mairie a le souci de préserver les terres agricoles : plutôt que de consommer de nouvelles terres agricoles, elle cherche un équilibre entre la densification du village et la construction dans les « dents creuses »

M. La Rocca conclut en expliquant qu'il est important de garder le lien social : les élus doivent communiquer vers les citoyens, être à leur écoute et répondre à leurs interrogations, pour construire ensemble un cadre de vie adapté à leurs besoins et respectueux de l'environnement.

M. Vanlaer remercie M. La Rocca pour son engagement et salue la réalisation de l'écoquartier.

Présentation de l'AGAPE : le MMUST (Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers) par M. Godefroy, coordinateur du projet

L'objectif du projet est de prévoir les flux de demain, de comparer les projets et les différents schémas d'aménagement envisagés afin de guider les politiques publiques transfrontalières entre la France, le Luxembourg et la Belgique. En France, la zone couverte par le MMUST couvre 3 SCoTs : SCoTAM (agglomération de Metz), SCoTAT (agglomération de Thionville) et SCoT nord 54. L'outil devrait être opérationnel en 2021. Une version ultérieure pourrait intégrer l'Allemagne.

M. Godefroy explique que le Luxembourg doit faire face à une augmentation constante des flux de personnes (le cap des 100 000 travailleurs français transfrontaliers a été franchi en 2018) et à une augmentation des flux de marchandises, de sorte que les axes de transport arrivent à saturation. La croissance des flux de personnes et de marchandises devrait se poursuivre avec la création de nouvelles surfaces de grande distribution et le renforcement des plates-formes logistiques comme celle de Bettembourg. La prévision des flux et l'adaptation de l'offre en conséquence doit être traitée de manière transfrontalière, car les bases de données et le niveau de connaissance divergent d'un pays à l'autre. L'approche est globale puisqu'on intègre dans le modèle les déplacements multimodaux, les flux pendulaires de transfrontaliers, les voyageurs et les flux de marchandises. Une centaine de bases de données sont exploitées. Lorsqu'il manque des données, des enquêtes de mobilité sont réalisées pour recueillir l'information au plus près du terrain.

Le MMUST a été conçu pour l'ensemble du territoire. Les autorités compétentes en transport et en aménagement devront s'approprier l'outil pour guider leurs choix. Par ailleurs, les flux simulés pourront aider Atmo Grand Est à faire des scénarisations prospectives et donc à mieux prendre en compte la qualité de l'air dans les projets d'aménagement.

M. Vanlaer remercie M. Godefroy et rappelle qu'il est nécessaire de partager un diagnostic avant d'agir. En ce sens, le MMUST va nous aider à nous mobiliser au-delà de nos frontières.

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.

La démarche est volontaire et gratuite pour l'entreprise. L'entreprise qui signe la charte d'engagement CO2 reçoit :

- des outils opérationnels et une méthodologie pour évaluer et piloter ses émissions
- un accompagnement individualisé par un chargé de mission régional d'ECO CO2

Un plan d'action est défini sur 4 axes ;

1- Véhicules :

exemples : Le renouvellement du parc en Euro 6, la motorisation gaz

2- Carburant :

exemple : le suivi des consommations par télématique embarquée

3- Conducteur :

exemples : La formation à l'éco-conduite, le management de la performance

4- Organisation :

exemples : l'optimisation des flux pour réduire les kms à vide, la mutualisation des flux

Le dispositif FRET21 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. Plus le parc de l'entreprise est moderne, moins l'entreprise émet de polluants.

ECO-CO2 regrette qu'aucune entreprise de transport de marchandises sur le secteur des 3 vallées ne soit inscrite dans le programme EVE. Seule l'entreprise d'autocars SCHIDLER est adhérente. Les fédérations de transporteurs sont donc invitées à porter leurs efforts sur le sillon mosellan pour faire connaître la démarche et pour recruter de nouveaux adhérents.

A noter que les collectivités peuvent aussi s'emparer du sujet transport au travers d'une autre démarche (hors programme EVE) : l'engagement volontaire pour la logistique urbaine : un guide de l'ADEME est paru en avril 2018.

Présentation de Metz-Métropole : révision du PDU par M. Densa, chargé de mission PDU

Le PDU est le cadre de référence des politiques de mobilité dans le ressort territorial (ex - PTU) de l'autorité organisatrice de la mobilité, Metz-Métropole. Il doit répondre aux 11 orientations du code des transports parmi lesquelles au moins 2 contribuent à une meilleure qualité de l'air :

- l'orientation n°1 fait référence à la protection de l'environnement et à la santé
- l'orientation n°5 vise à développer les transports collectifs et à encourager les modes actifs (vélo et marche-à-pied)

Une enquête déplacements grands territoires, EDGT a été réalisée en 2017 : il est possible qu'elle sous-estime la part des vélos, car l'enquête a été réalisée en hiver : l'objectif de la collectivité est de tripler la part du vélo d'ici 2030, d'augmenter la part de la marche-à-pied et des transports en commun et de réduire d'autant l'usage de la voiture individuelle.

Concernant le développement des transports en commun, il est prévu de réaliser une 3^e ligne « nord – sud » de bus à haut niveau de service (BHNS) à l'horizon 2025. Cette 3^e ligne dont le tracé n'est pas définitif entraînera la réorganisation complète du réseau comme ce fut le cas lors de la création des 2 lignes METTIS en 2013. L'emplacement des parcs de rabattement a été étudié pour capter le maximum de flux pendulaires. Le réseau a été pensé dans l'idée de créer des lignes de « rocade » inter-quartiers car, à ce jour, le réseau est trop « radio-concentrique ». Plusieurs tracés de la 3^e ligne ont été étudiés : l'option retenue sera annoncée fin 2019.

Par ailleurs, le schéma directeur cyclable vise à doubler le réseau de pistes et voies cyclables en offrant des espaces sécurisés et apaisés pour la sécurité des cyclistes : connexions entre les aménagements existants, passerelles pour assurer la continuité cyclable... Un plan piéton en lien avec le programme voirie vise les mêmes objectifs. Il est aussi prévu de développer l'offre de stationnement vélo et de lancer l'école du vélo métropolitaine pour apprendre aux enfants mais aussi aux adultes les règles de sécurité.

La Métropole affiche dans le PDU la volonté de changer nos habitudes de mobilité à travers plusieurs actions :

- repenser l'espace public des quartiers et village
- requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité
- améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques
- soutenir les entreprises et les administrations dans la réalisation des plans de mobilité
- renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants : transports collectifs et gares
- revoir les normes de stationnement automobile et de stationnement vélo dans les constructions neuves
- mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage

Ces actions répondent aux objectifs du volet transport-mobilité du plan de protection de l'atmosphère.

L'approbation du PDU est prévue en février 2020, après une enquête publique qui devrait démarrer en novembre 2019.

Présentation de la DREAL : maîtrise des émissions industrielles par M.Courty, chef de l'Unité Départementale de la Moselle

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 laboratoires agréés à n'importe quel moment de l'année : elles peuvent avoir lieu pendant les pics de pollution pour vérifier que les exploitants appliquent les prescriptions prévues dans leur arrêté. En 2018, les 2 contrôles inopinés réalisés en zone PPA n'ont pas révélé d'anomalies sur les installations.

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 11 inspections "air" dans la zone PPA ; 28 inspections sont prévues en 2019 ; les objectifs ont été relevés avec des contrôles sur l'empoussiérage des silos et le contrôle des installations de chauffage.

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 de traitements thermiques... 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 relatifs aux meilleures performances environnementales.

Sur les grandes installations de combustion, GIC (environ 20 dans le Grand Est, 4 dans le 57 et 2 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.

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.

M. Courty illustre les conséquences visibles des évolutions réglementaires sur les installations de l'UEM Metz Chambièrre qui alimente le réseau de chaleur de Metz. Le changement de combustible et le traitement renforcé des gaz ont permis de faire baisser les flux des polluants émis dans l'atmosphère : SO_x, NO_x, CO, Pb, COV, poussières...

Par rapport aux pics de pollution, la DREAL a encadré les plus gros émetteurs : sur les 16 ICPE concernées en Moselle, 5 sont situées en zone PPA. Elles doivent se conformer à des Arrêtés Préfectoraux Complémentaires en période de pic de pollution.

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)

2^e séance de temps d'échanges

M. Cambianica trouve que la loi MAPTAM a d'une certaine manière dépenalisé le stationnement payant sur voirie, car la ville n'a plus accès à l'identité du contrevenant et ne peut conserver ses fichiers. La ville de Metz ne peut plus exploiter cette source d'information utile pour faire évoluer sa politique publique en matière de stationnement.

M. Vanlaer suggère de faire remonter la demande au ministère en demandant a minima que soient communiqués la commune voire la rue où réside le contrevenant.

M. Cambianica rapporte que cette demande a déjà été formulée via le GART, le groupement des autorités responsables de transport, mais elle est restée sans réponse.

M. Laurent, responsable de ligne Sillon Lorrain Nord - Meuse Pays Haut, intervient en tant que conseiller municipal à la mairie de Peltre et signale que la gare de Peltre (ligne Metz-Sarrebourg) est peu desservie, mal aménagée et donc sous-utilisée. Si on veut offrir une véritable alternative à la voiture, un investissement est nécessaire pour faire des gares suburbaines de véritables pôles d'échanges multimodaux.

M. La Rocca indique qu'il souhaite sensibiliser les habitants de la commune à la qualité de l'air en organisant des ateliers dans le cadre de l'élaboration du PCAET. Il approuve la volonté de faire évoluer le calcul de l'IQA (intégration des PM 2,5) pour mieux caractériser de la qualité de l'air. Il trouve qu'il est essentiel de fixer des objectifs ambitieux comme le respect des lignes directrices de l'OMS en 2030, mais qu'il faut se donner les moyens d'agir par une action collective et coordonnée sur tout le territoire.

M. Landragin souligne l'engagement de la mairie de Distroff, mais s'interroge sur l'écoute, le soutien et l'accompagnement des autorités. M. La Rocca explique qu'il s'est inspiré de plusieurs exemples d'écoquartiers en Belgique et au Luxembourg : le Grand Duché est plus exigeant que la France en matière d'isolation puisqu'il est interdit de construire des maisons qui ne sont pas passives.

Pour ce qui concerne l'UEM de Metz-Chambières, M. Landragin note que l'UEM a réduit ses émissions de plomb d'après les graphes. Il exprime le souhait d'être associé au bilan environnemental de l'ICPE. M. Courty répond que le suivi annuel est présenté à la CSS.

M. Bergé, Vice-Président de Metz-Métropole en charge des questions environnementales et maire de Jussy, fait observer que certains projets routiers n'ont pas avancé comme la problématique du nœud autoroutier de Moulins-lès-Metz. M. Cambianica rappelle la problématique des difficultés de circulation sur le pont mixte. Outre la question des infrastructures, M. Bergé fait observer que la population locale est parfois réfractaire à des

aménagement routiers, sous prétexte qu'ils réduisent l'espace de la voiture et les possibilités de stationnement : dans ces conditions, il devient difficile de limiter l'emprise de la voiture dans les quartiers, alors que certaines agglomérations comme Dijon ou Strasbourg ont obtenu des résultats probants avec une diminution de fréquentation sur certains axes. Les technologies nouvelles comme le « start & stop » ou le déploiement de dispositifs de régulation des flux de véhicules comme Gertrude (Gestion électronique de régulation en temps réel pour l'urbanisme) permettent de limiter les émissions issues du trafic routier, mais il est illusoire d'espérer une baisse rapide des émissions en misant seulement sur les évolutions technologiques.

M. Bergé pense qu'un travail d'information et d'acculturation à la qualité de l'air est aussi nécessaire auprès de la population : les micro-capteurs sont un outil de sensibilisation pour « rendre visible » la qualité de l'air. Plusieurs expérimentations encadrées par des spécialistes ont déjà conduites en France : Grenoble, Rennes, Strasbourg, Nancy... Par ailleurs, il reste encore beaucoup de polluants à investiguer comme les particules ultrafines (PUF) que l'on soupçonne d'être à l'origine de nombreuses maladies cardio-vasculaires.

M. Schmitt d'Atmo Grand Est profite de la fin des échanges pour présenter l'appel à projets « AIR » (actions innovantes et régionales) dont la clôture est prévue mi-septembre. Il s'agit d'un appel à idées et/ou à projets de recherches, destiné à un public très large : secteur privé ou public, à l'échelle d'une start-up ou d'une équipe de scientifiques. Les actions décrites doivent permettre de diminuer l'exposition des populations aux polluants intérieurs, de réduire les émissions de polluants ou de gaz à effets de serre, d'évaluer l'impact des combinaisons de différents polluants, de développer des méthodologies... On peut ainsi imaginer des actions aussi diverses que la création de capteurs ou la mise au point de procédés de fabrication favorisant la qualité de l'air. Pour financer ces projets, Atmo Grand Est lance en simultané un fonds de dotation alimenté par des mécènes. Les sociétés qui contribueront pourront bénéficier d'une défiscalisation (60 % du don dans la limite de 5 % du chiffre d'affaires hors taxe), de même que les particuliers (66 %). En vitesse de croisière Atmo Grand Est espère drainer 400 000 à 500 000 € par an.

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 car 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.

Pour le préfet,
le secrétaire général



Olivier DELCAYROU

Annexe 1: liste des personnes présentes

Préfecture de Moselle

M. Philippe ALIF Chef du bureau des enquêtes publiques et de l'environnement

Metz-Métropole

M. Guy BERGÉ VP, commission environnement et développement durable
Mme Océane ORVOEN Chargée de mission planification énergétique
M. Cyrille DENSA Chargé de mission PDU
M. Michel SANCHEZ Chargé de mission au CODEV conseil du développement durable

Ville de Metz

M. Guy CAMBIANICA Adjoint au maire en charge des mobilités

CA Portes de France - Thionville

M. Matthieu LAHAYE Technicien environnement

Ville de Thionville

Mme Laura PONCELET Chargée de mission environnement, direction cadre de vie

SMITU Thionville-Fensch

Mme Sylvaine SCHLIENGER Chargée de mission transports en commun en site propre

CA Val de Fensch

Mme Julie GEY Chargée de mission environnement

CC Arc Mosellan

Mme Caroline BERTAUX Chargée de mission environnement

Mairie de Distroff

M. Salvatore LA ROCCA Maire de Distroff

CC Rives de Moselle

M. Frank WONNER Responsable du pôle habitat et autorisations d'urbanisme

Agence AGURAM

Mme Zouleikha BEN YAHIA Chargée d'études Transition Énergétique

Agence AGAPE

M. Stéphane GODEFROY Chargé d'études, coordinateur du projet MMUST

Chambre régionale d'Agriculture :

M. François-Xavier SCHOTT Chef d'équipe innovation, recherche et développement

Chambre départementale d'Agriculture 57

M. Sébastien MANGIN Élu représentant de la chambre

Départemental 57

Mme Anita BOINON Cheffe de projet Moselle durable

Région Grand Est

Mme Christine PEPPOLONI Chargée de mission climat air énergie

ADEME Grand Est

M. Benoît ÉVRARD Chargé de mission, plan climat air urbanisme

ORS Grand Est (Observatoire régional de la santé) :

Mme Nadia HONORÉ Chargée d'études

DREAL Grand Est :

M. Hervé VANLAER Directeur
M. Maxime COURTY Chef de l'Unité Départementale 57
M. Guillaume GAUBY Chef du pôle transition énergétique et qualité de l'air
M. Jérôme PAUTHE Chargé de mission qualité de l'air

DIR-EST

M. Jean DOLL Chef du CISGT Myrabel

DDT 57 :

Mme Françoise MEROUANE Chargée d'études déplacement, urbanisme, commercial

ATMO Grand Est :

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

Association Air Vigilance

M. Patrick KLEIN Président de l'association

Association LNE (Lorraine Nature Environnement)

M. Gérard LANDRAGIN Président de la fédération

Association VMA (Vélo Mobilités Actives Grand Est)

M. Nicolas POULOIN Coordinateur régional

DALKIA – FEDENE et ATEE Grand Est

M. Gilles RAMA Vice-Président de la CCI

ECO CO2

M. Stéphane GÉRARD Chargé de mission

SNCF

M. Christophe LAURENT Responsable de Ligne Sillon Lorrain Nord - Meuse Pays Haut