



# Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'Agglomération de Strasbourg

Pièce H – Conclusions motivées de la commission d'enquête



Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement



# ENQUÊTE PUBLIQUE

(1er février 2024- 4 mars 2024)

portant sur le troisième Plan de protection de l'atmosphère  
(PPA n°3) de l'agglomération de Strasbourg.

Préfecture du Bas-Rhin / Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du  
Logement



### Référence :

**Arrêté :** Arrêté préfectoral n°2024-01-19ATE du 12/01/2024 portant sur l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur le projet de Plan de protection de l'atmosphère (PPA n°3) de l'agglomération de Strasbourg. (Pièce présente au dossier d'enquête).

**Objet de l'enquête :** Ce projet a pour objet de permettre la réduction des émissions de polluants dans l'air et l'amélioration de la qualité de l'air. Il s'agit autant de lutter contre la pollution chronique que de diminuer le nombre d'épisodes de pollution atmosphérique.

**Durée de l'enquête :** Du jeudi 1er février à 8h au lundi 4 mars 2024 à 17h 30.

### Commission d'enquête :

Président de la commission : Daniel BEAUGUITTE.

Membres : Sylvie GREGORUTTI et Didier ANNE-BRAUN.

Décision de désignation de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 13 juin 2023,

Dossier n° : E223000065 / 67

### Plan du document :

Partie 1 : Rapport d'enquête.

Partie 2 : Conclusions et avis motivés de la commission d'enquête.

Partie 3 : Annexes (recueil des observations du public, PV de synthèse et mémoire en réponse).

PARTIE 1  
LE RAPPORT D'ENQUÊTE

1. Généralités et contexte .....	5
1.1. Contexte réglementaire .....	5
Contexte européen .....	5
Contexte national.....	5
Contexte régional.....	6
Contexte local .....	6
Particularité de l'agglomération de Strasbourg .....	6
1.2. Point qualité de l'air à l'issue du PPA n° 2 (2014 – 2019) et à fin 2023 .....	6
1.2.1. Bilan global et sectoriel de la qualité de l'air s de l'agglomération strasbourgeoise.....	7
1.2.2. Analyse de la Commission d'Enquête.....	10
- Elaboration du PPA n°3 .....	11
- Processus de révision .....	11
- Périmètre retenu .....	11
- Concertation préalable.....	11
Analyse des observations par la maîtrise d'ouvrage .....	11
Analyse de la Commission d'Enquête .....	11
- ATMO Grand Est et son rôle au sein du PPA.....	12
- Méthodologie d'ensemble de l'élaboration du PPA n°3 .....	12
- Analyse de la Commission d'Enquête.....	12
- Le Plan d'Action .....	13
- Les grands objectifs.....	13
- Le plan d'action détaillé et son analyse par la Commission d'Enquête .....	14
- Synthèse de l'avis de l'Autorité Environnementale , Mémoire en Réponse de la DREAL et Analyse de la Commission d'Enquête.....	20
- Synthèse des avis émis par les organes délibérants des collectivités .....	30
- Organisation de l'enquête .....	32
- Analyse globale de la commission d'enquête sur la conformité et la qualité du dossier .....	36
- Pièces complémentaires au dossier .....	37
- Avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA).....	37
- Avis des Autorités Allemandes.....	38
- Déroulement de l'enquête .....	39
- Contacts avec les représentants de la Maîtrise d'Ouvrage .....	39
- Entretiens des Commissaires enquêteurs avec la chambre d'agriculture et ATMO Gd Est.....	39
- Difficultés particulières. Incidents ou évènements en cours d'enquête .....	41
- Opérations de clôture de l'enquête .....	41
- Le PV de synthèse .....	41
- Mémoire en réponse au PV de synthèse et son analyse par la Commission d'Enquête .....	42

PARTIE 2  
CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Conclusions motivées et avis de la Commission d'Enquête .....	55
---	----

### PARTIE 3 LES ANNEXES

Annexe 1 Procès-verbal de synthèse .....	72
Annexe 2 Mémoire en réponse.....	80
Annexe 3 Accords préfectoraux des 3 reports de la remise du rapport d'enquête.....	82
Annexe 4 réponse du Regierungspräsidium Freiburg à la consultation des autorités allemandes .....	83
Annexe 5 Avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA).....	86

# Partie 1

## LE RAPPORT D'ENQUETE

### 1. Généralités et contexte

La pollution de l'air constitue un problème majeur de santé publique : elle est à l'origine de 48 000 décès prématurés par an en France (soit 9% de la mortalité), pour un coût social équivalent à 100 milliards d'euros.

ATMO<sup>1</sup> Grand Est estime à environ 500 décès prématurés par an au périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg.

L'agglomération strasbourgeoise, comme d'autres grandes agglomérations, est concernée par cette problématique, qui touche en premier lieu les populations dites « sensibles<sup>2</sup> ».

Elaborés sous l'autorité préfectorale, en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs locaux tels que les acteurs économiques et les associations de protection de l'environnement, de consommateurs et d'usagers des transports, les PPA (Plans de protection de l'atmosphère) sont des plans d'actions multithématiques visant à réduire les sources de pollution sur le territoire et à diminuer l'exposition des populations à un air pollué.

Un PPA est obligatoire pour les agglomérations d'au moins 250.000 habitants avec pour objectif de ramener, à l'intérieur de la zone considérée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes en vigueur.

#### 1.1. Contexte réglementaire

La politique en faveur de la qualité de l'air nécessite des actions ambitieuses et coordonnées au niveau européen, national, régional, mais aussi au niveau local, dans tous les grands secteurs d'activité qui impactent la qualité de l'air : transport, résidentiel-tertiaire, industrie, agriculture.

#### Contexte européen

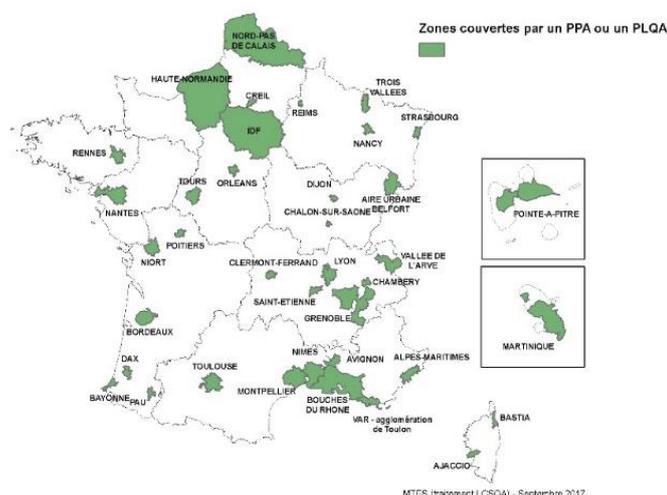
Cette politique est encadrée au niveau européen par les directives (2004/107/CE et 2008/50/CE) qui fixent les normes de qualité de l'air. Elles se traduisent entre autres par l'obligation de mettre en œuvre des plans d'actions dans les zones où l'on mesure des dépassements de valeurs limites ou de valeurs cibles de certains polluants réglementés, afin que les normes soient respectées dans les délais les plus courts possibles.

#### Contexte national

Cette obligation a été transposée en droit français par la mise en place de Plans de protection de l'atmosphère (PPA), dont l'objectif est de ramener dans les délais les plus courts possibles la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement.

Ces plans doivent être établis dans les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, ainsi que dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants. L'application de ces dispositions relève des articles L.222-4 à L.222-7 et R. 222-13 à R.222-36 du code de l'environnement.

Les Plans de protection de l'atmosphère (PPA) en France :



<sup>1</sup> Association agréée par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires en charge de la surveillance de la qualité de l'air en région Grand est

<sup>2</sup> Les enfants, les femmes enceintes, les personnes atteintes de pathologies respiratoires ou cardiovasculaires, les personnes âgées.

Le PPA s'insère parmi l'ensemble des documents de planification à l'échelle intercommunale permettant la définition des stratégies politiques d'un territoire. En particulier, le PPA est la déclinaison locale du document relatif à l'échelle nationale, le Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA).

Le PREPA fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et respecter les exigences européennes.

Ce plan définit les objectifs de baisse des émissions de 5 polluants ou famille de polluants atmosphériques (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COVNM, NH<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) à différentes échéances.

Les objectifs de ces baisses se réfèrent aux émissions de l'année 2005.

### Contexte régional (le SRADDET de la Région Grand Est)

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) décline les ambitions du PREPA à l'échelle régionale, en fixant des objectifs à moyen et long terme, en particulier sur la maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air.

Le SRADDET de la Région, approuvé le 24 janvier 2020, fixe ainsi relativement à son Chapitre 1 « Climat, air et énergie » les règles d'amélioration de la qualité de l'air notamment en termes d'exposition aux différents polluants.

### Contexte local

Au premier PPA adopté en 2008 a succédé un deuxième plan approuvé en juin 2014 puis évalué en 2019-2020.

Sa révision a été actée en octobre 2020 afin de définir une nouvelle stratégie à l'horizon 2030.

Le troisième PPA de l'agglomération strasbourgeoise, objet de la présente enquête publique vise à apporter une réponse aux enjeux réglementaires et sanitaires associés à cette pollution atmosphérique.

S'étendant au territoire de l'EMS (33 communes), il regroupe une cinquantaine de mesures regroupées en 18 actions cadres et s'adresse aussi bien aux secteurs de l'industrie et du BTP, aux secteurs résidentiels et tertiaires, au secteur agricole ou encore aux secteurs de la mobilité et de l'urbanisme

### Particularité de l'agglomération de Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg est située au Nord-Est des Vosges, et subit des vents dominants de secteur Sud et de secteur Nord, parallèles au fossé rhénan.

Le territoire étant abrité par le massif vosgien, et situé au centre du fossé rhénan, la puissance des vents dominants s'en trouve fortement diminuée. L'intensité des vents est relativement faible, en moyenne de 3 m/s, notamment en plaine, et le nombre de jours de vents forts (supérieurs à 57 km/h) est inférieur à 50 par an.

Le vent permet de disperser les émissions polluantes. Il intervient tant par sa direction pour orienter les panaches de fumées que par sa vitesse pour diluer et entraîner les émissions.

La dispersion des polluants augmente avec la vitesse et la turbulence du vent. Un vent fort permet la dispersion des polluants. Un vent faible, dont la direction est souvent variable, engendre plutôt une stagnation des polluants et donc une stabilisation, voire une dégradation de la qualité de l'air par accumulation des polluants.

La topographie du territoire, en modifiant le régime des vents, va participer à la concentration des polluants au niveau de l'Eurométropole. Elle contribue également à la formation de brouillard. Strasbourg détient un des records du plus grand nombre de jours de brouillard par an (67 jours par an). Le brouillard contribue à piéger les polluants localement.

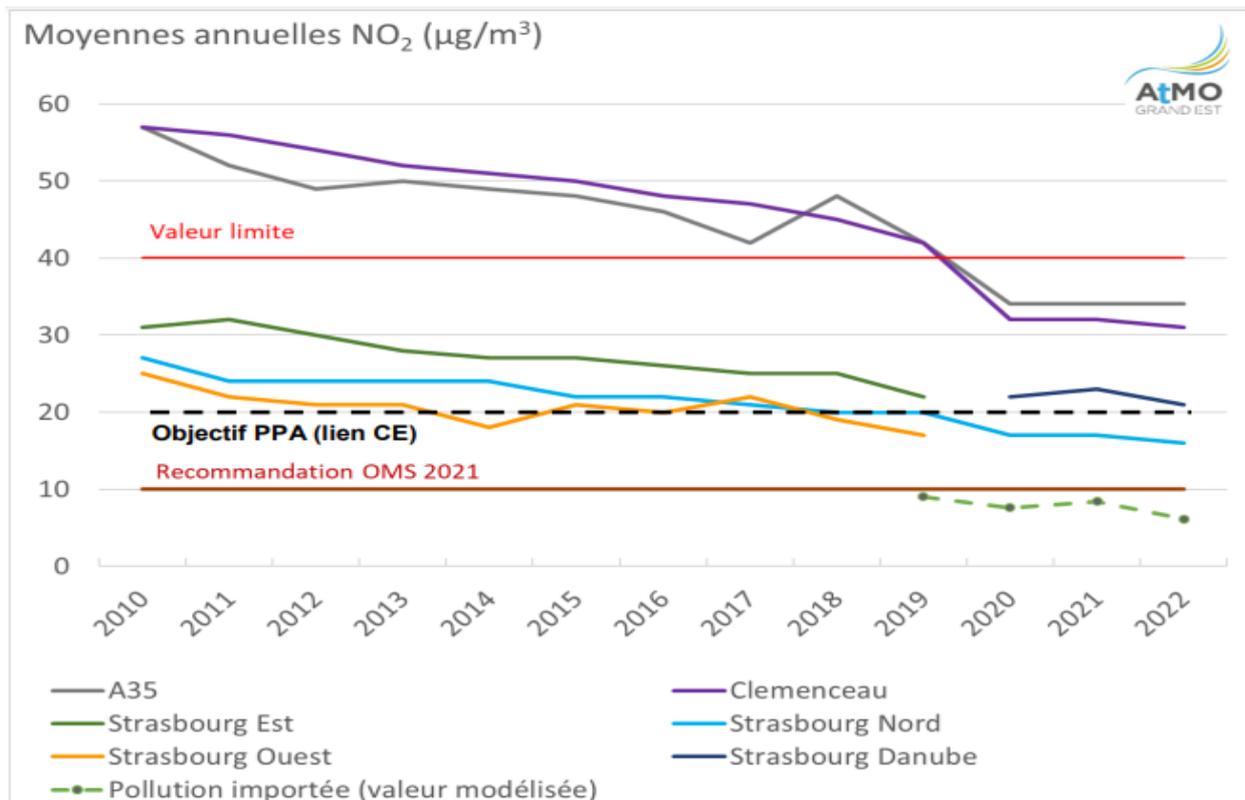
Par ailleurs, le phénomène d'îlots de chaleur urbains, liés à l'urbanisation d'une partie la plus peuplée du territoire, participe à la formation du smog (particules fines et ozone), en lien avec l'accroissement, en fréquence et en intensité, des épisodes de vagues de chaleur (en hausse depuis plusieurs décennies sur le territoire). Sur le territoire, il apparaît que le secteur le plus touché par le phénomène d'îlots de chaleur urbains, et donc le plus sensible à la dégradation de la qualité de l'air associée, correspond à la tâche urbaine de Strasbourg et aux villes situées le long des principaux axes routiers.

#### 1.2. Point qualité de l'air à l'issue du PPA n° 2 (2014 – 2019) et à fin 2023

L'article L. 222-4-IV du Code de l'Environnement dispose que les Plans de protection de l'atmosphère doivent faire l'objet d'une « évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés ». Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise ayant été arrêté par le préfet du Bas-Rhin en juin 2014, ce programme d'actions devait donc être évalué à partir du deuxième semestre 2019. Ladite évaluation du PPA s'inscrit donc dans ce cadre législatif. Elle a été actée lors du Comité Local de l'Air du 05 novembre 2020. Cette évaluation se doit d'être à la fois quantitative et qualitative.

### 1.2.1. Bilan global et sectoriel de la qualité de l'air sur le territoire de l'agglomération strasbourgeoise

- évolution des concentrations de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> aux stations de suivi réglementaire de la qualité de l'air (2010-2022)



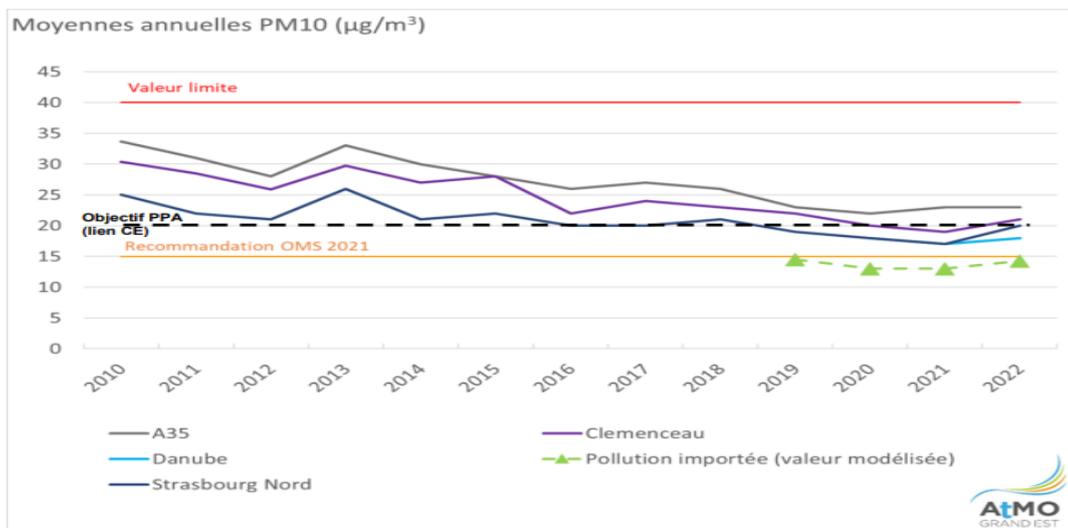
2 stations de mesure présentent des valeurs annuelles qui sont supérieures à celle indiquées par la réglementation : il s'agit, sans surprise, des stations « A35 » et « Clémenceau » à proximité des voies rapides urbaines. On constate cependant une tendance à la baisse (de l'ordre de 27%) entre 2010 et 2019.

A partir de 2020, les moyennes annuelles de ces stations sont descendues sous la valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup>, notamment du fait des confinements liés à la crise COVID. Les niveaux se sont cependant maintenus en 2022.

La Commission d'Enquête note que les valeurs moyennes annuelles mesurées en 2023 (validées par ATMO Grand Est) sont inférieures à la valeur limite réglementaire de 40 µg/m<sup>3</sup> à savoir 35,4 pour la Station Rempart (M35, ex A35) et 27,6 pour la station Strasbourg Clémenceau.

Néanmoins ATMO Grand Est précise dans sa communication que ces résultats sont dus en partie à une météo très favorable cet automne, le nombre important de jours de pluie sur l'agglomération strasbourgeoise dans cette période a maintenu les polluants au sol, limitant ainsi les concentrations des polluants dans l'air. La Commission note donc également une « opportunité météo » favorable dans ces résultats et que l'objectif du PPA, qui est de ramener dans les délais les plus courts possibles la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement, n'est pas définitivement acquis.

- évolution des concentrations de PM10 aux stations de suivi réglementaire de la qualité de l'air

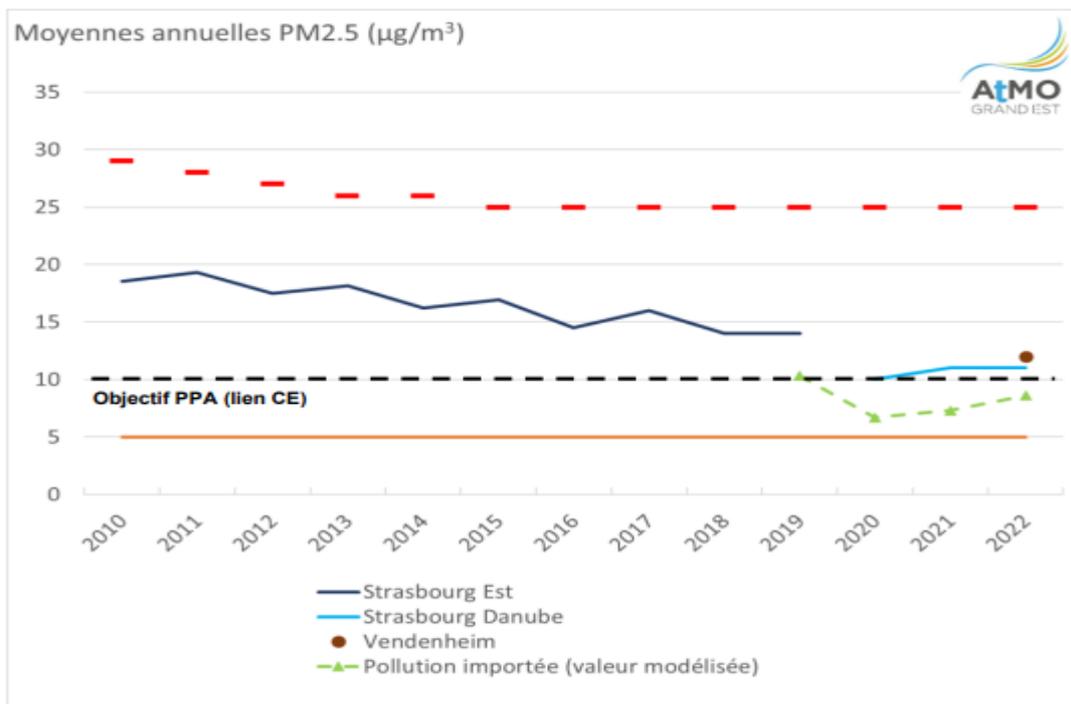


La répartition géographique des PM10 (et des PM2.5) est plus homogène sur le territoire de l'Eurométropole que celle du NO<sub>2</sub>. Cela reflète la présence de sources multiples (routier, chauffage, industrie et dans une moindre mesure l'agriculture, etc.) pour les particules.

Hormis pour la station A35 (M35), les valeurs annuelles 2022 sont en dessous ou tangentent l'objectif du PPA de 20 µg/m<sup>3</sup>.

La Commission d'Enquête note que les valeurs moyennes annuelles mesurées en 2023 (validées par ATMO Grand Est) sont toutes inférieures à la valeur objectif de 20 µg/m<sup>3</sup> : 19 pour la station (M35, ex A35), 17 pour la station Strasbourg Clémenceau, 15 pour Danube et Strasbourg Nord (à comparer à la valeur maxi recommandée par l'OMS de 15).

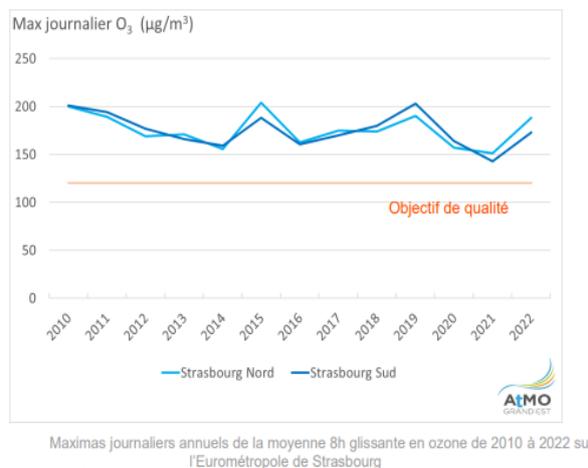
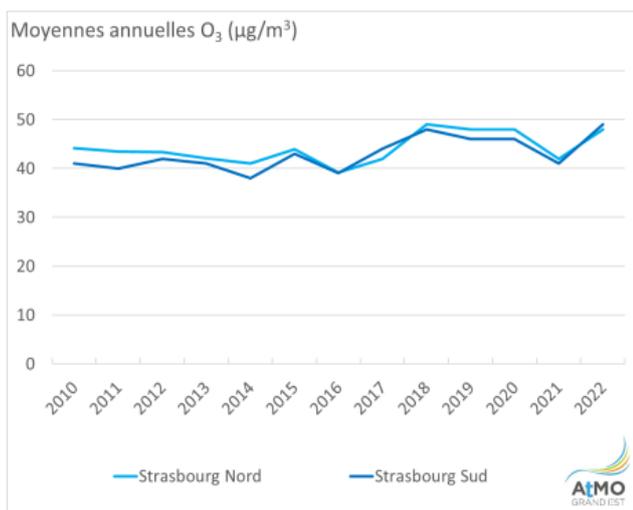
- évolution des concentrations de PM2.5 aux stations de suivi réglementaire de la qualité de l'air



Les PM2.5 connaissent elles aussi une baisse de leur concentration, passant de 19 µg/m<sup>3</sup> en 2010 à 14 µg/m<sup>3</sup> en 2019, soit une baisse de 25%. Ces dernières, si elles sont en dessous des valeurs limites (25 µg/m<sup>3</sup>), restent supérieures aux recommandations de l'OMS 2021 (5 µg/m<sup>3</sup>).

La Commission d'Enquête note que les valeurs moyennes annuelles mesurées en 2023 (validées par ATMO Grand Est) pour les stations Vendenheim et Strasbourg Danube sont en dessous des 10 µg/m<sup>3</sup> (respectivement 9,6 et 9,2), valeur objectif du PPA. Les résultats, encourageants, doivent toutefois être confirmés de manière durable.

- évolution des concentrations d'ozone (O<sub>3</sub>)



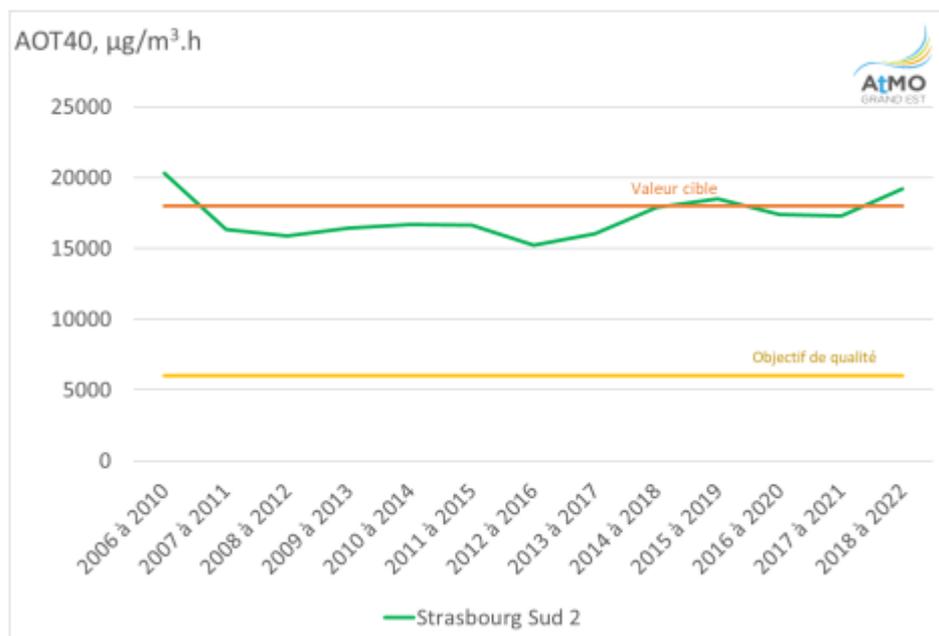
La Commission d'Enquête note que les valeurs moyennes annuelles mesurées en 2023 (validées par ATMO Grand Est) pour les stations Strasbourg Nord et Sud sont du même ordre de grandeur que celles mesurées antérieurement (respectivement 46,3 et 51 µg/m<sup>3</sup>).

Atmo Grand Est attribue la persistance de l'augmentation des concentrations moyennes d'ozone au réchauffement climatique. En effet, l'ozone est un polluant, particulièrement présent en cas de fortes chaleurs, qui se combine alors avec d'autres polluants.

L'ozone a également un impact sur la végétation : son fort pouvoir oxydant engendre une nécrose des feuilles. Il affecte notamment certaines céréales ou certains légumes et diminue le rendement ou la qualité des récoltes.

L'indicateur réglementaire est l'AOT 40 qui est l'expression d'un seuil de concentration d'ozone dans l'air ambiant, visant à protéger la végétation sur une période assez longue. Le sigle vient de l'anglais et signifie « Accumulated Ozone exposure over a Threshold of 40 Parts Per Billion », soit  $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

La valeur limite de l'AOT 40, pour la protection de la végétation, calculée à partir de valeurs moyennes horaires mesurées de mai à juillet est égale à  $18\,000 \mu\text{g m}^{-3} \text{ h}^{-1}$



De manière globale, la Commission d'Enquête retient que la formation de l'ozone suit des mécanismes physico-chimiques complexes, non linéaires. Comme le souligne ATMO Grand Est, les réductions des émissions et des concentrations locales des précurseurs de l'ozone n'induisent pas nécessairement au niveau local des baisses de concentration d'ozone proportionnelles.

La problématique de l'ozone ne peut donc pas être traitée qu'à l'échelle du PPA. Les objectifs du PPA pour ce polluant seront

- de réduire les émissions des polluants précurseurs de l'ozone (Nox et COVNM) ;
  - de réduire l'exposition des populations à ce polluant lors des épisodes de pollution à l'ozone par la prise de mesure d'urgence.
- Les objectifs du PPA pour l'ozone seront à compléter par les objectifs d'un plan régional sur la problématique de l'ozone (objectifs intégrés au 4<sup>ème</sup> Plan Régional Santé Environnement (PRSE4) 2023/2028)

La Commission d'Enquête note que le PRSE4 approuvé en octobre 2023, s'est donné comme objectif d'améliorer la connaissance relative aux précurseurs de l'ozone et à leurs origines (priorité 2.2 améliorer la qualité de l'air extérieur) qu'il conviendrait d'intégrer dans le PPA.

- Cas particulier de l'ammoniac ( $\text{NH}_3$ ), polluant non réglementé

L'évolution des émissions de  $\text{NH}_3$  du Bas-Rhin ne suivent la trajectoire française (+26 % pour Bas-Rhin) en 2020 par rapport à 2005. La problématique de l'ammoniac provenant à 70 % de l'agriculture est donc départementale, voire régionale. Il est difficile de la traiter complètement par la mise en place de mesures à l'échelle du PPA.

L'enjeu n'est pas la concentration de  $\text{NH}_3$  (faible : 4 à 6  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) dans le périmètre de l'EMS, mais le fait que l'ammoniac soit un précurseur de la formation de certaines particules fines dites secondaires (nitrates et sulfate d'ammonium par combinaison avec les oxydes d'azote ou de soufre) qui peuvent être importées ou exportées du territoire.

Contrairement aux autres polluants, les objectifs du PREPA (-4% en 2020) et du SRADDET (-14%) ne sont pas atteints : La problématique des  $\text{NH}_3$  provenant de l'agriculture est départementale voire régionale. Il est difficile de la traiter complètement par la mise en place de mesures à l'échelle du PPA. L'objectif ambitieux d'atteindre en 2030 les cibles du SRADDET est tout de même conservé dans le PPA, afin de créer sur le territoire une bonne dynamique de réduction des émissions de ce polluant.

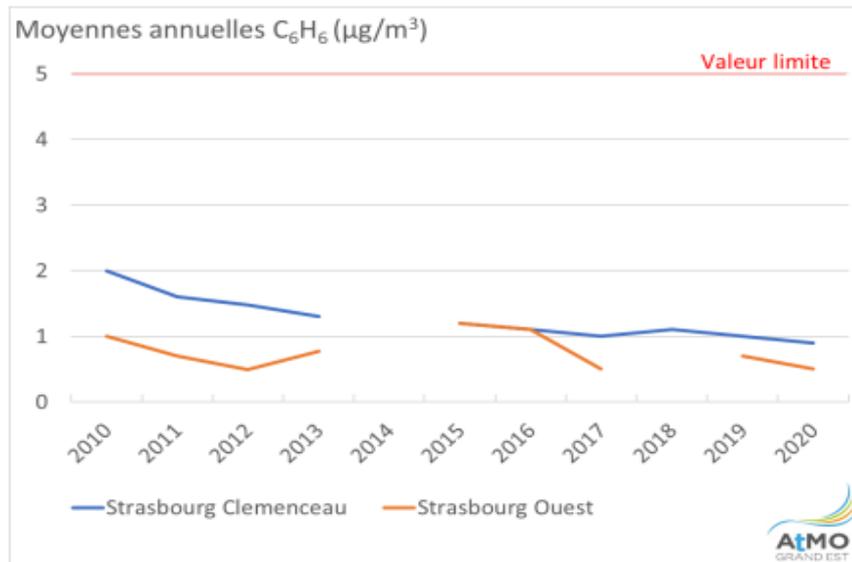
La Commission d'Enquête remarque que la Chambre d'Agriculture souligne une stratégie gagnante/gagnante quant à la baisse des émissions de  $\text{NH}_3$  :

- pour les agriculteurs (moins il y aura d'ammoniac perdu dans l'air, mieux il sera utilisé (et utile) pour la croissance des plantes).
- pour les populations qui seront moins exposées à ce polluant.

- Les autres polluants :

- Dioxyde de soufre ( $\text{SO}_2$ ) : les concentrations depuis 2012 sont très faibles (1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle), largement inférieures à l'objectif de 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . En conséquence, les mesures de ce polluant ont été arrêtées depuis 2020 ;

- Monoxyde de carbone (CO) : les concentrations moyennes annuelles ne dépassent pas les 1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , avec un dernier relevé de 0,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 2018. Le maximum journalier de la moyenne glissante sur 8h en 2018 s'élevait à 1,2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , soit bien inférieur à la valeur limite fixée à 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Les mesures de monoxyde de carbone ont été arrêtées en 2019.
- Benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) : Les concentrations en benzène sont en diminution depuis 2010 sur le territoire de l'EMS. En 2020, les 2 stations relevaient une moyenne annuelle inférieure à 1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , soit inférieures à l'objectif de qualité fixé à 2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  et bien en dessous de la valeur limite fixée à 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Au vu des faibles concentrations observées, les mesures ont été arrêtées en 2020 sur le territoire de l'EMS.



- Plomb (Pb)

Les teneurs en plomb ont fait l'objet de campagnes ponctuelles à Strasbourg. Sur ces dernières années, les concentrations étaient inférieures à 0,005  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , soit très en deçà de la valeur limite (0,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) et de l'objectif de qualité à ne pas dépasser (0,25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

- Arsenic (As)

Les concentrations moyennes annuelles sont inférieures à 1 ng/m<sup>3</sup> entre 2017 et 2022 sur l'ensemble des campagnes de mesures ponctuelles menées à Strasbourg. La valeur cible de 6 ng/m<sup>3</sup> est donc largement respectée (ng= nanogramme).

- Cadmium (Cd)

Les concentrations moyennes annuelles sont inférieures à 0,5 ng/m<sup>3</sup> entre 2017 et 2022 sur l'ensemble des campagnes de mesures ponctuelles menées à Strasbourg. La valeur cible de 5 ng/m<sup>3</sup> a donc été respectée sur cette période.

- Nickel

Les concentrations moyennes annuelles sont inférieures à 1,5 ng/m<sup>3</sup> entre 2017 et 2022 sur l'ensemble des campagnes de mesures ponctuelles menées à Strasbourg. La valeur cible de 20 ng/m<sup>3</sup> a donc été respectée sur cette période.

- Benzo(a)pyrène

Les concentrations moyennes annuelles ne dépassent pas les 0,5 ng/m<sup>3</sup> de moyenne annuelle, avec un dernier relevé de 0,2 ng/m<sup>3</sup> en 2018. La valeur cible de 1 ng/m<sup>3</sup> a donc été respectée sur la période de mesures. (A noter que cette substance est utilisée comme traceur du risque cancérigène lié aux hydrocarbures aromatiques polycycliques - HAP).

### 1.2.2. Analyse de la Commission d'Enquête

La qualité de l'air sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg s'est constamment améliorée au cours des dix dernières années. La mise en œuvre du PPA 2014-2019 a abouti à une amélioration globale de la qualité de l'air et à une réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. Les mesures de 2022 et 2023 sur lesquelles se base le PPA montrent le respect des limites pour la plupart des composés.

Cependant, tous les objectifs fixés en 2014 n'ont pas été atteints : la limite légale d'oxydes d'azote est dépassée à proximité des grands axes routiers et un certain nombre d'habitants sont encore exposés à des niveaux de pollution excessifs.

Enfin, il n'a pas été possible de faire baisser les concentrations d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) : *a contrario*, les teneurs ont augmentées. Toutefois La Commission d'Enquête a pris conscience, notamment grâce à ses rencontres avec la Chambre d'Agriculture et ATMO Grand Est, que la problématique de l'ammoniac est à considérer de manière globale, au périmètre de l'Alsace, voire du Grand Est : ce sera un des enjeux du PPA n°3.

Un des autres enjeux sera de rapprocher des valeurs cibles 2021 recommandées par l'OMS.

## → Elaboration du PPA n°3

### - Processus de révision

Le processus de révision du PPA pour l'agglomération strasbourgeoise s'est de fait imposé à l'Etat et donc au préfet de la Région Grand Est, dépositaire de l'autorité de l'Etat. Bien que le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg enregistre à la fin du PPA n°2 (PPA de 2014-2019) une amélioration de la qualité de l'air, les dépassements de seuils persistent au niveau de certains polluants comme les NOx.

L'agglomération de Strasbourg est concernée à ce jour par deux contentieux (aux niveaux européen et national) pour certaines insuffisances en matière de qualité de l'air et l'autorité de la Région Grand Est se devait de prolonger le dispositif du PPA, en engageant un processus de révision du PPA pour une nouvelle période de 5 ans, afin de ramener dans les délais les plus courts possibles les concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes réglementaires de qualité de l'air du code de l'environnement.

La révision du PPA de l'EMS a été engagée lors du comité local de l'air (CLA) du 21 octobre 2020. La révision devant aboutir à un nouveau plan d'actions permettant de poursuivre et d'amplifier la dynamique d'amélioration tracée par les précédents PPA tout en intégrant les orientations des documents supra (PREPA et SRADDET), la réglementation européenne, mais aussi les nouvelles valeurs cibles issues des recommandations de l'OMS de 2021.

### - Périmètre retenu

Les périmètres des PPA n°1 et n°2 étaient établis sur le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg. Ce périmètre correspondait bien aux obligations du code de l'environnement en matière de mise en œuvre d'un PPA. Il est également en cohérence avec le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) qui est aussi un outil de planification territoriale, issu de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) de 2015 qui vise à définir et à coordonner des actions au niveau local pour lutter contre le changement climatique et adapter nos territoires à ses effets.

Compte tenu du lien qui existe entre réchauffement climatique et dégradation de la qualité de l'air, le maître d'ouvrage a considéré que la définition d'un même périmètre pour des plans d'action luttant pour une amélioration du climat et de la qualité de l'air est pertinent et a donc gardé le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg pour le nouveau PPA n°3. Néanmoins les acteurs de ce nouveau PPA s'autorisent à observer et considérer les dynamiques en cours au-delà du périmètre strict du PPA.

### - Concertation préalable

La démarche d'élaboration du troisième PPA de l'agglomération strasbourgeoise 2023-2028 a intégré une phase de concertation en tant que mise en œuvre des obligations de participation du public prévues dans le code de l'environnement (Articles L. 121-17 et suivants du code de l'environnement).

La phase de concertation préalable a été organisée en application du III de l'article L.121-17 du code de l'environnement et conformément aux modalités décrites dans la déclaration d'intention du 7 juin 2021 publiée sur le site internet de la préfecture du Bas-Rhin. La concertation du public s'est déroulée du 17 septembre au 15 octobre 2021. Le tableau suivant reprend l'objet, les modalités de la concertation et l'analyse des observations.

Objet de la concertation	Modalité de la concertation	Les contributeurs
<ul style="list-style-type: none"><li>- Informer le public sur l'état de la qualité de l'air et les actions entreprises pour l'améliorer</li><li>- Recueillir les attentes, les avis et les propositions des citoyens afin d'améliorer le plan d'actions du PPA de Strasbourg</li></ul>	<p>La concertation s'est déroulée suivant les modalités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Un dossier support permettant d'accéder aux informations relatives à la qualité de l'air et aux enjeux liés au PPA sur l'agglomération strasbourgeoise ;</li><li>- une consultation libre ouverte du 17 septembre au 15 octobre 2021 pour que chacun puisse faire connaître son avis et ses propositions en répondant à un questionnaire en ligne.</li></ul>	<p>51 contributions ont été recueillies à l'aide du registre en ligne, et 1 contribution par courrier.</p> <p>3 contributions émanent de personnes morales : les associations Alsace Nature, Automobile Club et l'association de défense des intérêts de la Robertsau (ADIR).</p>
<b>Analyse des observations par la maîtrise d'ouvrage</b>		
<p>La pièce H du dossier soumis à l'enquête du PPA n°3 dresse le bilan quantitatif et qualitatif des avis.</p> <p>Les propositions qui se dégagent sont globalement en phase avec le projet de plan d'action sur lequel la DREAL a travaillé avec les acteurs du territoire lors de la fabrication des actions du prochain PPA.</p> <p>Plusieurs propositions ont enrichi les travaux d'élaboration du plan d'action et ont été prises en compte par les partenaires du Comité Local de l'Air dans leurs actions en faveur de la qualité de l'air.</p>		

### Analyse de la Commission d'Enquête

La concertation, dans sa mise en œuvre est conforme à la réglementation en vigueur. Néanmoins la Commission d'Enquête déplore et s'étonne du peu de contributions des citoyens au débat public sur ce sujet d'intérêt général et de santé publique : se pose alors la pertinence des modalités de concertation et surtout du mode de communication associé.

## - ATMO Grand Est et son rôle au sein du PPA

ATMO Grand-Est, un expert régional et indépendant :

ATMO Grand-Est est l'expert de référence sur la qualité de l'air en région Grand Est. Organisme d'intérêt général et indépendant, il réunit l'ensemble des acteurs régionaux engagés dans la surveillance, la communication sur l'air et la mise en œuvre d'actions conduisant à son amélioration. Au service des territoires pour une amélioration durable de la qualité de l'air, ATMO Grand Est gère un observatoire environnemental relatif à l'air et à la pollution atmosphérique. Il est agréé par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air dans la région.

En application de la Loi sur l'air de 1996, ATMO Grand-Est est composé de quatre collèges :

- Les représentants de l'État ;
- Les représentants des collectivités locales ;
- Les représentants des activités économiques (activités concourant à l'émission de substances surveillées)
- Les représentants des associations agréées de protection de l'environnement et de consommateurs ainsi que des personnalités qualifiées

Pour assurer l'évaluation de la qualité de l'air, le dispositif de surveillance d'ATMO Grand Est comprend :

- Un réseau de stations de mesures fixes ;
- Des plateformes de modélisation ;
- Un inventaire des émissions de polluants atmosphériques, adossé à un inventaire des productions et des consommations d'énergie.

Le dispositif de surveillance et d'analyse sur le périmètre du PPA est particulièrement étoffé sur le périmètre du PPA, il est configuré pour répondre aux exigences des directives européennes. Il dispose d'une quinzaine d'analyseurs. ATMO Grand-Est scrute et analyse quotidiennement la qualité de l'air que la population de l'EMS respire, grâce aux mesures réalisées en permanence aux stations et aux données produites par les plateformes de modélisation. Ces données permettent de générer l'indice quotidien de la qualité de l'air disponible sur les points stratégiques de surveillance du territoire de l'EMS et ceci aux endroits les plus critiques en matière de pollution de l'air (secteur urbain, secteur des grands axes routiers).

On note qu'ATMO Grand-Est surveille la qualité de l'air à proximité du COS (Contournement Ouest de Strasbourg, ex-GCO), depuis son ouverture (fin 2021) à partir d'une nouvelle station de surveillance située sur la commune de Vendenheim à 300 m de l'axe routier M 355.

L'ensemble des données sur la qualité de l'air utilisées dans l'ensemble des pièces du dossier sont des données issues du dispositif de surveillance d'ATMO Grand Est.

Pour la commission d'enquête, le dispositif de surveillance et d'analyse sur le périmètre du PPA mis en place par ATMO Grand Est ne prête pas à contestation : il s'appuie sur des enregistrements et des analyses objectives produites en toute indépendance.

## - Méthodologie d'ensemble de l'élaboration du PPA n°3

Le PPA est établi sous l'autorité du préfet de département qui s'appuie :

- Sur la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ;
- En concertation étroite avec l'ensemble des parties prenantes concernées : collectivités territoriales, acteurs économiques, associations de protection de l'environnement, de consommateurs et d'usagers des transports ;
- Sur une équipe projet, groupe de travail et rassemblement du CLA (Comité Local Air).

La révision du PPA a été structurée autour de étapes suivantes :

- L'élaboration d'un diagnostic prospectif, qui valorise les données de l'étude multicouche d'ATMO et inclue une modélisation du fil de l'eau, ou scénario tendanciel ;
- Le bilan du PPA n°2 ;
- Les évolutions réglementaires ;
- L'animation de temps de travail participatifs avec les parties prenantes pour faire émerger des propositions d'actions et construire les engagements partagés, avec pour temps fort les 3 séquences de la « Fabrique des actions » ;
- L'analyse et l'évaluation environnementale des actions ;
- Le travail d'évaluation qualitative des actions du PPA ;
- L'évaluation de l'impact du scénario PPA sur la qualité de l'air, incluant la modélisation du scénario consolidé ;
- L'élaboration des fiches actions et la rédaction du projet de PPA.

## - Analyse de la Commission d'Enquête

La méthodologie adoptée dans le cadre de ce PPA n°3 est une méthodologie de gestion de projet avec une organisation à plusieurs niveaux de responsabilité, une dynamique de mobilisation des acteurs sur l'ensemble du territoire concerné, une déclinaison d'objectifs et le déploiement d'un plan d'action avec des pilotes et la mise en place de modalités de suivi.

Toutefois la Commission d'Enquête estime nécessaire un renforcement du mode de pilotage du PPA et la nécessité d'élaborer un plan de communication plus robuste tant sur le suivi du plan que sur les résultats qualitatifs et quantitatifs des actions et *in fine* sur les résultats des valeurs d'émissions et de concentrations des polluants réglementés.

## – Le Plan d'Action

### - Les grands objectifs

Les grands objectifs du PPA n°3 :

- viser un retour sous les valeurs limites réglementaires dans les délais les plus courts possibles (mesures aux stations et populations exposées à des dépassements) ;
- réduire le plus possible l'exposition des populations aux différents polluants (populations exposées à des dépassements des valeurs guide OMS de 2021) ;
- définir une trajectoire de réduction d'émissions compatible avec les objectifs du PREPA et du SRADDET (est pris en compte l'objectif le plus ambitieux des 2 documents pour les différents polluant).

Il est nécessaire de compléter l'objectif de respect des seuils réglementaires de pollution, par un objectif à échéance plus courte au travers de l'exposition des populations du territoire. Un objectif supplémentaire du PPA sera donc de viser en 2030 les seuils proposés par la Commission Européenne (au niveau des stations de mesures, mais également de ne plus avoir de populations exposées à des dépassements de ces valeurs).

Ces valeurs sont en outre en cohérence avec l'objectif du SRADDET d'atteindre en 2030 les seuils OMS de 2005. Ces objectifs se déclinent selon les différents polluants et visent à préserver le mieux possible la santé des personnes exposées.

Les objectifs retenus par polluant sont les suivants :

#### Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)

- Respecter les concentrations limites réglementaires (40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) aux différentes stations ATMO dans le délai le plus court possible ;
- Plus aucune personne n'est exposée à un dépassement de cette valeur limite sur le territoire dans le délai le plus court possible ;
- Plus aucune personne n'est exposée en 2030 à des dépassements de la concentration de NO<sub>2</sub> de 20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle ;
- Diminuer le nombre de personnes exposées à des dépassements de la valeur guide OMS 2021 ;
- La baisse des émissions de NO<sub>2</sub> sur le territoire dès 2027 est au moins égale aux objectifs 2030 du SRADDET.

Les objectifs du PPA pour les NO<sub>x</sub> pourront être complétés par les objectifs d'un plan régional sur la problématique de l'ozone (projet en cours de réflexion intégré au Plan Régional Santé Environnement 4 (PRSE 2023-2028), porté par l'État et la Région, qui fixe les objectifs pour notre région en faveur d'un environnement préservé pour améliorer la santé de tous).

#### Particules fines : PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>

- Plus aucune personne n'est exposée en 2030 à des dépassements de la concentration de PM<sub>10</sub> de 20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle ;
- Diminuer le nombre de personnes exposées à des dépassements de la valeur guide OMS 2021 pour les PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> ;
- La baisse des émissions de PM<sub>2,5</sub> sur le territoire dès 2027 est au moins égale aux objectifs 2030 du PREPA ;
- La baisse des émissions de PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> dues au chauffage au bois domestique est au moins égale à 30 % des émissions de 2020 en 2027 ;
- Au vu de la pollution importée de PM<sub>2,5</sub> en 2019 sur le territoire, il semble difficile de ne plus avoir aucun habitant de la métropole exposé à des dépassements de la concentration moyenne annuelle de PM<sub>2,5</sub> de 10 µg/m<sup>3</sup> en 2030 (sauf si la qualité de l'air en Europe s'améliore drastiquement) ;
- L'objectif ambitieux d'atteindre en 2030 une concentration moyenne annuelle en PM<sub>2,5</sub> inférieure à 10 µg/m<sup>3</sup> est tout de même conservé dans le PPA afin de maintenir la bonne dynamique en place sur le territoire pour réduire les émissions de ce polluant.

#### Composés organiques volatils non méthaniques (COVnM)

- La baisse des émissions de COVnM sur le territoire dès 2027 est au moins égale aux objectifs 2030 du SRADDET.

Les objectifs du PPA pour les COVnM pourront être complétés par les objectifs d'un plan régional sur la problématique de l'ozone (projet en cours de réflexion intégré au PRSE 4).

#### Ammoniac (NH<sub>3</sub>)

- L'évolution des émissions de NH<sub>3</sub> du Bas-Rhin et Haut-Rhin voire en Grand Est ne suit pas la trajectoire française (+26 % pour Bas-Rhin + Haut-Rhin en 2020 par rapport à 2005, -0,6 % pour le Grand Est). Les objectifs du SRADDET sont donc loin d'être atteints. La problématique des NH<sub>3</sub> provenant de l'agriculture est départementale voire régionale. Il est difficile de la traiter complètement par la mise en place de mesures à l'échelle du PPA. L'objectif ambitieux d'atteindre en 2030 les cibles du SRADDET est tout de même conservé dans le PPA, afin de créer sur le territoire une bonne dynamique de réduction des émissions de ce polluant.

#### Dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>)

- La baisse des émissions de SO<sub>2</sub> sur le territoire dès 2027 est au moins égale aux objectifs 2030 du SRADDET.

#### Ozone (O<sub>3</sub>)

Les phénomènes de production de ce polluant sont très complexes, et encore insuffisamment étudiés en Grand Est. La problématique de l'ozone ne peut pas être traitée à l'échelle du PPA. Les objectifs du PPA pour ce polluant seront de :

- Réduire les émissions des polluants précurseurs de l'ozone (NOx et COVNM) ;
- Réduire l'exposition des populations à ce polluant lors des épisodes de pollution à l'ozone par la prise de mesure d'urgence.

Les objectifs du PPA pour l'ozone seront à compléter par les objectifs d'un plan régional sur la problématique de l'ozone (projet en cours de réflexion intégré au PRSE 4).

- [Le plan d'action détaillé et son analyse par la Commission d'Enquête](#)

Le plan d'action du 3ème PPA s'articule autour de 7 axes de travail. Ces axes reprennent les grands secteurs d'activité suivants : la mobilité, l'organisation du transport et de distribution des marchandises, l'activité industrielle, l'activité agricole, la qualité de l'habitat, les modes de chauffage, l'urbanisation, la transition énergétique et l'animation de la mise en œuvre d'une politique inclusive d'amélioration de la qualité de l'air.

Chaque axe de travail fait l'objet d'une déclinaison en 18 actions cadres qui elles-mêmes font l'objet d'action plus détaillées. Au total le plan d'action est constitué de 47 actions détaillées dont l'une renvoie au Plan Chauffage domestique au bois de l'agglomération strasbourgeoise en cours de validation.

Les fiches "action cadre" ou "fiche mesure" sont numérotées selon la nomenclature suivante de type 1.2.1. :

- Le 1<sup>er</sup> chiffre de 1 à 7 pour les axes de travail,
- Le 2<sup>ème</sup> chiffre pour les actions cadres,
- Le 3<sup>ème</sup> chiffre pour les fiches mesures.

#### Trame de la fiche action-cadre :

La référence numérogique	1.2
Titre de l'action-cadre avec l'objectif global de l'axe de travail	
Objectifs opérationnels et finalités	Secteur cible / Leviers possibles
Justification de l'action cadre et son acceptabilité dans le contexte local de la qualité de l'air	
Détail de mesures de l'action-cadre	

#### Trame de la fiche-mesure

La référence numérique	1.2.1
Titre de l'objectif propre à cette fiche-mesure avec l'objectif	
Pilote(s) de la mesure (responsable (es) de la mobilisation des moyens pour mise en œuvre et suivi de la mise en œuvre)	Cible
Partenaires	Polluant(s) concerné(s)
	Type de mesure : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesure réglementaire</li> <li>- Mesure incitative</li> <li>- Mesure de communication/sensibilisation</li> <li>- Mesure d'observation/surveillance</li> </ul>
Modalités et temporalité de mise en œuvre	
Apport de l'évaluation environnementale	
Estimation des coûts	Financement
Evaluation qualitative	Indicateur de suivi des réalisations
	Indicateurs de suivi des résultats
	Calendrier de mise en œuvre
Fondements juridiques	
Mise en œuvre dans les documents de planification	

Les fiches-mesures constituent ainsi les feuilles de route pour les pilotes des actions, pour l'équipe projet et la responsable de la DREAL chargé du suivi du PPA.

N°	Action cadre	Fiche mesure
<b>Axe 1 : Mobilité</b>		
1.1	Réduire et mutualiser les déplacements.	1.1.1 Accompagner les employeurs dans l'élaboration de leurs plans de mobilité et la réalisation des actions (démarche OPTIMIX). 1.1.2 Promouvoir le covoiturage et structurer l'autopartage. 1.1.3 Créer un réseau de sites de travail à distance (tiers-lieux) permettant d'éviter un maximum de déplacements.
<b>Analyse Commission d'Enquête (CE)</b>		
<p>Fiche 1.1.1.1. Il s'agit de poursuivre la démarche incitative « OPTIMIX » d'accompagnement des entreprises, administrations et associations dans le cadre du plan de mobilité domicile-travail que doivent mettre en œuvre réglementairement les entités concernées. Le pilote est identifié (EMS) et la mesure est financée (EMS). Cette mesure participe à améliorer la qualité de l'air et à limiter les émissions de GES.</p> <p>Fiche 1.1.1.2. Cette mesure incitative et de communication participera sans doute à la réduction des émissions polluantes. Elle dispose de moyens conséquents (financement via le plan national covoiturage et abondement par l'Etat des participations des AOM (EMS et CeA). A noter que pour lutter contre l'autosolisme, l'EMS a mis en place en 2024 une plateforme « Auto'Hop » qui facilite la mise en relation entre conducteur et passager : l'opération est rémunérée de 1,5 à 4 € par voyage et par passager pour le conducteur et gratuit pour le passager.</p> <p>Fiche 1.1.1.3. Cette mesure, incitative, est à construire et ne dispose ni de pilote ni de financement. La CE est dubitative quant à la pertinence de cette mesure qui pourrait être utilement intégrée à la fiche - mesure 1.1.1 dans le cadre de la démarche « OPTIMIX ».</p>		
N°	Action cadre	Fiche mesure
1.2	Favoriser la mobilité active.	1.2.1 Réaliser le REV (Réseau express vélo). 1.2.2 Augmenter fortement l'offre de stationnement vélo sécurisé dans l'espace public. 1.2.3 Mettre en œuvre le réseau magistral Piétons.
<b>Analyse CE</b>		
<p>Fiche 1.2.1. La mesure dispose d'un pilotage (EMS et CeA) et de moyens conséquents (à noter toutefois que les subventions Etat et Région sont à préciser et qu'il pourra être utilisé de mobiliser des fonds européens correspondants). La CE se félicite de la volonté affirmée d'organiser une coordination entre les différents acteurs pour assurer le maillage et les connexions intra- EMS et extra EMS.</p> <p>Fiche 1.2.2. Cette mesure qui pourrait paraître anecdotique est en fait primordiale, car un des freins à l'utilisation du vélo est le nombre important de vol. En outre il convient d'adapter les arceaux aux vélos cargo et aux VAE plus lourds que les vélos traditionnels. La mesure est pilotée et les moyens sont disponibles. Enfin, le règlement écrit du PLUi de l'EMS a été modifié en conséquence.</p> <p>Fiche 1.2.3. La démarche est d'ores et déjà engagée via notamment le plan piétons voté en mai 2021 par la commune de Strasbourg. La CE note qu'il y a la volonté de réduire les conflits d'usage de l'espace public.</p>		
1.3	Mise en place d'une politique faible émission sur le territoire, renouvellement du parc mesures multimodales et réaménagement de l'espace public.	1.3.1 Mettre en œuvre une zone à faibles émissions mobilités. 1.3.2 Développer le maillage des infrastructures de recharge et d'avitaillement pour motorisations alternatives. 1.3.3 Restructurer l'aménagement de l'espace public pour réduire la place de la voiture. 1.3.4 Réduire les émissions des trains diesel en gare de Strasbourg ainsi que sur l'ensemble des lignes de l'étoile de Strasbourg. 1.3.5 M35 : transformation multimodale de la voie. 1.3.6 Lancer un appel à projet innovant pour le transport, les mobilités et la logistique urbaine. 1.3.7 Batorama : diminution des émissions et renouvellement de la flotte.
<b>Analyse CE</b>		
<p>1.3.1 La mise en œuvre de la ZFE-m, réglementaire Loi LOM de 2019), est effective depuis janvier 2023. A noter que les communes de Strasbourg, Schiltigheim, Holtzheim et Ostwald vont plus loin que la réglementation en prévoyant d'interdire les véhicules « Crit'Air 2 » en 2028. Il s'agit sans doute une des mesures les plus impactantes quant à réduction des substances polluantes. Néanmoins on ne constate que peu de contrôles sont effectués. Toutefois, le nombre de voitures particulières immatriculées dans l'Eurométropole est en baisse de 2,83% en 2023, soit 7000 voitures de moins (source ministère de la Transition écologique) et il s'agit des véhicules les plus polluants. Signe encourageant, en 2023, la part des véhicules Crit'Air 0, 1 et 2 est de 73% des 240000 véhicules immatriculés. Enfin, les bons résultats 2023 en termes de concentrations de NO<sub>2</sub> (en dessous du seuil réglementaire de 40 mg.m<sup>-3</sup> pour les 6 stations de mesure strasbourgeoises), qui aux dires d'ATMO Grand Est ne sont pas que conjoncturels, sont très encourageants : il conviendra toutefois que la communication soit mieux maîtrisée, le grand public n'ayant retenu que « la métropole n'est plus un territoire ZFE » alors qu'il s'avère que pour que la suspension de la ZFE soit effective, il faudrait que les mesures de dioxyde d'azote soient inférieures, 3 années sur 5 mesurées, aux seuils mis en place pas l'UE,</p> <p>De manière plus générale, l'enjeu de la communication sur le PPA (et ses résultats) est majeur d'autant que les outils de contrôle et de verbalisation automatiques promis par l'Etat ne devraient pas arriver avant 2026-2027. Un contretemps qui rend « l'application de cette politique publique souple et plus incitative que répressive » dicit Mme la Présidente de l'EMS.</p> <p>1.3.2 Cette mesure est bien sûr indispensable et même réglementaire, au moins pour les IRVE (Loi Climat et Résilience). La CE note que l'EMS prévoit un total de 255 bornes de recharge pour véhicules électriques à horizon 2025, soit 500 points de charge.</p>		

1.3.3 Cette mesure a pour objet la mise en œuvre de restrictions de la place de l'automobile sur l'espace public en diminuant notamment et de fait l'offre de stationnement, sujet clivant s'il en est. Un des enjeux de cette mesure sera son acceptabilité sociale : là aussi la communication sur ce type de mesure est primordiale.

1.3.4 Le pilote de cette mesure est bien sûr la SNCF avec un financement Grand Est. Cette mesure ne pourra que diminuer les concentrations de polluants. La CE note toutefois un manque d'ambition dans le domaine : Il est en effet dommage de ne pas explorer d'autres types de motorisations ou d'énergie telles que les batteries rechargeables, le bio GNV, le TER hybride (construit à Reichshoffen), l'hydrogène.

1.3.5 Certaines modalités de mise en œuvre restent hypothétiques : déploiement du contrôle sanction automatisé prévu par le ministère, contrôle de la voie covoiturage. En outre, la signalisation routière correspondante n'est pas très compréhensible (panneau « covoiturage » peu explicite, succession de panneaux 90/70 prêtant à confusion, panneaux zone 70 « fonction des horaires » peu lisibles). A contrario, il semble que le nombre de poids lourds en transit empruntant la M35 a diminué.

1.3.6. Les modalités de financement ne sont pas finalisées. *A priori*, un premier appel à projets innovants a été lancé en avril 2023, mais la CE n'a trouvé d'information correspondante.

1.3.7 Batorama a déjà engagé une démarche de verdissement de sa flotte en passant au GTL « Gas to liquid » beaucoup moins polluant que le diesel. En outre, un premier bateau à motorisation électrique (3 M€) a été livré début 2024 et un investissement de 30 M€ a été budgété pour remplacer la flotte à terme.

1.4	Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité TC vélo	1.4.1 Mettre en œuvre le Réseau Express métropolitain européen 1.4.2 Optimiser la possibilité d'embarquer les vélos dans les TC 1.4.3 Amélioration de la vitesse commerciale et régularité (BUS et tram) 1.4.4 Renfort d'un réseau tram/BHNS armature
-----	---	--

**Analyse CE**

1.4.1 Améliorer l'efficacité la desserte ferroviaire des 2ème et 3ème couronnes de l'EMS était attendue par leurs habitants et ne pourra qu'inciter un report de l'automobile vers les transports en commun et, in fine, et notamment de réduire les émissions de substances polluantes.

1.4.2. Il s'agit d'une conséquence de la loi LOM qui veut faciliter l'intermodalité vélos-TC par le développement de l'emport des vélos dans les cars et trains. A priori, l'emport de vélos dans les cars ne concerne qu'un usage de loisirs et de tourisme. La CE est bien consciente de la difficulté de généraliser l'emport des vélos dans les cars en jours ouvrables sans gêner les passagers. Elle estime que la réduction des émissions de polluants correspondante serait trop faible en regard des coûts et gênes engendrés.

1.4.3 Toutes mesures visant à améliorer l'efficacité des TC (dont leur vitesse commerciale) ne peuvent qu'inciter les usagers à préférer les TC à l'automobile, et donc de réduire les émissions de polluants.

1.4.4. L'extension ou la création de ligne de tramway et de ligne de bus à haut niveau de service comme pour la mesure 1.4.3 ne peuvent que contribuer à réduire les émissions de polluants.

1.5	Évaluation des effets des politiques de mobilité	1.5.1 Réalisation d'une enquête mobilité
-----	--	--

**Analyse CE**

1.5.1. Sur le principe « on ne peut contrôler que ce qu'on mesure », la réalisation périodique de ce type d'enquête est indispensable. Cette enquête pourra utilement être transfrontalière, car les déplacements pendulaires EMS / Ortenau sont nombreux et les pratiques « culturelles » de mobilité sans doute différentes.

N°	Action cadre	Fiche Mesure
<b>Axe 2 : Organiser la sobriété et l'efficacité du transport et de la distribution de marchandises vers, sur et depuis l'agglomération</b>		

2.1	Transformer la logistique et la livraison pour réduire les flux dans les milieux urbains et périurbains.	2.1.1 Adopter et mettre en œuvre un schéma partenarial de logistique urbaine. 2.1.2 Mettre en œuvre une politique foncière et d'urbanisme permettant de définir, et de réserver des espaces et des infrastructures dédiées au report modal pour la livraison de marchandises sur les derniers km.
-----	--	--

**Analyse CE**

2.1.1. Cette mesure fait référence à une ZFE-marchandises (engagée en 2018), or la CE ne trouve pas d'information sur celle-ci. Cette mesure pilotée par l'EMS, n'est pas financée. De toute évidence, cette mesure n'est pas aboutie.

2.1.2 Cette mesure (non financée) n'en est qu'au stade de la réflexion et fait référence à une modification 5 du PLUi de l'EMS sachant que la modification 4 n'est en vigueur que depuis 2023.

2.2	Décarboner les transports longue distance pour valoriser les reports modaux et les entreprises engagées en ce sens.	2.2.1 Étendre les capacités ferroviaires et décarboner le Terminal à Conteneurs Sud afin de permettre la réalisation du report modal des flux de marchandises au départ et à destination du Bas-Rhin. 2.2.2 Poursuivre le programme EVE (charte CO <sub>2</sub> , fret 21) et valoriser les entreprises engagées.
-----	---	--

**Analyse CE**

2.2.1. Cette mesure d'un coût de 50 M€ n'est financée qu'à 85% (dont 10 % non confirmé). Néanmoins le Port Autonome de Strasbourg fait état dans son plan stratégique de l'aménagement d'un hub multimodal sur le terminal à conteneurs Sud de Strasbourg à hauteur de 70 M€, comprenant également le renforcement et la modernisation des infrastructures ferroviaires (18 M€ sont budgétés pour 2024). A noter une baisse en 2023 du trafic ferroviaire de 19,7 % par rapport à 2022 qui s'explique principalement par les grèves de la SNCF du 1er trimestre 2023.

2.2.2. Cette mesure est financée par l'UE. Néanmoins le programme EVE est arrivé à échéance fin 2023 et la mesure n'indique pas si le programme est reconduit.

N°	Action Cadre	Fiche Mesure
<b>Axe 3 : Mettre en œuvre une politique de transition énergétique cohérente avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.</b>		
3.1	Faire de la politique d'amélioration de la performance des bâtiments un levier d'amélioration de la qualité de l'air.	3.1.1 Proposer aux bénéficiaires d'un accompagnement sur la rénovation d'un bâtiment de réduire les émissions de polluants atmosphériques de leur logement.
<b>Analyse CE</b>		
3.1.1 il s'agit d'une mesure nécessaire compte tenu du « maquis » des aides correspondantes (ma prim'renov, Certificats d'énergie, défiscalisation, etc.) et des rôles de chaque organisme		
3.2	Réguler l'usage des équipements de combustion de la biomasse pour en réduire l'impact polluant.	Renvoi au Plan Chauffage domestique au bois de l'agglomération strasbourgeoise.
<b>Analyse CE</b>		
3.1.2 Le diagnostic établi dans le cadre de la révision du PPA de l'agglomération strasbourgeoise montre que le chauffage au bois domestique est l'émetteur majoritaire de particules fines, en outre, l'ADEME indique que, pour une même quantité d'énergie produite, un appareil récent performant émet jusqu'à 10 fois moins de particules fines qu'un foyer fermé antérieur à 2002 ou un foyer ouvert, moyennant des pratiques d'installation et d'utilisation adéquate et d'entretien. Il est donc nécessaire que le PPA n°3, objet de l'enquête, prévoit dans ses actions la mise en place de mesures visant à réduire l'impact du chauffage au bois sur les émissions de particules. A ce titre, un arrêté préfectoral visant la réduction de la pollution atmosphérique issue des installations résidentielles de chauffage au bois dans les constructions neuves sur le territoire du PPA n°3 devrait être pris en 2024. A noter qu'en août 2021, la loi Climat et Résilience a introduit un objectif de baisse des émissions de PM issues du chauffage au bois de 50% en 2030 par rapport à leur niveau de 2020. L'objectif de respecter cette trajectoire à l'horizon 2027 est donc bien à intégrer dans le PPA n°3.		
N°	Action Cadre	Fiche Mesure
<b>Axe 4 : Réglementer et accompagner les activités industrielles et artisanales pour une réduction des émissions de polluants.</b>		
4.1	Augmenter les exigences sur la performance des process industriels.	4.1.1 Imposer à toute nouvelle unité de combustion biomasse d'une puissance de 20 à 50 MW des performances d'émissions correspondant à l'état de la technique. 4.1.2 Poursuivre les actions visant à affiner la connaissance des émissions industrielles.
<b>Analyse CE</b>		
4.1.1 Cette mesure n'appelle de commentaire de la part de la CE, d'autant que ces activités font l'objet d'un arrêté préfectoral d'exploitation 4.1.2 idem ci-dessus		
4.2	Renforcer le contrôle des installations industrielles.	4.2.1 Augmenter le nombre de contrôles inopinés (CI) par prélèvements aux émissaires. 4.2.2 Renforcer le contrôle des ICPE durant les pics de pollution.
<b>Analyse CE</b>		
4.2.1 Un vingtaine de contrôles inopinés sont en cours sur la période 2022 – 2024. La DREAL fera appel à des laboratoires certifiés et un bilan annuel sera établi : La CE ne peut que se féliciter de ce renforcement de contrôles. 4.2.2 il ne s'agit en fait que d'une application de la réglementation (article L 516 8 du code de l'environnement)		
N°	Action Cadre	Fiche mesure
<b>Axe 5 : Réduire les concentrations en polluants dans les zones où les populations exposées sont les plus denses.</b>		
5.1	Végétaliser les zones urbaines exposées à de fortes concentrations en particules.	5.1.1 Développer l'arbre en ville par la multiplication des opérations de végétalisation des places et espaces publics et l'encouragement à planter sur l'espace privé.
<b>Analyse CE</b>		
5.1.1 Il s'agit en fait de la reprise dans le PPA du Plan Canopée de l'EMS (avec notamment l'objectif de planter 10000 arbres sur 10 ans, financement 100 % EMS). La CE note que l'effet de cette mesure sur la qualité de l'air n'est pas quantifié, ni même estimé.		
5.2	Agir lors des épisodes pollués pour protéger la santé des populations.	5.2.1 Adapter la procédure d'urgence de circulation différenciée. 5.2.2 Renforcer les contrôles de véhicules lors des pics de pollution.
<b>Analyse CE</b>		
5.2.1 Si la pertinence de cette mesure n'est contestable, il s'avère que l'arsenal réglementaire doit être mis à jour, d'abord au niveau ministériel, puis au niveau préfectoral du Grand Est. En outre, la problématique de l'application de la mesure est liée aux moyens de contrôle et de sanctions : la stratégie de contrôle doit être à la hauteur de l'enjeu. 5.2.2 cf. ci-dessus. De fait, cette mesure pourrait être fusionnée avec la précédente mesure.		
5.3	Mieux intégrer les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air dans l'aménagement	5.3.1 Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans l'ensemble des projets d'aménagements -projets, plans, programmes, documents d'urbanisme- sur la zone PPA 5.3.2. Améliorer la qualité de vie et de la santé des élèves dans et aux abords des écoles. 5.3.3. Mise en place d'une charte chantier à faible impact qualité de l'air

### Analyse CE

5.3.1 Il s'agit de fait d'une reprise de la réglementation (code l'urbanisme et code de l'environnement). 2 aspects conduisent cette fiche mesure : le premier consiste en l'émergence de nouveaux standards en matière d'aménagement et de construction et le second en limitant voire interdisant les implantations de locaux à destination de populations sensibles à la qualité de l'air via les documents d'urbanisme. La CE s'étonne de l'absence de partenariat avec les organismes professionnels (CAPEB, FNTP, FFB, FNTP, etc.).

5.3.2 La CE ne peut que se féliciter de cette mesure et recommande de l'étendre aux élèves des collèges et lycées en y associant la région Grand Est et la CeA. La CE incite en outre à la communication des résultats de l'étude Scol'air en 2024.

5.3.3. La CE recommande qu'un benchmarking sur le sujet soit réalisé auprès d'autres collectivités (par exemple celle d'Annecy via sa Charte Chantiers Air Climat) et de l'ADEME (auprès de laquelle un financement peut être possible).

N°	Action Cadre	Fiche mesure
Axe 6 : Soutenir et accompagner l'orientation des exploitations agricoles vers des pratiques réduisant les émissions de polluants.		
6.1	Accompagner les agriculteurs dans la transformation de leurs pratiques.	<p>6.1.1 Expérimenter/tester les matériels et techniques culturales qui permettent de limiter les émissions d'ammoniac.</p> <p>6.1.2 Développer le conseil individuel / collectif aux agriculteurs et l'accompagnement permettant d'optimiser la fertilisation et les pratiques vertueuses.</p> <p>6.1.3 Dresser le panorama des dispositifs de financement existants et à créer permettant de financer les actions pour la réduction des émissions de polluants.</p> <p>6.1.4 Mettre en place un Observatoire des Pratiques Agricoles permettant la réduction des émissions d'ammoniac et leurs impacts sur l'économie des exploitations.</p>

### Analyse CE

6.1.1. La Chambre d'Agriculture d'Alsace, pilote de cette action, est lauréate 2023 (avec subventions à la clé) d'un appel à projet de l'ADEME. Ce projet (FIX'N Alsace) a pour objet de mieux comprendre et quantifier les émissions d'ammoniac, de proposer des techniques alternatives intéressantes pour les agriculteurs (disponibilités, économiques, faisabilités techniques, etc.), de diffuser de l'information large (Alsace) et de prodiguer des conseils spécifiques ciblés. La CE ne peut que se féliciter de la proactivité de la Chambre d'Agriculture.

6.1.2 Dans le cadre du projet FIX'N Alsace, 35 exploitations agricoles de l'EMS seront conseillées pour des pratiques limitants la volatilisation de l'azote durant les trois années du projet FIX'N Alsace.

6.1.3 et 6.1.4 La CE note que ces 2 mesures font l'objet de l'axe « Qualité de l'Air » du programme ACSE 2023-2025 (Air Climat Sol Energie) Grand Est.

N°	Action Cadre	Fiche Mesure
Axe 7 : Animer la mise en œuvre d'une politique inclusive d'amélioration de la qualité de l'air.		
7.1	Développer la connaissance et poursuivre la sensibilisation sur les enjeux de qualité de l'air.	<p>7.1.1 Exploiter les données de l'inventaire air climat énergie et des campagnes de mesure pour mieux évaluer les sources et les intensités relatives des émissions d'ammoniac.</p> <p>7.1.2 Construire un programme d'étude sur les polluants non réglementés.</p> <p>7.1.3. Évaluer les émissions du fluvial et les intégrer dans l'inventaire.</p> <p>7.1.4 Innovation - intégration des micro-capteurs dans l'observatoire de la qualité de l'air et réguler le trafic par leur utilisation.</p> <p>7.1.5 Faciliter la mise à disposition des émissions industrielles auprès des populations</p>

### Analyse CE

7.1.1 La CE estime que cette mesure pourrait être fusionnée avec la fiche mesure 6.1.4, dans le cadre du programme ACSE Grand Est

7.1.2 La fiche mesure indique qu'une campagne de mesure des polluants dits émergents (Black carbon, particules ultra fines, butadiène et HAP) a été menée en 2022 – 2023. Un rapport d'étude doit être rendu courant 2024. A ce stade, la CE estime qu'il ne s'agit pas d'une action prioritaire et qu'il vaut mieux se concentrer sur les polluants réglementés.

7.1.3 Le CE estime que cette mesure pourrait utilement être fusionnée avec la fiche 1.3.7 Batorama : diminution des émissions et renouvellement de la flotte.

7.1.4 Il semblerait que d'autres membres de la Fédération ATMO France (qui fédère le réseau des Associations de surveillance de la qualité de l'air) mène ce même type d'expérience : la Commission d'Enquête suggère un benchmark correspondant et recommande un pilotage ATMO Grand Est (en lieu et place de l'EMS)

7.1.5 Cette mesure n'indique ni pilotage, ni moyen, ni quels sont les polluants concernés. La CE s'interroge sur la pertinence de cette action.

7.2	Sensibiliser, former et accompagner les professionnels des secteurs émetteurs de polluants atmosphériques dans leurs objectifs de réduction.	<p>7.2.1 Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation des agriculteurs aux enjeux de la qualité de l'air dans la gestion des exploitations agricoles.</p> <p>7.2.2 Soutenir par la commande publique, les transporteurs engagés dans les démarches volontaires pour réduction de leurs émissions de polluants.</p> <p>7.2.3 Mettre en place une démarche collective des entreprises industrielles pour l'amélioration de la qualité de l'air avec un appui personnalisé pour ingénierie et communication.</p> <p>7.2.4 Former les professionnels du bâtiment sur les matériaux peu émetteurs de polluants dans l'air.</p>
-----	--	--

### Analyse CE

7.2.1 Cette mesure relative à la mise en œuvre d'une campagne de sensibilisation des agriculteurs aux enjeux de la qualité de l'air pourrait être fusionnée avec la fiche 6.1.2 ou intégrée à l'action cadre 6.1 « Accompagner les agriculteurs dans la transformation de leurs pratiques. ».

7.2.2 La CE suggère que cette mesure soit rapprochée de la mesure 2.2.2 relative au programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et Logistique).

7.2.3 Cette mesure, pilotée par ATMO Grand Est, est à construire. La CE note avec satisfaction la volonté de s'appuyer sur une démarche similaire déjà engagée en Région Auvergne Rhône Alpes.

7.2.4 La mesure est à construire. Il semble à la CE que la FFB soit la plus qualifiée pour piloter cette mesure

7.3	Communiquer, impliquer le grand public dans l'initiative pour l'amélioration de la qualité de l'air.	7.3.1 Renforcer le contrôle et la communication sur l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts. 7.3.2 Communication et sensibilisation sur la qualité de l'air. 7.3.3 Sensibiliser le grand public et les acteurs publics à l'utilisation de matériaux et produits moins émissifs en COV.
-----	--	--

### Analyse CE

7.3.1 La CE se félicite que cette mesure ne soit pas que « punitive » en proposant des solutions alternatives qui pourront faire l'objet d'aides ciblées.

7.3.2 Cette mesure est bien sûr indispensable. La CE s'étonne (et déplore) que le pilote ne soit pas la DREAL et estime, de manière plus globale, que la communication de même que le pilotage du PPA n°3 doivent faire l'objet d'une action cadre dédiée, avec deux fiches mesure : l'une ayant pour objet la mise en place d'une gouvernance pour le suivi périodique des actions et l'autre relative à l'organisation d'une communication robuste sur la mise en œuvre des actions et de leurs résultats *in fine* sur les contrôles déployés des différentes interdictions.

7.3.3 Cette mesure, nécessaire, n'appelle pas de remarque de la part de la CE

- Les modalités de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du PPA n°3

#### Un responsable du PPA, des pilotes pour chaque action et un outil de suivi.

Le suivi des actions, leurs déroulés, voire leurs évolutions est assuré par les pilotes d'action et la DREAL Grand Est, responsable du suivi du PPA.

La DREAL, à raison d'une fois par an environ, organisera des échanges bilatéraux avec les pilotes de chaque action. Afin de faciliter la tâche du responsable du suivi du PPA, un outil de suivi intégré et facilitant a été mis en place, pour permettre d'évaluer, sur la base des indicateurs, renseignés par les porteurs d'actions. Cet outil sera complété lors de bilatérales réalisées entre la DREAL et les porteurs des actions. Ces bilatérales doivent également permettre de faire le bilan de l'année écoulée, des freins, actualités autour de l'action, mais aussi de poser les alertes quant au bon déroulé des étapes de réalisation.

#### Des instances de suivi garantes de l'atteinte des objectifs

- Le comité local de l'air (CLA)

En phase de mise en œuvre du PPA, le CLA sera réuni *a minima* 1 fois par an pour assurer le suivi et plus fréquemment lors de son évaluation. Composé de services de l'Etat, des élus des collectivités territoriales et des représentants des secteurs économiques, ou encore associations et personnalités qualifiées, le CLA est une des instances de suivi et d'évaluation.

- L'équipe projet (EP)

L'équipe projet, instance plus technique et plus agile, pilotée par la DREAL, en réunissant les services de l'Etat, les collectivités territoriales concernées par le plan, l'ARS, ATMO Grand Est reste mobilisée au besoin lors des échéances de suivi et d'évaluation du PPA.

- Des échanges bilatéraux annuels avec chaque référent structure porteuse d'actions.

Afin de faire vivre les actions et de s'assurer du bon déroulé des actions, et le cas échéant, de leur évolution, la DREAL organisera à raison d'une fois par an *a minima*, des échanges en bilatérales avec le référent de chaque structure porteuse d'actions du PPA (EMS, ATMO Grand Est, Port Autonome de Strasbourg, Région Grand Est, Agence du Climat, Chambre d'Agriculture, etc.). Ces bilatérales entre le responsable PPA DREAL et les référents "structure porteuse d'actions" s'appuieront également sur l'outil de suivi développé.

- Synthèse de l'avis de l'Autorité Environnementale (AE) et Mémoire en Réponse de la DREAL – Analyse de la Commission d'Enquête (CE)

Avis de l'AE	Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage (Moa)	Dossier modifié
<p><b>Remarque AE1</b></p> <p>Préciser les modalités de consultation envisagées avec l'Allemagne pour, notamment, prendre en compte, dans l'élaboration du PPA, les dimensions transfrontalières de la pollution atmosphérique</p>	<p>Il est prévu de consulter le « Regierungspräsidium Freiburg » sur le projet de PPA, en parallèle de EP</p>	<p><b>non</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Analyse de la CE</b></p> <p>La CE note avec satisfaction que la MOa a consulté les autorités allemandes sur le projet de PPA. La CE avait d'ailleurs questionné la MOa sur le sujet lors des premiers contacts pré-enquête.</p> <p>Nota : le 21 mars 2024, les autorités allemandes, en l'occurrence le « RegierungsPräsidium Freiburg » ont fait part de leurs remarques sur le projet de PPA dans un document joint en annexe (traduction faite par la Commission d'Enquête).</p>		
<p><b>Remarque AE2</b></p> <p>Compléter l'évaluation environnementale par une analyse plus approfondie de la prise en compte, par le PPA, des dispositions prévues par le PREPA (Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques) en matière agricole</p>	<p>Le projet de PPA comporte des actions sur le secteur agricole, répondant aux dispositions du PREPA en la matière. En particulier, l'axe 6.1 « Soutenir et accompagner l'orientation des exploitations agricoles vers des pratiques réduisant les émissions » constitue le cœur des actions permettant d'agir sur ce secteur. Il s'agit notamment d'expérimenter/tester les matériels et techniques culturales qui permettent de limiter les émissions d'ammoniac, développer le conseil individuel/collectif aux agriculteurs et l'accompagnement permettant d'optimiser la fertilisation et les pratiques vertueuses et mettre en place un Observatoire de Pratiques Agricoles permettant la réduction des émissions d'ammoniac et leur impact sur l'économie des exploitations. L'analyse de ces actions et de leur contenu permettra de compléter l'analyse de la prise en compte, par le PPA, des dispositions prévues par le PREPA en matière agricole</p>	<p><b>oui</b></p>
<p><b>Analyse de la CE :</b></p> <p>Le complément apporté par la MOa au niveau du rapport au chapitre 2.3.1.2 met bien en évidence le lien entre les objectifs du PPA et les actions qui en découlent avec les orientations stratégiques du PREPA.</p> <p>La question du recul progressif de l'usage de matériels d'épandage émissifs au profit de matériels plus vertueux évitant la volatilisation de l'ammoniac est bien une orientation prise en compte dans le PPA.</p> <p>La CE constate avec satisfaction que la chambre d'agriculture Gd Est (pilote des actions 6.1.1 à 6.1.4) vient d'être retenu sur un projet d'expérimentation sur les enjeux de la volatilisation de l'ammoniac dans le cadre des projets AgriQair 2023 de l'ADEME (en partenariat avec le lycée agricole d'Obernai).</p>	<p><b>Modification du dossier</b></p> <p>Ajout d'un paragraphe explicatif de même nature que la réponse ci-dessus dans les pièces de : → L'Evaluation Environnementale Stratégique – Chapitre 2.3.1.1 en page 12 → Le rapport – Chapitre 2.3.1.2 en page 10</p>	<p><b>oui</b></p>
<p><b>Remarque AE2</b></p> <p>Clarifier le lien de compatibilité entre le SRADDET et le PPA, et de compléter la présentation de l'articulation entre le SRADDET et le PPA</p>	<p>L'atteinte des objectifs du SRADDET par le scénario du PPA avec actions est justifiée en p. 18 du rapport L'Evaluation Environnementale Stratégique. Il est proposé de se référer à cette partie pour clarifier le lien de compatibilité entre SRADDET et PPA, en rappelant à l'aide d'un tableau synthétique que le PPA permet de se conformer à la trajectoire SRADDET et en développant l'articulation entre les axes et actions portées par le PPA et les orientations thématiques portées par le SRADDET (notamment sur les thématiques biomasse, trame verte, mobilités). Ainsi, les axes 5.1 (« Végétaliser les zones urbaines exposées à des fortes concentrations en particules »), 5.3 (« Mieux intégrer les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air dans l'aménagement »), 6.1 (« Soutenir et accompagner</p>	<p><b>oui</b></p>

	l'orientation des exploitations agricoles vers des pratiques réduisant les émissions ») s'inscrivent pleinement dans la stratégie du SRADDET de la Région, notamment la valorisation des richesses naturelles et de la biodiversité du territoire, l'urbanisme durable en lien avec le zéro artificialisation nette et le développement de l'intermodalité pour la mobilité du quotidien	
<p align="center"><b>Analyse de la CE</b></p> <p>Le complément apporté par la MOa par l'ajout d'un tableau synthétique dans la pièce - L'Evaluation Environnementale Stratégique – Chap. 2.3.1 montre les rapports et la hiérarchie des normes prévus par le Code de l'environnement qui fixe les rapports de compatibilité et de prise en compte qui doivent être respectés entre SRADDET, PCAET et PPA d'un territoire. La CE considère que la Dreal a ainsi apporté une réponse satisfaisante à la demande de l'Ae.</p> <p>En effet, ces documents, chacun à leur niveau, fixent des objectifs en matière de qualité de l'air. L'analyse de ces objectifs et de la bonne articulation entre les différents plans est présentée de manière détaillée dans l'évaluation environnementale du PPA.</p>	<p align="center"><b>Modification du dossier</b></p> <p>Ajout d'un tableau synthétique comme suggéré dans la pièce de : → L'Evaluation Environnementale Stratégique – Chapitre 2.3.1</p> <p>Ajout d'un renvoi vers l'Evaluation Environnementale Stratégique dans la pièce du : → Rapport de PPA – Chapitre 2.3.1 en page 8</p>	
<p align="center"><b>Remarque AE3</b></p> <p>Recommande de préciser les dispositions qui devraient, le cas échéant, être introduites dans le PLU ou le Scoters pour assurer la bonne mise en œuvre des actions prévues par le PPA</p>	<p>Le rapport environnemental du PPA, peut développer l'analyse du lien de compatibilité entre le PLU en vigueur et le projet de PPA, en démontrant comment les objectifs chiffrés du PLU en termes d'accueil de nouvelles populations et de nouveaux logements s'inscrivent dans une trajectoire de baisse des concentrations en polluants portés par le PREPA. Les objectifs portés par le PADD du PLU, notamment préparer le territoire à une trajectoire sobre en carbone, seront rappelés et mis en perspectives avec les actions du PPA en termes d'urbanisme, de mobilités et sur les activités économiques. Cette analyse sera complétée avec celle du Scoters. Nous proposons en outre d'introduire un encart pour les fiches-actions dont la mise en œuvre dépend de planifications plus globales, comme la politique de logistique urbaine. Cet encart précisera les orientations que devra comporter le document d'urbanisme dans l'optique d'une future révision.</p>	
<p align="center"><b>Analyse de la CE</b></p> <p>La CE considère que la Dreal a mené une réflexion pertinente pour modifier le document en réponse à la remarque de l'AE.</p> <p>Elle estime en outre que la relation de compatibilité des PPA à de nombreuses autres démarches liées au domaine de l'air entraîne des interférences et des actions complémentaires entre les différents Plans devant rendre difficile la détermination des différents effets liés à chacun d'entre eux.</p>	<p align="center"><b>Modification du dossier</b></p> <p>Ajout d'un encart dans les fiches-actions suivantes (les modifications intégrées sont disponibles dans le document ad hoc « Compléments fiches actions ») : → 1.1.3 Créer un réseau de sites de travail à distance (tiers-lieux) permettant d'éviter un maximum de déplacements → 1.2.1 Réaliser le REV (Réseau express vélo) → 1.2.2 Mettre en œuvre le réseau magistral piétons → 1.3.2 Développer le maillage des infrastructures de recharge et d'avitaillement pour motorisations alternatives 1.3.3 Restructurer l'aménagement de l'espace public pour réduire la place de la voiture → 1.3.5 M35 : transformation multimodale de la voie → 1.4.1 Mettre en œuvre le REME → 2.1.2 Mettre en œuvre une politique foncière et d'urbanisme permettant de définir, et de réserver des espaces et des infrastructures dédiées au report modal pour la livraison de marchandises sur les derniers kms. → 5.1.1 Développer l'arbre en ville par la multiplication des opérations de végétalisation des places et espaces publics et l'encouragement à planter sur l'espace privé → 5.3.1 Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans l'ensemble des projets d'aménagement - projets, plans, programmes, DU - sur la zone PPA</p>	<b>oui</b>

<p><b>Remarque AE4</b></p> <p>Recommande de compléter le rapport environnemental par l'analyse de l'articulation entre le PPA et les plans et programmes applicables au territoire, concernant les carrières, les déchets, l'eau, la réduction de la pollution par les nitrates, la biomasse et le chauffage au bois. Elle recommande également d'analyser l'articulation avec les plans ou programmes allemands ou transfrontières relatifs à la qualité de l'air »</p>	<p>Les documents-cadres traitant des enjeux environnementaux sur les milieux physiques, naturels et humains et leur interaction avec le PPA ont été d'abord abordés dans l'Évaluation Initiale de l'Environnement (EIE), en particulier le schéma départemental des carrières du Bas-Rhin, sur les enjeux liés aux sols et sous-sols (p. 13, EIE) et les déchets de chantier (p. 43, EIE). Sur les enjeux liés à l'eau, l'EIE mentionne le SDAGE Rhin-Meuse, le SAGE III Nappe Rhin et le PGRI de la Meuse 2016-2022, p. 13. Bien que ces documents soient mentionnés, ils n'ont pas de lien d'opposabilité directe avec le PPA, raison pour laquelle ceux-ci n'ont pas été cités en 1<sup>er</sup> lieu dans la partie à l'articulation avec les documents-cadres. Ils traitent également indirectement des enjeux liés à la qualité de l'air.</p> <p>Nous proposons alors de compléter l'analyse en faisant le lien entre les documents-cadres à l'échelle régionale sur les thématiques citées par l'AE, mais la question de l'articulation ne sera traitée de manière approfondie que pour les plans et programmes devant être compatibles ou devant prendre en compte le PPA, ainsi que pour les plans et programmes avec lesquels le PPA doit être compatible.</p> <p>En ce qui concerne les documents transfrontaliers, il n'y en a pas d'identifiés à ce jour. Si leur identification peut être réalisée, par exemple lors de la consultation de la partie allemande, ils pourront être cités en tant que porter à connaissance, complétant ainsi la partie de l'EIE.</p>	<p><b>non</b></p>
<p><b>Analyse de la CE</b></p>		
<p>La CE note que, de fait, les documents cadres traitant des enjeux environnementaux sur les milieux physiques, naturels et humains et leur interaction avec le PPA ont été abordés dans l'EIE. La CE estime satisfaisante la proposition de la Moa de compléter l'analyse en faisant le lien entre les documents-cadres à l'échelle régionale sur les thématiques citées par l'AE. Concernant les documents transfrontaliers, la consultation des autorités allemandes est en cours de consultation.</p>		
<p><b>Remarque AE5</b></p> <p>recommande de compléter l'état initial par une analyse des pollutions atmosphériques susceptibles de provenir du territoire allemand.</p>	<p>Le paragraphe « 4.2.1.3. la pollution en provenance des zones, régions ou pays voisins » du rapport du PPA détaille les modalités de prise en compte des pollutions importées, et pas seulement en provenance de l'Allemagne.</p>	<p><b>non</b></p>
<p><b>Analyse de la CE</b></p>		
<p>La CE prend acte de la réponse de la MOa qui indique que les pollutions importées sont bien prises en compte.</p>		
<p><b>Remarque AE6</b></p> <p>recommande de caractériser et localiser la végétation et les écosystèmes exposés à une pollution atmosphérique supérieure aux niveaux critiques.</p>	<p>Dans le guide d'évaluation des politiques publiques (en préparation), l'évaluation des expositions des écosystèmes n'apparaît pas comme prioritaire par rapport aux évaluations des expositions des habitants.</p> <p>De plus, dans la « note de synthèse méthodologique sur la caractérisation des situations de dépassement de seuil délimitation des zones de dépassement et estimation des populations et écosystèmes exposés », il est recommandé d'évaluer l'exposition des écosystèmes à méso-échelle et ce pour l'O<sub>3</sub> principalement. L'échelle de l'agglomération n'est donc pas ciblée dans ce guide.</p> <p>Quant à la Directive 2008/50/CE, elle recommande des points de prélèvements pour la surveillance des écosystèmes « à + de 20 km des agglomérations ou à + de 5 km d'une zone bâtie ». Le territoire de l'EMS ne présente pas d'écosystèmes à plus de 20 km de l'agglomération strasbourgeoise. En conséquence, l'analyse de l'impact n'est réalisée que via la modélisation à méso-échelle (maille kilométrique).</p> <p>Les résultats disponibles via la modélisation à l'échelle du Grand Est montrent qu'en 2019, les zones d'écosystèmes en dépassement du niveau critique en NO<sub>x</sub> de 30 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle couvrent 50 km<sup>2</sup> sur le territoire de l'EMS (zones en jaune sur la carte ci-dessous). La superficie totale des écosystèmes sur le territoire de l'EMS est de 207 km<sup>2</sup> (la superficie totale de l'EMS est de 339 km<sup>2</sup>).</p> <p>Il n'y a eu en 2019 aucun dépassement du niveau critique de 20 µg/m<sup>3</sup> de SO<sub>2</sub> ni entre le 1er octobre et le 31 mars, ni sur</p>	<p><b>non</b></p>

	l'année civile. Les évaluations méso-échelle sur les expositions des territoires et de leurs écosystèmes ne sont pas réalisées en modélisation prospective (et donc pour l'année 2027).	
<b>Analyse de la CE</b>		
La CE prend acte de la réponse de la MOa. La CE oriente principalement son analyse sur l'objet même de cette enquête à savoir les objectifs et actions du PPA devant aboutir à une réduction des expositions des substances polluantes tant sur les habitants, la végétation et les écosystèmes.		
<b>Remarque AE7</b> recommande de préciser systématiquement si les valeurs guides de l'OMS citées dans le texte et les graphiques sont celles de 2005 ou 2021.	La référence aux valeurs guides sera systématiquement précisée (2005 ou 2021).	
<b>Analyse de la CE</b> La commission d'enquête prend acte de la réponse de la MOa. L'ajout d'un tableau récapitulatif des valeurs guides et des valeurs réglementaires serait toutefois judicieux.	<b>Modification du dossier</b>  Le dossier est donc complété dans le corps du rapport pour préciser ces références, mais également en particulier dans les chapitres de l'Evaluation Environnementale Stratégique	<b>oui</b>
<b>Remarque AE8</b>  recommande de mieux exposer les motifs de choix du périmètre retenu pour le PPA, au regard notamment de l'effet sur l'environnement des actions envisagées	L'action du PPA vise la santé des habitants de l'EMS. Le périmètre couvre à la fois une zone où la densité de population est élevée et une zone administrative à l'échelle de laquelle des décisions peuvent être prises.  Les actions menées sur le territoire couvert par le PPA, en particulier celles qui concernent le trafic et le résidentiel, ont donc un impact local et direct sur la population de l'EMS. Le périmètre choisi est donc un compromis entre la capacité de mener des actions et l'effet recherché, une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.	<b>oui</b>
<b>Analyse de la CE</b>  La CE estime pertinente l'argumentation de la MOa de son choix de faire coïncider le périmètre du PPA avec celui de l'EMS.	<b>Modification du dossier</b>  Ajout d'un § justificatif dans la partie présentant les scénarios - Dans la pièce du rapport, au chapitre 4.2.1. « De plus, le périmètre de l'EMS couvre à la fois une zone où la densité de population est élevée et une zone administrative à l'échelle de laquelle des décisions sont en mesure de bénéficier d'un portage politique et technique adapté. Le périmètre choisi est donc un compromis entre la capacité de mener des actions et l'effet recherché, une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire. »	
<b>Remarque AE9</b>  recommande de présenter clairement, dans un même tableau, les hypothèses retenues pour le scénario tendanciel et le scénario avec PPA, notamment pour le résidentiel, le routier, y/c hors du périmètre de l'EMS et les modalités de mise en œuvre de la ZFE. Elle recommande en particulier de préciser les mesures réglementaires qui distinguent le scénario avec PPA du scénario tendanciel	La partie scénarisation reprend de manière synthétique des éléments figurant dans le diagnostic du PPA (p. 157). Il convient de s'y référer pour avoir le détail. Les mesures réglementaires s'appliquant indifféremment au scénario tendanciel et au scénario PPA sont : - L'ensemble des politiques d'aménagement de l'Eurométropole et de l'État, incluant l'A35 et sa liaison aéroport, la partie Sud de la VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest), la Rocade Sud, le contournement de Mundolsheim, la zone c <sup>iale</sup> nord, l'ouverture de l'A35 et l'interdiction de transit de poids lourds sur cet axe. - Le PLU et le PCAET en vigueur.  Il est mentionné que les projections en termes d'hypothèses fil de l'eau pour le secteur résidentiel/tertiaire sont cohérentes avec les projections du PLU et du PCAET. Les mesures réglementaires relevant du scénario PPA avec actions sont principalement la mise en œuvre de la ZFE-M et du Plan chauffage bois. Les indicateurs seront destinés à évaluer l'impact quantitatif de ces actions, les modélisations d'ATMO Grand Est exposent les effets attendus en termes de réduction des concentrations de polluants et de baisse des émissions.	<b>oui</b>
<b>Analyse de la CE</b>  Le tableau de synthèse (page 33 à 35) clarifie de manière satisfaisante la lecture des scénarii et met bien en avant les effets positifs des actions du PPA.	<b>Modification du dossier</b>	

	Ajout d'un tableau de synthèse dans la partie de présentation des scénarii dans la pièce de l'Évaluation Environnementale Stratégique en chapitre 3.2.2, page 33.	
<p><b>Remarque AE10</b></p> <p>recommande de compléter le rapport environnemental par une analyse plus approfondie des incidences environnementales du PPA et, le cas échéant, par des mesures « éviter, réduire, compenser (ERC) » visant à mieux prendre en compte les risques d'artificialisation et d'atteinte à la trame verte et bleue, liés à des projets à venir prévus par le PPA</p>	<p>Les apports de l'évaluation environnementale mentionnés au sein des fiches actions ont été ajoutés à la suite d'un travail d'itération avec les porteurs de projets et. D'actions figurant dans les fiches. Il s'agit de mesures que ceux-ci peuvent intégrer, au sein des fiches actions, pour atténuer la portée des incidences évaluée, dans la limite des capacités d'action et des moyens portés par le PPA. Ainsi, concernant une action telle que le développement d'un maillage d'infrastructures de recharge et d'avitaillement pour motorisations alternatives (1.3.2), le PPA n'apporte pas de mesure ERC puisque le SDMD reste une projection des besoins en infrastructures et leur répartition spatiale à une échelle macro. Des études d'impact pourront être réalisées pour qualifier plus finement les incidences sur l'artificialisation des sols de ces infrastructures, mais celle-ci sont du ressort de la MOa et pas du PPA. Concernant l'artificialisation des sols et la trame verte et bleue, les principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation relèvent de la planification (à la suite de la révision des documents d'urbanisme en vigueur). Ainsi, il sera ainsi précisé au sein des fiches-actions comment la planification et d'autres plans et programmes portent des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des incidences potentielles du PPA, en évoquant notamment le PLU</p>	oui
<p><b>Analyse de la CE</b></p> <p>La CE prend acte de la réponse de la MOa, la séquence ERC étant en effet du ressort des études d'impact des plans, programmes et projets. La trajectoire ZAN (« Zéro Artificialisation Nette » d'ici 2050 enclenchée par la Loi Climat et Résilience de 2021 sera du ressort des documents de planification (séquence SRADDET /SCoT / PLU dans un rapport de compatibilité) et de leurs mesures respectives éventuelles « éviter, réduire, compenser ».</p>	<p><b>Modification du dossier</b></p> <p>Ajout d'un encart dans les fiches actions en complément aux mesures ERC proposées (la rédaction est disponible dans le document ad hoc « Compléments aux fiches actions » : → 1.1.3 Créer un réseau de sites de travail à distance (tiers-lieux) permettant d'éviter un maximum de déplacements → 1.2.1 Réaliser le REV (Réseau express vélo) → 1.2.3. Mettre en œuvre le réseau magistral piétons → 1.3.2 Développer le maillage des infrastructures de recharge et d'avitaillement pour motorisations alternatives → 1.3.5 M35 : transformation multimodale de la voie → 1.4.1 Mettre en œuvre le Réseau Express métropolitain européen → 2.2.1 Étendre les capacités ferroviaires et décarboner le Terminal à Conteneurs Sud afin de permettre la réalisation du report modal des flux de marchandises au départ et à destination du Bas-Rhin</p>	
<p><b>Remarque AE 11</b></p> <p>recommande de clarifier l'analyse des incidences du PPA sur les sites Natura 2000, et, le cas échéant, d'enrichir l'EE et le PPA par des dispositions assurant l'absence d'incidences négatives sur les sites Natura 2000.</p>	<p>Concernant les incidences identifiées sur la ressource en eau qui toucheraient potentiellement des sites Natura 2000, le renvoi aux documents de planification, et notamment les dispositions du SAGE de l'Ill et du SDAGE Rhin-Meuse est effectué afin de justifier qu'ils contribuent à atténuer la portée des incidences repérées. L'évaluation environnementale suggère désormais des mesures à intégrer dans le PLUi en révision et le PCAET pour éviter, réduire ou compenser ces incidences.</p>	
<p><b>Analyse de la CE</b></p> <p>L'ajout du § tel que décrit dans le mémoire en réponse est de nature à satisfaire à la recommandation de l'AE.</p>	<p><b>Modification du dossier</b></p> <p>Ajout d'un paragraphe précisant les documents-cadres et les éléments sur les incidences identifiées, propositions de mesures à intégrer dans les documents de planification.</p> <p>- Dans la pièce de l'Évaluation Environnementale Stratégique, (partie 4.3.5 Les principales incidences attendues du PPA sur les sites Natura 2000). L'analyse des incidences négatives pressenties y est complétée d'exemples d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire précisant la portée des incidences.</p>	oui
<p><b>Remarque AE 12</b></p>	<p>Lors de l'élaboration du PPA, les réductions d'émissions ont été évaluées au niveau des secteurs d'activité plutôt qu'action</p>	

<p>recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de procéder à un tri des indicateurs, en prenant en compte la faisabilité de leur détermination et en précisant la source des données,</li> <li>- de renseigner les valeurs initiales et les valeurs cibles de ceux qui auront été retenus, tout particulièrement ceux utilisés pour suivre les incidences environnementales de la mise en œuvre du PPA,</li> <li>- de compléter le rapport environnemental par une description du système de suivi et d'évaluation, tant sous l'angle technique que sous celui de sa gouvernance,</li> <li>- de préciser, lorsque c'est possible, la contribution de chaque fiche action à la baisse des émissions polluantes, ainsi que les responsables de l'élaboration des indicateurs</li> <li>- de mettre en place un suivi coordonné entre les effets du COS sur la qualité de l'air et les incidences du PPA</li> </ul>	<p>par action. Les baisses d'émissions sont ainsi données dans le Tableau 14 (p. 170) du document décrivant le PPA. Cette approche est justifiée par les interdépendances entre les actions. Par ex., la baisse des émissions des transports dépend à la fois des actions promouvant l'usage des transports doux, usage nécessairement influencé par la mise en place de la ZFE-m. Il n'est donc pas possible, car elles n'ont pas été calculées dans le cadre de la préparation de ce PPA, de fournir des réductions d'émissions par action.</p> <p>Les fiches actions contiennent des informations sur les données que les porteurs d'actions devront rassembler pour estimer l'impact de leur action sur les émissions. Cette évaluation pourra être <i>réalisée a posteriori</i> (une fois les actions mises en œuvre).</p> <p>Pour des soucis de faisabilité, la liste des indicateurs a été établie en sélectionnant certains indicateurs nécessaires au suivi des actions du PPA. Nous procéderons, par un tri approfondi, à la mise en évidence par thématique des indicateurs nécessaires au suivi des incidences environnementales. Les éléments complémentaires (valeurs initiales, valeurs-cibles, source des données, responsable de l'élaboration des indicateurs) pourront être extraits des fiches actions.</p> <p>Concernant la description du système de suivi et d'évaluation, les éléments sont repris du rapport du PPA (pp. 298-301).</p> <p>Les fiches-action intègrent un encart sur les données pour estimer les gains en émissions et les hypothèses pour les calculer. Nous estimons que la contribution des fiches actions à la baisse des émissions polluantes est, dans tous les cas, traitée dans le scénario avec actions du PPA, dans la partie « Prospective retenue dans le cadre du PPA et la justification des objectifs en termes d'émissions ».</p> <p>Concernant les effets du COS, ATMO Grand Est a mis en place un système de suivi. Les données qui en résulteront pourront utilement être intégrées au suivi du PPA.</p>	<p>oui</p>
<p style="text-align: center;"><b>Analyse de la CE</b></p> <p>La CE dans sa 1<sup>ère</sup> lecture du dossier (dossier version avant modifications liées à l'avis de l'AE) a partagé les mêmes interrogations que l'AE. En effet plus que la qualité des actions retenues, l'efficacité d'un plan d'actions tient pour beaucoup aux modalités de gestion et de management projet.</p> <p>Nous sommes ici, dans le PPA, avec des acteurs pluriels, Etat, collectivités, partenaires institutionnels et/ou économiques, qui ont la volonté de s'engager dans des actions d'amélioration de la qualité de l'air pour ce territoire sans disposer de leviers d'obligation ou de contrainte. L'approche réglementaire, par la loi contribue à lutter contre la dégradation de la qualité de l'air. La philosophie du PPA a pour objet de renforcer les synergies des acteurs d'un territoire donné en partageant des actions communes porteuses d'amélioration. Dans ce type de plan, les modalités de gouvernance et de suivi des actions sont essentielles. Les chapitres 3 et 7 du rapport principal modifié explicitent la démarche. Néanmoins le dispositif des échanges annuels bilatéraux nous semble insuffisant notamment si les résultats attendus ne sont pas au rendez-vous. Dans cette hypothèse, on ne voit pas qui a pour mission de redynamiser la démarche et</p>	<p style="text-align: center;"><b>Modification du dossier</b></p> <p>Tri et compléments au tableau présentant les indicateurs, ajout d'une partie décrivant le dispositif de gouvernance et de suivi des actions.</p> <p>Concernant le complément au suivi des actions et la gouvernance, un contenu additionnel sera produit dans le cadre de l'outil de suivi.</p>	

<p>le plan. La mobilisation dans la phase de suivi « également au besoin » de l'équipe projet est floue.</p>		
<p><b>Remarque AE 13</b> Recommande de reprendre la rédaction du résumé non technique (RNT), pour le rendre autoportant, en le recentrant sur la présentation du PPA ainsi que sur les principaux messages issus de l'état initial et de l'évaluation des incidences du PPA. Recommande également d'explicitier, dans le RNT, les suites données aux recommandations du présent avis.</p>	<p>Le résumé non-technique a été repris de manière à être autoportant, en commençant par la présentation du PPA et en développant davantage les constats ayant mené à la détermination des enjeux de l'état Initial de l'Environnement.</p>	<b>oui</b>
<p><b>Analyse de la CE</b>  La CE prend acte de la reprise du RNT par la MOa.</p>	<p><b>Modification du dossier</b>  Reprise du résumé non technique en conséquence pour apporter ces amendements</p>	
<p><b>Remarque AE 14</b> recommande de présenter le nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs cibles OMS 2021 dans les différents scénarios</p>	<p>Un tableau reprend l'ensemble des éléments demandés</p>	
<p><b>Analyse de la CE</b>  Le chapitre comporte 2 tableaux qui peuvent prêter à confusion. En revanche, le verbatim est plus explicite : « En ce qui concerne les recommandations OMS 2021, l'ensemble du territoire reste exposé à ces valeurs cibles pour le NO<sub>2</sub> et pour les PM<sub>2.5</sub>. Pour les PM<sub>10</sub>, les deux recommandations de l'OMS 2021 seront dépassées. La quasi-totalité de la population sera exposée à des concentrations moyennes annuelles supérieures à 15 µg/m<sup>3</sup> de PM<sub>10</sub> et 14 % à plus de 3 jours à des concentrations dépassant 50 µg/m<sup>3</sup>. Pour ce dernier paramètre, cela correspond à une baisse des expositions de 59 % par rapport au fil de l'eau ».</p>	<p><b>Modification du dossier</b>  Intégration du tableau dans la pièce du rapport, en chapitre 5.3.4.1,</p>	<b>oui</b>
<p><b>Remarque AE 15</b> recommande de préciser l'objectif à atteindre concernant la pollution à l'ozone (O<sub>3</sub>)</p>	<p>L'annexe 9.5 explique en quoi le PPA n'est pas la bonne échelle pour limiter les concentrations à l'O<sub>3</sub>. À l'échelle d'un PPA, les principales sources d'O<sub>3</sub> (O<sub>3</sub> formé ou ses précurseurs) sont extérieures au territoire. Les actions efficaces pour en réduire les concentrations devraient être prises à des échelles nationales ou internationales. Fixer un objectif à atteindre pour la pollution à l'ozone reviendrait donc à fixer un objectif inatteignable à travers les actions que le territoire couvert par le PPA de Strasbourg pourrait mettre en œuvre. Le futur guide national des plans et programmes (en préparation par l'INERIS) recommande de ne pas inclure de cible pour l'O<sub>3</sub> à l'échelle des territoires des PPA. Des réflexions sont en cours pour préparer au lancement d'un plan O<sub>3</sub> régional, comme a pu le faire la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui est préceuseure sur ce sujet. Le Plan Régional Santé Environnement, signé en octobre 2023, intègre des objectifs relatifs à l'O<sub>3</sub>.</p>	<b>oui</b>
<p><b>Analyse de la CE</b>  La CE a abordé le sujet de l'O<sub>3</sub> lors de sa rencontre avec ATMO Grand Est, qui confirme l'analyse technique du MOa sur la difficulté de mesurer l'impact d'un territoire sur sa contribution à la pollution à l'O<sub>3</sub>. Dans ces conditions il est difficile de fixer un objectif à atteindre.</p>	<p><b>Modification du dossier</b>  Intégration des éléments ci-dessus dans la pièce du rapport, en annexe 9.5 (Modéliser l'ozone dans les scénarios possibles)</p>	

<p><b>Remarque AE 16</b></p> <p>recommande de confirmer, pour toutes les fiches, les engagements des partenaires responsables, et de renforcer, lorsque c'est possible, la dimension opérationnelle et prescriptive des modalités d'action.</p>	<p>Les fiches-action ont été construites avec les partenaires, elles retranscrivent les actions envisagées à ce stade. Le suivi fin de chaque action et l'évaluation au cours de la vie du PPA permettront de réajuster si besoin.</p>	<p><b>non</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Analyse de la CE</b></p> <p>La CE dans sa 1<sup>ère</sup> lecture du dossier (dossier version avant modifications liées à l'avis de l'AE) a partagé les mêmes interrogations que l'AE. En effet, plus que la qualité des actions retenues, l'efficacité d'un plan d'actions tient pour beaucoup aux modalités de gestion et de management projet. (cf. supra, Remarque AE 12).</p>		
<p><b>Remarque AE 17</b></p> <p>recommande de compléter le dossier par une cartographie des itinéraires vélo, piétons ou de transports collectifs prévus par le PPA, par un récapitulatif des investissements nécessaires et par une mention des décisions prises et restant à prendre actant les engagements budgétaires nécessaires à leur réalisation</p>	<p>Il n'existe pas à ce jour de cartographie des infrastructures en faveur des modes actifs portés dans le cadre du PPA. Néanmoins, une telle cartographie pourra être réalisée dans le cadre d'un futur Schéma Directeur des Mobilités Décarbonées (SDMD) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.</p>	<p><b>non</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Analyse de la CE</b></p> <p>Le projet de cartographie et d'inventaire des infrastructures en faveur des modes actifs portés dans le cadre du PPA pourrait utilement être repris par le pilote de la fiche-mesure 1.2.1 en venant compléter les indicateurs de suivi de cette action, notamment sur la situation du réseau express vélo (REV).</p>		
<p><b>Remarque AE 18</b></p> <p>recommande de lister l'ensemble des dérogations prévues dans le cadre de la ZFE-m, y compris celles prévues pour 2028, d'en préciser la durée et d'en évaluer les incidences sur le parc autorisé à circuler au sein du périmètre, ainsi que les émissions de polluants induites.</p>	<p>Certaines dérogations permanentes sont nationales et obligatoire, telles que les véhicules d'intérêt général, les véhicules portant une carte « mobilité inclusion » avec mention « stationnement pour personnes handicapées », les véhicules de transport en commun à faibles émissions, etc. Des dérogations locales temporaires (3 ans maximum) sont également instruites sur demande individuelle pour des véhicules de transport d'animaux ou de marchandises dangereuses, les véhicules de collection, les convois exceptionnels, etc.</p> <p>Enfin, des dérogations ponctuelles d'une durée de 24 heures peuvent être sollicitées par tous, 24 fois par an, au moyen d'une plate-forme dédiée. Toutes les informations peuvent être trouvées dans les arrêtés portant création d'une ZFE à Strasbourg, ou sur le site <a href="https://www.strasbourg.eu/zfe-derogations">https://www.strasbourg.eu/zfe-derogations</a>. Un suivi annuel de la ZFE est réalisé par l'EMS avec l'appui d'ATMO Grand Est, et les évaluations renforcées prévues en 2024 et 2026 permettront de détailler l'impact des dérogations consenties.</p>	<p><b>non</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Analyse de la CE</b></p> <p>La gestion de la ZFE-m étant éminemment fluctuante au périmètre de l'EMS, il n'est pas pertinent de faire figurer au niveau du PPA tant les dérogations que leurs incidences sur les émissions de pollutions induites. Le suivi prévu dans les fiches actions sera suffisant.</p>		
<p><b>Remarque AE 19</b></p> <p>recommande de réexaminer les mesures portant sur les dispositifs de chauffage au bois existants pour accélérer la réduction des concentrations en particules fines dans l'air</p>	<p>Concernant les restrictions d'installation et d'utilisation des foyers ouverts et autres appareils peu performants, le contexte économique actuel incite à la prudence, rendant difficilement acceptable l'adoption de plusieurs mesures contraignantes à une échéance courte.</p> <p>Une étude d'évaluation des gains attendus sur la qualité de l'air et des incidences économiques sur les ménages en cas de mesures plus contraignantes, sous maîtrise d'ouvrage de l'État devra être réalisée pour envisager d'autres mesures. Si les résultats de cette étude sont positifs, des mesures réglementaires plus larges pourront être appliquées, par prise d'arrêté préfectoral spécifique. Les mesures réglementaires pourront être réajustées en fonction des résultats de cette étude. Seront bien pris en compte dans l'étude les avis rendus par l'EMS et plusieurs communes de la métropole favorables à l'interdiction de l'utilisation des foyers ouverts ainsi que des appareils peu performants.</p>	<p><b>non</b></p>

### Analyse de la CE

La CE aurait préféré que le plan d'action chauffage domestique au bois, périmètre du PPA de l'agglomération strasbourgeoise soit intégré comme pièce au dossier.

Le simple renvoi à la fiche action cadre 3.2 du PPA est trop limitant pour répondre aux enjeux de l'amélioration des équipements de chauffage au bois afin de réduire les émissions de PM2.5.

Les enjeux propres quant à la qualité de l'air sont tels que des mesures réglementaires doivent s'imposer, y compris régionalement et localement quand la performance n'est pas au rendez-vous.

Le levier de l'amélioration des chauffages au bois, au niveau des ménages de l'EMS qui utilisent ce mode de chauffage est un élément non négligeable que la qualité de l'air au niveau de ce territoire.

Néanmoins, l'arrêté préfectoral (prévu en 2024) relatif visant la réduction de la pollution atmosphérique issue des installations résidentielles de chauffage au bois (au moins pour les constructions neuves) participera à la réduction des émissions de polluants notamment ceux de type PM2.5.

#### Remarque AE 20

recommande également à l'État de réexaminer le périmètre de la mise en place des mesures incitatives ou réglementaires concernant la réduction des émissions liées à la combustion de bois pour le chauffage

Le périmètre d'application du plan chauffage domestique au bois ne peut pas aller au-delà du périmètre du PPA. Sur les mesures incitatives, outre le Fonds Air bois de l'ADEME, plusieurs aides ou dispositifs ont été mis en place par l'État sur le territoire national, et sont cumulables : (Ma PrimeRénov', les CEE, la TVA à taux réduit, l'éco-prêt à taux zéro ou encore le chèque énergie).

**non**

### Analyse de la CE

La CE considère que le choix du périmètre du PPA, en reprenant le territoire constitué par les communes de l'EMS est pertinent. Il sera toujours possible d'étendre les bonnes pratiques à un territoire plus large par la suite, selon d'autres dispositifs d'aménagement du territoire.

#### Remarque AE 21

recommande de finaliser les mesures « à construire », et de procéder à un diagnostic précis et localisé des émissions d'origine industrielle, afin d'envisager, le cas échéant, des actions ciblées sur les pollutions mises en évidence, assorties d'engagements de la part des entreprises concernées.

Le Service Prévention des Risques Anthropiques (SPRA) de la DREAL et les Unités Départementales (UD) sont chargés de prescrire aux établissements industriels des mesures applicables pour réduire et maîtriser les risques de leurs installations vis à vis de l'environnement, des biens et des personnes en étant au plus près de l'avancement des connaissances et du progrès technique, et de contrôler ces installations.

Tous les rapports et détails des travaux réalisés ne sont pas publics, mais le SPRA et l'UD 67 sont identifiés comme pilotes des actions du PPA visant à mettre en place une réglementation des activités industrielles sur le territoire de l'agglomération et un accompagnement des entreprises pour la réduction des émissions de polluants des activités de production, ainsi que consolider le suivi des unités industrielles soumises à contrôle de leurs émissions pour garantir le respect continu des normes et obligations imposées aux sites.

**non**

### Analyse de la CE

De fait, la DREAL a une bonne connaissance des émissions industrielles, l'activité de la plupart des sites industriels fait l'objet d'arrêtés préfectoraux qui fixent les seuils des émissions de polluants en référence avec la réglementation.

#### Remarque AE 22

recommande de renforcer les actions prévues pour réduire les émissions d'ammoniac, et de les envisager à une échelle allant au-delà du périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg

Les actions prévues dans le cadre du PPA sont pour l'heure celles qui semblent être réalisables au vu du contexte actuel et l'engagement des partenaires locaux. Elles pourront être renforcées en fonction de l'avancement.

Concernant l'élargissement du périmètre, des éléments pourront être apportés par les actions découlant du 4ème Plan Régional Santé Environnement (PRSE), tout juste signé mi-octobre 2023. Les actions concrètes sont en cours de construction, mais voici quelques exemples de ce qui pourrait être mis en œuvre :

- Promotion des bonnes pratiques pour limiter les émissions de GES auprès des acteurs des différents secteurs
- Installation d'une station pérenne relative à l'air et au climat en milieu agricole pour avoir un suivi des impacts de l'activité agricole et améliorer la connaissance sur la chimie des composés (Projet BALZAC) ;

**non**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expérimentation de matériels et techniques culturales qui permettent de limiter les émissions de polluants atmosphériques (pesticides, NH<sub>3</sub>) ;</li> <li>- Sensibilisation formation et accompagnement des professionnels des secteurs émetteurs de polluants atmosphériques dans leurs objectifs de réduction.</li> </ul>	
<b>Analyse de la CE</b>		
<p>La MOa a confié le pilotage des actions relatives à la réduction des émissions de NH<sub>3</sub> à la Chambre d'Agriculture d'Alsace (CAA). La CE a rencontré celle-ci et a constaté que la CAA s'est bien approprié le sujet. La CAA a fait remarquer que les actions de réduction des émissions d'ammoniac relèvent d'une démarche gagnante/gagnante pour l'exploitant agricole et pour l'environnement.</p>		
<p><b>Remarque AE 23</b></p> <p>recommande également d'approfondir l'analyse des effets des émissions de phytosanitaires et l'exposition des populations voisines des épandages</p>	<p>Les émissions de phytosanitaires, l'exposition des populations à ces substances ainsi que leurs effets sont des problématiques qui sont prises en compte aux niveaux régional et national. Les actions sont décrites notamment dans le PRSE (action Sur la qualité de l'eau, sur les pollutions diffuses, mesures de phytosanitaires dans l'air...) ou dans des plans tels qu'Ecophyto. Les échelles régionale et nationales sont mieux plus adaptées que l'échelle du PPA pour la collecte d'information et de connaissances sur ces sujets. Les actions du PPA visent à transmettre ces informations et connaissances auprès des agriculteurs du territoire.</p>	<b>oui</b>
<p><b>Analyse de la CE</b></p> <p>La CE prend acte de la réponse de la MOa</p>	<p><b>Modification du dossier</b></p> <p>Intégration du paragraphe ci-dessus dans la pièce du rapport, en chapitre 4.4.6.4</p>	
<p><b>Remarque AE 23</b></p> <p>recommande de compléter le dossier en quantifiant les effets du PPA sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES).</p>	<p>Les données sur la consommation d'énergie et les émissions de GES pour l'EMS sont présentées dans le plan climat du territoire. Le PPA couvre une partie des actions du plan climat et les gains en consommation d'énergie et en émissions de GES seront donc inclus dans ceux du PCAET.</p>	<b>non</b>
<b>Analyse de la CE</b>		
<p>La CE prend note de la réponse apportée sans modification du dossier et approuve la réponse apportée pour les raisons explicitées ci-dessous.</p> <p>Plus globalement, l'AE pose la question de la coordination entre PPA et 20 autres documents locaux (PCAET, SCoT...) sur les thématiques de consommation d'énergie et d'émissions de GES ; en effet l'article L.220-1 du code de l'environnement dispose que les collectivités territoriales concourent avec l'État, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, <i>in fine</i>, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie.</p> <p>Les documents d'urbanisme contribuent par leurs choix d'organisation spatiale, à la maîtrise de l'énergie, la réduction des émissions de GES, la diminution des émissions de polluants atmosphériques, en réinterrogeant les modes de développement dominants de ces dernières décennies et en privilégiant certaines formes urbaines et paysagères et en fixant à certaines opérations des obligations en termes d'environnement et d'énergie. Ils peuvent également jouer un rôle majeur dans la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, en particulier dans un contexte où l'intensification urbaine peut contribuer à aggraver cette exposition. Coordonner les démarches d'urbanisme avec les PPA fait en conséquence particulièrement sens. La partie relative à l'articulation du PPA 3 avec les autres plans et programmes traite tout particulièrement des liens qu'entretient le PPA avec les documents d'urbanisme.</p> <p>Il en ressort particulièrement que les PLU(i) doivent prendre en compte les PCAET lorsqu'ils existent ; lorsque le PLU(i) tient lieu de plan de mobilité, il doit alors comporter une étude qui évalue les émissions de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre et être compatible avec les mesures des PPA ; les SCOT peuvent, depuis l'ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020, intégrer le PCAET et valoir PCAET qui doivent, dès lors que tout ou partie du territoire concerté est inclus dans un PPA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- être compatibles avec les objectifs fixés par ce PPA ;</li> <li>- intégrer, en ce qui concerne les intercommunalités couvertes par le PPA, un plan d'actions air conforme aux dispositions du L.229-26 du code de l'environnement et prévoyant notamment les solutions à mettre en œuvre en termes de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique.</li> </ul> <p>Des liens juridiques (bien que parfois indirects) existent donc entre PPA et documents d'urbanisme.</p> <p>Enfin, il convient de relever également que le volet urbanisme a été pleinement intégré au plan d'actions du PPA.</p> <p>La CE considère que la Dreal a apporté la réponse adéquate à l'AE.</p>		

## Synthèse des avis émis par les organes délibérants des collectivités

Sur fond vert : avis favorable

Sur fond orange : avis favorable sous réserve

Sur fond rouge : avis défavorable

Eurométropole de Strasbourg				
Date délibération	Observations	Avis sur le PPA	Avis sur le plan d'action chauffage domestique au bois	Décision motivée du Maître d'ouvrage (pièce J au dossier)
28/06/2023	<p>Rappelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>que la majorité des gains en émissions proviennent des plans et schémas structurants de l'EMS, et notamment de la mise en place de la première phase du REME en décembre 2022 avec ses partenaires,</li> <li>que l'OMS en 2021, en plus de revoir fortement à la baisse les valeurs guides des polluants réglementés, préconise des mesures systématiques pour les particules ultrafines et le carbone suie, afin de renforcer les connaissances sur ces polluants émergents,</li> <li>qu'elle continue à appuyer l'harmonisation des caractéristiques des ZFE au niveau national.</li> </ul> <p>Regrette :</p> <p>Que le périmètre du PPA, au regard des imports non négligeables de pollution et en particulier de particules fines. L'intégration d'autres territoires aurait permis d'aborder d'une part la dimension transfrontière de la pollution et d'autre part de leur permettre d'accéder à des financements pour la mise en œuvre de dispositifs locaux type Fonds Air Bois. La problématique de mobilité dépasse également le simple périmètre de la métropole (30% des actifs proviennent de l'extérieur de l'EMS et 50% du trafic est induit également par des non métropolitains).</p> <p>Demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>que le contrôle-sanction automatisé soit au plus vite mis en œuvre par l'État pour l'interdiction du transit PL, avec un accompagnement complet de l'Etat dans le traitement des infractions, - que soit mobilisé un autre levier de réduction du nombre de poids lourds en transit sur le territoire de l'EMS comme la mise en place d'une Taxe PL par la CeA,</li> <li>une augmentation des aides de l'État tant sur les véhicules concernés que sur les catégories de revenus pris en compte et les territoires couverts et un appui à la mise en place d'un guichet unique de demandes des aides,</li> <li>une TVA réduite pour les transports en commun,</li> <li>un soutien financier fort de l'Etat au REME et au développement de pôles multimodaux à l'intérieur et à l'extérieur du territoire de l'EMS.</li> <li>un soutien financier fort pour le fret ferroviaire notamment pour l'entretien et le développement du réseau ferré,</li> <li>un soutien pour le report modal de la route vers le fer et le fleuve,</li> <li>l'établissement de diagnostics complets et détaillés pour les secteurs de l'industrie et de l'agriculture, de redynamiser le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des Risques Industriels pour intégrer la dimension transfrontalière dans les actions de réduction des émissions (imports/exports pollution),</li> <li>un soutien de l'Etat à la mutation du modèle agricole européen et national pour garantir sa compatibilité avec le défi climatique, et à court terme un soutien financier de l'Etat aux agriculteurs, afin qu'ils développent à court terme des pratiques agroécologiques plus vertueuses (ex : remplacement des engrais de synthèse),</li> <li>une révision rapide du protocole de gestion des épisodes de pollution, en intégrant une harmonisation de l'indice ATMO et de l'arrêté inter préfectoral,</li> <li>un lancement rapide d'un plan régional sur la problématique de l'ozone en raison de ses effets négatifs sur la santé humaine et les pertes avérées sur les rendements des cultures,</li> <li>la réalisation d'un suivi des particules ultrafines, en complétant l'unique point de mesure existant aujourd'hui à Strasbourg, avec des points de mesures supplémentaires permanents sur l'ensemble du territoire ; ceci afin de contribuer à une meilleure compréhension scientifique des effets sur la santé et sur l'environnement de ces polluants émergents non réglementés</li> </ul>	Avis favorable avec réserves	Avis favorable avec réserves	<p>Réponse générale précisant que le plan reste évolutif et des actions complémentaires pourront venir l'enrichir à l'avenir.</p> <p>Certaines remarques/demandes ne peuvent être traitées dans un tel plan, et relèvent plutôt du niveau national.</p> <p>Périmètre du PPA.</p> <p>Pas de changement de périmètre</p> <p>Sur le secteur de l'industrie et de l'agriculture.</p> <p>Pas de modification au niveau du PPA</p> <p>Sur le secteur des transports et des mobilités.</p> <p>Pas de modification du PPA</p> <p>Sur les polluants émergents</p> <p>Pas de modification du PPA</p> <p>Autres remarques</p> <p>Le PPA ne peut mettre en œuvre que des actions volontaires portées par des acteurs du territoire, et des actions réglementaires par les autorités compétentes (niveau législatif).</p>

Commune	Date des délibérations	Observations	Avis sur le PPA	Avis sur le plan d'action chauffage domestique au bois	Décision motivée du Maitre d'ouvrage (pièce J au dossier)
Achenheim			Réputé favorable	Réputé favorable	
Bischheim	6/072023	<p>Concernant la mesure 1-3-1 (mettre en œuvre une ZFE mobilités), il est essentiel de veiller à l'acceptabilité, la compréhension et la soutenabilité de celle-ci auprès de la population, Pour ce faire, il apparait pertinent de se tenir aux impératifs posés par le législateur : en imposant la ZFE sur les territoires les + exposés. L'équité territoriale ne doit pas être basée sur des délimitations administratives, mais doit être réaliste et tenir compte des contraintes de déplacement et des niveaux de qualité dans les 33 communes d'une part et en respectant le calendrier et les interdictions Crit'Air fixés au niveau national càd en excluant les Crit'Air du dispositif.</p> <p>Concernant la mesure 1-4-4 (renfort d'un réseau tram/BHNS armature), Bischheim émet également une réserve en ce qu'elle prévoit comme unique réponse aux besoins d'amélioration des transports en commun la création d'une nouvelle liaison de tramway pour la desserte des communes nord de l'EMS.</p> <p>Bien les communes n'aient pas été identifiées partenaires des mesures 1-1-2, 5-1-1, 5-3-2, 7-3-1 et 7-3-3, la ville de Bischheim entend développer ses actions de communication et de sensibilisation sur ces thématiques via les actions portées par le chargé de mission développement durable de la ville.</p>	Avis favorable avec réserves	Réputé favorable	
Blaesheim			Réputé favorable		
Breuschwickersheim					
Eckbolsheim					
Eckwersheim	11/07/2023	Le projet de PPA doit intégrer les impacts du COS dans son analyse et dans son plan d'action,	Avis favorable avec réserves	Avis favorable	Pas de modification du PPA sur la question de l'impact du COS
Entzheim		précise que l'avis favorable ne concerne pas les moyens choisis pour la mise en œuvre des objectifs	Avis favorable	Avis favorable	
Eschau		Défavorable à la mesure visant à interdire les véhicules classés critère 2 en 2028	Réputé favorable		
Fegersheim					
Geispolsheim					
Hangenbieten					
Hœnheim	26/06/2023	cf. avis de l'Eurométropole de Strasbourg	Avis favorable avec réserves	Avis favorable avec réserves	
Holtzheim			Avis favorable avec réserves		
Illkirch-Graff.			Réputé favorable	Réputé favorable	
Kolbsheim	27/06/2023	Regrette que le COS ne soit pas cité dans la délibération de l'EMS, alors même qu'il s'agit d'un des facteurs essentiels de la dégradation de la qualité de l'air de Kolbsheim. S'interroge sur la prise en compte de l'évaluation du précédent PPA qui a révélé que les secteurs de l'agriculture et de l'industrie étaient largement sous approfondis, Force est de constater que dans ce projet de 3ème PPA, ces secteurs sont à nouveau laissés pour compte	Abstention avec réserves	Avis défavorable	
La Wantzenau	13/06/2023		Avis favorable	Avis favorable	
Lampertheim	20/06/2023	cf. avis de l'Eurométropole de Strasbourg	Avis favorable avec réserves	Avis favorable avec réserves	
Lingolsheim			Réputé favorable		
Lipsheim					
Mittelhausbergen					
Mundolsheim	03/07/2023	cf. avis de l'Eurométropole de Strasbourg	Avis favorable avec réserves	Réputé favorable	
Niederhausbergen			Réputé favorable		
Oberhausbergen					
Oberschaeffolsheim					
Osthoffen					
Ostwald		Emet de fortes réserves, compte-tenu de l'absence d'études d'impact, sur l'hypothèse du tracé du BHNS comme sur sa consistance entre Baggersee et Lingolsheim. Demande de facto à être associée au plus tôt à toute réflexion et études relatives à cette liaison.	Avis favorable avec réserves	Réputé favorable	Pas de modification du PPA

Plobsheim			Réputé favorable		
Reichstett					
Schiltigheim					
Souffelweyersheim					
Strasbourg	26/06/2023	cf. avis de l'Eurométropole de Strasbourg et demande en outre à la DREAL de renforcer ses actions concernant le brûlage des déchets verts avec un soutien financier à la mise en place d'alternatives au brûlage, (y compris en investissement pour le matériel et les équipements nécessaires à la mise en œuvre de ces actions),	Avis favorable avec réserves	Avis favorable avec réserves	
Vendenheim	21/06/2023	Le projet de PPA doit intégrer les impacts du COS dans son analyse et dans son plan d'action. Demande un meilleur fonctionnement du REME afin d'atteindre l'offre annoncée pour la commune de Vendenheim. Demande un engagement fort de l'État tant dans la mutation de l'agriculture vers un modèle respectueux de l'environnement que dans l'aide aux professionnels.	Avis favorable avec réserves	Avis favorable	Pas de modification du PPA sur la question de l'impact du COS
Wolfisheim	15/06/2023	Réaffirme notre opposition à l'interdiction des CRIT'AIR 2 en 2028 déjà voté pour les villes de Strasbourg, Schiltigheim, Ostwald et Holtzheim, aggravant les disparités territoriales déjà très présentes avec les territoires frontaliers de la métropole pour des véhicules récents. Cette opposition s'étend au calendrier de mise en œuvre qui, année après année, exclut trop rapidement des mobilités un grand nombre de nos concitoyens les plus précaires dans un contexte inflationniste très incertain. Nous demandons de réviser le calendrier pour l'adapter à la conjoncture et accélérer la mise en place d'infrastructures de transport en commun.	Avis défavorable	Réputé favorable	Pas de modification de calendrier dans les actions du PPA et pas d'accélération de la mise en place d'infrastructures de transport en commun.

La pièce J du dossier d'enquête apporte les réponses du maître d'ouvrage aux demandes émises par les collectivités appartenant au périmètre du PPA. Les réponses apportées restent très générales sans modifier le PPA N°3 soumis à cette enquête publique. Les collectivités constituent les maillons à la réalisation des actions, en complément des acteurs publics et institutionnels. Des élus des collectivités sont membres du comité local de l'air (CLA), et à ce titre les collectivités territoriales et notamment l'EMS sont fortement impliquées dans la définition du PPA.

Elles sont parties prenantes de ce plan et n'apportent souvent que des réserves à la marge ou qui ne sont du ressort de l'Autorité Compétente ou de la Maîtrise d'Ouvrage. Les points de contestation ou d'observation sont des points de financement sur certaines mesures entre l'état et les collectivités. En conclusion, il n'y a pas de divergence majeure sur les objectifs à atteindre et on note une volonté d'améliorer la qualité de l'air au périmètre de l'EMS.

Il est à noter que la MOa a apporté des compléments dans les fiches 1.1.3, 1.2.1, 1.2.3, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.5, 1.4.1, 2.1.2, 5.1.1, 5.3.1 relatives à la mise en œuvre du PPA dans les documents de planification.

## Organisation de l'enquête

- Autorité compétente chargée de l'enquête
  - L'autorité chargée de l'enquête est la préfecture du Bas-Rhin
  - Le maître d'ouvrage – porteur du projet est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement – DREAL – Grand Est, Service Transition Énergétique, Climat, Construction, Logement, Aménagement – pôle Transition Énergétique et Qualité de l'Air.
  - Désignation de la commission d'enquête, arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique, but de l'enquête.

Par décision du 13 juin 2023, les membres suivants ont été nommés par le Tribunal Administratif de Strasbourg :

- membres titulaires : MM. Daniel Beauguitte (Président de la commission), Didier Anne Braun, Dominique Loir Mongazon
- membre suppléante : Mme Sylvie Gregorutti.

En janvier 2024, il a été procédé au remplacement de M. Dominique Loir Mongazon par Mme Sylvie Gregorutti après sollicitation du Président de la Commission et avant l'ouverture de l'enquête. Le remplacement a été confirmé par le Tribunal Administratif par courriel du 9 janvier 2024.

L'enquête a été prescrite par l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2024

- Buts de l'enquête publique

L'enquête doit permettre à la commission désignée pour sa conduite :

- d'explicitier au public les différents aspects du projet, ses objectifs et limites ;

- de préciser les attentes de l'enquête publique, d'un point de vue administratif (points précis sur lesquels un avis doit être rendu) ;
- de recueillir les observations, questions, avis ou contributions du public, des associations, des élus et des organismes sociaux-professionnels ou autres qui se manifesteront au cours de l'enquête ;
- d'entendre le maître d'ouvrage pétitionnaire et, si nécessaire, les différents partenaires ou collectivités impliqués dans le projet, et de prendre connaissance de leurs avis ;
- de rédiger un rapport relatant le déroulement de l'enquête et d'exposer son avis à l'autorité compétente, à travers des conclusions motivées sur les différents points du projet.

La décision susceptible d'intervenir au terme de l'enquête est un arrêté préfectoral portant approbation de la révision du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise.

#### - **Siège de l'enquête - Lieux de dépôt des registres d'enquête – permanences de la commission**

Le siège de l'enquête est fixé à la DREAL Grand Est – 14, rue du bataillon de marche n°24 – 67050 STRASBOURG

Pendant la durée de l'enquête, le public a pu formuler ses observations et propositions selon les modalités suivantes :

- sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les lieux suivants :
  - Schiltigheim : du Lu. au Je. de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30, le vendredi de 8h30 à 14h.
  - Illkirch-Graffenstaden : du lundi au jeudi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, le vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h
  - Vendenheim : du lundi au vendredi de 8h à 12h et de 14h à 17h30, le samedi de 8h à 12h
  - Kolbsheim : le lundi et le samedi de 10h à 12h
  - Villa des projets de Schiltigheim (9 route de Bischwiller, 67300 Schiltigheim) les mercredis de 10h à 14h
- par écrit ou par oral auprès d'un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures des permanences suivantes :
  - le jeudi 1<sup>er</sup> février et le lundi 4 mars de 9h30 à 11h30 et de 14h à 16 h à la DREAL Grand Est, siège de l'enquête
  - les samedis 3 février et 24 février et 2 mars de 10h à 12h en mairie de Kolbsheim ;
  - les mercredis 7 et 28 février de 10h à 14h à la Villa des projets de Schiltigheim
  - le mardi 13 février de 14h à 17h et le mercredi 21 février de 14h30 à 17h30 en mairie d'Illkirch ;
  - le samedi 17 février de 9h à 12h et le lundi 26 février de 14h30 à 17h30 en mairie de Vendenheim
- par voie postale, adressées au président de la commission d'enquête, à la DREAL Grand Est siège de l'enquête (DREAL Grand Est – Enquête publique PPA Strasbourg – à l'attention de M. BEAUGUITTE – 14 rue du bataillon de marche n°24 - 67050 STRASBOURG) ;
- sur un registre dématérialisé accessible à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4975> ;
- par voie électronique à l'adresse électronique suivante : [enquete-publique-4975@registre-dematerialise.fr](mailto:enquete-publique-4975@registre-dematerialise.fr).

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites sont consultables au siège de l'enquête et un poste informatique y a été mis à la disposition du public pour consulter le dossier d'enquête.

#### - **Information réglementaire du public**

Dans le cadre de l'enquête, l'information du public prévue par le Code de l'environnement a été respectée :

Publication dans la presse nationale, régionale ou locale. Cette publication doit être réalisée quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelée dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux nationaux, régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés (Articles R222-26 et R123-11-I) La publication a bien été effectuée, à l'initiative de la préfecture :

La DREAL Grand EST a communiqué à la commission d'enquête une copie de la totalité des insertions de ces avis de presse prouvant ainsi que cette information réglementaire a bien été effectuée :

	<b>Le Moniteur</b>	<b>Les Dernières Nouvelles d'Alsace</b>
<b>Dates 1<sup>ère</sup> parution</b>	16 janvier 2024	18 janvier 2024
<b>Dates 2<sup>ème</sup> parution</b>	6 février 2024	9 février 2024

#### Publication sur le site internet de l'autorité compétente

Cette publication doit être réalisée quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci (Article R123-11-II) : la Commission d'enquête a constaté l'effectivité de la publication à l'adresse suivante : [www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/strasbourg-r6945.html](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/strasbourg-r6945.html)

Affichage des avis d'enquête publique dans la (ou les) commune(s) concernée(s) et au siège de DREAL Grand Est.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, un avis est publié par voie d'affiches, et éventuellement par tous autres procédés, dans la commune (le cas échéant les communes) dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet.

L'affichage a lieu à la mairie. Pour les plans, l'avis au public est affiché au minimum dans les préfetures et les sous-préfetures (Article R123-11-III). L'apposition de l'avis a bien été effectuée à la préfeture du Bas Rhin, au siège de la DREAL Grand Est ainsi que les 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg.

La DREAL a compilé toutes les attestations d'affichage des mairies concernées, prouvant que cette formalité administrative réglementaire a bien été effectuée.

### Information complémentaire du public

Les communes de Mundolsheim, d'Ostwald, de Holtzheim et de Vendenheim ont informé des modalités de l'enquête publique dans leur bulletins municipaux respectifs.

La Commission d'Enquête regrette, qu'hormis la publicité légale et l'initiative des communes de Vendenheim, de Mundolsheim, d'Ostwald et de Holtzheim, il n'y ait pas eu plus d'informations extra légales du public sur cette enquête publique.

#### → Le dossier d'enquête et son analyse par la Commission – Pièces complémentaires au dossier

##### - Le dossier d'enquête

#### A - NOTICE EXPLICATIVE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE (4 pages)

La présente notice explicative, présente les fondements et objectifs de cette procédure d'enquête, ses principales modalités d'organisation, la place de cette enquête dans le processus de révision du PPA et les décisions susceptibles d'être prises à l'issue de l'enquête.

#### B - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU PPA (31 pages)

Ce document constitue le résumé non technique du projet de 3ème PPA de l'agglomération strasbourgeoise. Il se veut accessible au grand public et permet de disposer :

- d'un aperçu complet des enjeux et de leur hiérarchie, des objectifs et du périmètre du PPA
- la méthodologie de son élaboration (le cadre réglementaire et les documents stratégiques de rang supérieur, le bilan du PPA précédent, les perspectives démographiques du territoire à l'horizon 2030, etc.)
- de la nature des émissions de polluants atmosphériques et de la contribution des activités humaines à ces émissions ;
- du plan d'action (axes de travail, actions cadres et mesures associées), de ses modalités de suivi et de son évaluation « *ex ante* » à l'horizon 2027.

#### C - RAPPORT PRINCIPAL DU PPA (340 pages)

Ce document présente en détail le projet de PPA n°3, la manière dont il sera déployé : c'est le document principal qui permet d'appréhender, au travers de 9 chapitres très argumentés et d'une conclusion, tous les enjeux du Plan et la stratégie retenue pour la période 2023-2027 :

- contexte réglementaire et objectifs des PPA
- les motifs de la révision du PPA
- méthodologie poursuivie pour la révision du PPA
- le territoire de la métropole strasbourgeoise, état et perspectives
- la prospective retenue dans le cadre de la l'élaboration du PPA
- le plan d'actions
- Modalités de sui de la mise en œuvre du PPA
- Retour sur l'évaluation environnementale du PPA et conclusion
- Annexes (glossaire, calcul des émissions, annexe santé, annexe modélisation, Modélisation de l'ozone, détails des résultats au fil de l'eau par secteur vs PREPA, hypothèses du scénario PPA avec actions)

#### D - PLAN D'ACTION DÉTAILLÉ (111 pages)

Les objectifs de PPA sont transcrits dans le plan d'action.

Il est composé de 7 axes de travail, déclinés en 16 actions cadres, puis une cinquantaine de mesures.

Les 7 axes :

- Axe 1 Aménager et équiper le territoire pour une réduction des déplacements motorisés et des mobilités motorisées à faibles émissions
- Axe 2 Organiser la sobriété et l'efficacité du transport et de la distribution de marchandises vers, sur et depuis l'agglomération
- Axe 3 Mettre en œuvre une politique de transition énergétique cohérente avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air

- Axe 4 Réglementer et accompagner les activités industrielles et artisanales pour une réduction des émissions de polluants
- Axe 5 Réduire les concentrations en polluants dans les zones où les populations exposées sont les plus denses
- Axe 6 Soutenir et accompagner l'orientation des exploitations agricoles vers des pratiques réduisant les émissions de polluants
- Axe 7 Animer la mise en œuvre d'une politique inclusive d'amélioration de la qualité de l'air Le périmètre d'étude du PPA est établi sur le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg en cohérence avec le PCAET.

E - DOCUMENT DE COMMUNICATION À L'ATTENTION DU PUBLIC (14 pages)

F - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (94 pages)

G - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (94 pages)

L'état initial de l'environnement a permis de déboucher sur l'identification des interactions pouvant exister entre chaque thématique environnementale et la qualité de l'air, ainsi que des principaux enjeux environnementaux du territoire, avec pour objectif de garantir la bonne traduction de ces derniers dans le projet révisé du PPA, et une évaluation qualitative des incidences du document sur l'environnement.

Pour hiérarchiser les enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement, la méthodologie mise en place repose sur une analyse double critères :

1. Une analyse du niveau d'interactions existant entre les enjeux environnementaux identifiés à l'issue de l'état initial de l'environnement et la qualité de l'air ;
2. Une analyse globale des interactions existantes entre les enjeux environnementaux identifiés et chaque composante environnementale étudiée dans le cadre de l'état initial de l'environnement.

#### Réduire les émissions de polluants atmosphériques : une priorité

- L'exposition des populations aux polluants atmosphériques à faire baisser
- Les abattements des émissions pour tous les secteurs, en particulier routiers à poursuivre et à renforcer
- Des objectifs du PCAET de l'EMS à soutenir et accompagner
- Une synergie avec les actions des PDU, SDE, PLU de l'Eurométropole dans laquelle s'inscrire
- Une pacification des zones centrales de l'Eurométropole, les plus touchées par les nuisances sonores routières à poursuivre en lien avec l'amélioration de la qualité atmosphérique

#### La corrélation entre pollution atmosphérique et changement climatique : une prise en compte nécessaire

- Une contribution locale au réchauffement climatique des polluants atmosphériques et émissions liées à l'évolution des températures et de la pluviométrie à réduire
- Des espaces forestiers à protéger
- Les éléments de nature : des atouts à mettre en valeur, en prenant en compte les potentiels effets négatifs induits
- Des habitats d'intérêt communautaire à préserver et en particulier ceux des sites de la Vallée du Rhin combinant des sites alluviaux, humides et boisés ainsi que les sites forestiers comme celui de la Robertsau
- Une responsabilité à porter vis-à-vis de la préservation de certaines espèces.
- Une Trame Verte et Bleue à préserver en particulier au niveau des vallées alluviales qui traversent les tissus urbains de l'EMS
- Une Nature en Ville hétérogène (espaces verts limités complémentaires de forêts urbaines) à renforcer de manière adaptée
- 12 000 ha de superficie agricole utilisée (SAU) aux capacités agronomiques importantes à préserver
- Des efforts à poursuivre en termes de limitation de l'artificialisation des sols encadrée par le SCoTERS et le PLUI

H - BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

La phase de concertation préalable a été organisée en application du III de l'article L.121-17 du code de l'environnement et conformément aux modalités décrites dans la déclaration d'intention du 7 juin 2021 publiée sur le site de la préfecture pour :

- informer le public sur l'état de la qualité de l'air et les actions entreprises pour l'améliorer
- recueillir les attentes, les avis et les propositions des citoyens afin d'améliorer le plan d'actions du PPA de Strasbourg

La concertation a permis à 52 contributeurs de s'exprimer. 3 contributions émanent de personnes morales : les associations Alsace Nature, Automobile Club et l'association de défense des intérêts de la Robertsau (ADIR).

Il ressort de la concertation que le PPA est pour le moment trop complexe et peu connu des citoyens. L'objectif du prochain PPA sera de rendre ce plan d'action plus visible, en réalisant une campagne de communication sur le prochain PPA, ainsi qu'en mettant à disposition des citoyens une plaquette d'information simplifiée du contenu du PPA

Selon le code de l'environnement, les PPA ne doivent traiter que les polluants susceptibles de connaître des dépassements des normes réglementaires. Pour autant, il abordera également la question de l'ozone, des pesticides, de l'ammoniac et d'autres polluants émergents comme les suies fines (black carbon), au regard des enjeux importants qu'ils représentent. Par ailleurs, la stratégie de surveillance des polluants précités (PM1, suies fines, pesticides) est en cours de calage par le niveau national. Ces polluants pourront le cas échéant être intégrés au PPA.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrication des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du prochain PPA.

## I - AVIS RENDU PAR LE CODERST DU BAS-RHIN (7 pages)

Le CODERST (conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques) a rendu un avis favorable à l'unanimité au projet de révision du PPA n°3 (séance du 6 mai 2023).

## J - SYNTHÈSE DES AVIS ÉMIS PAR LES ORGANES DÉLIBÉRANTS DES COLLECTIVITÉS (128 pages)

## K - AVIS ÉMIS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE DU CGEDD (37 pages)

Les polluants concernés sont principalement les oxydes d'azote (NOx), les particules fines (PM10 et PM2,5), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), l'ammoniac et l'ozone. Des dépassements de valeurs limites réglementaires ont été observés en 2022 pour les concentrations en dioxyde d'azote et les valeurs guides de l'OMS restent dépassées pour les concentrations en PM10 et PM2,5.

Le périmètre du plan reste celui de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS), alors qu'un territoire plus large aurait permis de mieux traiter certaines pollutions en grande partie importées, comme les PM2,5 et l'ammoniac (NH<sub>3</sub>) d'origine agricole.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte portent sur les rejets de polluants (en particulier les NOx, les particules fines et ultrafines, l'ozone (O<sub>3</sub>) et le NH<sub>3</sub>), sur la santé des habitants, sur la biodiversité et sur le fonctionnement des écosystèmes exposés aux polluants de l'air.

Le PPA est dans l'ensemble bien construit et opérationnel, même si des mesures et des engagements restent peu approfondis, notamment ceux qui concernent les acteurs privés. Le projet de ZFE est ambitieux et volontariste, mais ses incidences ne sont que partiellement prises en compte, le PPA ayant un horizon temporel limité à 2027. La portée des leviers envisagés reste faible pour différents thèmes comme le chauffage au bois, pour lequel la programmation de mesures

contraignantes s'appliquant aux dispositifs existants n'a pas été envisagée, ou encore l'agriculture et le NH<sub>3</sub>, pour lesquels les actions décrites sont assez superficielles.

Le rapport environnemental présente certaines faiblesses. Elles concernent notamment l'articulation entre le PPA, le plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SradDET) Grand Est et d'autres plans et programmes. Elles portent aussi sur les incidences environnementales des projets d'infrastructures liées à la mise en œuvre du PPA (pour lesquels aucune mesure d'évitement, réduction ou compensation n'est décrite) et sur l'évaluation des incidences Natura 2000, qui est peu compréhensible. Elle ne présente pas les dispositions qui devraient, le cas échéant, figurer dans les documents d'urbanisme, pour assurer la bonne mise en œuvre du PPA.

L'Ae recommande également de simplifier et compléter le dispositif de suivi, notamment le jeu d'indicateurs retenus, en précisant, lorsque c'est possible, les valeurs initiales et cibles des indicateurs, ainsi que la contribution de chaque action à la baisse des émissions.

## L - MÉMOIRE EN RÉPONSE À L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (34 pages)

## M - RAPPORT D'ÉVALUATION DU PRÉCÉDENT PPA (107 pages)

## N - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU SRADDET (73 pages)

## O - AVIS D'OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE (2 pages)

### - Analyse globale de la commission d'enquête sur la conformité et la qualité du dossier

En référence à l'article R123 du code de l'environnement, le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables à un tel plan. On y retrouve bien l'évaluation environnementale avec l'état initial et l'évaluation environnementale stratégique, le rapport principal et son résumé non technique, le plan d'action, les éléments de bilan de la concertation préalable, l'ensemble des avis émis sur le plan d'action, y compris celui de l'AE (Autorité Environnementale), ainsi que la réponse écrite de la MOa. En revanche le résumé non technique du SRADDET est très (trop) dense : de fait, seule la page 30 du document (une qualité de l'air très hétérogène) est en rapport avec le PPA. Le Résumé Technique du SRADDET n'a, de fait, pas vraiment d'utilité dans le contexte de l'enquête.

Le dossier ne fait pas directement référence à une consultation avec un état transfrontalier membre de l'Union Européenne en application de l'article R.122-10 du code de l'environnement. Néanmoins lors des premières prises de contact entre la MOa (La DREAL Grand Est) et la commission d'enquête, la question d'une consultation des autorités allemandes, sur le PPA n°3 fût abordée. Un dossier complet du PPA n°3 a été transmis aux autorités allemandes sur le territoire pour lequel le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sachant que ce point fait l'objet de l'Article 11 de l'arrêté préfectoral portant ouverture d'une enquête publique sur le projet de PPA.

Nota : les autorités allemandes ont fait part de leurs remarques le 21 mars 2024 : elles sont analysées par la Commission en partie 2 du rapport.

Le résumé non technique de l'enquête, élément indispensable et fondamental pour bien comprendre les enjeux les objectifs et le bienfondé du nouveau PPA de l'agglomération strasbourgeoise, est conforme dans sa construction à ce que l'on peut attendre sur le plan réglementaire. Il est facile d'accès, avec de nombreux tableaux et illustrations permettant de comprendre les enjeux et objectifs du projet de PPA n°3 et en met bien en évidence les impacts et enjeux, notamment ceux sur la santé qui dégradent fortement la qualité de vie des personnes les plus fragiles.

Le rapport, très dense, apporte l'ensemble des éléments mis en œuvre pour l'élaboration de ce projet de plan. La commission d'enquête a particulièrement apprécié la mise en perspective des interactions des milieux physiques, naturels, humains avec la problématique de la qualité de l'air sur le territoire de l'agglomération de Strasbourg.

L'analyse de la qualité de l'air par grand secteur émetteur est facile d'accès et permet d'adhérer rapidement à la hiérarchisation des enjeux et à la définition des objectifs et aux modalités d'action de ce plan. Les données de mesure sur la concentration des polluants issues d'ATMO Grand Est sont utilisées à bon escient et viennent bien expliciter les analyses et les hypothèses de travail et des scénarii. Les cartes illustrant, selon les polluants, les différents états (initial, fil de l'eau avec ou sans actions PPA) sont de compréhension abordable pour un public peu averti.

Cependant, la commission d'enquête regrette de ne pas trouver dans le dossier un tableau de synthèse pour les polluants principaux avec les éléments suivants :

- Les seuils réglementaires de l'Union Européenne repris par la réglementation française
- Les valeurs cibles 2021 recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)
- Les objectifs du Programme National de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et de l'Égalité des Territoires (SRADDET) et position de l'Eurométropole de Strasbourg (2018). A noter, qu'il serait pertinent de traduire ces objectifs en valeurs de concentration et non en pourcentage de réduction.
- Les objectifs quantitatifs du présent PPA

À noter que l'avis de l'Autorité Environnementale a facilité le travail d'analyse de la commission d'enquête. Les modifications ou compléments apportées par la maîtrise d'ouvrage, ont également renforcé cette facilité.

En outre, si le document de communication grand public est facile d'accès, très illustré et s'il est amené à être utilisé par la suite, une révision serait nécessaire, en effet :

- Si les graphiques sont très explicatifs, il leur manque toutefois l'unité de mesure (microgramme par m<sup>3</sup>) de l'axe des ordonnées (axe Y).
- Le graphique « Particules fines PM10 » présente une légende qui indique PM2.5
- Il aurait été judicieux de mieux expliciter et illustrer l'unité de mesure des concentration le  $\mu$  (micro) de  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ou de  $\mu\text{m}$  n'est sans doute pas compris ou connu par tout le monde.
- Il est indiqué que la production d'électricité émet des NOx : il aurait été pédagogique de préciser qu'il s'agit de la production d'électricité hors nucléaire, renouvelable et hydraulique.
- Le lien vers le plan climat en page 6 aboutit à une « page introuvable » (<https://www.strasbourg.eu/plans-climat>)

En conclusion, le dossier présenté est certes très technique, parfois ardu, mais très argumenté et opérationnel. Il s'est donc révélé lisible pour un non-initié. Il respecte dans sa constitution la réglementation en la matière. Il met bien en évidence les objectifs, les enjeux d'amélioration et les modalités d'action du PPA n°3.

Toutefois, le document « communication à l'attention du public » nécessite d'être revu et le résumé non technique du SRADDET, trop dense, n'apporte pas de plus-value.

En conséquence, sur le plan de la forme et du fond, compte tenu de la bonne chronologie du montage du dossier, de la logique de sa présentation, de sa belle présentation et de sa bonne lisibilité générale, la Commission d'Enquête estime que la bonne qualité globale du dossier permet au public de pouvoir contribuer utilement au projet de PPA.

## - Pièces complémentaires au dossier

### ..1. Avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)

La Maîtrise d'Ouvrage par une saisine de la préfecture du Bas Rhin du 23 février 2024 a demandé l'avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires sur le projet de PPA de l'agglomération strasbourgeoise, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim étant dans le périmètre retenu pour le PPA.

L'ACNUSA, dans son avis du 04 mars 2024 (on trouvera l'avis de l'ACNUSA en annexe 5), propose d'intégrer à ce projet de plan trois actions « Transport aérien », pilotées par l'exploitant aéroportuaire, à savoir ;

1. en relation avec la Direction Générale de l'Aviation Civile, élever progressivement au cours des 5 prochaines années le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur l'aéroport (passagers et fret) – polluant ciblé : NOx
2. Généraliser les approches des aéronefs en descente continue, réduire les émissions lors du roulage et moderniser les procédures de départ (réduction des polluants locaux, des GES et en corollaire, réduction du bruit)
3. Réduire les émissions de polluants lors des opérations au sol des aéronefs à l'escale.

En outre, l'ACNUSA recommande à l'exploitant portuaire de réaliser un inventaire détaillé de ses émissions de polluants atmosphériques et préconise à ATMO Grand Est de distinguer dans ses documents publics (papier ou web) les données d'émissions « SECTEN<sup>3</sup> » au sein de la catégorie « autres transports ».

Enfin, l'ACNUSA demande expressément que « son avis soit visé dans l'arrêté préfectoral portant approbation du PPA ».

La Commission d'Enquête se félicite de l'initiative prise par la Maîtrise d'Ouvrage d'avoir saisi l'ACNUSA sur le sujet. Les actions proposées par l'ACNUSA, ambitieuses, ne peuvent que contribuer aux objectifs de réduction des concentrations des polluants réglementés.

La Commission d'Enquête est favorable à l'intégration des 3 actions proposées par l'ACNUSA dans le plan de protection de l'atmosphère.

Dans son courriel du 3 juin 2024, la Maîtrise d'Ouvrage confirme prendre en compte dans le projet de PPA, en accord avec les autorités portuaires de Strasbourg-Entzheim, les actions 2 et 3 énoncées ci-dessus. Concernant l'action 1, les acteurs concernés estiment ne pas avoir les leviers nécessaires pour agir utilement à sa réussite.

Extrait du courriel du 3 juin 2024 : « Je vous confirme que pour prendre en compte l'avis de l'ACNUSA sur le projet de PPA, des échanges se sont tenus avec l'exploitant de l'aéroport, la DSAC-Nord Est<sup>4</sup>, le SNA-Nord Est<sup>5</sup> et ATMO Grand Est.

L'action 1 proposée par l'ACNUSA n'est pas réalisable par les différents acteurs, n'étant pas assez outillés pour le faire à ce jour. Il en est d'ailleurs de même pour les autres aéroports au niveau national, y compris ceux plus gros et disposant de plus de ressources que celui d'Entzheim.

**Par contre les actions 2 et 3 seront bien retranscrites dans la nouvelle fiche-action qui sera ajoutée spécifiquement sur les émissions liées au secteur aéroportuaire. »**

## ..2. Avis des Autorités Allemandes

Conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2024 portant ouverture d'une enquête publique sur le projet de 3ème plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise, le dossier d'enquête a été transmis aux autorités allemandes sur le territoire desquelles le projet est susceptible d'avoir des incidences notables.

Le « Regierungspräsidium Freiburg » consulté a transmis une note de réponse le 21 mars 2024 dont on trouvera ci-après la synthèse :

*« Le PPA de l'agglomération de Strasbourg est un instrument intégrateur de la politique locale de protection de l'atmosphère et vise à réduire le niveau d'émissions à un niveau répondant aux normes de qualité de l'air dans les plus brefs délais. C'est la garantie des actions collectives mises en œuvre par le secteur public pour atteindre les objectifs nationaux en matière de climat, d'air et d'énergie (PREPA, Plan Climat, SNBC, etc.) afin d'améliorer la qualité de l'air et de protéger la santé de la population.*

*Pour élaborer le PPA de l'agglomération de Strasbourg, une analyse très complexe et détaillée de la situation actuelle a été réalisée et un grand nombre de scénarios possibles pour les futures trajectoires de réduction des principaux polluants atmosphériques ont été réalisés. Un grand nombre d'acteurs ont été impliqués dans le processus de création. Cela conduit à diverses mesures qui affectent tous les secteurs émetteurs de polluants. Les futures réglementations telle que la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air ont déjà été prises en compte.*

*Le PPA constitue également une source d'inspiration pour la partie allemande concernant d'éventuelles mesures dans les zones du plan de lutte contre la pollution atmosphérique de la région administrative de Freiburg. Freiburg est également d'avis que les valeurs limites d'émission ambitieuses de la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air ne pourront être respectées d'ici 2030 qu'avec un grand nombre de mesures dans tous les domaines émetteurs de polluants atmosphériques.*

*Le fait que les lignes directrices de l'OMS sur la qualité de l'air (2021) établies pour les principaux polluants atmosphériques NO<sub>2</sub> et PM<sub>10/2,5</sub> puissent être mises en œuvre sans restriction significatives sur l'activité humaine en environnement urbain doit être considéré comme irréaliste.*

*Nous serions heureux de voir le « conseil régional » de Freiburg être plus impliqué (associé ?) dans le domaine de la lutte contre la pollution de l'air sur la rive gauche du Rhin. »*

On trouvera également ci-après un extrait du communiqué de la ville de Kehl, qui mentionne un certain nombre de propositions :

*« De manière générale, le PPA poursuit de nombreuses bonnes approches et poursuit parfois des objectifs transfrontaliers dans le domaine de la mobilité.*

*D'importantes mesures transrhénanes ont été incluses dans le PPA, comme la mise en place du REM avec une fréquence continue d'une demi-heure dans les services de trains régionaux, notamment sur la ligne Strasbourg-Offenbourg (mesure 1.4.1), qui sera désormais exploitée avec des trains Regiolis électriques (mesure 1.3.4).*

*Un autre exemple du potentiel transfrontalier d'amélioration de l'air est la construction d'une nouvelle « autoroute piétonne » entre le centre-ville de Strasbourg et Kehl (mesure 1.2.3).*

<sup>3</sup> SECTeur émetteur et par énergie – Inventaire CITEPA

<sup>4</sup> Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) - Nord-Est

<sup>5</sup> Direction services navigation aérienne – Nord-Est

D'autres mesures qui n'ont pas encore été mentionnées dans le PPA, mais qui pourraient améliorer la qualité de l'air en raison du niveau élevé du trafic frontalier pendulaire, seraient les suivantes :

- Réalisation de l'autoroute cyclable Offenbourg-Strasbourg en complément du Réseau Express Vélo (REV) --> Complément à la mesure 1.2.1.
- Harmonisation du système de location de vélos à Strasbourg et dans l'Ortenau de telle manière que les vélos de location à Strasbourg ou dans l'Ortenau puissent être loués et restitués dans n'importe quelle gare de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau.
- Dans l'esprit de l'objectif 2.2. afin de décarboner le transport longue distance, il faut également promouvoir l'expansion (le renforcement) des infrastructures ferroviaires pour le transport transfrontalier de passagers et de marchandises afin d'augmenter la capacité ferroviaire actuellement saturée.
- L'enquête sur la mobilité prévue (mesure 1.5.1) devrait être transfrontalière. Au cours des 5 dernières années, plusieurs enquêtes ont été réalisées à Strasbourg et dans l'Ortenau, mais aucune d'entre elles n'était conçue pour être transfrontalière et ne pouvait donc pas dire grand-chose sur la mobilité transfrontalière.

De même que l'air, la pollution ne connaît pas de frontière.

Les mesures de lutte contre la pollution de l'air sont donc également pertinentes au-delà des frontières pour l'environnement du côté allemand du Rhin.

Nous regrettons donc que la rive allemande du Rhin n'ait pas (plus) été partie prenante de l'élaboration (du PPA). »

Les deux documents cités ci-dessus (en français) sont consultables en annexe 4

La Commission d'Enquête note l'intérêt que les autorités allemandes portent au projet de PPA. Elle note aussi que le « Regierungspräsidium Freiburg » souhaite être plus impliqué « dans le domaine de la lutte contre la pollution de l'air sur la rive gauche du Rhin ». elle note également que la ville de Kehl propose quatre actions que la Commission d'Enquête juge pertinentes d'intégrer dans le PPA.

## - Déroulement de l'enquête

### - Contacts avec les représentants de la Maîtrise d'Ouvrage

Le tableau suivant récapitule les principaux contacts (et leur objet) que la Commission d'Enquête a eus avec la MOa

Date	Lieu	participants	objet	observations
28 /06/23	DREAL	Daniel Beauguitte (CE) Claudie Pitiot (DREAL Chargée de mission) Guillaume Gauby (DREAL Chef de Service)	1 <sup>ère</sup> prise de contact Présentation Description de l'objet de l'enquête, échanges sur la concertation et 1ers jalons	Information de la mutation de Mme Pitiot au 1 <sup>er</sup> septembre
12/09/23	DREAL	Commission d'enquête Lucie Zheng (DREAL Chargée de mission) Guillaume Gauby (DREAL Chef de Service)	Présentation de la CE Information du déroulé d'une enquête publique 1 <sup>ères</sup> décisions Echanges sur les Avis de l'Autorité environnementale et de l'EMS	Accord sur l'utilisation d'un registre dématérialisé Siège de l'EP : DREAL Accord pour Envoi dossier au RegierungsPräsidium Freiburg et à l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires)
20/10/23	DREAL	Commission d'enquête Lucie Zheng (DREAL Chargée de mission) Guillaume Gauby (DREAL Chef de Service)	Projet d'arrêté préfectoral dates prévisionnelles enquête dossier d'enquête : point d'avancement avis personnes publiques associées "logistique" enquête : lieux de permanences, registres papier, registre dématérialisé	Validation des lieux et du nombre de permanence adresse e-mail, adresse postale (et gestion des courriers), ordinateur au siège Accord pour Envoi dossier à l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires)
08/01/23	DREAL	Commission d'enquête Lucie Zheng (DREAL) Guillaume Gauby (DREAL)	Validation de l'ensemble du processus de l'enquête, des dates clés.	
30/01/23	Visio	Commission d'enquête, DREAL	Formation CE et DREAL registre dématérialisé	

### - Entretiens des Commissaires enquêteurs avec la chambre d'agriculture et ATMO Grand Est

#### ..1. Entretien Commission d'Enquête – Chambre d'Agriculture d'Alsace (CAA)

Dans le cadre de la consultation de la commission d'enquête PPA de Strasbourg un entretien entre la chambre d'agriculture d'Alsace et la commission d'enquête a été organisé le 23 février 2024 dans les locaux de la CAA.

Participants : Mme Céline Veit (Responsable d'équipes Energie et Gestion des déchets Gestion du Territoire, en charge du suivi de la thématique pollution de l'air) et M. Christophe Barbot (Conseiller expertise sols et matières organiques en Agriculture), MM Daniel Beauguitte et Didier Anne-Braun de la commission d'enquête.

Les points abordés :

- Enquête publique : point d'étape de l'enquête publique par la CE
- Présentation des missions de la CAA
- L'agriculture sur le territoire du PPA et la qualité de l'air

L'agriculture y est principalement céréalière (maïs essentiellement). Les émissions d'ammoniac sont dues à 60% aux engrais azotés et 19% aux épandages d'effluents d'élevage.

- Les actions du PPA pilotées par la CAA

La CAA (en partenariat avec le lycée agricole d'Obernai) est lauréate de l'appel à projets AgriQAir de l'ADEME (avec subventions à la clé) offrant une aide à l'expérimentation, l'évaluation et la diffusion des solutions efficaces pour réduire les émissions d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) et de particules (PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>) dans le secteur agricole.

Par son projet « FIX n Air » ou « Vers une meilleure maîtrise des risques de pertes d'ammoniac en grandes cultures », la Chambre d'agriculture d'Alsace vise particulièrement deux types d'exploitants agricoles : les céréaliers avec l'utilisation d'engrais azotés de synthèse et les éleveurs avec la gestion de leurs effluents d'élevage. Une expérimentation de différentes modalités de fertilisation sera menée dans un certain nombre d'exploitations agricoles de l'EMS.

Ce projet est totalement en phase avec beaucoup des actions du PPA pilotées par la CAA par l'expérimentation, le conseil et la sensibilisation à savoir les mesures suivantes :

- 6.1.1 Expérimenter/tester les matériels et techniques culturales qui permettent de limiter les émissions d'ammoniac.
- 6.1.2 Développer le conseil individuel / collectif aux agriculteurs et l'accompagnement permettant d'optimiser la fertilisation et les pratiques vertueuses.
- 7.2.1 Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation des agriculteurs aux enjeux de la qualité de l'air dans la gestion des exploitations agricoles.

Ce projet a pour objet de mieux comprendre et quantifier les émissions d'ammoniac, de proposer des techniques alternatives intéressantes pour les agriculteurs (disponibilités, économiques, faisabilité techniques, etc.), de diffuser de l'information large (Alsace) et de prodiguer des conseils spécifiques ciblés.

A ce titre, 35 exploitations agricoles de l'EMS seront conseillées pour des pratiques limitants la volatilisation de l'azote durant les trois années du projet FIX'N Alsace.

La CAA fait remarquer que les mesures (6.1.3 et 6.1.4) font l'objet de l'axe « Qualité de l'Air » du programme ACSE 2023-2025 (Air Climat Sol Energie) Grand Est.

Enfin, la CAA note qu'il y a bien une convergence d'intérêt entre le monde agricole et la population de l'EMS pour réduire les quantités d'ammoniac dispersées dans l'air : moins de NH<sub>3</sub> dans l'air et plus d'engrais utiles pour la croissance des cultures.

## ..2. Entretien Commission d'Enquête – ATMO Grand Est

Dans le cadre de la consultation de la commission d'enquête PPA de Strasbourg un entretien entre l'ATMO Grand Est et la commission d'enquête a été organisé le 22 février 2024 dans les locaux d'ATMO.

Présents : M. Michel Marquez (Responsable Unité Accompagnement, Direction de l'Accompagnement et du Développement, chef d'établissement Metz) et Mme Anne-Christine Le Gall (Ingénieur qualité de l'air) d'ATMO, MM Daniel Beauguitte et Didier Anne-Braun de la Commission d'Enquête.

Les points abordés :

Enquête publique : point d'étape rapide par la CE

- Présentation succincte ATMO Grand Est
- Modalités d'action d'ATMO Grand Est dans le cadre du PPA
- Implantation des stations de mesure
- Les micro-capteurs vs stations de mesure
- Evaluation de la pollution dite importée notamment les PM<sub>2.5</sub> et l'ammoniac
- Relations avec les autorités allemandes vs qualité de l'air
- Bilan 2023 de la qualité de l'air (périmètre PPA) et conséquences
- Le Contournement Ouest de Strasbourg
- Impact sur la qualité de l'air (aire urbaine et à proximité du COS)
- Evaluation de l'impact du GCO (COS) sur la qualité de l'air conduite par Bio Monitor (à l'initiative de 4 communes : Duppigheim, Kolbsheim, Ernolsheim-Bruche et Duttlenheim)
- La ZFE mobilité
- L'ozone

Dans le cadre de sa présentation de l'ATMO, M. Michel Marquez a rappelé que l'ATMO est l'expert de référence sur air en région Grand Est. Que c'est un organisme d'intérêt général indépendant constitué de 4 collèges (Etat, Collectivités Territoriales, Représentants d'activités émettrices de substances polluantes et associations protectrices de l'environnements). Il réunit l'ensemble des acteurs régionaux engagés dans la surveillance, la communication sur l'air et la mise en œuvre d'actions conduisant à son amélioration et agit pour une qualité de l'atmosphère dans une approche transversale air-climat-énergie et santé. ATMO Grand Est fait partie de la Fédération ATMO France. Constituées dans les années 70, les Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) sont présentes dans chaque région administrative en métropole et en outre-mer.

Les AASQA mènent 5 grandes missions :

- Surveiller la qualité de l'air et vérifier le respect de la réglementation
- Comprendre en participant à des projets de recherche et d'amélioration des connaissances
- Accompagner les acteurs
- Innover pour répondre aux demandes sociétaires émergentes
- Communiquer pour informer et sensibiliser les citoyens, les médias et les autorités
- Évaluer les plans, programmes et actions de dépollution.

Madame Le Gall (ATMO) a présenté ensuite le dispositif de surveillance du territoire Alsacien ainsi que les modalités d'action de l'ATMO Grand Est dans le PPA de l'EMS.

A la suite de cette présentation de l'ATMO, l'ensemble des points à l'ordre du jour ont été traité dans un échange interactif entre les membres de la commission et les représentant de l'ATMO. Lors de ces échanges M. Marquez a confirmé l'amélioration des résultats de la qualité de l'air publiés dans les DNA du 2 février 2024.

En effet, pour la 1<sup>ère</sup> fois en 2023, la concentration de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) mesurée dans l'EMS est passée sous la limite réglementaire. Cette baisse est liée aux mutations en cours au niveau axes routiers, du parc automobile, aux technologies déployées dans les sites industriels polluants et aux actions des PPA successifs, mais aussi pour l'année 2023 à une météo assez favorable en autonome, avec beaucoup de jours de pluie ayant maintenu la polluant au sol. L'ATMO a également précisé qu'elle n'était pas à l'origine de cette information dans les DNA. Elle a juste communiqué à l'EMS, en avant-première une synthèse des résultats pour l'année 2023. Les échanges ont porté également sur le plan bois et l'impact non négligeable du chauffage au bois en ville sur la qualité de l'air, ainsi que sur le déplacement de la pollution sur l'axe du GCO. Sur ce point les mesures effectuées par l'ATMO en bordure du nouvel axe routier restent bien en deçà des seuils réglementaires.

Enfin la problématique de la formation de l'ozone et de son rôle dans la formation des particules fines a également été abordée.

#### - Difficultés particulières. Incidents ou évènements en cours d'enquête

Aucune difficulté, ni incident n'ont été rencontrés lors de l'enquête.

A noter qu'il a été nécessaire de procéder au remplacement d'un commissaire enquêteur titulaire par la commissaire enquêtrice suppléante, et ce avant le début de l'enquête.

#### - Opérations de clôture de l'enquête

Le 04 mars 2024, à l'expiration du délai d'enquête, le Président de la Commission d'Enquête a clos l'ensemble des registres d'enquête.

#### - Le PV de synthèse

Le procès-verbal de synthèse (PV) présenté en annexe 1 a servi de base à la DREAL pour y apporter ses réponses. La commission a envoyé le PV de synthèse par e-mail le 07 mars 2024 à la DREAL et l'a commenté lors d'une réunion le 11 mars 2024. Le mémoire en réponse a été reçu par la commission le 29 mai 2024, soient 68 jours après le délai réglementaire de 15 jours.

Par courriels des 24 mars, 17 avril et 03 mai 2024, le Président de la Commission a sollicité trois reports de la date de remise du rapport auprès de la Préfecture, autorité compétente, compte tenu des délais de la remise du mémoire en réponse au PV de synthèse par la Maîtrise d'Ouvrage.

Les reports ont été accordés les 4 avril, 19 avril et 04 mai 2024 par M. le Chef du Bureau de l'environnement et de l'utilité publique (cf. annexe 3)

- Mémoire en réponse au PV de synthèse et son analyse par la Commission d'Enquête

..1. Observation n°1 (registre papier de Kolbsheim) du samedi 3 février 2024 ( M./Mme XXX de Wolfisheim)

« Vu le haut niveau de pollution engendré par les véhicules traversant Wolfisheim sur la M45 aux heures de pointe, il est souhaitable de mettre en œuvre l'étude de voies permettant de contourner cette traversée (nuisances quant à l'air respiré par les riverains quand les véhicules stagnent suite aux bouchons et feux rouges situés sur ce M45 dès l'entrée du village pour les véhicules, bus, camions venant de d'Oberschaeffolsheim et plus en amont).

Ouvrir la voie de gauche au niveau du lotissement débouchant sur la route de Paris (RN4) serait une solution efficace comme elle a été réalisée à partir de la rue de la Musau à Oberschaeffolsheim et qui est ouverte sur la RN4. Le but de ma demande est de baisser l'exposition de la population de Wolfisheim, habitant toutes les rues en aval de l'entrée de village, aux gaz émis par les véhicules de plus en plus nombreux. voir le plan ci-joint ».



Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Cette observation est intéressante pour l'amélioration de la qualité de l'air respiré par les habitants de ce quartier de Wolfisheim, mais ne relève pas des compétences de l'État. De tels aménagements seraient à décider par le gestionnaire de voirie : la DREAL transmettra la demande à la commune concernée (Wolfisheim).

Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête note avec satisfaction la décision de la DREAL de transmettre la proposition d'aménagement viaire à la commune de Wolfisheim d'autant qu'elle devrait permettre de faire baisser l'exposition des riverains aux polluants émis par les véhicules en transit.

La Commission note qu'ATMO Grand Est a la possibilité de quantifier les concentrations des substances polluantes par des mesures réalisées *in situ* ou par modélisation (à l'échelle d'une agglomération ou d'un quartier) : à ce titre, la CE pourra recommander que la DREAL ou l'EMS sollicite ATMO à cet effet.

..2. Observation n°2 (Registre dématérialisé) du mercredi 14 février 2024 par anonyme

« Habitante de Vendenheim, je constate que les efforts faits pour améliorer la qualité de l'air se sont surtout concentrés sur Strasbourg et la première couronne, en reportant le transport routier vers la deuxième couronne et la limite de l'Eurométropole. Pour exemple le GCO qui a reporté les camions sur les limites de l'Eurométropole en déplaçant la pollution vers des populations qui n'en avaient pas !

En pensant de tels plans en silo et de façon très localisée, on ne fait que reporter chez les autres le problème. En ce qui concerne les déplacements en transport en commun, à quand un seul et même titre de transport SNCF et Tram, pas seulement pour les étudiants et les abonnés mais pour tous ! »

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Les mesures et modélisations de la qualité de l'air sur l'EMS montrent que les secteurs les plus pollués se situent au niveau du centre-ville de Strasbourg, et le long des grands axes routiers. Si la mise en service du COS est une des raisons pouvant expliquer la baisse des concentrations là où elles étaient les plus élevées depuis sa mise en service, le nécessaire suivi des impacts pour les communes concernées par son tracé avait bien été identifiés en amont. Pour surveiller l'évolution de la pollution suite à la mise en service du COS, un suivi spécifique des oxydes d'azote, des PM10 et PM2.5 a été mis en place par ATMO Grand Est dans les communes de Vendenheim et Breuschwickersheim via l'installation de stations de mesures spécifiques.

Les capteurs des 2 stations de Vendenheim et Breuschwickersheim indiquent en moyenne annuelle pour 2022 des valeurs inférieures à ce qui peut être mesuré dans les stations installées à Strasbourg, que ce soit en moyenne annuelle ou en maxima horaire, sur tous les polluants analysés.

Une étude réalisée en 2022 par ATMO Grand Est sur le périmètre de l'EMS et 12 communes limitrophes, englobant donc le tracé du COS, a également permis de mettre en évidence les impacts sur la qualité de l'air. Les résultats des modélisations montrent par exemple pour le dioxyde d'azote que si une augmentation de 2 à 3 µg/m<sup>3</sup> est bien visible le long du tracé de l'A355 par rapport aux niveaux de 2019 (augmentation de 0.5 à 1 µg/m<sup>3</sup> pour les PM10 et de 0.4 à 0.8 µg/m<sup>3</sup> pour les PM2.5), les niveaux en proximité restent cependant bien en deçà des valeurs limites réglementaires. Par ailleurs, cette augmentation est restreinte au voisinage immédiat de l'axe, les niveaux étant de nouveau proches du fond de pollution à 150 m de celui-ci.

Quant à la remarque sur le titre de transport unique SNCF-Tram, elle sera transmise aux autorités compétentes sur ce sujet. A noter qu'un groupe de travail au niveau national a été lancé début 2023 par la DGITM (NDLR : Direction G<sup>ale</sup> des Infrastructures des Transports et des Mobilités) avec l'ensemble des autorités organisatrices de mobilités, dans le but de mettre en place un titre de déplacement unique pour tous les services de transport existant sur le territoire français. une application nationale est en cours de développement et sera testée à partir de l'été 2024 dans 2 à 3 régions pilotes pendant 2 ans.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

Les données de pollution atmosphérique issues de la campagne de mesure faite par ATMO Grand Est permettant de quantifier l'effet du COS (M355) à Breuschwickersheim et Vendenheim sont disponibles sur le site d'ATMO ([https://www.atmo-grandest.eu/sites/grandest/files/medias/documents/2023-06/Suivi%20de%20la%20qualite%20de%20l%27air%20ambiant%20Breuschwickersheim%20Contournement%20Ouest%20de%20Strasbourg%20A355%20Annee%202020\\_0.pdf](https://www.atmo-grandest.eu/sites/grandest/files/medias/documents/2023-06/Suivi%20de%20la%20qualite%20de%20l%27air%20ambiant%20Breuschwickersheim%20Contournement%20Ouest%20de%20Strasbourg%20A355%20Annee%202020_0.pdf)).

Concernant le respect des normes de qualité de l'air : les niveaux annuels de NO<sub>2</sub> (10 µg/m<sup>3</sup>) comme de PM10 (14 µg/m<sup>3</sup>) observés sur le site de Breuschwickersheim respectent les valeurs réglementaires annuelles définies pour la protection de la santé humaine (40 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub> et les PM 10) ainsi que les nouvelles lignes directrices de 2021 de l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub> et 15 µg/m<sup>3</sup> pour les PM 10).

Les stations strasbourgeoises et celle de Vendenheim-Matterberg dépassent cette dernière pour ces deux polluants.

A noter que les moyennes annuelles de benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) mesurées de 0,7 µg/m<sup>3</sup> pour Breuschwickersheim et de 0,9 µg/m<sup>3</sup> pour Vendenheim sont largement inférieures à l'objectif de qualité de l'air fixé à 2 µg/m<sup>3</sup> et par conséquent de la valeur limite annuelle fixée à 5 µg/m<sup>3</sup>.

En conclusion, ATMO Grand Est indique que « si les émissions de l'A355 participent probablement à l'élévation des niveaux de fond sur la zone entraînant l'augmentation probable des teneurs en NO<sub>2</sub> à proximité immédiate (dizaine de mètres), il n'est pas constaté, à ce stade, d'évolution significative des concentrations de dioxyde d'azote et de particules PM10 entre les années 2021 et 2022 dans le village de Breuschwickersheim situé à plusieurs centaines de mètres du contournement »

Concernant le site de Vendenheim, les valeurs moyennes mesurées de janvier 2023 à février montrent des niveaux en deçà de valeurs règlementaires européennes :

	NO <sub>2</sub>	PM10	PM2.5	PM1
moyenne	10.5	14.15	10.2	9
Seuil réglementaire EU	40 µg/m <sup>3</sup>	30 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>	sans
Valeur cible OMS 2021	10 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>	sans

#### ..3. Observation n°3 (Registre dématérialisé) samedi 17 février 2024 Anonyme (GK)

« Protéger l'atmosphère est une nécessité, nous en convenons tous. Je voudrais simplement demander que dans la recherche de solutions pour ce faire, soit étudié, consciencieusement et en parallèle, le ratio bénéfice/risques pour la planète. Prenons l'exemple de la voiture électrique ou des panneaux photovoltaïques :

ils sont vertueux dans leur durée de vie, mais qu'en est-il lors de leur fabrication et lors de leur mise au rebut ? Pour la planète, car, c'est bien d'elle qu'il s'agit en principe, quel est le ratio bénéfice / coût à moyen et long terme ? Ne nous contentons pas, pour la fin de vie des éléments dangereux, du "on verra bien le moment venu, dans 30 ans" ou "on fait toujours mieux dans le traitement des déchets" !

Je vous remercie de votre lecture et de votre implication dans l'étude de solutions vraiment écologiques et à large spectre. »

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Une attention particulière a été portée aux impacts sur l'environnement du projet de PPA, puisque la réalisation d'une évaluation environnementale stratégique du PPA, élaborée par le cabinet EVEN, a permis d'évaluer les incidences environnementales du projet de PPA.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

L'observation pose la question de la globalité des actions proposées dans le plan d'action du PPA d'un point de vue bénéfiques/risques pour l'ensemble de la planète et propose que cette approche soit généralisée.

La Commission d'Enquête estime que beaucoup d'actions du PPA, comme toutes actions humaines, comportent des risques environnementaux qu'il convient de quantifier et comparer aux bénéfices environnementaux : se pose alors la question des critères de l'acceptabilité du risque qui sont variables selon le contexte et qui les apprécie.

Le contexte du projet de PPA, objet de l'enquête, est celui de l'application de directives réglementaires relatives à la sécurité environnementales (et sanitaires) liées à l'exposition à des substances polluantes et dans notre cas, les critères d'acceptabilité sont définis par lesdites réglementations : la Commission d'Enquête ne peut se positionner que dans le contexte réglementaire national et européen.

#### ..4. Observation n°4 (document remis lors de la permanence d'Illkirch-Graff.) le mercredi 21 février 2024 par anonyme

« Je souhaite attirer votre attention sur le point suivant, concernant le parking des vélos en centre-ville : Les installations de "racks" (par exemple, rue du 22 novembre à Strasbourg) ne sont pas pratiques du tout pour les vélos lourds (VAE : poids de près de 25 kg) et/ou équipés de sacoches, paniers, etc. (pb de largeur) : les espaces entre les places sont trop exigus, et les places en hauteur sont inaccessibles du fait du poids des vélos.

De plus, il est impossible d'attacher le vélo par son cadre (l'antivol ne peut être placé que sur la roue avant), ce qui n'est pas sécurisant.

Les arceaux (en U renversé) sont beaucoup plus pratiques et sécurisés, mais ils sont souvent tous occupés. Ceci est de nature à dissuader de venir en ville à vélo.

Merci d'avance pour ce que vous pourrez faire ».

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Cette remarque sera transmise aux services de l'Eurométropole de Strasbourg en charge de l'aménagement des stationnements vélos.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

Cette observation relève de ce qui est appelé « l'expertise d'usage » qu'il est nécessaire de transmettre aux services *ad hoc* pour instruction, comme le propose la maîtrise d'ouvrage.

#### ..5. Observation n°4 (Registre dématérialisé) du lundi 26 février 2024 par M./Mme XXX

« Lors de divers brûlages de divers déchets (verts ou autres), les particuliers n'ont quasi aucun service ou interlocuteur ou s'adresser pour éviter ces nuisances ; certes, les gendarmes font ce qu'ils peuvent quand ils en ont le temps, mais selon les secteurs appliquent les lois vieilles de plus de 50 ans !! Il n'y a aucune harmonisation d'une commune à l'autre, hormis peut-être la CUS. Certains maires dans certaines communes, interdisent tous brûlages de déchets verts (ce qui est plutôt un bienfait), d'autres communes les autorisent à moins que ce soit à proximité d'habitations, certains gendarmes l'autorisent sauf en été, d'autres se réfèrent aux interdictions émises par le préfet pour certaines périodes seulement.

Sur la communauté urbaine de Strasbourg, il semblerait que ce soit plus strict, et c'est tant mieux et si les mesures et interdictions de brûlage sont mieux respectées à Strasbourg, il serait plus que temps de l'étendre à l'ensemble du département. (quoique les terrains de golf, et autres, lors des grands nettoyages de printemps n'hésitent pas à brûler leurs déchets), sans parler de certains agriculteurs (j'insiste sur Certains) qui brûlent ENCORE à peu près tout.

En fait si on se réfère aux lois, les brûlages sont interdits depuis plus de 40 ans, mais ne sont que peu appliqués et sanctionnés dans les zones non urbaines



Or les déchetteries ont été créées aussi dans le but de réduire ces nuisances atmosphériques polluantes. En 2024, il existe plein de moyen d'éviter ces nuisances polluantes : le broyage le compostage, les déchetteries, etc. Si on va de Bâle à Lauterbourg le long du Rhin ou du canal du Rhône au Rhin, (de même les vallées et autres canaux) on est certain d'être incommodé par ces fumées issues de brûlages de déchets verts, qui sont souvent aussi l'occasion de brûler d'autres choses encombrantes. Or avec le réchauffement climatique, les risques d'incendie et les gênes atmosphériques ne sont plus limités au seul mois d'été.

J'estimerai normal, que les règlements et surtout les applications, en matière de brûlages, soient équivalents en ville comme à la campagne. Certaines personnes asthmatiques ou ayant des difficultés respiratoires fuient les villes pour mieux respirer et se rendent compte qu'à la campagne c'est parfois pire, au vu du peu de respect des règles !

Merci à vous, si vous pouviez faire avancer les choses dans ce sens ! »

## Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

Cette observation montre qu’il y a un besoin de clarification de la réglementation s’appliquant au brûlage des déchets verts, ainsi que de communication autour de cette thématique envers les communes, comme envers le grand public et les professionnels, sans oublier le contrôle. La fiche-mesure 7.3.1 du PPA est établie dans cette optique.

## Analyse de La Commission d’Enquête

L’harmonisation de l’interdiction des brûlages sauvages des déchets verts ou autres au niveau de l’EMS est pour la CE une évidence et peut être que cette interdiction est déjà harmonisée au niveau de ce territoire.

L’objectif de la fiche 7.3.1 (Renforcer le contrôle et la communication du brûlage à l’air libre des déchets verts) est de faire respecter cette interdiction du brûlage à l’air libre des déchets verts. Toutes les modalités de cette interdiction sont clairement définies et le pilote (la Dreal Grand Est) dispose du dispositif réglementaire comme les arrêtés préfectoraux et les moyens de contrôle.

Le pilote de cette action doit pouvoir obtenir des résultats rapides et répondre très favorablement à cette observation.

### **..6. Observation n°6 (e-mail) du le vendredi 1 mars 2024 par M./Mme XXX - Contribution au titre de la fédération Alsace Nature**

« Depuis leurs premières mises en application en 2008, les PPA successifs visent à améliorer la qualité de l’air sur le territoire de l’Eurométropole de Strasbourg (EMS) afin que nos concitoyens vivent et grandissent sans risque sanitaire liés aux pollutions de l’air.

Force est de constater que l’objectif n’est pas atteint, malgré une certaine amélioration, d’où la nécessité de mettre en œuvre un nouveau plan de protection de l’atmosphère sur l’agglomération de Strasbourg.

Le résumé non technique met bien en évidence les enjeux de ce nouveau PPA de l’agglomération Strasbourgeoise. Principalement des impacts sur la santé qui dégradent fortement la qualité de vie des personnes les plus fragiles et exposées. Les impacts sur le vivant et les écosystèmes de manière générale ne doivent pas être sous-évalués, et mériteraient d’être traités plus finement dans l’étude environnementale.

Il est rappelé avec justesse que la pollution de l’air représente 9% des décès en France avec un coût social de 100 milliards d’euros. Depuis l’origine des PPA, notre fédération a soutenu les différents plans, en se réservant le droit d’y mentionner ses lacunes mais aussi d’y faire des propositions en lien et en cohérence avec notre projet associatif. A l’occasion de cette révision du PPA, nous souhaitons insister sur les points de vigilances suivants :

#### **Les transports et déplacements motorisés.**

1er contributeur pour le NOx (57%), 2ème contributeur pour les particules 22% et les gaz à effet de serre (En cause, le trafic routier gaz d’échappement mais aussi usures des pneus, plaquettes, remise en suspension des poussières sur la chaussée.

#### **M35**

L’ouverture du GCO a de fait exporté une partie de la pollution générée auparavant sur le territoire de l’EMS, il nous semble que pour une meilleure lecture et appréciation qu’un périmètre élargi devrait être considéré. Les habitants des communes situées entre GCO à la limite territoriale de l’EMS sont en droit de connaître leur statut face aux émissions de pollution routière issues du trafic GCO. Quels impacts des nouvelles réglementations en vigueur sur la M35 (70 km/h, voie covoiturage). Chiffrer le respect de la réglementation par le taux de contrôle et d’infraction, nombre de véhicules). Inclure dans le PPA le retour d’expérience de la mise en œuvre du GCO. Certains de ces indicateurs pourront servir à l’évaluation du PPA. Les mesures et engagements sur la restructuration de la M35 en voie multimodale restent succincts et superficiels ; Il est difficile d’imaginer les impacts positifs ou négatifs sur le PPA.

#### **Avenue du Rhin (ex-Route du Rhin)**

Nous n’observons pas dans l’évaluation environnementale, ni dans les fiches actions de mesure ou d’action pertinente sur cet axe pourtant très exposé à la pollution. Quels sont les indicateurs du contrôle du respect de l’interdiction du trafic poids-lourds sur la route du Rhin ? Des actions de sensibilisation/informations, puis répression devraient également concerner les "petites" infractions comme celle relative à l’obligation d’éteindre le moteur des véhicules en stationnement (art. 2 de l’arrêté du 12/11/1963). La climatisation en été, le chauffage en hiver incite de plus en plus de conducteurs, chauffeurs de bus, voire agents des forces publiques en surveillance, à laisser les moteurs en fonctionnement. Notons qu’une accumulation de petites mesures de ce type (obligation d’éteindre les moteurs pour des arrêts supérieurs à quelques minutes) y compris pour des secteurs autres que les véhicules routiers (bateaux mouches, locomotive diesel, aéronefs ...), pourrait avoir un impact non négligeable, y compris indirectement de par leur vertu pédagogique. Sur Strasbourg, aucune action que cela soit à destination des taxis, des autocaristes ou autres acteurs pouvant être concernés n’est envisagée. Quel est l’avenir de la M35 en termes de restructuration ? Un travail cohérent et ambitieux sur ce barreau nord-sud contribuera pour répondre aux objectifs des normes européennes, et permettra tendre vers les objectifs OMS (certes non réglementaires, mais devant être l’objectif à atteindre pour préserver la santé des citoyens).

#### **Offre de transport collectif et l'intermodalité TC-Vélo**

Malgré quelques interrogations sur leur faisabilité, nous soutenons globalement les actions et mesures qui pourront être menées dans l'Action cadre 1.4.

Par ex : Il est annoncé dans le projet de PPA la suppression des locomotives diesel entre Strasbourg et Offenbourg, dans un futur proche et dans le cadre de la réalisation de l'étoile de Strasbourg. Compte-tenu des retards pris par le REME et de la difficulté de coordination technique entre les autorités compétentes françaises et allemandes sur le sujet de l'achat et de l'utilisation de matériels électriques, nous doutons que cet élément puisse s'intégrer dans le projet actuel de PPA ».

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Cette contribution apportée par l'association Alsace Nature montre son soutien au PPA, tout en insistant sur quelques points de vigilance

#### **6.1 Les transports et déplacements motorisés.**

Sur la remarque relative au COS, des éléments de réponse peuvent être trouvés plus haut (cf. observation n°2).

Sur l'axe de l'avenue du Rhin, des campagnes de mesures sont réalisées par ATMO Grand Est depuis 2023 (afin de disposer d'un état initial avant les travaux réalisés à l'été 2023 sur le pont de l'Europe, et également quantifier l'impact de ces 4 mois de travaux sur la circulation et la qualité de l'air) et jusqu'au moins 2025 pour les polluants suivants : NO<sub>2</sub>, PM10 et PM2.5.

Il sera bien transmis à l'EMS la demande d'actions de sensibilisation et de contrôle supplémentaires, ces actions étant toutefois conditionnées aux moyens notamment humains disponibles.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La CE prend note que l'axe de l'avenue du Rhin fait bien actuellement l'objet de campagne de mesures par l'ATMO Grand Est et ceci jusqu'en 2025. Compte tenu de l'importante fréquentation de cet axe routier situé de plus en plus au cœur de la ville du fait de la poursuite de programmes d'urbanisation assez conséquents entre le centre de Strasbourg et Kehl, il est sans doute souhaitable de maintenir les campagnes de mesures de NO<sub>2</sub>, PM10 et PM2.5 jusqu'au terme du PPA n°3 en 2027.

La CE prend également note de l'engagement du maître d'ouvrage de transmettre à l'EMS les demandes d'actions de sensibilisation et de contrôle supplémentaires exprimées par Alsace nature dans son observation traitant du transport sur les axes M35, COS (contournement Ouest de Strasbourg) et Avenue du Rhin (Strasbourg). Ces actions sont bien sûr conditionnées aux moyens humains disponibles.

#### **6.2 Le résidentiel et le tertiaire.**

Un secteur fortement émetteur de particules (34%) PM 10 et (50%) PM 2.5 et COVNM (37%) et SO<sub>2</sub> (37%) et 1er émetteur de GES (50%). Un lien est clairement identifié dans l'action cadre 3.1 entre la rénovation énergétique des logements et la qualité de l'air. Il pourrait être intéressant de rappeler ce niveau dans le document les objectifs du schéma directeur des énergies (SDE) sur le nombre de logements à isoler d'ici 2030 et 2050. Nous demandons qu'une action du PPA inscrive plus clairement dans le nombre de logements à isoler d'ici 2030 (en lien avec le SDE). L'action cadre 3.1 a une typologie « Mesure incitative », une notion plus réglementaire aurait pu être avancée sur l'utilisation de certains matériaux issus du pétrole et l'utilisation de peinture contenant des biocides pour lesquelles une étude est en cours dans le cadre du PACTE urbanisme ».

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

L'action-cadre 3.1 vise à faire mieux prendre en compte la dimension de réduction des polluants atmosphériques dans le cadre des rénovations énergétiques des bâtiments, au-delà donc de l'objectif principal et important de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de GES. Si le nombre de logements rénovés influe sur le PPA (c'est une donnée d'entrée des calculs pour mesurer l'impact du PPA), l'objectif annuel et la réalisation de ce point dépendent de politiques externes au PPA.

Pour information, l'hypothèse prise dans le cadre de la modélisation du scénario avec actions du PPA est de rénover 8000 logements par an pour atteindre une performance énergétique BBC de 104 kWh ep/m<sup>2</sup> (unité de mesure de la consommation d'énergie primaire par unité de surface et par an) et une surface moyenne de 80 m<sup>2</sup> (objectif PCAET), soit 56 000 logements entre 2021 et 2027.

L'action 5.2 du Plan de chauffage domestique au bois relative au programme de rénovation des logements compte comme indicateur de résultat le nombre de logements rénovés.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

Le PPA est un plan de mobilisation et d'animation d'acteurs institutionnels, publics, politiques et économiques qui s'engagent autour de mesures devant permettre l'amélioration de la qualité de l'air sans pour autant disposer de moyens financiers chiffrés spécifiques.

Même si certaines actions s'appuient sur des dispositifs de politiques publiques, le PPA ne peut se donner, par exemple, un chiffrage précis de logements à isoler ou à rénover sur le plan qualité énergétique. La réponse du maître d'ouvrage à l'observation de l'association Alsace Nature sur la question du résidentiel est certes formelle, mais la Commission d'Enquête la considère comme recevable.

### 6.3 Biomasse bois

En gros les objectifs du PPA affichent -50% de PM2.5 d'ici 2030. L'origine de ces poussières ultrafines vient en grande partie du chauffage au bois en équipements peu performants, en foyer ouvert voire en feux de bois verts extérieurs (jardins familiaux par exemple !).

Nous tenons à souligner qu'il convient d'éviter toute incitation pour le chauffage au bois en ville, même de technologie récente. Si le chauffage au bois est bien adapté aux populations des petites communes avec de l'habitat peu dense, il n'est pas à recommander dans les centres urbains où il contribue aux pics de pollutions aux particules en hiver.

Le PPA ne propose qu'un statu quo et exclut les mesures contraignantes en ce qui concerne l'agglomération strasbourgeoise. Il renvoie vers une étude concernant les foyers ouverts et ceux de modes de chauffage les plus dommageables. Nous demandons que cette étude soit bien indiquée dans le plan d'action et que sa réalisation soit bien suivie comme indicateur. Nous ne sommes pas favorables au maintien d'aides publiques pour l'achat de système de chauffage bois individuel. Nous demandons que pour l'EMS la ressource locale bois énergie soit exploitée au maximum à volume constant et soit destinée au centrale collective et réservée à du réseau de chaleur.

De surcroît, la forêt alsacienne qui est déjà à la limite de ce qu'elle peut fournir dans le cadre d'une exploitation raisonnée et respectueuse de l'environnement, subit de plein fouet les impacts du changement climatique ».

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Au vu du contexte économique actuel incitant à la prudence, le plan de chauffage domestique au bois comprend en effet une mesure (3.1) relative à l'étude de l'impact socio-économique sur les ménages pour des mesures contraignantes comme l'interdiction totale du chauffage au bois en ville. Cette étude est bien prévue dès 2024, et ses résultats permettront d'aider à la décision ultérieure.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête prend note de la réponse de la MOa sur ce sujet et estime raisonnable d'attendre les résultats de l'étude 2024 de l'impact socio-économique sur les ménages d'une mesure contraignante d'interdiction totale du chauffage au bois en ville.

La Commission d'Enquête a cependant questionné ATMO Grand Est sur l'impact du chauffage au bois des particuliers avec des foyers ouverts ou peu performants dans les quartiers résidentiels : ces derniers confirment bien que le renforcement de la qualité des dispositifs de chauffage au bois (et de la teneur en humidité du bois utilisé) des particuliers est un gisement non négligeable de l'amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain. A cet égard, inciter les particuliers à s'équiper de dispositifs de chauffage au bois labellisés plus performants en mobilisant le fonds Air Bois, avec comme objectif de remplacer près de 1000 appareils anciens ne pourra qu'être bénéfique à la qualité de l'air, notamment en centre-ville.

Néanmoins, les interrogations d'Alsace Nature vis-à-vis du chauffage au bois des particuliers sont pertinentes et la loi Climat et résilience dans son article L22-6-1 du code de l'environnement peut permettre au maître d'ouvrage du PPA de légiférer afin de réduire les polluants dans l'air issues du chauffage au bois.

### 6.4 L'agriculture, premier émetteur d'ammoniac (NH<sub>3</sub>)

Tous les polluants ont une tendance à la baisse sauf les oxydes d'azote et l'ammoniac, l'ammoniac étant principalement issu de l'activité agricole. La pollution issue de l'agriculture est majoritairement importée mais le rapport du PPA fait bien état d'une production d'ammoniac sur son périmètre par utilisation de fertilisants minéraux notamment.

A ce titre, le PPA ne fait pas référence au Programme d'Action Nitrates n°7 dont la consultation du public est tout juste close et n'introduit aucune disposition plus exigeante et plus protectrice de la santé humaine. Ce programme qui vise à limiter la lixiviation des Nitrates vers les nappes phréatiques vise fondamentalement à limiter l'apport d'azote sous toutes ses formes à la bonne dose, alors que les pratiques agricoles actuelles tendent plutôt à en apporter en excès dans la mesure où ils sont calés sur les rendements maxima espérés et non pas sur les réels. Il est étonnant que le PPA ne fasse pour l'utilisation de l'azote sur son territoire, nullement état de propositions spécifiques plus exigeantes et plus protectrices de la santé humaine que la PAR n°7 ! De plus, certaines molécules utilisées également en agriculture participent aux émissions de COV. Le sujet n'est pas évalué, ni traité dans le résumé non technique du PPA. Une étude à proximité des habitats, écoles et autres zones à enjeux pourrait être envisagée dans le cadre de ce PPA.

Nous préconisons un périmètre élargi afin de mieux apprécier les importations de pollution et de mieux les traiter (essentiellement PM2.5 et ammoniac). Afin de réduire les émissions de NH<sub>3</sub> il existe des mesures techniques (prévues par le PRÉPA). Matériel plus vertueux, des techniques d'enfouissement des fertilisants azotés, une gestion plus efficace des fosses à lisiers et des épandages de digestats de méthanisation, la quantité juste d'azote à apporter aux cultures.

Nous demandons que le PPA puisse préciser si ces actions font partie de la panoplie des actions d'accompagnement des agriculteurs et en particulier si les actions mentionnées dans le "mémoire en réponse à l'avis de l'AE", page 30 in "Réponse et analyse technique de la remarque AE 22", sont bien prévues.

Nous demandons ainsi que le conditionnel utilisé dans le texte, nous faisant ainsi largement douter de l'effort envisagé, soit remplacé par un engagement ferme, suivi par la suite. L'agriculture en milieu urbain et sur le périmètre de l'Euro métropole se doit d'être vertueuse dans la mesure où elle est particulièrement proche de lieux de vie densément peuplés. Le développement de l'agriculture sans projections de pesticides chimiques de synthèse est un objectif que le PPA se devrait d'afficher clairement.

Les dispositifs de réglementations existants ou à venir (ZNT, Plan nitrate...) sont des références beaucoup trop minimalistes, qu'il conviendrait de développer et de contrôler.

Par exemple, en janvier 2024, Générations Futures révélait avec des analyses d'air sur plusieurs sites que les distances de Non-Traitement actuellement définies ne suffisaient pas à réduire significativement le taux de pesticides dans l'air et préconisait de les étendre, de 20 ou 10 m aujourd'hui, à au moins 150 m ! Les chartes du "Bien vivre ensemble" (arrêté préfectoral du 22 juillet 2022) les réduisent encore à la moitié des distances minimales réglementaires, si l'information des riverains leur est fournie par le gyrophare du tracteur émetteur !!! Ces dispositions légales sont actuellement combattues mais elles paraissent encore plus terriblement dangereuses en zone densément peuplée comme l'EMS.

Il est étonnant que le PPA ne fasse nullement état de propositions spécifiques plus exigeantes et plus protectrices de la santé humaine ! »

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Le calendrier de révision du PPA étant bien avancé par rapport à celui du Programme d'Action Régional Nitrates n°7, il n'en a effectivement pas été fait mention. Une fois celui-ci arrêté, des contacts pourront être pris par la suite avec les services en charge du PAR Nitrates afin d'établir des liens avec le PPA. Les actions de ce programme, tout comme celles du PRSE 4 pourront utilement intégrer les dispositions prévues dans le PPA lorsqu'elles s'avéreront pertinentes. Il est cependant à noter que les changements de pratiques et évolutions à réaliser par le secteur de l'agriculture ne peuvent se faire de manière brusque, au risque de démotiver et déstabiliser toute la chaîne des acteurs concernés.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'enquête rappelle que le monde agricole n'est pas un corps homogène, que les pratiques agricoles sont liées à chaque type d'exploitation et que leurs évolutions ne pourront être effectives que si les enjeux de qualité de l'air sont bien compris et admis par les acteurs du monde agricole. La commission d'enquête estime que la politique de fermeté demandée par Alsace Nature n'est sans doute pas la bonne stratégie. La Chambre d'Agriculture d'Alsace (CAA), partenaire du PPA, devra jouer son rôle d'accompagnement des professionnels de ces domaines et la Commission d'Enquête note que la CAA a confirmé lors de son entretien effectué en cours d'enquête, sa volonté de mener des actions de communication et de sensibilisation sur ces sujets.

### **6.5 Performance des processus industriels**

Les actions cadres 3.2 et 4.1 et les fiches mesures jointes nous semblent aller dans le bon sens et suivre la bonne trajectoire. Un élément reste manquant, à savoir l'impact sur le territoire allemand et sur ses populations, compte tenu que la majorité des industries se situent plutôt à l'est de EMS.

Nous espérons que ces actions permettront de cibler les industries et leurs responsabilités dans les émissions de polluants (concernant la grande famille des COVNM). En effet à ce jour chaque industriel renvoie la cause des pollutions sur les autres acteurs industriels. Ce qui ne permet pas d'agir efficacement sur les causes de pollution.

Nous saluons la prise en compte de la problématique "odeurs", reconnue comme polluante par la réglementation et à l'origine de véritables nuisances dans l'agglomération strasbourgeoise. Ces dernières sont d'ailleurs régulièrement reportées dans la nouvelle application ODO. Il est nécessaire que ces nuisances olfactives fassent l'objet d'un indicateur global du PPA, indicateur qui pourrait ainsi être suivi par le comité de suivi dont nous demandons par ailleurs la création ».

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Le paragraphe 4.2.1.3. du rapport du PPA s'intéresse spécifiquement à la pollution en provenance des zones, régions ou pays voisins. Des travaux réalisés par ATMO Grand Est à toutes les échelles (Rhin supérieur, ville de Kehl, campagnes spécifiques dans les quartiers potentiellement impactés...) ciblent spécifiquement les impacts transfrontaliers, y compris du secteur industriel.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête prend acte de la réponse de la Maîtrise d'Ouvrage. Concernant les nuisances olfactives, la Commission estime pertinente la proposition d'Alsace Nature de mettre en œuvre d'un indicateur correspondant.

### **6.6 Indicateurs.**

La méthode proposée pour évaluer l'impact sur la qualité de l'air des diverses actions est qualitative et donc sujette à interprétation. On ne voit pas le lien entre ces qualifications et l'effort consenti pour améliorer la situation.

Conformément à la règle, les fiches-action proposées dans le PPA indiquent bien un état initial et un état final recherché. Cependant, les valeurs qui auraient dû être renseignées ne le sont quasiment jamais. De plus, le nombre très important de ces indicateurs les rendra compliqués à rechercher, occasionnant sans nul doute de gros trous dans la raquette.

Ceci ne permettra pas de suivre l'évolution des valeurs et d'intervenir éventuellement dans le cas d'un éloignement trop important de la trajectoire nécessaire pour mettre en place d'éventuelles actions correctives. En l'absence de valeur initiale, il est impossible même d'évaluer l'intérêt ou non de l'action proposée.

La réponse (page 22 du document "Mémoire en réponse ...") de l'autorité du PPA qui renvoie vers les secteurs d'activité ne nous satisfait pas car il devient impossible de déterminer l'impact qu'auront chacune des actions prévues sur les indicateurs globaux des secteurs d'activité.

Aucun organe de consultation pour le suivi de ce plan n'est proposé, ce qui ne permettra pas d'en suivre collectivement l'évolution en ce qui concerne l'acceptabilité sociale.

Nous demandons :

- Que l'ensemble des indicateurs, dans les fiches-action ou autre, soient revus, explicités et renseignés, en fonction de l'importance de leur impact estimé sur la réussite du PPA ;
- Que soit explicitement prévue, la mise en place d'un comité de suivi du plan de protection de l'atmosphère comprenant *a minima* les associations de protection de l'environnement, de la santé et des consommateurs, en sus de l'administration et des institutions partenaires ».

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Conformément aux éléments présentés dans le rapport du PPA au paragraphe 7.2, des instances de suivi sont en place pour le PPA de Strasbourg, et notamment le comité local de l'air (CLA) qui se réunira *a minima* 1 fois par an au cours de la vie du PPA. Font partie du CLA des services de l'Etat, des élus des collectivités territoriales, des représentants des secteurs économiques ainsi que des associations et personnalités qualifiées.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

Le suivi quotidien des concentrations de polluants sur les stations de mesure du réseau d'ATMO Grand Est permet de quantifier, de manière globale, l'efficacité des actions.

La Commission d'Enquête partage la remarque d'Alsace Nature de la nécessité de quantifier les valeurs initiales des indicateurs proposés dans les fiches (lorsque ces valeurs sont quantifiables) et les valeurs cibles de ces mêmes indicateurs : Quelques-unes de ces données sont indiquées dans quelques fiches, mais il est dommageable que ce ne soit pas systématique (lorsque les valeurs sont quantifiables).

La demande d'Alsace Nature de mettre en place un comité de suivi du plan de protection de l'atmosphère (comprenant *a minima* les associations de protection de l'environnement, de la santé et des consommateurs, en sus de l'administration et des institutions partenaires) pose en filigrane la question de la gouvernance du PPA.

*A priori*, le comité de suivi qu'Alsace Nature appelle de ses vœux correspond au comité local de l'air (CLA) : afin de bien clarifier les rôle, mission, responsabilités et moyens du CLA, la Commission estime nécessaire de rédiger une lettre de mission sous l'égide de la Préfecture.

Il en est de même pour l'équipe projet (et sa responsable) et pour les référents structures.

Remarque importante : pour la Commission d'Enquête, le CLA ne peut pas jouer un rôle décisionnel, mais un rôle de suivi et de proposition, les décisions finales devant rester à la Maîtrise d'Ouvrage (l'Etat et son représentant dans le département).

### 6.7 Nature en ville

« Nous notons positivement l'action cadre 5.1 (Végétaliser les zones urbaines exposées à de fortes concentrations en particules) qui s'inscrit globalement dans le plan canopée. Inscrire dans une fiche que préserver, conserver l'existant de nature en ville est plus apte à répondre à court terme aux enjeux du PPA (lien à faire avec le PLUi, et ces mesures réglementaires).

Les PPA successifs se sont attachés à réduire l'exposition des populations aux polluants (ce qui semble dans un premier temps être une priorité). Une étape, un échelon supplémentaire doit désormais être gravi à savoir la connaissance de l'exposition des écosystèmes naturels. Nous souscrivons en ce sens la demande de l'autorité environnementale Ae qui recommande de caractériser et localiser la végétation et les écosystèmes exposés à une pollution atmosphérique supérieure aux niveaux critiques.

Même s'il est mentionné dans l'état initial, qu'aucun dépassement de seuils critiques n'a été mesuré, à aucun moment, le PPA ne propose d'inclure de suivi, d'évaluation, ni d'élargir la gamme de des polluants recherchés. Globalement nous considérons que la réponse en mémoire à la remarque AE 6, certes basée sur des notes réglementaires, est insuffisante.

Les liens entre pollution de l'air et l'augmentation actuelle et attendue des niveaux d'occurrence des allergies dans la population est reconnu par le corps médical. Outre ceux générés naturellement dans tous les espaces naturels de l'agglomération et ceux en cours de réalisation et prévus, certains pollens (ambrosie, etc...) sont connus pour sensibiliser le système immunitaire par eux-mêmes. Or, même si cette lutte est déjà organisée au niveau national, à aucun moment le PPA n'évoque d'évaluation du risque actuel, encore moins de suivi ni d'augmentation de la lutte contre les végétaux indésirables sur son territoire.

Mais, si les enjeux de communication et de connaissance sont importants, il s'agit pour le futur PPA d'être véritablement un levier d'action pour réduire les différentes sources de pollution. L'Etat, garant du « droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » (article L 220-1 du code de l'environnement), les collectivités publiques et les acteurs privés que sont les entreprises ont, chacun dans leur domaine de compétence, une responsabilité majeure en matière de lutte contre la pollution de l'air.

C'est avant tout via des actions qui relèvent du collectif plutôt que des gestes individuels que nous pourrions garantir un air de qualité et engager une transition en faveur du climat. »

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

L'impact de la pollution atmosphérique sur la végétation et les écosystèmes est certes une question importante, mais ne fait pas l'objet d'une priorité pour le PPA de l'agglomération strasbourgeoise puisqu'aucun dépassement de seuil critique n'est constaté. A noter qu'ATMO Grand Est mène depuis quelques années des comptages et études sur les pollens, signe que cette problématique est bien connue.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête est en phase avec la réponse faite par la Maitrise d'Ouvrage.

La Commission note par ailleurs qu'ATMO Grand Est assure un suivi du taux d'ozone dans l'air qui a un impact sur la végétation compte tenu de son fort pouvoir oxydant. : L'indicateur réglementaire suivi est l'AOT 40 qui est l'expression d'un seuil de concentration d'ozone dans l'air ambiant, visant à protéger la végétation sur une période assez longue.

#### **..7. Observation n°7 (registre dématérialisé et e-mail), 5 contributions quasi identiques (sur le même thème) portées par M./Mme X1, X2, X3, X4, X5, X6 et X7 Geispolsheim Gare**

« L'arrivée de la Rocade Sud à Geispolsheim a achevé l'enclavement d'un quartier de Geispolsheim où réside près de la moitié de sa population.

En effet, Geispolsheim est coupé en deux par une voie rapide et la moitié de sa population est enclavée par la M35 (anciennement A 35), la M 83 (anciennement RN 83) et la rocade Sud.

Les effets sur la qualité de l'air pour les habitants de Geispolsheim et surtout pour ceux du quartier gare cloisonné entre les « murs autoroutiers » ont-ils été mesurés récemment ?

La configuration de la rocade : montée, descente, accélération, freinage et la vitesse élevée contribue fortement à la pollution de l'air. Il a été démontré que les microparticules des pneus et des plaquettes de frein sont une source importante de pollution aux particules fines. La ZFE et La voiture électrique ne sont pas La solution ! Les camions ne sont pas électriques et ils représentent la majorité du trafic. La vitesse excessive a déjà, depuis sa mise en circulation, occasionné de nombreux accidents sur le premier rond-point de Geispolsheim en arrivant de la direction d'Offenbourg,

Les nuisances sonores de la Rocade Sud ont-elles été mesurées ? Il avait été estimé (par des mesures prises avant les travaux) qu'elles ne dépasseraient pas les nuisances de l'époque notamment en raison du bruit que faisait le train. Les faits prouvent actuellement que c'est totalement faux. Le bruit est incessant sauf entre minuit et 4 h du matin sauf le dimanche.

On a favorisé la circulation des camions par la Rocade Sud continuée par le COS (ex GCO) pour désengorger Strasbourg sans se soucier des dégradations de la qualité de l'air des communes concernées par ce transfert. Quel impact pour nous ? Des solutions doivent être engagées. Cette pollution atmosphérique nous atteint dans notre santé et nous avons déjà remarqué les atteintes respiratoires qu'elle nous occasionne.

Nous faisons partie de l'EMS mais avons le net sentiment d'être les oubliés de cette dernière. Diminution nette de la pollution atmosphérique à Strasbourg même, avec un report sur les communes de la deuxième couronne.

Pourrait-on prendre en considération les intérêts environnementaux de toutes les communes de l'Eurométropole ? Une baisse de la limitation de vitesse sur tout le tronçon de la rocade sud à 90 km/h nous paraît opportune pour d'une part, diminuer la pollution et d'autre part, en réduisant la vitesse sur tout le long pour éviter les accidents au premier rond-point rencontré. C'est une solution rapide et peu coûteuse à mettre en œuvre. Il faudrait pour la rendre vraiment efficace la doubler par des contrôles de vitesse (radar ou autre.).

La baisse de la vitesse est un levier qui permettra de faire baisser les émissions de GES, des particules fines, des concentrations de polluants dans l'air mais également de baisser le niveau de nuisance sonore et de réduire les accidents. En envisageant cette solution, nous pourrions espérer une baisse de plus 20% d'émissions de GES et baisserait de minimum 10% les particules fines. »

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Cette observation traite d'une thématique similaire à l'observation n°2 relative au COS. Elle sera transmise à l'EMS, gestionnaire des voies en question.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

Cette observation fait état du sentiment que beaucoup d'actions du projet de PPA ne sont faites qu'en destination de la ville de Strasbourg, au détriment des autres communes et notamment celles impactées par la mise en service du COS (ex GCO) : la Commission d'Enquête y voit un déficit de communication des précédents PPA.

Concernant la proposition d'abaisser la limitation de vitesse de 20 km/h sur la M 353 (Rocade Sud) à l'instar de ce qui existe pour la portion centrale de la M 35, la commission d'enquête l'estime pertinente et note qu'elle sera transmise aux services de l'EMS par la DREAL.

A noter que la fiche mesure 1.3.5 fait état de la mise en œuvre de la réduction de la vitesse de la M 353 entre Geispolsheim et Fegersheim (sans plus de précision sur la temporalité et sur la valeur de la vitesse limite autorisée).

La Commission note enfin qu'ATMO Grand Est a la possibilité de quantifier les concentrations des substances polluantes par des mesures réalisées *in situ* ou par modélisation (à l'échelle d'une agglomération ou d'un quartier) : à ce titre, la CE pourra recommander que la DREAL ou l'EMS sollicitent ATMO Grand Est à cet effet.

### 1. Le périmètre du PPA

a. La question du périmètre a été posée par l'Autorité Environnementale à laquelle la MOa a répondu qu'il s'agit d'un compromis entre la capacité de mener des actions et l'effet recherché à savoir une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.

Si la Commission d'Enquête estime que ce choix est pertinent, il convient de s'interroger s'il ne sera pas judicieux d'étendre le périmètre a minima aux communes impactées (du point de vue qualité de l'air) par le contournement ouest de Strasbourg (COS) dans un premier temps (principalement les communes situées entre A35 et le GCO, de Vendenheim à Kolbsheim) et dans un second temps de le faire coïncider au périmètre du SCOTERS pour prendre en compte notamment la pollution dite « importée ». La Commission souhaite que la MOa se positionne sur ce sujet.

b. De manière connexe, la Commission souhaite prendre connaissance des éventuelles remarques des autorités allemandes consultées et de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire).

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

a. Si les demandes d'évolution de périmètre des PPA sont toujours considérées avec intérêt et mûrement réfléchies (exemple de la révision du PPA en cours à Metz ou Nancy), force est de constater que l'échelon le plus efficace pour porter et réaliser les actions se situe au niveau de l'EPCI. Le retour d'expérience montre que l'intégration partielle de certaines communes d'un EPCI et pas les autres n'est pas optimale.

Les actions pour lesquelles cela est pertinent vont déjà au-delà de la zone PPA, comme l'étude MC de l'ADEUS, financée par le fonds vert, mesure d'accompagnement des ZFE-m.

b. La consultation de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) et des autorités allemandes a en effet été effectuée durant l'enquête publique. S'il n'y a pas encore de retour des parties allemandes, l'ACNUSA a envoyé un avis par courrier du 6 mars 2024, courrier qui a été transmis pour information à la commission d'enquête. Des discussions ont été engagées avec les acteurs concernés afin d'étudier la possibilité d'intégrer les actions proposées dans le PPA.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

a. La Commission d'Enquête prend acte de la réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.

b. Comme suite à la consultation de l'ACNUSA, celle-ci propose d'intégrer à ce projet de plan trois actions « Transport aérien », pilotées par l'exploitant aéroportuaire, à savoir :

1. en relation avec la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), élever progressivement au cours des 5 prochaines années le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur l'aéroport (passagers et fret) – polluant ciblé ; NOx
2. Généraliser les approches des aéronefs en descente continue, réduire les émissions lors du roulage et moderniser les procédures de départ (réduction des polluants locaux, des GES et en corollaire, réduction du bruit)
3. Réduire les émissions de polluants lors des opérations au sol des aéronefs à l'escale.

En outre, l'ACNUSA recommande à l'exploitant portuaire de réaliser un inventaire détaillé de ses émissions de polluants atmosphériques et préconise à ATMO Grand Est de distinguer dans ses documents publics (papier ou web) les données d'émissions « SECTEN<sup>6</sup> » au sein de la catégorie « autres transports ».

Enfin, l'ACNUSA demande expressément que « son avis soit visé dans l'arrêté préfectoral portant approbation du PPA ».

La Commission d'Enquête se félicite que les autorités portuaires de Strasbourg-Entzheim se soient engagées auprès de la Maîtrise d'Ouvrage à prendre en charge les actions 2 et 3 proposées par l'ACNUSA via une nouvelle fiche-action qui sera incluse dans le projet de PPA.

La CE note enfin que ces mêmes autorités n'ont pas de leviers nécessaires pour piloter l'action 1 préconisée, celle-ci relevant de fait de la DGAC au niveau national comme l'ensemble des aéroports français.

#### Remarque de la Commission d'Enquête relative à la consultation des autorités allemandes :

Les autorités allemandes (Regierungspräsidium Freiburg et Ville de Kehl) ont fait part de leurs remarques et propositions dans un document en date du 21 mars 2024.

Celles-ci demandent d'être mieux associées, de manière globale, à la démarche PPA et la Commission d'Enquête note avec satisfaction la volonté de la Maîtrise d'Ouvrage et de l'EMS de mieux impliquer les autorités du Bade-Wurtemberg et de la ville de Kehl dans la gestion du PPA sur la base des remarques faites lors de leurs consultations.

## 2. Les moyens, le financement et le pilotage

Un certain nombre de fiches-mesure ne mentionne ni pilote, ni moyen financier (ou en cours de discussion ou incertain) et/ou humain. La réussite du plan passe par l'existence de ces moyens et la Commission souhaite que la MOa se positionne sur ce sujet.

### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

L'établissement des fiches-mesures reflète l'état d'implication des différents acteurs au moment où elles ont été rédigées. Les fiches non encore finalisées le seront en fonction des avancements et discussions qui auront lieu au cours de la vie du PPA, et seront bien entendues évaluées.

### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête est bien consciente que l'efficacité du plan dépend de l'implication des acteurs mais souligne toutefois que les leviers de l'implication de chacun des acteurs dépendent surtout de l'efficience du pilotage, notamment dans ses modalités de suivi.

## 3. La communication envers le grand public et les communes

Les contributeurs, élus ou partenaires rencontrés ont regretté l'insuffisance de la communication sur l'enquête et ses enjeux. En outre, la récente communication constatée relative à la ZFE a semé le trouble parmi les automobilistes et certains élus. La Commission souhaite savoir si la MOa a d'ores et déjà envisagé un plan de communication sur le sujet.

### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant la récente communication de l'EMS au sujet de la ZFE, due à l'amélioration de la qualité de l'air à Strasbourg en 2023 : la fiche-action relative à la mise en œuvre de la ZFE sera ajustée pour faire ressortir le contexte réglementaire encadrant les ZFE et notamment les dispositions s'appliquant aux « territoires de vigilance » dont fait désormais partie Strasbourg, en particulier le fait que désormais, le calendrier d'interdictions obligatoires prévu dans la LCR ne s'applique plus à la ZFE-m de Strasbourg.

La nature du PPA fait qu'il est difficile d'apporter une communication régulière, chaque action contenue dans le plan pouvant déjà faire l'objet de sa propre communication par chaque porteur. Une réflexion sera mise en place afin d'accroître la visibilité du PPA, en lien avec ATMO qui réalise déjà sa propre communication. Cela pourrait par exemple se traduire par la diffusion du tableau de suivi à une fréquence annuelle, en comité technique et sur la page internet de la DREAL.

### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête, *a contrario* de la Maîtrise d'Ouvrage, estime que la nature du PPA ne fait pas obstacle à une communication régulière, plus fréquente et plus visible pour et par le public, de même que celle à l'attention des communes et des acteurs socio-économiques pourvu que la volonté de mieux communiquer existe de la part des acteurs du PPA, sous l'égide de la DREAL et/ou de la Préfecture avec l'appui d'ATMO Grand Est voire de l'EMS.

Ce point pourrait faire l'objet d'une action cadre dédiée à la communication globale du PPA pilotée conjointement par la DREAL et/ou de la Préfecture avec l'appui d'ATMO Grand Est et de l'EMS.

Pour la Commission d'Enquête, il s'agit avec le pilotage du plan, l'un des enjeux majeurs de la réussite de ce 3<sup>ème</sup> PPA.

## 4. Les polluants non réglementés (fiche mesure 7.1.2)

Le PPA n°3 se révèle ambitieux et va fédérer beaucoup d'acteurs. Forte de ce constat, la Commission s'interroge de la pertinence de construire un programme d'étude sur les polluants non réglementés : ne faut-il pas déjà se focaliser sur les polluants réglementés et n'envisager de se préoccuper des autres polluants qu'une fois maîtrisées les émissions des substances réglementées ?

### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

L'action d'étude des polluants non-réglémentés a été incluse dans le PPA car c'est une action déjà en cours. Il est important d'étendre la connaissance sur les polluants émergents, afin de pouvoir mettre en œuvre par la suite des actions adaptées.

### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête prend acte de la réponse de la MOa.

## 5. Création d'un réseau de sites de travail à distance (fiche mesure 1.1.3)

Cette mesure est à construire, il n'y ni pilote, ni moyen.

La Commission s'interroge donc sur la pertinence de cette mesure, d'autant que les entreprises et les administrations semblent faire machine arrière sur le télétravail.

### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Cette mesure reste en effet à construire. S'il ne s'avère au final pas pertinent de la garder, elle pourra être réexaminée et ajustée au cours de la vie du PPA.

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête estime qu'une réflexion plus globale sur l'impact « qualité de l'air » d'une semaine de travail à quatre jours, en parallèle du télétravail pourrait faire l'objet d'une fiche dédiée. Cette action pourrait réunir les acteurs socioéconomiques privés et publics.

#### 6. Pics de pollution (circulation différenciée, réduction de vitesse, gratuité des transports en commun)

Force est de constater que les mesures de réduction de vitesse et de circulation différenciée montrent leur limite si des dispositifs de sanction prévus pour faire respecter la loi lors des pics de pollution ne sont pas mises en œuvre.

Les dispositions du PPA n°3 peuvent-elles inclure une mise en place systématique d'un dispositif de contrôle automatique de vitesse paramétrable (par exemple) dès la mise en route du dispositif d'alerte ?

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Le contrôle est en effet un aspect essentiel dans la réussite de certaines politiques publiques. Les forces de l'ordre font leur possible pour effectuer un certain nombre de contrôles en période de pic de pollution, mais il est difficile d'être exhaustif sans contrôle automatisé. Le seuil de déclenchement des radars fixes sur le territoire de l'EMS n'est pour l'instant pas paramétrable en cas de pic de pollution (ce n'est pas non plus réalisé en cas de pluie par exemple).

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête prend acte de la réponse de la MOa.

#### Tableau de synthèse

La Commission estime qu'il manque un tableau de synthèse regroupant les seuils réglementaires nationaux, d'origine européenne, définissant l'état de la qualité de l'air ambiant qui doit être respecté pour protéger la santé humaine et l'environnement dans son ensemble de même que les autres seuils (valeurs guides OMS), non réglementaires qui sont proposés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour fixer des lignes directrices plus contraignantes, afin d'aider à réduire l'exposition à la pollution atmosphérique.

ATMO Nouvelle Aquitaine a publié des tableaux de synthèse qui pourraient servir d'exemple :

<https://www.atmo-nouvelleaquitaine.org/article/seuils-de-qualite-de-lair-la-reglementation-comme-outil-de-comparaison>

Il en est de même des réductions des émissions (en pourcentage) de polluants mentionnés dans le SRADDET qu'il conviendrait de traduire en valeurs absolues.

En conclusion, le tableau devrait reprendre les données suivantes :

- Les seuils réglementaires de l'Union Européenne repris par la réglementation française
- Les valeurs cibles (ou valeurs guides) 2021 recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)
- Les objectifs du Programme National de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et de l'Égalité des Territoires (SRADDET) et position de l'Eurométropole de Strasbourg (2018). A noter, qu'il serait pertinent de traduire ces objectifs en valeurs de concentration et non en pourcentage de réduction.

#### Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Un tableau comparatif des seuils de concentration réglementaires et des seuils OMS sera inséré dans le PPA, avec la situation EMS en 2019 et la situation modélisée pour 2027.

Quant aux données relatives aux émissions, la traduction des pourcentages en valeurs absolues présente peu d'intérêt puisque les objectifs à atteindre (déclinés dans le PREPA et le SRADDET) sont calculés en pourcentage. Néanmoins, cela devrait être possible (à voir avec ATMO Grand Est).

#### Analyse de La Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête prend acte de la décision d'insérer un tableau comparatif des seuils de concentrations réglementaires dans le PPA qui sera arrêté.

Néanmoins la Commission regrette que le tableau en question n'ait pas pu être réalisé dès le début de l'enquête comme demandé par la Commission lors de la prise de connaissance du dossier d'enquête.

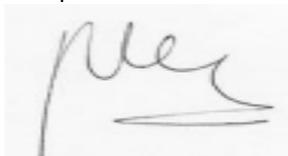
Enfin, la Commission d'Enquête estime pertinente la traduction des pourcentages en valeur absolue, car cela permet de mieux appréhender et quantifier les objectifs indiqués dans le SRADDET, le PREPA, le PPA, etc.

De fait, le calcul des pourcentages nécessite obligatoirement de connaître les valeurs initiales et les valeurs « à date ».

L'analyse de l'ensemble des éléments recueillis, l'analyse des observations émises, le questionnement de la Commission d'Enquête, les réponses et compléments apportés par la Maîtrise d'Ouvrage ainsi que l'exposé relatif au déroulement de l'enquête, viennent clore le présent rapport.

Sylvie Gregorutti

Membre de la Commission  
d'Enquête



Daniel Beauguitte

Président de la Commission  
d'Enquête



Didier Anne-Braun

Membre de la Commission d'Enquête



Didier ANNE-BRAUN  
Membre de la Commission d'Enquête

\*

\*

\*

## Partie 2

# Conclusions motivées et avis de la Commission d'Enquête sur le projet du 3<sup>ème</sup> Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Strasbourg

### 1. Objet de l'enquête, contexte réglementaire, enjeux et objectifs, les modalités

#### 1.1. Objet de l'enquête publique

Le « droit à respirer un air sain » est un droit reconnu à chacun depuis le vote de la Loi sur l'air du 31 décembre 1996. Selon les dispositions de l'article L 220-2 du Code de l'Environnement (CE), « Constitue une pollution atmosphérique au sens du présent titre l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, ou la présence, dans l'atmosphère et les espaces clos, d'agents chimiques, biologiques ou physiques ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives. »

L'Union Européenne a joué un rôle moteur dans la définition d'une politique ambitieuse dans ce domaine. La Directive du 21 mai 2008 détermine ainsi des objectifs relatifs à la qualité de l'air, de son évaluation mais aussi de la préservation : elle fixe des valeurs limites pour certains polluants. Ces dépassements des valeurs limites déclenchent l'obligation, inscrite à l'article 23 de la Directive, de prendre de nouvelles mesures, pour obtenir une amélioration de la qualité de l'air dans les meilleurs délais. Les Plans de protection de l'atmosphère (PPA), prévus par le CE, tiennent lieu des plans de qualité de l'air imposés par la Directive en cas de dépassement de ces valeurs.

L'agglomération de Strasbourg (au périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg) est concernée (comme sept autres zones) par deux contentieux (aux niveaux européen et national) pour certaines insuffisances en matière de qualité de l'air et le préfet du Bas Rhin se devait de prolonger le dispositif du PPA, en engageant son processus de révision pour une nouvelle période de 5 ans, afin de ramener dans les délais les plus courts possibles les concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes réglementaires de qualité de l'air définies dans le CE.

En conséquence, et compte tenu de l'évaluation son évaluation en 2020, de la mise à jour en 2022 du Plan National de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphérique (PREPA), de l'approbation du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET) Grand Est, il a été décidé de procéder à la révision du PPA n°2 (2014 – 2019), objet de la présente Enquête Publique.

La révision du PPA de l'Eurométropole de Strasbourg a donc été engagée lors du comité local de l'air (CLA) du 21 octobre 2020. La révision doit aboutir à un nouveau plan d'action permettant de poursuivre et d'amplifier la dynamique d'amélioration tracée par les précédents PPA tout en intégrant les orientations des documents supra (PREPA<sup>7</sup> et SRADDET<sup>8</sup>), la réglementation européenne, mais aussi les nouvelles valeurs cibles issues des recommandations 2021 de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

#### 1.2. Le périmètre géographique, les principales modalités

Ouverte du 1<sup>er</sup> février au 4 mars 2024, l'enquête porte sur le projet de révision du 3<sup>ème</sup> plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise au périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS).

L'EMS regroupe 33 communes, environ 515000 habitants y vivent sur un territoire de 340 km<sup>2</sup>. L'EMS représente 45 % de la population du département du Bas-Rhin et 25 % de la population alsacienne. La ville de Strasbourg concentre 60 % de la population de l'EMS.

Les 33 communes concernées par le PPA :

Achenheim, Bischheim, Blaesheim, Breuschwickersheim, Eckbolsheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Hangenbieten, Hœnheim, Holtzheim, Illkirch-Graffenstaden, Kolbsheim, Lampertheim, Lingolsheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Osthoffen, Ostwald, Plobsheim, Reichstett, Schiltigheim, Souffelweyersheim, Strasbourg, Vendenheim, La Wantzenau, Wolfisheim.

<sup>7</sup> Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

<sup>8</sup> Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

L'autorité compétente représentée par Mme la Préfète du Bas-Rhin (Préfète de la région Grand Est), 1 Place de la République 67000 Strasbourg, a pris le 12 janvier 2024, un arrêté portant ouverture de la présente enquête publique en précisant notamment ses modalités :

- Entité administrative en charge du projet : la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est (DREAL, 14 rue du Bataillon de Marche 67050 Strasbourg, siège de l'enquête) qui en assure la maîtrise d'ouvrage.
- Période d'enquête : du 1<sup>er</sup> février, 8h au 4 mars 2024, 17h30 soit 33 jours calendaires.
- Les modalités de consultation du dossier d'enquête par le public :
  - Sur papier et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête (DREAL Strasbourg) aux heures habituelles d'accueil du public
  - Sur papier, en Mairies des communes d'Illkirch-Graffenstaden, Kolbsheim, Schiltigheim et Vendenheim aux heures habituelles d'accueil du public
  - Sur le registre dématérialisé dédié à l'enquête via le lien <https://www.registre-dematerialise.fr/4975>
  - Sur le site internet DREAL via le lien <https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/strasbourg-r6945.html>
- Le public pouvait faire part de ses observations et/ou propositions soit :
  - En les consignait sur les registres cotés et paraphés par la commission d'enquête, mis à disposition à la DREAL et en mairies des communes d'Illkirch-Graffenstaden, Kolbsheim, Schiltigheim et Vendenheim aux heures habituelles d'accueil du public
  - En les déposant dans le registre dématérialisé dédié à l'enquête
  - Par courrier postal adressé au siège de l'enquête : (DREAL Grand Est – Enquête publique PPA Strasbourg – à l'attention de M. Beauguitte – 14 rue du bataillon de marche n°24 - 67050 STRASBOURG)
- La commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres étaient à la disposition du public pour informer et recevoir ses observations et/ou propositions lors des permanences suivantes :

DREAL Grand Est, siège de l'enquête	mairie de Kolbsheim	maison des projets de Schiltigheim (9 route de Bischwiller, 67300 Schiltigheim)	mairie de Vendenheim	mairie d'Illkirch - Graffenstaden
Jeu­di 1 <sup>er</sup> fé­vrier et lund­i 4 mars de 9h30 à 11h30 et de 14h à 16h	Les Samedis 3 fé­vrier, 24 fé­vrier et 2 mars de 10h à 12h	Les Mercredis 7 fé­vrier et 28 fé­vrier de 10h à 14h	Samedi 17 et lund­i 26 fé­vrier de 9h à 12h	Mardi 13 fé­vrier et mercre­di 21 fé­vrier de 14h à 17h

Les commissaires enquêteurs qui étaient donc à la disposition du public pendant 84 heures, ont été en mesure de recevoir toutes les personnes qui le souhaitaient, ont pu constater les bonnes conditions d'accueil dans chacune des mairies ou à la maison des projets de Schiltigheim.

Les personnels d'accueil des différents sites ont su renseigner le public à bon escient.

### 1.3. conformité du déroulement de l'enquête

L'Enquête Publique s'est déroulée conformément aux modalités prévues par l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2024

### 1.4. Transmission transfrontalière

En conformité avec l'article 11 de l'arrêté préfectoral, l'ensemble du dossier a été transmis aux autorités allemandes compétentes (RegierungsPräsidium Freiburg) qui ont fait part de leurs remarques le 21 mars 2024.

La Commission d'Enquête en a assuré la traduction.

### 1.5. Clôture de l'Enquête

Le président de la Commission d'Enquête a clos les registres le 4 mars 2024, le registre dématérialisé a été désactivé le même jour à 17h30. Aucune observation n'est arrivée hors délai.

Le 11 mars 2024, la Commission d'Enquête a rencontré la Maîtrise d'Ouvrage (représentée par la DREAL Grand Est) pour lui communiquer les observations consignées dans un procès-verbal de synthèse.

La DREAL a communiqué ces réponses dans un mémoire le 29 mai 2024, soit 68 jours après le délai réglementaire de 15 jours. En application de l'article L123 15 du Code de l'Environnement et compte tenu de la date tardive de communication du mémoire en réponse, le Président de la Commission d'Enquête a sollicité la Préfecture, autorité compétente, pour trois reports consécutifs de la date de remise des rapport, conclusions motivées et avis, reports qui ont été accordés les 04 avril, 19 avril 2024 et 04 mai 2024.

### 1.6. Les conditions d'information du public (et les différentes formes de publicité complémentaires mises en œuvre).

La commission d'enquête a pu constater les points suivants :

15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, la préfecture du Bas Rhin (autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête) a assuré l'information du public par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, ainsi que par voie de publication de l'avis d'ouverture de l'enquête dans deux journaux locaux).

Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 du code de l'environnement à la connaissance du public doit être publié en caractères apparents 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Bas-Rhin.

	Le Moniteur	délai	Les Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA)	délai
Dates 1 <sup>ère</sup> parution	16 janvier 2024	16 jours	18 janvier 2024	14 jours
Dates 2 <sup>ème</sup> parution	6 février 2024	5 jours	9 février 2024	8 jours

La Commission d'enquête estime que le délai de 14 jours de la première parution dans les DNA (au lieu des 15 jours réglementaires) n'est pas susceptible de nuire à la bonne information du public.

L'avis d'ouverture a été affiché sur les panneaux d'affichage officiels des 33 communes de l'EMS, certificats d'affichage à l'appui. La Commission d'Enquête a constaté l'affichage de l'avis lors de ses permanences.

En conclusion, l'information du public a été strictement conforme à la réglementation en vigueur et à l'article 12 de l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2024.

La Commission d'Enquête regrette toutefois qu'hormis la publicité légale et l'initiative des communes de Vendenheim, de Mundolsheim, d'Ostwald et de Holtzheim, il n'y ait pas eu plus d'informations extra légales du public sur cette enquête publique.

### 1.7. La participation du public (quantitative, formes de participation, les lieux d'enquête, la localisation des contributions).

Le tableau ci-après présente le bilan quantitatif des observations :

Tableau de bord	Nombre
Visite en permanence	5
Consultations Web	681
Téléchargements	256
Contributions	11
Sur registre dématérialisé	5
Sur registre papier (Kolbsheim, Illkirch Graffenstaden)	2
Par e-mail	4
Qualité des porteurs des observations	Nombre
Association	1
Particulier	10
Nature de l'objet de l'observation	Nombre
Contenu dossier	0
Procédure d'enquête	0
Contestation, proposition ou correction d'un point du PPA	11
➤ Contestation	0
➤ Proposition	11
➤ Demande de correction	0

Le public et l'association qui se sont manifestés ne contestent pas le bien fondé du projet du PPA n°3 de l'agglomération de Strasbourg. : elles apportent des suggestions d'amélioration de la qualité de l'air pouvant s'intégrer dans les actions du PPA.

La Commission d'Enquête déplore la très faible participation du public qu'elle explique par une publicité minimaliste et sans doute du caractère assez abstrait du sujet.

### 1.8. La présentation et la qualité du contenu des pièces du dossier d'enquête

En référence à l'article R123 du CE, le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables à un tel plan. On y retrouve bien l'évaluation environnementale avec l'état initial et l'évaluation environnementale stratégique, le rapport principal et son résumé non technique, le plan d'action, les éléments de bilan de la concertation préalable, l'ensemble des avis émis sur le plan d'action, y compris celui de l'AE (Autorité Environnementale), ainsi que la réponse écrite de la MOa.

En revanche le résumé non technique du SRADDET est très (trop) dense : de fait, seule la page 30 du document (une qualité de l'air très hétérogène) est en rapport avec le PPA. Le résumé non technique du SRADDET n'a, de fait, pas vraiment d'utilité dans le contexte de l'enquête.

Le dossier ne fait pas directement référence à une consultation avec un état transfrontalier membre de l'Union Européenne en application de l'article R.122-10 du code de l'environnement.

Néanmoins lors des premières prises de contact entre la DREAL Grand Est) et la Commission d'Enquête, la question d'une consultation des autorités allemandes sur le PPA n°3 a été posée. Un dossier a donc été transmis au « RegierungPräsidium Freiburg » (conformément à l'article 11 de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique).

Nota : les autorités allemandes ont fait part de leurs remarques le 21 mars 2024 qui ont été traduites et analysées par la Commission.

Le résumé non technique de l'enquête, élément indispensable et fondamental pour bien comprendre les enjeux les objectifs et le bienfondé du nouveau PPA est conforme dans sa construction à ce que l'on peut attendre sur le plan réglementaire.

Il est facile d'accès, avec de nombreux tableaux et illustrations permettant de comprendre les enjeux et objectifs du projet de PPA n°3 et en met bien en évidence les impacts et enjeux, notamment ceux de santé.

Le rapport apporte l'ensemble des éléments mis en œuvre pour l'élaboration de ce projet de plan. La Commission d'Enquête a apprécié la mise en perspective des interactions des milieux physiques, naturels, humains avec la problématique de la qualité de l'air sur le territoire de l'agglomération de Strasbourg.

L'analyse de la qualité de l'air par grand secteur émetteur est facile d'accès et permet d'adhérer rapidement à la hiérarchisation des enjeux et à la définition des objectifs et aux modalités d'action du PPA. Les données de concentration des polluants issues d'ATMO Grand Est sont utilisées à bon escient et viennent bien expliciter les analyses et les hypothèses de travail et des scénarii. Les cartes illustrant, selon les polluants, les différents états (initial, fil de l'eau avec ou sans actions PPA) sont de compréhension abordable pour un public peu averti.

En outre, si le document de communication grand public est facile d'accès, très illustré et s'il est amené à être utilisé par la suite, une révision est nécessaire, en effet :

- Si les graphiques sont très explicatifs, il leur manque toutefois l'unité de mesure (microgramme par m3) de l'axe des ordonnées (axe Y).
- Le graphique « Particules fines PM10 » présente une légende qui indique PM2.5
- Il aurait été judicieux de mieux expliciter et illustrer l'unité de mesure des concentration le  $\mu$  (micro) de  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ou de  $\mu\text{m}$  n'est sans doute pas compris ou connu par tout le monde.
- Il est indiqué que la production d'électricité émet des NOx : il aurait été pédagogique de préciser qu'il s'agit de la production d'électricité hors nucléaire, renouvelable et hydraulique.
- Le lien vers le plan climat en page 6 aboutit à une « page introuvable » (<https://www.strasbourg.eu/plans-climat>)

Le dossier présenté est certes très technique, parfois ardu, mais très argumenté et opérationnel. Il est compréhensible pour un non-initié. Il respecte dans sa constitution la réglementation en la matière. Il met bien en évidence les objectifs, les enjeux d'amélioration et les modalités d'action du PPA n°3 : la Commission d'Enquête estime que la bonne qualité globale du dossier devait permettre au public de contribuer utilement au projet de PPA.

Il conviendra toutefois de revoir le document « communication à l'attention du public » selon les recommandations décrites ci-dessus.

Enfin la Commission d'Enquête estime utile l'élaboration d'un tableau de synthèse pour les polluants principaux comportant les éléments suivants :

- Les seuils réglementaires de l'Union Européenne repris par la réglementation française
- Les valeurs cibles 2021 recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)
- Les objectifs du Programme National de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et de l'Egalité des Territoires (SRADDET) et position de l'Eurométropole de Strasbourg (2018). A noter, qu'il serait pertinent de traduire ces objectifs en valeurs de concentration et non en pourcentage de réduction.
- Les objectifs quantitatifs du présent PPA

### 1.9. Le plan d'action, son intérêt général, ses incidences sur la santé : l'avis de la Commission

- **L'état de la qualité de l'air à fin 2023**

La qualité de l'air sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg s'est constamment améliorée au cours des dix dernières années. La mise en œuvre du PPA 2014-2019 a abouti à une amélioration globale de la qualité de l'air et à une réduction de l'exposition de la population aux polluants. Les mesures de 2022 et 2023 sur lesquelles se base le PPA montrent le respect des seuils réglementaires.

Cependant, il a été constaté que tous les objectifs fixés en 2014 n'ont pas été atteints : la limite légale d'oxydes d'azote est dépassée à proximité des grands axes routiers et un certain nombre d'habitants sont encore exposés à des niveaux de pollution excessifs.

Enfin, il n'a pas été possible de faire baisser les concentrations d'ammoniac ( $\text{NH}_3$ ) : elles ont même augmenté. Toutefois La Commission d'Enquête a pris conscience, notamment grâce à ses rencontres avec la Chambre d'Agriculture et ATMO Grand Est, que la problématique de l'ammoniac est à considérer de manière globale, au périmètre de l'Alsace, voire du Grand Est : ce sera un des enjeux du PPA n°3.

Un des autres enjeux sera de rapprocher des valeurs cibles 2021 recommandées par l'OMS.

## → Le plan d'action

Le retour d'expérience du PPA n°2, les nouvelles valeurs guides OMS 2021 et les objectifs du PREPA et du SRADDET permettent de déterminer les grands objectifs du PPA n°3 :

- viser un retour sous les valeurs limites réglementaires dans les délais les plus courts possibles (mesures aux stations et populations exposées à des dépassements) ;
- réduire le plus possible l'exposition des populations aux différents polluants (populations exposées à des dépassements des valeurs guide OMS de 2021) ;
- définir une trajectoire de réduction d'émissions compatible avec les objectifs du PREPA et du SRADDET (est pris en compte l'objectif le plus ambitieux des 2 documents pour les différents polluant).

La commission d'Enquête a analysé toutes les « fiches mesures » qui se rattachent à 18 actions cadre elles même réparties en 7 thèmes (Mobilité, Transformer la logistique et la livraison pour réduire les flux dans les milieux urbains et péri-urbains, Faire de la politique d'amélioration de la performance des bâtiments un levier d'amélioration de la qualité de l'air, Réguler l'usage des équipements de combustion de la biomasse pour en réduire l'impact polluant, Augmenter les exigences sur la performance des process industriels, Végétaliser les zones urbaines exposées à de fortes concentrations en particules, Mieux intégrer les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air dans l'aménagement, Accompagner les agriculteurs dans la transformation de leurs pratiques, Développer la connaissance et poursuivre la sensibilisation sur les enjeux de qualités de l'air.

## 1. Thème mobilité

### Réduire et mutualiser les déplacements

La commission note avec satisfaction qu'une des mesures (la plateforme de covoiturage Auto'Hop) est d'ores et déjà lancée : elle permet de lutter contre l'autosolisme, en facilitant la mise en relation entre conducteur (avec rémunération) et passager (gratuit).

La Commission constate que la mesure relative à la création d'un réseau de tiers-lieux de travail à distance ne dispose pas de pilote : elle pourrait être fusionnée avec la mesure « démarche OPTIMIX)

### Favoriser la mobilité active

Les mesures de cette action cadre permettront d'augmenter la part de la mobilité dite active, notamment celle relative à la l'offre de stationnement vélo sécurisé.

Mise en place d'une politique faible émission sur le territoire, renouvellement du parc, mesures multimodales et réaménagement de l'espace public

Cette action cadre est sans doute la plus clivante et qui va susciter le plus de crispation. La Commission recommande un effort certain de communication, d'explication et de pédagogie afin que les mesures relatives à la place de la voiture dans l'espace public n'apparaissent pas que des mesures punitives et dogmatiques.

### Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité TC vélo

Cette action cadre ne pourra que contribuer de manière significative à la poursuite de l'amélioration de la qualité de l'air dans l'EMS

### Évaluation des effets des politiques de mobilité

La Commission recommande que cette enquête mobilité soit transfrontalière, car les déplacements pendulaires EMS / Ortenau sont nombreux et les pratiques « culturelles » de mobilité sans doute différentes. Les autorités allemandes, consultées, souhaitent également que l'enquête mobilité soit étendue au district (Kreis) de l'Ortenau.

## 2. Thème Logistique

### Transformer la logistique et la livraison pour réduire les flux

Une des mesures fait référence à une ZFE-marchandises (engagée en 2018), or la CE ne trouve pas d'information sur celle-ci. Cette mesure pilotée par l'EMS, n'est pas financée. De toute évidence, cette mesure n'est pas aboutie.

Cette mesure (non financée) relative à la mise en œuvre d'une politique foncière n'en est qu'au stade de la réflexion et fait référence à une modification 5 du PLUi de l'EMS sachant que la modification 4 n'est en vigueur que depuis 2023 ; la Commission est pessimiste quant à une mise en œuvre à moyen terme.

Décarboner les transports longue distance pour valoriser les reports modaux et les entreprises engagées en ce sens.

La commission note que le programme EVE (financée par l'UE) est arrivé à échéance fin 2023 et la mesure n'indique pas si le programme est reconduit.

## 3. Thème Bâtiment

politique d'amélioration de la performance des bâtiments un levier d'amélioration de la qualité de l'air.

La Commission estime cette mesure nécessaire compte tenu du « maquis » des aides correspondantes

Réguler l'usage des équipements de combustion de la biomasse

La Commission recommande que le PPA n°3 prévoit dans ses actions la mise en place de mesures visant à réduire l'impact du chauffage au bois sur les émissions de particules, d'autant que la loi Climat et Résilience a introduit un objectif de baisse des émissions de PM issues du chauffage au bois de 50% en 2030 par rapport à leur niveau de 2020. L'objectif de respecter cette trajectoire à l'horizon 2027 est donc bien à intégrer dans le PPA n°3.

#### 4. Thème Contrôle des installations Industrielles

Ces quatre mesures n'appellent de commentaire de la part de la Commission et ce d'autant que ces activités industrielles font l'objet d'arrêtés préfectoraux d'exploitation.

#### 5. Thème Réduire les concentrations en polluants dans les zones exposées

Végétaliser les zones urbaines exposées à de fortes concentrations en particules

La Commission note que l'effet de cette mesure sur la qualité de l'air n'est pas quantifié, ni même estimé.

Agir lors des épisodes pollués pour protéger la santé des populations

Si la pertinence de ces deux mesure n'est pas contestable, la Commission constate que la stratégie de contrôle n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

Mieux intégrer les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air dans l'aménagement

Concernant cette action cadre, la Commission recommande d'une part d'y associer les organismes professionnels (CAPEB, FNTP, FFP, etc.), d'autre part de d'étendre les actions prévus à l'attention des écoles (primaires) aux autres établissements scolaire en partenariat avec la CeA et la région Grand Est et enfin, recommande qu'un benchmarking sur le sujet soit réalisé auprès d'autres collectivités (par exemple celle d'Annecy via sa Charte Chantiers Air Climat) et de l'ADEME (auprès de laquelle un financement peut être possible).

#### 6. Thème Accompagner les agriculteurs dans la transformation de leurs pratiques

Lors de sa rencontre avec la Chambre d'Agriculture d'Alsace, la Commission a constaté (et se félicite) de la proactivité de la Chambre qui est lauréate 2023 d'un appel à projet de l'ADEME. Ce projet (FIX'N Alsace) a pour objet de mieux comprendre et quantifier les émissions d'ammoniac, de proposer des techniques alternatives intéressantes pour les agriculteurs (disponibilités, économiques, faisabilités techniques, etc.), de diffuser de l'information large (Alsace) et de prodiguer des conseils spécifiques ciblés.

La gestion de la problématique des engrais ammoniacés et des émissions d'ammoniac pourrait devenir à terme un des enjeux majeurs des PPA(s).

#### 7. Thème Animer la mise en œuvre d'une politique inclusive d'amélioration de la qualité de l'air

Développer la connaissance et poursuivre la sensibilisation sur les enjeux de qualité de l'air

La Commission recommande que la fusion de la fiche 7.1.1 (Exploiter les données de l'inventaire air climat énergie et des campagnes de mesure pour mieux évaluer les sources et les intensités relatives des émissions d'ammoniac) avec la fiche mesure 6.1.4, dans le cadre du programme ACSE Grand Est.

La Commission estime non prioritaire la fiche mesure 7.1.2 relative aux polluants non réglementés eu égard au fait qu'il n'y a pas de réglementation et qu'il vaut mieux se concentrer sur les polluants réglementés ou indirectement réglementés.

La Commission recommande l'abandon de la fiche mesure 7.1.5 (Faciliter la mise à disposition des émissions industrielles auprès des populations) ne mentionne ni pilotage, ni moyen, ni quels sont les polluants concernés et de concentrer les efforts sur d'autres actions à plus forts enjeux.

Sensibiliser, former et accompagner les professionnels des secteurs émetteurs de polluants atmosphériques dans leurs objectifs de réduction.

La mesure 7.2.1 relative à la mise en œuvre d'une campagne de sensibilisation des agriculteurs aux enjeux de la qualité de l'air pourrait être intégré à l'action cadre 6.1 « Accompagner les agriculteurs dans la transformation de leurs pratiques. »

Communiquer, impliquer le grand public dans l'initiative pour l'amélioration de la qualité de l'air

La CE se félicite que la mesure « Renforcer le contrôle et la communication sur l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts » ne soit pas que « punitive » en proposant des solutions alternatives qui pourront faire l'objet d'aides ciblées.

La mesure « Communication et sensibilisation sur la qualité de l'air » est bien sûr indispensable.

Néanmoins, la CE s'étonne (et déplore) que le pilote ne soit pas la DREAL et estime, de manière plus globale, que la communication de même que le pilotage du PPA n°3 doivent faire l'objet d'une action cadre dédiée, avec deux fiches mesure : l'une ayant pour objet la mise en place d'une gouvernance pour le suivi périodique des actions et l'autre relative à l'organisation d'une communication robuste sur la mise en œuvre des actions et de leurs résultats *in fine* sur les contrôles déployés des différentes interdictions : il s'agit d'un des enjeux forts du PPA n°3.

## 1.10. Mention des documents d'urbanisme et les documents supérieurs qui encadrent la réalisation du projet ou les documents connexes.

La commission note que le PPA n°3 fait référence avec les documents supérieurs tels que le PREPA, le SRADDET et mentionne les documents connexes comme le PCAET, le PADD de l'EMS et enfin le Plan Régional Santé Environnement (PRSE4) et constate que le projet de PPA est conforme ou en cohérence avec les documents cités.

## 2. L'analyse des contributions du public et de la réponse de la maîtrise d'ouvrage.

### - Contribution 1 : Ouverture d'une voirie de contournement à Wolfisheim

La suggestion de modifier à la marge la voirie en entrée /sortie de Wolfisheim est intéressante et pertinente pour l'amélioration de la qualité de l'air respiré par les habitants de ce quartier de Wolfisheim : la Commission se félicite de la décision de la MOa de transmettre pour étude cette contribution au service *ad hoc* de l'Eurométropole.

### - Contribution 2 : constat du report de la circulation vers la 2<sup>ème</sup> couronne et au-delà (exemple du GCO pour les camions). Souhait d'un titre de transport commun Tram et SNCF pour tous et pas seulement pour les étudiants et les abonnés

La Commission prend acte qu'ATMO Grand Est indique que « si les émissions de l'A355 participent probablement à l'élévation des niveaux de fond sur la zone entraînant l'augmentation probable des teneurs en NO<sub>2</sub> à proximité immédiate (dizaine de mètres), il n'est pas constaté, à ce stade, d'évolution significative des concentrations de dioxyde d'azote et de particules PM10 entre les années 2021 et 2022 dans le village de Breuschwickersheim situé à plusieurs centaines de mètres du contournement ».

Concernant le site de Vendenheim, la commission note que les valeurs moyennes mesurées de janvier 2023 à février 2024 montrent des niveaux en deçà de valeurs réglementaires européennes.

Quant à la remarque (pertinente) sur le titre de transport unique SNCF-Tram, la Commission note qu'elle sera transmise aux autorités compétentes (SNCF/Grand Est et EMS).

La Commission note avec satisfaction qu'un groupe de travail au niveau national a été lancé début 2023 par la Direction Générale des Infrastructures des Transports et des Mobilités avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, dans le but de mettre en place un titre de déplacement unique pour tous les services de transport existant sur le territoire français. une application nationale sera testée à partir de l'été 2024 dans 2 à 3 régions pilotes pendant 2 ans.

### - Contribution 3 : l'auteur de la contribution pose la problématique générale du ratio bénéfique/risque des actions en prenant pour exemple la voiture électrique et les panneaux photovoltaïques.

Le contexte du projet de PPA, objet de l'enquête, est celui de l'application de directives réglementaires relatives à la sécurité environnementale (et sanitaire) liées à l'exposition à des substances polluantes et dans notre cas, les critères d'acceptabilité sont définis par lesdites réglementations : la Commission d'Enquête ne peut se positionner que dans le contexte réglementaire national et européen.

Pour répondre plus précisément à la remarque du contributeur, la Commission note que la maîtrise d'ouvrage a procédé à une évaluation environnementale stratégique du PPA, qui permet d'évaluer les incidences environnementales du projet de PPA.

### - Contribution 4 : les racks des parkings vélos du centre-ville ne sont plus compatibles avec les vélos à assistance électriques qui sont plus lourds et plus encombrants. Il est difficile en outre de placer l'antivol de manière adéquate)

Cette observation relève de ce qui est appelé « l'expertise d'usage » qu'il est nécessaire de transmettre aux services ad hoc pour instruction, comme le propose la Maîtrise d'Ouvrage.

### - Contribution 5 : Le contributeur pose la question de la pratique du brûlage de divers déchets (verts ou autres) qui est peu contrôlée alors qu'il existe des déchetteries. Cette pratique contribue notamment à l'émissions de particules fines.

L'harmonisation de l'interdiction des brûlages sauvages des déchets verts ou autres au niveau de l'EMS est pour la Commission une évidence.

L'objectif de la fiche 7.3.1 (Renforcer le contrôle et la communication du brûlage à l'air libre des déchets verts) est de faire respecter cette interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts.

Toutes les modalités de cette interdiction sont clairement définies et le pilote (la Dreal Grand Est) dispose du dispositif réglementaire comme les arrêtés préfectoraux et les moyens de contrôle.

Le pilote de cette action doit pouvoir obtenir des résultats rapides et répondre très favorablement à cette observation.

## – Contribution 6 au titre de la fédération Alsace Nature

Verbatim d'Alsace Nature : depuis l'origine des PPA, notre fédération a soutenu les différents plans, en se réservant le droit d'y mentionner ses lacunes mais aussi d'y faire des propositions en lien et en cohérence avec notre projet associatif. A l'occasion de cette révision du PPA, nous souhaitons insister sur les points de vigilances suivants :

### « Les transports et déplacements motorisés ». (extraits et synthèse de la Commission)

M35

L'ouverture du GCO a de fait exporté une partie de la pollution générée auparavant sur le territoire de l'EMS, ... Les habitants des communes situées entre GCO à la limite territoriale de l'EMS sont en droit de connaître leur statut face aux émissions de pollution routière issues du trafic GCO.

Quels impacts des nouvelles réglementations en vigueur sur la M35

Chiffrer le respect de la réglementation par le taux de contrôle et d'infraction

Inclure dans le PPA le retour d'expérience de la mise en œuvre du GCO.

Les mesures et engagements sur la restructuration de la M35 en voie multimodale restent succincts et superficiels : quels impacts ?

Avenue du Rhin (ex-Route du Rhin)

Nous n'observons pas de mesure ou d'action pertinente sur cet axe pourtant très exposé à la pollution.

Quels sont les indicateurs du contrôle du respect de l'interdiction du trafic poids-lourds ?

Des actions de sensibilisation/informations, puis répression devraient également concerner les "petites" infractions comme celle relative à l'obligation d'éteindre le moteur des véhicules en stationnement ... Notons qu'une accumulation de petites mesures de ce type (obligation d'éteindre les moteurs pour des arrêts supérieurs à quelques minutes) ... pourrait avoir un impact non négligeable,

À Strasbourg, aucune action à destination des taxis, des autocaristes etc. pouvant être concernés n'est envisagée.

Quid de la M35 en termes de restructuration ? Un travail cohérent et ambitieux sur ce barreau nord-sud contribuera pour répondre aux objectifs des normes européennes, et permettra tendre vers les objectifs OMS (certes non réglementaires.

Offre de transport collectif et l'intermodalité TC-Vélo : Nous soutenons globalement les actions et mesures qui pourront être menées dans l'Action cadre 1.4.

La Commission prend note que l'axe de l'avenue du Rhin fait bien actuellement l'objet de campagne de mesures par ATMO Grand Est et ceci jusqu'en 2025.

Cet axe routier très fréquenté situé de plus en plus au cœur de la ville, il est donc souhaitable de maintenir les campagnes de mesures de NO<sub>2</sub>, PM10 et PM2.5 jusqu'au terme du PPA n°3 en 2027 (soit 2 ans après la fin des travaux pour disposer d'une durée d'observation suffisante).

La Commission prend également note de l'engagement du Maître d'Ouvrage de transmettre à l'EMS les demandes d'actions de sensibilisation et de contrôle supplémentaires exprimées par Alsace nature dans son observation traitant du transport sur les axes M35, COS (contournement Ouest de Strasbourg) et Avenue du Rhin (Strasbourg). Ces actions sont bien sûr conditionnées aux moyens humains disponibles.

### « Le résidentiel et le tertiaire ».

Un secteur fortement émetteur de particules, et COVNM, SO<sub>2</sub> et 1er émetteur de GES

Un lien est clairement identifié dans l'action cadre 3.1 entre la rénovation énergétique des logements et la qualité de l'air.

Il pourrait être intéressant de rappeler ce niveau dans le document les objectifs du schéma directeur des énergies (SDE) sur le nombre de logements à isoler d'ici 2030 et 2050.

Nous demandons qu'une action du PPA inscrive plus clairement dans le nombre de logements à isoler d'ici 2030 (en lien avec le SDE).

L'action cadre 3.1 a une typologie « Mesure incitative », une notion plus réglementaire aurait pu être avancée sur l'utilisation de certains matériaux issus du pétrole et l'utilisation de peinture contenant des biocides pour lesquelles une étude est en cours dans le cadre du PACTE urbanisme ».

Le PPA est un plan de mobilisation et d'animation d'acteurs institutionnels, publics, politiques et économiques qui s'engagent autour de mesures devant permettre l'amélioration de la qualité de l'air sans pour autant disposer de moyens financiers chiffrés spécifiques. Même si certaines actions s'appuient sur des dispositifs de politiques publiques, le PPA ne peut se donner, par exemple, un chiffrage précis de logements à isoler ou à rénover sur le plan qualité énergétique. La réponse du maître d'ouvrage à l'observation de l'association Alsace Nature sur la question du résidentiel est certes formelle, mais la Commission d'Enquête la considère comme recevable.

### « Biomasse bois »

En gros les objectifs du PPA affichent -50% de PM2.5 d'ici 2030. L'origine de ces poussières ultrafines vient en grande partie du chauffage au bois en équipements peu performants, en foyer ouvert voire en feux de bois verts extérieurs.

Il convient d'éviter toute incitation pour le chauffage au bois en ville, même de technologie récente.

Le PPA ne propose qu'un statu quo et exclut les mesures contraignantes.

Alsace Nature demande que l'étude d'impact socio-économique évoquée soit bien indiquée dans le plan d'action et que sa réalisation soit bien suivie comme indicateur. Alsace Nature n'est pas favorable au maintien d'aides publiques pour l'achat de système de chauffage bois individuel. Nous demandons que pour l'EMS la ressource locale bois énergie soit exploitée au maximum à volume constant et soit destinée à la centrale collective et réservée à du réseau de chaleur.

La Commission prend note de la réponse de la MOa sur ce sujet et estime raisonnable d'attendre les résultats de l'étude 2024 de l'impact socio-économique sur les ménages d'une mesure contraignante d'interdiction totale du chauffage au bois en ville.

La Commission a questionné ATMO Grand Est sur l'impact du chauffage au bois des particuliers avec des foyers ouverts ou peu performants dans les quartiers résidentiels : ATMO confirme bien que le renforcement de la qualité des dispositifs de chauffage au bois (et de la teneur en humidité du bois utilisé) des particuliers est un gisement non négligeable de l'amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain.

A cet égard, inciter les particuliers à s'équiper de dispositifs de chauffage au bois labellisés plus performants en mobilisant le fonds Air Bois, avec comme objectif de remplacer près de 1000 appareils anciens ne pourra qu'être bénéfique à la qualité de l'air, notamment en centre-ville.

Une interdiction totale comme la demande Alsace Nature serait contreproductive car considérée comme une écologie punitive et les moyens de contrôle difficiles à mettre en œuvre.

Néanmoins, les interrogations d'Alsace Nature vis-à-vis du chauffage au bois des particuliers sont pertinentes et la loi Climat et résilience dans son article L22-6-1 du code de l'environnement permet au maître d'ouvrage du PPA de légiférer afin de réduire les polluants dans l'air issus du chauffage au bois.

### « L'agriculture, premier émetteur d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) »

Tous les polluants ont une tendance à la baisse sauf les oxydes d'azote et l'ammoniac, l'ammoniac étant principalement issu de l'activité agricole. La pollution issue de l'agriculture est majoritairement importée mais le rapport du PPA fait bien état d'une production d'ammoniac sur son périmètre par utilisation de fertilisants minéraux notamment.

Il est étonnant que le PPA ne fasse nullement état de propositions spécifiques plus exigeantes et plus protectrices de la santé humaine ! »

La Commission d'Enquête rappelle que le monde agricole n'est pas un corps homogène, que les pratiques agricole sont liées à chaque type d'exploitation et que leurs évolutions ne pourront être effectives que si les enjeux de qualité de l'air sont bien compris et admis par les acteurs du monde agricole. La commission que la politique de fermeté demandée par Alsace Nature n'est sans doute pas la bonne stratégie. La Chambre d'Agriculture d'Alsace (CAA) devra jouer son rôle d'accompagnement des professionnels et la Commission note que la CAA a confirmé lors de son entretien effectué en cours d'enquête, sa volonté de mener des actions de communication et de sensibilisation sur ces sujets.

La Commission note que les actions du Programme d'Action Régional Nitrates n°7 et du PRSE 4 ont vocation à être intégrées dans le PPA.

Enfin la Commission recommande de mener une réflexion sur les zones de non-traitement avec la CAA et les agriculteurs au périmètre du PPA.

### « Performance des processus industriels »

Les actions cadres 3.2 et 4.1 et les fiches mesures jointes nous semblent aller dans le bon sens et suivre la bonne trajectoire. Un élément reste manquant, à savoir l'impact sur le territoire allemand et sur ses populations, compte tenu que la majorité des industries se situent plutôt à l'est de EMS. Nous saluons la prise en compte de la problématique "odeurs".

La Commission d'Enquête prend acte de la réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.

La Commission se félicite en outre de la volonté des autorités allemandes consultées de s'impliquer dans la réussite du PPA. Concernant les nuisances olfactives, la Commission d'Enquête estime pertinente la proposition d'Alsace Nature de mettre en œuvre d'un indicateur correspondant.

### « Indicateurs. »

La méthode proposée pour évaluer l'impact sur la qualité de l'air des diverses actions est qualitative et donc sujette à interprétation. On ne voit pas le lien entre ces qualifications et l'effort consenti pour améliorer la situation.

Les fiches-action proposées dans le PPA indiquent bien un état initial et un état final recherché. Cependant, les valeurs qui auraient dû être renseignées ne le sont quasiment jamais. De plus, le nombre très important de ces indicateurs les rendra compliqués à rechercher, occasionnant sans nul doute de gros trous dans la raquette.

Ceci ne permettra pas de suivre l'évolution des valeurs et d'intervenir éventuellement dans le cas d'un éloignement trop important de la trajectoire nécessaire pour mettre en place d'éventuelles actions correctives. En l'absence de valeur initiale, il est impossible même d'évaluer l'intérêt ou non de l'action proposée.

Alsace Nature demande :

– que l'ensemble des indicateurs, dans les fiches-action ou autre, soient revus, explicités et renseignés, en fonction de l'importance de leur impact estimé sur la réussite du PPA ;

– que soit explicitement prévue, la mise en place d'un comité de suivi du plan de protection de l'atmosphère comprenant *a minima* les associations de protection de l'environnement, de la santé et des consommateurs, en sus de l'administration et des institutions partenaires ».

Le suivi quotidien des concentrations de polluants sur les stations de mesure du réseau d'ATMO Grand Est permet de quantifier, de manière globale, l'efficacité des actions.

La Commission partage la remarque d'Alsace Nature de la nécessité de quantifier les valeurs initiales des indicateurs proposés dans les fiches (lorsque ces valeurs sont quantifiables) et les valeurs cibles de ces mêmes indicateurs : Quelques-unes de ces données sont indiquées dans quelques fiches, mais il est dommageable que ce ne soit pas systématique (lorsque les valeurs sont quantifiables).

La demande d'Alsace Nature de mettre en place un comité de suivi du plan de protection de l'atmosphère (comprenant *a minima* les associations de protection de l'environnement, de la santé et des consommateurs, en sus de l'administration et des institutions partenaires) pose en filigrane la question de la gouvernance du PPA.

*A priori*, le comité de suivi qu'Alsace Nature appelle de ses vœux correspond au comité local de l'air (CLA) : afin de bien clarifier les rôle, mission, responsabilités et moyens du CLA, la Commission d'Enquête estime nécessaire, et recommande donc, de rédiger une lettre de mission sous l'égide de la Préfecture.

Il en est de même pour l'équipe projet (et sa responsable) et pour les référents structures.

Remarque importante : La Commission estime que le CLA ne peut pas jouer un rôle décisionnel, mais un rôle de suivi et de propositions, les décisions finales devant rester à la Maîtrise d'Ouvrage (l'Etat et son représentant dans le département).

### « Nature en ville »

Alsace Nature note positivement l'action cadre 5.1 (Végétaliser les zones urbaines exposées à de fortes concentrations en particules) qui s'inscrit globalement dans le plan canopée.

Les PPA successifs se sont attachés à réduire l'exposition des populations aux polluants (ce qui semble dans un premier temps être une priorité). Un échelon supplémentaire doit désormais être gravi à savoir la connaissance de l'exposition des écosystèmes naturels.

Les liens entre pollution de l'air et l'augmentation actuelle et attendue des niveaux d'occurrence des allergies dans la population est reconnu par le corps médical.

La Commission estime, en phase avec la réponse faite par la Maitrise d'Ouvrage, que la priorité du PPA est bien de diminuer les risques sanitaires provoqués par les substances polluantes. En outre, la baisse des concentrations et des émissions de polluants dans l'air aura pour conséquence de mieux protéger les écosystèmes.

La Commission note par ailleurs qu'ATMO Grand Est assure un suivi du taux d'ozone dans l'air qui a un impact sur la végétation compte tenu de son fort pouvoir oxydant. : L'indicateur réglementaire suivi est l'AOT 40 qui est l'expression d'un seuil de concentration d'ozone dans l'air ambiant, visant à protéger la végétation sur une période assez longue.

#### – Observation n°7 : Augmentation de la pollution au droit d'un quartier de Geispolsheim provoquée par la rocade sud mise en service en décembre 2020

« L'arrivée de la Rocade Sud à Geispolsheim a achevé l'enclavement d'un quartier de Geispolsheim où réside près de la moitié de sa population.

Geispolsheim est coupé en 2 par une voie rapide et la moitié de sa population est enclavée par la M35, la M 83 et la rocade Sud. La configuration de la rocade : montée, descente, accélération, freinage et la vitesse élevée contribuent fortement à la pollution de l'air.

Les nuisances sonores de la Rocade Sud ont-elles été mesurée ? Le bruit est incessant sauf entre minuit et 4 h du matin sauf le dimanche.

On a favorisé la circulation des camions par la Rocade Sud continuée par le COS (ex GCO) pour désengorger Strasbourg sans se soucier des dégradations de la qualité de l'air des communes concernées par ce transfert.

Nous faisons partie de l'EMS mais avons le net sentiment d'être les oubliés de cette dernière. Diminution nette de la pollution atmosphérique à Strasbourg même, avec un report sur les communes de la deuxième couronne.

Pourrait-on prendre en considération les intérêts environnementaux de toutes les communes de l'Eurométropole ? Une baisse de la limitation de vitesse sur tout le tronçon de la rocade sud à 90 km/h nous paraît opportune

Cette observation fait état du sentiment que beaucoup d'actions du projet de PPA ne sont faites qu'en destination de la ville de Strasbourg, au détriment des autres communes et notamment celles impactées par la mise en service du COS (ex GCO) : la Commission d'Enquête y voit un déficit de communication des précédents PPA.

Concernant la proposition d'abaisser la limitation de vitesse de 20 km/h sur la M 353 (Rocade Sud) à l'instar de ce qui existe pour la portion centrale de la M 35, la commission l'estime pertinente et note qu'elle sera transmise aux services de l'EMS par la DREAL. A noter que la fiche mesure 1.3.5 fait état de la mise en œuvre de la réduction de la vitesse de la M 353 entre Geispolsheim et Fegersheim (sans plus de précision sur la temporalité et sur la valeur de la vitesse limite autorisée).

### 3. Compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête :

#### - Le périmètre du PPA

La question du périmètre a été posée par l'Autorité Environnementale à laquelle la MOa a répondu qu'il s'agit d'un compromis entre la capacité de mener des actions et l'effet recherché à savoir une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.

La MOa justifie le fait de faire coïncider le périmètre géographique du PPA aux 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg par un management du PPA plus efficient s'il correspond au « management » du territoire : si la Commission comprend ce choix, elle recommande de ne pas se restreindre au strict périmètre de l'EMS si des actions nécessitent de l'étendre (par exemple celles liées à la problématique « ammoniac ») et qu'*a minima* une action périodique de communication sur les avancées du PPA soit conduite auprès des EPCI adjacentes.

En outre, il convient de s'interroger s'il ne sera pas judicieux d'étendre le périmètre *a minima* aux communes impactées (du point de vue qualité de l'air) par le contournement ouest de Strasbourg (COS) dans un premier temps (principalement les communes situées entre l'A35 et le COS, de Vendenheim à Kolbsheim) et dans un second temps de le faire coïncider au périmètre du SCOTERS pour prendre en compte notamment la pollution dite « importée ».

De manière connexe, la Commission a souhaité prendre connaissance des éventuelles remarques des autorités allemandes consultées et de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire).

#### - Concernant l'ACNUSA

L'ACNUSA a proposé trois actions, pilotée par les autorités aéroportuaires de Strasbourg-Entzheim :

1. en relation avec la Direction Générale de l'Aviation Civile, élever progressivement au cours des 5 prochaines années le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur l'aéroport (passagers et fret) – polluant ciblé : NOx
2. Généraliser les approches des aéronefs en descente continue, réduire les émissions lors du roulage et moderniser les procédures de départ (réduction des polluants locaux, des GES et en corollaire, réduction du bruit)
3. Réduire les émissions de polluants lors des opérations au sol des aéronefs à l'escale.

La Commission d'Enquête se félicite de l'initiative prise par la Maîtrise d'Ouvrage d'avoir saisi l'ACNUSA sur le sujet.

Les actions proposées par l'ACNUSA pour lesquelles Strasbourg-Entzheim disposent des leviers nécessaires (actions 2 et 3), ambitieuses, ne peuvent que contribuer aux objectifs de réduction des concentrations des polluants réglementés.

Dans son courriel du 3 juin 2024, la Maîtrise d'Ouvrage confirme à la Commission d'Enquête, prendre en compte dans le projet de PPA, en accord avec les autorités aéroportuaires de Strasbourg-Entzheim, les actions 2 et 3 énoncées ci-dessus. Concernant l'action 1, les acteurs concernés estiment ne pas avoir les leviers nécessaires pour agir utilement à sa réussite.

#### - Concernant la consultation des autorités allemandes

Les autorités allemandes ont souhaité être mieux associées à la démarche d'amélioration de la qualité de l'air, objet du projet de PPA et ont formulé des propositions d'actions qui pourront être utilement être insérées dans le PPA.

La Commission d'Enquête note l'intérêt que les autorités allemandes portent au projet de PPA. Elle note aussi que le « Regierungspräsidium Freiburg » souhaite être plus impliqué « dans le domaine de la lutte contre la pollution de l'air sur la rive gauche du Rhin ». elle note également que la ville de Kehl propose quatre actions que la Commission d'Enquête juge pertinent d'intégrer dans le PPA.

La Commission d'Enquête juge dommageable que la Maîtrise d'Ouvrage ne soit pas exprimée sur ces remarques et propositions.

#### - Les moyens, le financement et le pilotage

Un certain nombre de fiches-mesure ne mentionne ni pilote, ni moyen financier (ou en cours de discussion ou incertain) et/ou humain. La réussite du plan passe par l'existence de ces moyens et la Commission souhaite que la MOa se positionne sur ce sujet.

La Commission constate que la MOa partage le fait que l'efficacité du plan dépend de l'implication des acteurs. A ce titre, la Commission recommande un pilotage robuste, sous l'égide de la Préfecture.

La Commission recommande également qu'une lettre de mission soit rédigée pour chaque pilote de mesure et qu'un coordonnateur soit désigné pour chacune des actions-cadre du PPA qui rend compte à la DREAL.

Enfin, La Commission recommande que chaque commune désigne un correspondant « PPA » au sein du conseil municipal, qui sera le relais d'information relatif à l'avancement du PPA.

#### La communication envers le grand public et les communes

Les contributeurs, élus ou partenaires rencontrés ont regretté l'insuffisance de la communication sur l'enquête et ses enjeux. En outre, la récente communication constatée relative à la ZFE a semé le trouble parmi les automobilistes et certains élus.

A contrario de la Maîtrise d’Ouvrage, la Commission estime que la nature du PPA ne fait pas obstacle à une communication régulière, plus fréquente et plus visible pour le public, de même que celle à l’attention des communes et des acteurs socio-économiques pourvu que la volonté de mieux communiquer existe de la part des acteurs du PPA, sous l’égide de la DREAL et/ou de la Préfecture avec l’appui d’ATMO Grand Est voire de l’EMS.

Ce point pourrait faire l’objet d’une action cadre dédiée à la communication globale du PPA pilotée conjointement par la DREAL et/ou de la Préfecture avec l’appui d’ATMO Grand Est et de l’EMS.

Pour la Commission d’Enquête, il s’agit avec le pilotage du plan, l’un des enjeux majeurs de la réussite de ce 3<sup>ème</sup> PPA.

### Les polluants non réglementés (fiche mesure 7.1.2)

Le PPA n°3 se révèle ambitieux et va fédérer beaucoup d’acteurs. Forte de ce constat, la Commission s’interroge de la pertinence de construire un programme d’étude sur les polluants non réglementés : ne faut-il pas déjà se focaliser sur les polluants réglementés et n’envisager de se préoccuper des autres polluants qu’une fois maîtrisées les émissions des substances réglementées ?

La Commission prend acte de la réponse de la MOa qui souhaite garder cette mesure : elle estime néanmoins que ce n’est pas la vocation d’un PPA de caractère opérationnel de consacrer des moyens pour des actions de recherche.

### Création d’un réseau de sites de travail à distance (fiche mesure 1.1.3)

Cette mesure est à construire, il n’y ni pilote, ni moyen.

La Commission s’interroge donc sur la pertinence de cette mesure, d’autant que les entreprises et les administrations semblent faire machine arrière sur le télétravail.

La Commission estime qu’une réflexion plus globale sur l’impact « qualité de l’air » d’une semaine de travail à quatre jours, en parallèle du télétravail pourrait faire l’objet d’une fiche incitative dédiée. Cette action pourrait réunir les acteurs socioéconomiques privés et publics.

### Pics de pollution (circulation différenciée, réduction de vitesse, gratuité des transports en commun)

Force est de constater que les mesures de réduction de vitesse et de circulation différenciée montrent leur limite si des dispositifs de sanction prévus pour faire respecter la loi lors des pics de pollution ne sont pas mises en œuvre.

Les dispositions du PPA n°3 peuvent-elles inclure une mise en place systématique d’un dispositif de contrôle automatique de vitesse paramétrable (par exemple) dès la mise en route du dispositif d’alerte ?

La Commission d’Enquête prend acte de la réponse de la MOa et note que « Le seuil de déclenchement des radars fixes sur le territoire de l’EMS n’est pour l’instant pas paramétrable ».

### Tableau de synthèse

La Commission estime qu’il manque un tableau de synthèse regroupant les seuils réglementaires définissant l’état de la qualité de l’air. Il en est de même pour les valeurs guides de l’Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

ATMO Nouvelle Aquitaine a publié des tableaux de synthèse qui pourraient servir d’exemple :

<https://www.atmo-nouvelleaquitaine.org/article/seuils-de-qualite-de-lair-la-reglementation-comme-outil-de-comparaison>

Il en est de même des réductions des émissions (en pourcentage) de polluants mentionnées dans le Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et de l’Egalité des Territoires (SRADDET) qu’il conviendrait de traduire en valeurs absolues.

A noter, qu’il serait pertinent de traduire ces objectifs en valeurs de concentration et non en pourcentage de réduction.

La Commission prend acte de la décision d’insérer un tableau comparatif des seuils de concentrations réglementaires dans le PPA. La Commission estime pertinente la traduction des pourcentages en valeur absolue, car cela permet de mieux appréhender et quantifier les objectifs indiqués dans le SRADDET, le PREPA, le PPA, etc.

De fait, le calcul des réductions des émissions en pourcentage nécessite obligatoirement de connaître les valeurs initiales et les valeurs « à date ».

## 4. Conclusion finale

La Commission d’Enquête

- estime que la qualité de l’air de l’Eurométropole de Strasbourg s’est constamment améliorée au cours des dix dernières années.
- estime que le PPA 2014-2019 a contribué à une amélioration globale de la qualité de l’air et à une réduction de l’exposition de la population à la pollution atmosphérique. Les mesures de 2022 et 2023 sur lesquelles se base le PPA montrent le respect des seuils réglementaires.

Cependant, tous les objectifs fixés dans le PPA n°2 n’ont pas été atteints : la limite légale d’oxydes d’azote est dépassée à proximité des grands axes routiers et un certain nombre d’habitants sont encore exposés à des niveaux de pollution excessifs.

Enfin, il n’a pas été possible de faire baisser les concentrations d’ammoniac (NH<sub>3</sub>) : les teneurs ont même augmenté.

- estime que la révision du PPA est donc une nécessité de santé publique et s'impose à l'Etat et donc au préfet, dépositaire de l'autorité de l'Etat dans le département.
- relève que les valeurs moyennes annuelles mesurées en 2023, et début 2024, (validées par Atmo Grand Est) sont inférieures aux seuils réglementaires de concentration (cf. les critères nationaux de qualité de l'air définis dans le Code de l'environnement (articles R221-1 à R221-3 disponible sur le site de Légifrance), le décret du 21 octobre 2010 et dans l'arrêté du 16 avril 2021 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant).
- estime que ces résultats, certes encourageants, ont bénéficié d'une météo favorable en automne 2023 : le nombre important de jours de pluie a maintenu les polluants au sol, limitant ainsi les concentrations des polluants dans l'air. ATMO Grand Est le précise : « On a eu un surplus de précipitations en novembre 2023, où les concentrations sont traditionnellement très élevées : la pluie a rabattu toutes les pollutions » et ATMO Grand Est le garantit, ces conditions (aléatoires) n'expliquent pas à elles seules le bon score 2023 (article DNA du 1<sup>er</sup> février 2024).  
Le nouveau PPA est une nécessité pour que la baisse du niveau de pollution constatée soit pérenne, indépendamment des conditions météorologiques.
- considère donc que l'objectif global du PPA n°3 de ramener dans les délais les plus courts possibles les concentrations en polluants à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement reste d'actualité, et ce d'autant que l'Union Européenne devrait durcir la réglementation à moyen terme.
- se félicite de l'ambition et du pragmatisme du projet de PPA (le changement climatique et la pollution de l'air étant liés). Certains des polluants de l'air sont également des GES (gaz à effets de serre) et contribuent au changement climatique, comme l'ozone par exemple.
- note que les enjeux relatifs changement climatique sont tels qu'une accélération des mesures est une priorité des politiques publiques et qu'il est fondamental de s'assurer de la cohérence de ces politiques, et œuvrer pour réduire simultanément les émissions de polluants et les émissions de GES. Les objectifs du PPA et les actions qui en découlent doivent rester ambitieuses pour assurer cette cohérence.
- se félicite que les objectifs du PPA soient de viser en 2030 les seuils proposés par l'Europe et de ne plus avoir de populations exposées à des dépassements plus ponctuels de ces valeurs.
- note que la Maitrise d'Ouvrage dans sa réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) a bien resitué les objectifs du PPA en cohérence avec l'objectif du SRADDET d'atteindre en 2030 les seuils OMS de 2005.
- tient à souligner la qualité, la fiabilité, l'exhaustivité des données mesurées, analysées et communiquées par ATMO Grand Est, que ce soit dans l'ensemble des documents du dossier du PPA ou dans les informations journalières mises à disposition du public dans la rubrique « Indices de la qualité de l'air dans votre région » sur le site internet [www.atmo-grandest.eu](http://www.atmo-grandest.eu).

Sans reprendre dans le détail des analyses de la Commission sur le plan détaillé des actions du PPA et sur le mémoire en réponse de la MOa, la Commission souhaite mettre en exergue les trois points suivants qui feront l'objet de recommandations :

- le pilotage du PPA

La commission considère que l'efficacité d'un plan d'actions tient pour beaucoup aux modalités de gestion et de management projet. Nous sommes ici, dans le PPA, avec des acteurs pluriels, Etat, collectivités, partenaires institutionnels et/ou économiques, qui ont la volonté de s'engager dans des actions d'amélioration de la qualité de l'air pour ce territoire sans disposer de leviers d'obligation ou de contrainte.

La Commission constate que la MOa partage ce fait. A ce titre, la Commission recommande un pilotage robuste, sous l'égide de la Préfecture.

La Commission recommande également qu'une lettre de mission soit rédigée de manière nominative pour chaque pilote de mesure et qu'un coordonnateur soit désigné pour chacune des actions-cadre du PPA qui rend compte à la DREAL en charge du PPA.

Enfin, La Commission recommande que chaque commune désigne un correspondant « PPA » au sein de son conseil municipal qui sera le relais d'information sur les résultats obtenus et l'avancement du PPA dans sa commune.

- La communication des résultats du plan en direction du public est l'un des enjeux importants du PPA.

La communication effectuée par l'EMS, par voie de presse (DNA du 2 février et jour du démarrage de l'enquête publique), des bons résultats 2023 en termes de concentrations de NO<sub>2</sub> (en dessous du seuil réglementaire de 40 µg/m<sup>3</sup> pour les 6 stations de mesure strasbourgeoises) était confuse.

A ce jour, il persiste un imbroglio autour de la ZFE-m à l'EMS : beaucoup d'informations contradictoires circulent à ce sujet. La présidente de l'EMS a heureusement clarifié sa position : la ZFE-m à Strasbourg est bien maintenue, mais seulement dans sa version pédagogique.

En outre, dans le même temps, le gouvernement émet de nouvelles règles d'obligation dans la mise en place des restrictions de circulation liées aux ZFE dans les métropoles françaises.

Une meilleure maîtrise de la communication sur le sujet est primordiale, le grand public n'ayant retenu sur cet exemple que « la métropole n'est plus un territoire ZFE (zone à faibles émissions) ».

La Commission ressent donc la nécessité d'élaborer un plan de communication robuste tant sur le suivi du plan que sur les résultats qualitatifs et quantitatifs des actions et *in fine* sur les résultats des valeurs d'émissions et de concentrations des polluants réglementés.

La Commission, *a contrario* de la Maîtrise d’Ouvrage, estime en effet que la nature du PPA ne fait pas obstacle à une communication régulière, plus fréquente et plus visible pour et par le public, de même que celle à l’attention des communes et des acteurs socio-économiques pourvu que la volonté de mieux communiquer existe de la part des acteurs du PPA.

Ce point devrait faire l’objet d’une action cadre dédiée à la communication globale du PPA pilotée conjointement par la DREAL et la Préfecture avec l’appui d’Atmo Grand Est et de l’EMS. Pour la Commission, il s’agit avec le pilotage du plan, l’un des enjeux majeurs de la réussite de ce 3<sup>ème</sup> Plan de Protection de l’Atmosphère.

- La nécessaire implication des autorités allemandes dans le PPA.

Elles sont en effet demandeuses, notamment pour les actions du PPA relatives à la mobilité. La Commission d’Enquête recommande donc une meilleure association des autorités allemandes par exemple, la prise compte des quatre actions proposées par la ville de Kehl.

Enfin, de manière plus générale, la Commission considère que la Dreal (MOa) a mené une réflexion de qualité pour modifier le dossier en réponse à l’avis de l’Autorité Environnementale. La commission a apprécié que la DREAL a modifié le dossier en conséquence, permettant ainsi au public de disposer d’un document concis à des questions pertinentes sur les enjeux de ce PPA.

La Commission d’enquête comprend et partage en grande partie les réponses de la MOa au Procès-Verbal de synthèse. Les observations du public sont des contributions d’amélioration du PPA et que certaines pourront sans doute être intégrées à la dynamique d’animation du PPA n°3, comme l’engagement de la MOa de transmettre à l’EMS l’observation n°7 portant sur des nuisances engendrées par la mise en service de la Rcade Sud afin d’en réduire la vitesse maxi de circulation ou la proposition de modifier le plan de circulation à Wolfisheim, etc.

La Commission partage avec la MOa l’aspect interactif de ce plan avec l’ensemble des acteurs mentionnées dans le plan d’action détaillé, notamment pour les actions suivantes :

- la réduction des émissions d’ammoniac,
- l’élargissement du périmètre du PPA,
- une meilleure intégration du plan chauffage bois qui doit faire l’objet d’un arrêté préfectoral,
- le renforcement de pilotage de certaines actions
- l’intégration de nouvelles actions comme deux des trois actions proposées par l’ACNUSA (pilotées par l’exploitant aéroportuaire de Strasbourg –Entzheim)

actions qui feront l’objet d’échanges, de discussions et d’orientations de travail ou de définition de nouvelles actions au niveau des différentes strates d’animation de ce PPA.

Sur le point spécifique des 3 actions proposées par l’ACNUSA, la Commission d’Enquête se félicite de l’initiative prise par la Maîtrise d’Ouvrage d’avoir saisi l’ACNUSA sur le sujet. Les actions proposées par l’ACNUSA, ambitieuses, ne peuvent que contribuer aux objectifs de réduction des concentrations des polluants réglementés. La Commission est favorable à l’intégration dans le PPA de tout ou partie des actions proposées par l’ACNUSA et se félicite donc de la décision de la MOa d’intégrer dans le PPA les deux actions proposées par l’ACNUSA suivantes :

- Généraliser les approches des aéronefs en descente continue, réduire les émissions lors du roulage et moderniser les procédures de départ (réduction des polluants locaux, des GES et en corollaire, réduction du bruit)
- Réduire les émissions de polluants lors des opérations au sol des aéronefs à l’escale.

La Commission d’Enquête note que les autorités aéroportuaires de Strasbourg-Entzheim ne disposent pas des leviers nécessaires au pilotage de l’action suivante proposée par l’ACNUSA, « en relation avec la Direction Générale de l’Aviation Civile, élever progressivement au cours des 5 prochaines années le niveau d’exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur l’aéroport (passagers et fret) – polluant ciblé : Nox », qui relève de la DGAC (Direction Générale de l’Aviation Civile), au niveau national.

## Avis final de la commission d'enquête

En conclusion, au regard :

- De la qualité du dossier et documents soumis à l'enquête publique ;
- des réponses apportées par le Maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale, et ceci avant le début de l'enquête ;
- des dispositions prises pour informer le public, publications dans la presse, affichages, sites informatiques ;
- du bon déroulement de l'enquête en conformité avec l'arrêté préfectoral du 16 janvier 2024 ;
- de l'avis favorable de la commission d'enquête sur la conformité du dossier, la qualité des documents et plans et sur la clarté des données le constituant,
- des réponses apportées et de ses engagements exprimées par le Maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse à l'ensemble des observations exprimées lors de l'enquête publique,

**La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère n°3 de l'agglomération de Strasbourg, amendée des réponses ou modifications proposées par le Maître d'ouvrage comme suite aux différentes observations du public, compléments d'information de la Commission d'Enquête et propositions d'actions de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA).**

Cet avis est assorti de 3 recommandations majeures et de 10 recommandations mineures.

### Recommandation 1 – Le pilotage du PPA

La commission considère que l'efficacité d'un plan d'actions tient pour beaucoup aux modalités de gestion et de management projet. Nous sommes ici, dans le PPA, avec des acteurs pluriels qui ont la volonté de s'engager dans des actions d'amélioration de la qualité de l'air de l'EMS sans toujours disposer de leviers d'obligation ou de contrainte.

La Commission constate que la MOa partage ce fait.

A ce titre, la Commission recommande

- un pilotage robuste, sous l'égide de la Préfecture.
- qu'une lettre de mission soit rédigée de manière nominative pour chaque pilote de mesure et qu'un coordonnateur soit désigné pour chacune des actions-cadre du PPA qui rend compte à la personne de la DREAL en charge du PPA.
- chaque commune désigne un correspondant « PPA » qui sera le relais d'information sur les résultats obtenus et l'avancement du PPA dans sa commune.

### Recommandation 2 - La Communication

La Commission estime qu'une communication des résultats du plan en direction du public est l'un des enjeux du PPA.

La Commission ressent donc la nécessité d'élaborer un plan de communication robuste tant sur le suivi du plan que sur les résultats qualitatifs et quantitatifs des actions et *in fine* sur les résultats des valeurs d'émissions et de concentrations des polluants réglementés.

La Commission, *a contrario* de la Maîtrise d'Ouvrage, estime en effet que la nature du PPA ne fait pas obstacle à une communication régulière, plus fréquente et plus visible pour et par le public, de même que celle à l'attention des communes et des acteurs socio-économiques pourvu que la volonté de mieux communiquer existe de la part des acteurs du PPA.

Ce point devrait faire l'objet d'une action cadre dédiée à la communication globale du PPA pilotée conjointement par la DREAL et la Préfecture avec l'appui d'Atmo Grand Est et de l'EMS.

### Recommandation 3 – L'implication des autorités allemandes

La Commission recommande que les autorités allemandes (RegierungPräsident Freiburg, Ortenaukreis et ville de Kehl) soient formellement associées au PPA n°3 de l'agglomération de Strasbourg) comme elles l'avaient demandé dans la consultation : comme le rappelle la ville de Kehl : « Genauso wie die Luft kennt auch deren Verschmutzung kein Grenzen », c'est-à-dire « Tout comme l'air, sa pollution ne connaît pas de frontières »

## Autres recommandations

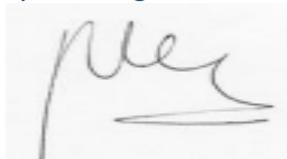
Les recommandations qui suivent concernent des points plus secondaires

fiche mesure ou documents concernés ou thèmes	Recommandation de la Commission d'Enquête
1.5.1 Réalisation d'une enquête mobilité	Etendre le panel de l'enquête aux habitants de l'Ortenau comme le demande la Ville de Kehl et réaliser ainsi une enquête transfrontalière.
5.3.2. Améliorer la qualité de vie et de la santé des élèves dans et aux abords des écoles.	Etendre la mesure aux collèges et lycées de l'EMS en coopération avec la CeA et la région Grand Est. Communiquer les résultats de l'étude Scol'air en 2024 et
5.3.3. Mise en place d'une charte chantier à faible impact qualité de l'air	Réaliser un benchmarking sur le sujet auprès d'autres collectivités (par exemple celle d'Annecy via sa Charte Chantiers Air Climat) et de l'ADEME (auprès de laquelle un financement peut être possible).
7.1.1 Exploiter les données de l'inventaire air climat énergie et des campagnes de mesure pour mieux évaluer les sources et les intensités relatives des émissions d'ammoniac. 6.1.4 Mettre en place un Observatoire des Pratiques Agricoles permettant la réduction des émissions d'ammoniac et leurs impacts sur l'économie des exploitations	Fusionner les fiches mesure 7.1.1 6.1.4, dans le cadre du programme ACSE Grand Est (Air, Climat, Sol, Energie)
7.1.4 Innovation - intégration des micro-capteurs dans l'observatoire de la qualité de l'air et réguler le trafic par leur utilisation.	Propose de compléter le fiche mesure par un benchmark sur le sujet auprès des autres ATMO régionales et de confier le pilotage de l'action à ATMO Grand Est à la place de l'EMS.
7.1.5 Faciliter la mise à disposition des émissions industrielles auprès des populations.	Supprimer la fiche mesure 7.1.5 qui ne dispose ni de pilote, ni de moyen et qui ne précise pas de quels polluants il s'agit.
Remarques d'Alsace Nature	Mener une réflexion sur les zones de non-traitement (ZNT) avec la CAA et les agriculteurs au périmètre du PPA et Inclure une fiche mesure relative aux nuisances olfactives.
document de communication grand public	Si ce document est amené à être utilisé par la suite, une révision est nécessaire, en effet : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si les graphiques sont très explicatifs, il leur manque toutefois l'unité de mesure (<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>) de l'axe des ordonnées (axe Y).</li> <li>- Le graphique « Particules fines PM10 » présente une légende qui indique PM2.5</li> <li>- Il aurait été judicieux de mieux expliciter et illustrer l'unité de mesure des concentrations le <math>\mu</math> (micro) de <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math> ou de <math>\mu\text{m}</math> qui n'est sans doute pas compris ou connu par tout le monde.</li> <li>- Il est indiqué que la production d'électricité émet des NOx : il aurait été pédagogique de préciser qu'il s'agit de la production d'électricité hors nucléaire, renouvelable ou hydraulique.</li> <li>- Le lien vers le plan climat en page 6 aboutit à une « page introuvable » (<a href="https://www.strasbourg.eu/plans-climat">https://www.strasbourg.eu/plans-climat</a>)</li> </ul>
Coopération transfrontalière :	Renforcer la coopération transfrontalière et étudier les propositions des autorités allemandes, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser l'autoroute cyclable Offenbourg-Strasbourg en complément du Réseau Express Vélo (REV) et de la mesure 1.2.1.(Réaliser le REV)</li> <li>- Harmoniser le système de location de vélos à Strasbourg et dans l'Ortenau de telle manière que les vélos de location à Strasbourg ou dans l'Ortenau puissent être loués et restitués dans n'importe quelle gare de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau.</li> <li>- Dans l'esprit de l'objectif 2.2. afin de décarboner et rendre moins polluant le transport moyen et longue distance, promouvoir l'expansion (ou le renforcement) des infrastructures ferroviaires pour le transport transfrontalier de passagers et de marchandises afin d'augmenter la capacité ferroviaire actuellement saturée.</li> <li>- Rendre possible la reconnaissance de vignette verte allemande en zone EMS à l'instar des vignettes Crit'Air (0 à 3) françaises qui sont valables à Karlsruhe, Pfinztal et Freiburg depuis juin 2022.</li> </ul>

Fait à Strasbourg le 05 juin 2024

Les membres de la Commission d'Enquête

Sylvie Grégorutti



Daniel Beauguitte Président



Didier Anne-Braun



Les rapport, conclusions et avis motivés ont été remis à la Préfecture du Bas-Rhin, à la DREAL Grand Est et au Tribunal Administratif de Strasbourg le 05 juin 2024.

\*

\* \*

# Annexes

## Annexe 1 Procès-verbal de synthèse

Commission d'Enquête relative au projet de 3<sup>ème</sup>  
Plan de Protection de l'Atmosphère de  
l'agglomération strasbourgeoise.

Madame Lucie Zheng

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et  
du Logement Grand Est  
STECCLA – Pôle transition énergétique et qualité de l'air  
14 Rue du Bataillon de Marche 24, 67200 Strasbourg

Strasbourg, le 07 mars 2024

Objet : Procès-verbal de synthèse

Référence : enquête relative au projet de 3<sup>ème</sup> Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise

Annexe 1 : observations du public

Annexe 2 : complément d'informations

Madame,

Les consultations de l'enquête publique citée en référence se sont achevées le 04 mars 2024 à 17h30

Le tableau ci-après présente le bilan quantitatif des observations :

Sujet de l'observation	Nombre
Simple consultation	260
Expression d'une demande en rapport avec le PPA	0
Expression d'une demande générale en rapport avec le projet d'ensemble	11
Expression d'une demande sans rapport avec le projet	0
Qualité des porteurs des observations	Nombre
Association	1
Particulier	10
Nature de l'objet de l'observation	Nombre
Contenu dossier	0
Procédure d'enquête	0
Contestation, proposition ou correction d'un point du PPA	11
➤ Contestation	0
➤ Proposition	11
➤ Demande de correction	0

Le public et l'association qui se sont manifestés ne contestent pas le projet du troisième plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Strasbourg. : elles apportent des suggestions d'amélioration de la qualité de l'air pouvant s'intégrer dans les actions du PPA.

Vous trouverez en annexe 1 l'intégralité (*in extenso*) des contributions du public et en annexe 2 le questionnement de la Commission d'Enquête sur lesquels vous voudrez bien vous prononcer au plus tard le 21 mars 2024.

Sylvie Gregorutti

Daniel Beauguitte

Didier Anne-Braun

Pour la Maîtrise d'Ouvrage

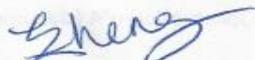
Membre de la Commission  
d'Enquête

Président de la  
Commission d'Enquête

Membre de la Commission  
d'Enquête

Lucie Zheng

Chargée de mission

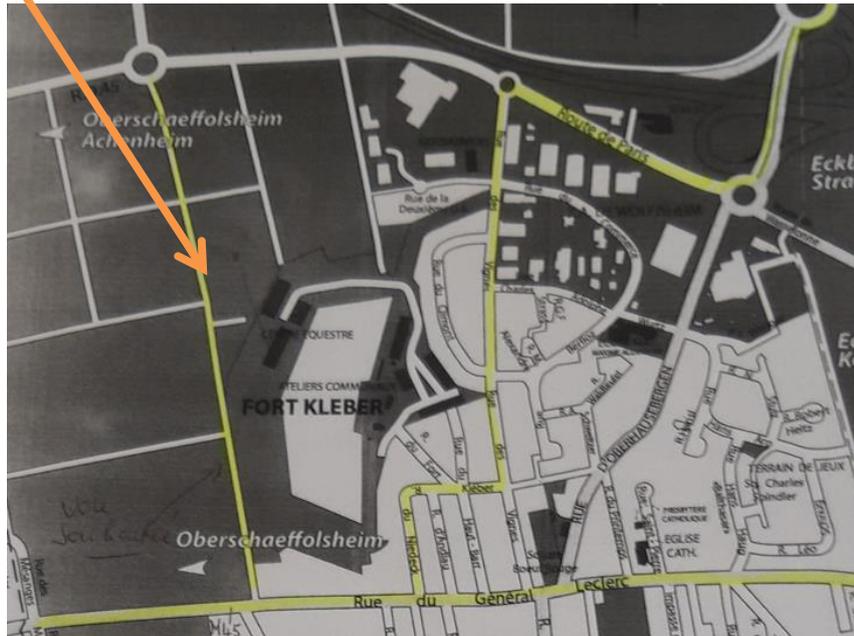
  
Réception du PV de synthèse  
le 07 mars 2024  


## OBSERVATIONS DU PUBLIC

**1. Observation n°1 (registre papier de Kolbsheim) du samedi 3 février 2024 Docteur Conrad de Wolfisheim**

Vu le haut niveau de pollution engendré par les véhicules traversant Wolfisheim sur la M45 aux heures de pointe, il est souhaitable de mettre en œuvre l'étude de voies permettant de contourner cette traversée (nuisances quant à l'air respiré par les riverains quand les véhicules stagnent suite aux bouchons et feux rouges situés sur ce M45 dès l'entrée du village pour les véhicules, bus, camions venant de d'Oberschaeffolsheim et plus en amont).

Ouvrir la voie de gauche au niveau du lotissement débouchant sur la route de Paris (RN4) serait une solution efficace comme elle a été réalisée à partir de la rue de la Musau à Oberschaeffolsheim et qui est ouverte sur la RN4. Le but de ma demande est de baisser l'exposition de la population de Wolfisheim, habitant toutes les rues en aval de l'entrée de village, aux gaz émis par les véhicules de plus en plus nombreux. voir le plan ci-joint.

**2. Observation n°2 (Registre dématérialisé) du mercredi 14 février 2024 par anonyme**

Habitante de Vendenheim, je constate que les efforts faits pour améliorer la qualité de l'air se sont surtout concentrés sur Strasbourg et la première couronne, en reportant le transport routier vers la deuxième couronne et la limite de l'Eurométropole. Pour exemple le GCO qui a reporté les camions sur les limites de l'Eurométropole en déplaçant la pollution vers des populations qui n'en avaient pas !

En pensant de tels plans en silo et de façon très localisée, on ne fait que reporter chez les autres le problème. En ce qui concerne les déplacements en transport en commun, à quand un seul et même titre de transport SNCF et Tram, pas seulement pour les étudiants et les abonnés mais pour tous !

**3. Observation n°3 (Registre dématérialisé) samedi 17 février 2024 Anonyme (GK)**

Protéger l'atmosphère est une nécessité, nous en convenons tous. Je voudrais simplement demander que dans la recherche de solutions pour ce faire, soit étudié, consciencieusement et en parallèle, le ratio bénéfice/risques pour la planète. Prenons l'exemple de la voiture électrique ou des panneaux photovoltaïques :

ils sont vertueux dans leur durée de vie, mais qu'en est-il lors de leur fabrication et lors de leur mise au rebut ? Pour la planète, car, c'est bien d'elle qu'il s'agit en principe, quel est le ratio bénéfice / coût à moyen et long terme ? Ne nous contentons pas, pour la fin de vie des éléments dangereux, du "on verra bien le moment venu, dans 30 ans" ou "on fait toujours mieux dans le traitement des déchets" !

Je vous remercie de votre lecture et de votre implication dans l'étude de solutions vraiment écologiques et à large spectre.

**4. Observation n°4 (document remis lors de la permanence d'Illkirch-Graff.) le mercredi 21 février 2024 par anonyme**

Je souhaite attirer votre attention sur le point suivant, concernant le parking des vélos en centre-ville : Les installations de "racks" (par exemple, rue du 22 novembre à Strasbourg) ne sont pas pratiques du tout pour les vélos lourds

(VAE : poids de près de 25 kg) et/ou équipés de sacs, paniers, etc. (pb de largeur) : les espaces entre les places sont trop exigus, et les places en hauteur sont inaccessibles du fait du poids des vélos.

De plus, il est impossible d'attacher le vélo par son cadre (l'antivol ne peut être placé que sur la roue avant), ce qui n'est pas sécurisant.

Les arceaux (en U renversé) sont beaucoup plus pratiques et sécurisés, mais ils sont souvent tous occupés. Ceci est de nature à dissuader de venir en ville à vélo.

Merci d'avance pour ce que vous pourrez faire.

## 5. Observation n°4 (Registre dématérialisé) du lundi 26 février 2024 par M. Schwey Jean

Lors de divers brûlages de divers déchets (verts ou autres), les particuliers n'ont quasi aucun service ou interlocuteur ou s'adresser pour éviter ces nuisances ; certes, les gendarmes font ce qu'ils peuvent quand ils en ont le temps, mais selon les secteurs appliquent les lois vieilles de plus de 50 ans !

Il n'y a aucune harmonisation d'une commune à l'autre, hormis peut-être la CUS.

Certains maires dans certaines communes, interdisent tous brûlages de déchets verts (ce qui est plutôt un bienfait), d'autres communes les autorisent à moins que ce soit à proximité d'habitations, certains gendarmes l'autorisent sauf en été, d'autres se réfèrent aux interdictions émises par le préfet pour certaines périodes seulement.

Sur la communauté urbaine de Strasbourg, il semblerait que ce soit plus strict, et c'est tant mieux et si les mesures et interdictions de brûlage sont mieux respectées à Strasbourg, il serait plus que temps de l'étendre à l'ensemble du département. (quoique les terrains de golf, et autres, lors des grands nettoyages de printemps n'hésitent pas à brûler leurs déchets), sans parler de certains agriculteurs (j'insiste sur Certains) qui brûlent ENCORE à peu près tout.

En fait si on se réfère aux lois, les brûlages sont interdits depuis plus de 40 ans, mais ne sont que peu appliqués et sanctionnés dans les zones non urbaines.



Or les déchetteries ont été créées aussi dans le but de réduire ces nuisances atmosphériques polluantes. En 2024, il existe plein de moyens d'éviter ces nuisances polluantes, le broyage, le compostage, les déchetteries, etc. Si on va de Bâle à Lauterbourg le long du Rhin ou du canal du Rhône au Rhin, (de même les vallées et autres canaux) on est certain d'être incommodé par ces fumées issues de brûlages de déchets verts, qui sont souvent aussi l'occasion de brûler d'autres choses encombrantes.

Or avec le réchauffement climatique, les risques d'incendie et les gênes atmosphériques ne sont plus limités au seul mois d'été. J'estimerai normal, que les règlements et surtout les applications, en matière de brûlages, soient équivalents en ville comme à la campagne. Certaines personnes asthmatiques ou ayant des difficultés respiratoires fuient les villes pour mieux respirer et se rendent compte qu'à la campagne c'est parfois pire, au vu du peu de respect des règles !

Merci à vous, si vous pouviez faire avancer les choses dans ce sens !

## 6. Observation n°6 (e-mail) du vendredi 1 mars 2024 par François LARDINAIS - Contribution au titre de la fédération Alsace Nature

Depuis leurs premières mises en application en 2008, les PPA successifs visent à améliorer la qualité de l'air sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) afin que nos concitoyens vivent et grandissent sans risque sanitaire liés aux pollutions de l'air.

Force est de constater que l'objectif n'est pas atteint, malgré une certaine amélioration, d'où la nécessité de mettre en œuvre un nouveau plan de protection de l'atmosphère sur l'agglomération de Strasbourg.

Le résumé non technique met bien en évidence les enjeux de ce nouveau PPA de l'agglomération Strasbourgeoise. Principalement des impacts sur la santé qui dégradent fortement la qualité de vie des personnes les plus fragiles et exposées. Les impacts sur le vivant et les écosystèmes de manière générale ne doivent pas être sous-évalués, et mériteraient d'être traités plus finement dans l'étude environnementale.

Il est rappelé avec justesse que la pollution de l'air représente 9% des décès en France avec un coût social de 100 milliards d'euros. Depuis l'origine des PPA, notre fédération a soutenu les différents plans, en se réservant le droit d'y mentionner ses lacunes mais aussi d'y faire des propositions en lien et en cohérence avec notre projet associatif. A l'occasion de cette révision du PPA, nous souhaitons insister sur les points de vigilance suivants :

### 6.1. Les transports et déplacements motorisés.

1er contributeur pour le NOx (57%), 2ème contributeur pour les particules 22% et les gaz à effet de serre (En cause, le trafic routier gaz d'échappement mais aussi usures des pneus, plaquettes, remise en suspension des poussières sur la chaussée.

## M35

L'ouverture du GCO a de fait exporté une partie de la pollution générée auparavant sur le territoire de l'EMS, il nous semble que pour une meilleure lecture et appréciation qu'un périmètre élargi devrait être considéré. Les habitants des communes situées entre GCO à la limite territoriale de l'EMS sont en droit de connaître leur statut face aux émissions de pollution routière issues du trafic GCO. Quels impacts des nouvelles réglementations en vigueur sur la M35 (70 km/h, voie covoiturage). Chiffrer le respect de la réglementation par le taux de contrôle et d'infraction, nombre de véhicules). Inclure dans le PPA le retour d'expérience de la mise en œuvre du GCO. Certains de ces indicateurs pourront servir à l'évaluation du PPA. Les mesures et engagements sur la restructuration de la M35 en voie multimodale restent succincts et superficiels ; Il est difficile d'imaginer les impacts positifs ou négatifs sur le PPA.

## Route du Rhin

Nous n'observons pas dans l'évaluation environnementale, ni dans les fiches actions de mesure ou d'action pertinente sur cet axe pourtant très exposé à la pollution. Quels sont les indicateurs du contrôle du respect de l'interdiction du trafic poids-lourds sur la route du Rhin ? Des actions de sensibilisation/informations, puis répression devraient également concerner les "petites" infractions comme celle relative à l'obligation d'éteindre le moteur des véhicules en stationnement (art. 2 de l'arrêté du 12 novembre 1963). La climatisation en été, le chauffage en hiver incite de plus en plus de conducteurs, chauffeurs de bus, voire agents des forces publiques en surveillance, à laisser les moteurs en fonctionnement. Notons qu'une accumulation de petites mesures de ce type (obligation d'éteindre les moteurs pour des arrêts supérieurs à quelques minutes) y compris pour des secteurs autres que les véhicules routiers (bateaux mouches, locomotive diesel, aéronefs ...), pourrait avoir un impact non négligeable, y compris indirectement de par leur vertu pédagogique. Sur Strasbourg, aucune action que cela soit à destination des taxis, des autocaristes ou autres acteurs pouvant être concernés n'est envisagée. Quel est l'avenir de la M35 en termes de restructuration ? Un travail cohérent et ambitieux sur ce barreau nord-sud contribuera pour répondre aux objectifs des normes européennes, et permettra tendre vers les objectifs OMS (certes non réglementaires, mais devant être l'objectif à atteindre pour préserver la santé des citoyens).

## Offre de transport collectif et l'intermodalité TC-Vélo

Malgré quelques interrogations sur leur faisabilité, nous soutenons globalement les actions et mesures qui pourront être menées dans l'Action cadre 1.4.

Par ex : Il est annoncé dans le projet de PPA la suppression des locomotives diesel entre Strasbourg et Offenbourg, dans un futur proche et dans le cadre de la réalisation de l'étoile de Strasbourg. Compte-tenu des retards pris par le REME et de la difficulté de coordination technique entre les autorités compétentes françaises et allemandes sur le sujet de l'achat et de l'utilisation de matériels électriques, nous doutons que cet élément puisse s'intégrer dans le projet actuel de PPA.

### 6.2. Le résidentiel et le tertiaire.

Un secteur fortement émetteur de particules (34%) PM 10 et (50%) PM 2.5 et COVNM (37%) et SO2 (37%) et 1er émetteur de GES (50%) Un lien est clairement identifié dans l'action cadre 3.1 entre la rénovation énergétique des logements et la qualité de l'air. Il pourrait être intéressant de rappeler ce niveau dans le document les objectifs du schéma directeur des énergies sur le nombre de logements à isoler d'ici 2030 et 2050. Nous demandons qu'une action du PPA inscrive plus clairement dans le nombre de logements à isoler d'ici 2030 (en lien avec le SDE). L'action cadre 3.1 à une typologie « Mesure incitative », une notion plus réglementaire aurait pu être avancée sur l'utilisation de certains matériaux issus du pétrole et l'utilisation de peinture contenant des biocides pour lesquelles une étude est en cours dans le cadre du PACTE urbanisme.

### 6.3. Biomasse bois

En gros les objectifs du PPA affichent -50% de PM2.5 d'ici 2030. L'origine de ces poussières ultrafines vient en grande partie du chauffage au bois en équipements peu performants, en foyer ouvert voire en feux de bois verts extérieurs (jardins familiaux par exemple !).

Nous tenons à souligner qu'il convient d'éviter toute incitation pour le chauffage au bois en ville, même de technologie récente. Si le chauffage au bois est bien adapté aux populations des petites communes avec de l'habitat peu dense, il n'est pas à recommander dans les centres urbains où il contribue aux pics de pollutions aux particules en hiver.

Le PPA ne propose qu'un statu quo et exclut les mesures contraignantes en ce qui concerne l'agglomération strasbourgeoise. Il renvoie vers une étude concernant les foyers ouverts et ceux de modes de chauffage les plus dommageables. Nous demandons que cette étude soit bien indiquée dans le plan d'action et que sa réalisation soit bien suivie comme indicateur.

Nous ne sommes pas favorables au maintien d'aides publiques pour l'achat de système de chauffage bois individuel. Nous demandons que pour l'EMS la ressource locale bois énergie soit exploitée au maximum à volume constant et soit destinée au centrale collective et réservée à du réseau de chaleur.

De surcroît, la forêt alsacienne qui est déjà à la limite de ce qu'elle peut fournir dans le cadre d'une exploitation raisonnée et respectueuse de l'environnement, subit de plein fouet les impacts du changement climatique.

#### 6.4. L'agriculture, premier émetteur d'ammoniac (NH<sub>3</sub>)

Tous les polluants ont une tendance à la baisse sauf les oxydes d'azote et l'ammoniac, l'ammoniac étant principalement issu de l'activité agricole. La pollution issue de l'agriculture est majoritairement importée mais le rapport du PPA fait bien état d'une production d'ammoniac sur son périmètre par utilisation de fertilisants minéraux notamment.

A ce titre, le PPA ne fait pas référence au Programme d'Action Nitrates n°7 dont la consultation du public est tout juste close et n'introduit aucune disposition plus exigeante et plus protectrice de la santé humaine. Ce programme qui vise à limiter la lixiviation des Nitrates vers les nappes phréatiques vise fondamentalement à limiter l'apport d'azote sous toutes ses formes à la bonne dose, alors que les pratiques agricoles actuelles tendent plutôt à en apporter en excès dans la mesure où ils sont calés sur les rendements maxima espérés et non pas sur les réels. Il est étonnant que le PPA ne fasse pour l'utilisation de l'azote sur son territoire, nullement état de propositions spécifiques plus exigeantes et plus protectrices de la santé humaine que la PAR n°7 ! De plus, certaines molécules utilisées également en agriculture participent aux émissions de COV. Le sujet n'est pas évalué, ni traité dans le résumé non technique du PPA. Une étude à proximité des habitats, écoles et autres zones à enjeux pourrait être envisagée dans le cadre de ce PPA.

Nous préconisons un périmètre élargi afin de mieux apprécier les importations de pollution et de mieux les traiter (essentiellement PM2.5 et ammoniac). Afin de réduire les émissions de NH<sub>3</sub> il existe des mesures techniques (prévues par le PRÉPA). Matériel plus vertueux, des techniques d'enfouissement des fertilisants azotés, une gestion plus efficace des fosses à lisiers et des épandages de digestats de méthanisation, la quantité juste d'azote à apporter aux cultures.

Nous demandons que le PPA puisse préciser si ces actions font partie de la panoplie des actions d'accompagnement des agriculteurs et en particulier si les actions mentionnées dans le "mémoire en réponse à l'avis de l'AE", page 30 in "Réponse et analyse technique de la remarque AE 22", sont bien prévues.

Nous demandons ainsi que le conditionnel utilisé dans le texte, nous faisant ainsi largement douter de l'effort envisagé, soit remplacé par un engagement ferme, suivi par la suite. L'agriculture en milieu urbain et sur le périmètre de l'Euro métropole se doit d'être vertueuse dans la mesure où elle est particulièrement proche de lieux de vie densément peuplés. Le développement de l'agriculture sans projections de pesticides chimiques de synthèse est un objectif que le PPA se devrait d'afficher clairement. Les dispositifs de réglementations existants ou à venir (ZNT, Plan nitrate...) sont des références beaucoup trop minimalistes, qu'il conviendrait de développer et de contrôler.

Par exemple, en janvier 2024, Générations Futures révélait avec des analyses d'air sur plusieurs sites que les distances de Non-Traitement actuellement définies ne suffisaient pas à réduire significativement le taux de pesticides dans l'air et préconisait de les étendre, de 20 ou 10 mètres aujourd'hui, à au moins 150 m ! Les chartes du "Bien vivre ensemble" (arrêté préfectoral du 22 juillet 2022) les réduisent encore à la moitié des distances minimales réglementaires, si l'information des riverains leur est fournie par le gyrophare du tracteur émetteur !!!! Ces dispositions légales sont actuellement combattues mais elles paraissent encore plus terriblement dangereuses en zone densément peuplée comme l'EMS.

Il est étonnant que le PPA ne fasse nullement état de propositions spécifiques plus exigeantes et plus protectrices de la santé humaine !

#### 6.5. Performance des processus industriels

Les actions cadres 3.2 et 4.1 et les fiches mesures jointes nous semblent aller dans le bon sens et suivre la bonne trajectoire. Un élément reste manquant, à savoir l'impact sur le territoire allemand et sur ses populations, compte tenu que la majorité des industries se situent plutôt à l'est de EMS.

Nous espérons que ces actions permettront de cibler les industries et leurs responsabilités dans les émissions de polluants (concernant la grande famille des COVNM). En effet à ce jour chaque industriel renvoie la cause des pollutions sur les autres acteurs industriels. Ce qui ne permet pas d'agir efficacement sur les causes de pollution.

Nous saluons la prise en compte de la problématique "odeurs", reconnue comme polluante par la réglementation et à l'origine de véritables nuisances dans l'agglomération strasbourgeoise. Ces dernières sont d'ailleurs régulièrement reportées dans la nouvelle application ODO. Il est nécessaire que ces nuisances olfactives fassent l'objet d'un indicateur global du PPA, indicateur qui pourrait ainsi être suivi par le comité de suivi dont nous demandons par ailleurs la création.

#### 6.6. Indicateurs.

La méthode proposée pour évaluer l'impact sur la qualité de l'air des diverses actions est qualitative et donc sujette à interprétation. On ne voit pas le lien entre ces qualifications et l'effort consenti pour améliorer la situation.

Conformément à la règle, les fiches-action proposées dans le PPA indiquent bien un état initial et un état final recherché. Cependant, les valeurs qui auraient dû être renseignées ne le sont quasiment jamais. De plus, le nombre très important de ces indicateurs les rendra compliqués à rechercher, occasionnant sans nul doute de gros trous dans la raquette.

Ceci ne permettra pas de suivre l'évolution des valeurs et d'intervenir éventuellement dans le cas d'un éloignement trop important de la trajectoire nécessaire pour mettre en place d'éventuelles actions correctives. En l'absence de valeur initiale, il est impossible même d'évaluer l'intérêt ou non de l'action proposée.

La réponse (page 22 du document "Mémoire en réponse...") de l'autorité du PPA qui renvoie vers les secteurs d'activité ne nous satisfait pas car il devient impossible de déterminer l'impact qu'auront chacune des actions prévues sur les indicateurs globaux des secteurs d'activité.

Aucun organe de consultation pour le suivi de ce plan n'est proposé, ce qui ne permettra pas d'en suivre collectivement l'évolution en ce qui concerne l'acceptabilité sociale.

Nous demandons :

- Que l'ensemble des indicateurs, dans les fiches-action ou autre, soient revus, explicités et renseignés, en fonction de l'importance de leur impact estimé sur la réussite du PPA ;
- Que soit explicitement prévue, la mise en place d'un comité de suivi du plan de protection de l'atmosphère comprenant *a minima* les associations de protection de l'environnement, de la santé et des consommateurs, en sus de l'administration et des institutions partenaires.

#### 6.7. Nature en ville

Nous notons positivement l'action cadre 5.1 (Végétaliser les zones urbaines exposées à de fortes concentrations en particules) qui s'inscrit globalement dans le plan canopée. Inscrire dans une fiche que préserver, conserver l'existant de nature en ville est plus apte à répondre à court terme aux enjeux du PPA (lien à faire avec le PLUi, et ces mesures réglementaires).

Les PPA successifs se sont attachés à réduire l'exposition des populations aux polluants (ce qui semble dans un premier temps être une priorité). Une étape, un échelon supplémentaire doit désormais être gravi à savoir la connaissance de l'exposition des écosystèmes naturels. Nous souscrivons en ce sens la demande de l'autorité environnementale Ae qui recommande de caractériser et localiser la végétation et les écosystèmes exposés à une pollution atmosphérique supérieure aux niveaux critiques.

Même s'il est mentionné dans l'état initial, qu'aucun dépassement de seuils critiques n'a été mesuré, à aucun moment, le PPA ne propose d'inclure de suivi, d'évaluation, ni d'élargir la gamme de des polluants recherchés. Globalement nous considérons que la réponse en mémoire à la remarque AE 6, certes basée sur des notes réglementaires, est insuffisante.

Les liens entre pollution de l'air et l'augmentation actuelle et attendue des niveaux d'occurrence des allergies dans la population est reconnu par le corps médical. Outre ceux générés naturellement dans tous les espaces naturels de l'agglomération et ceux en cours de réalisation et prévus, certains pollens (ambrosie, etc...) sont connus pour sensibiliser le système immunitaire par eux-mêmes. Or, même si cette lutte est déjà organisée au niveau national, à aucun moment le PPA n'évoque d'évaluation du risque actuel, encore moins de suivi ni d'augmentation de la lutte contre les végétaux indésirables sur son territoire.

Mais, si les enjeux de communication et de connaissance sont importants, il s'agit pour le futur PPA d'être véritablement un levier d'action pour réduire les différentes sources de pollution. L'Etat, garant du « droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » (article L 220-1 du code de l'environnement), les collectivités publiques et les acteurs privés que sont les entreprises ont, chacun dans leur domaine de compétence, une responsabilité majeure en matière de lutte contre la pollution de l'air.

C'est avant tout via des actions qui relèvent du collectif plutôt que des gestes individuels que nous pourrions garantir un air de qualité et engager une transition en faveur du climat.

Compte tenu de la variété des thèmes abordés dans cette observation, la Commission souhaite que la Maîtrise d'Ouvrage apporte une réponse, thème par thème, à la contribution au titre de la fédération Alsace Nature.

### **7. Observation n°7 (registre dématérialisé et e-mail), 5 contributions quasi identiques (sur le même thème) portées par Adeline Roehm, Sophie Munch, Camille Laugel, Pascale et François Laugel, Jacqueline et Bernard Herb – Geispolsheim Gare**

L'arrivée de la Rocade Sud à Geispolsheim a achevé l'enclavement d'un quartier de Geispolsheim où réside près de la moitié de sa population.

En effet, Geispolsheim est coupé en deux par une voie rapide et la moitié de sa population est enclavée par la M35 (anciennement A 35), la M 83 (anciennement RN 83) et la rocade Sud.

Les effets sur la qualité de l'air pour les habitants de Geispolsheim et surtout pour ceux du quartier gare cloisonné entre les « murs autoroutiers » ont-ils été mesurés récemment ?

La configuration de la rocade : montée, descente, accélération, freinage et la vitesse élevée contribue fortement à la pollution de l'air. Il a été démontré que les microparticules des pneus et des plaquettes de frein sont une source importante de pollution aux

particules fines. La ZFE et La voiture électrique ne sont pas La solution ! Les camions ne sont pas électriques et ils représentent la majorité du trafic. La vitesse excessive a déjà, depuis sa mise en circulation, occasionné de nombreux accidents sur le premier rond-point de Geispolsheim en arrivant de la Direction d'Offenbourg,

Les nuisances sonores de la Rocade Sud ont-elles été mesurées ? Il avait été estimé (par des mesures prises avant les travaux) qu'elles ne dépasseraient pas les nuisances de l'époque notamment en raison du bruit que faisait le train. Les faits prouvent actuellement que c'est totalement faux. Le bruit est incessant sauf entre minuit et 4 h du matin sauf le dimanche.

On a favorisé la circulation des camions par la Rocade Sud continuée par le GCO pour désengorger Strasbourg sans se soucier des dégradations de la qualité de l'air des communes concernées par ce transfert. Quel impact pour nous ? Des solutions doivent être engagées. Cette pollution atmosphérique nous atteint dans notre santé et nous avons déjà remarqué les atteintes respiratoires qu'elle nous occasionne.

Nous faisons partie de l'Eurométropole mais avons le net sentiment d'être les oubliés de cette dernière. Diminution nette de la pollution atmosphérique à Strasbourg même, avec un report sur les communes de la deuxième couronne.

Pourrait-on prendre en considération les intérêts environnementaux de toutes les communes de l'Eurométropole ? Une baisse de la limitation de vitesse sur tout le tronçon de la rocade sud à 90 km/h nous paraît opportune pour d'une part, diminuer la pollution et d'autre part, en réduisant la vitesse sur tout le long pour éviter les accidents au premier rond-point rencontré. C'est une solution rapide et peu coûteuse à mettre en œuvre. Il faudrait pour la rendre vraiment efficace la doubler par des contrôles de vitesse (radar ou autre.).

La baisse de la vitesse est un levier qui permettra de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, les particules fines, des concentrations de polluants dans l'air mais également de baisser le niveau de nuisance sonore et de réduire les accidents. En envisageant cette solution, nous pourrions espérer une baisse de plus 20% d'émissions de gaz à effet de serre et baisserait de minimum 10% les particules fines.

## COMMISSION D'ENQUETE

### COMPLEMENT D'INFORMATIONS OU QUESTIONNEMENT

#### 1. Le périmètre du PPA

La question du périmètre a été posée par l'Autorité Environnementale à laquelle la MOa a répondu qu'il s'agit d'un compromis entre la capacité de mener des actions et l'effet recherché à savoir une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.

Si la Commission d'Enquête estime que ce choix est pertinent, il convient de s'interroger s'il ne sera pas judicieux d'étendre le périmètre *a minima* aux communes impactées (du point de vue qualité de l'air) par le contournement ouest de Strasbourg (COS) dans un premier temps (principalement les communes situées entre A35 et le GCO, de Vendenheim à Kolbsheim) et dans un second temps de le faire coïncider au périmètre du SCOTERS pour prendre en compte notamment la pollution dite « importée ». La Commission souhaite que la MOa se positionne sur ce sujet.

De manière connexe, la Commission souhaite prendre connaissance des éventuelles remarques des autorités allemandes consultées et de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire).

#### 2. Les moyens, le financement et le pilotage

Un certain nombre de fiches-mesure ne mentionne ni pilote, ni moyen financier (ou en cours de discussion ou incertain) et/ou humain. La réussite du plan passe par l'existence de ces moyens et la Commission souhaite que la MOa se positionne sur ce sujet.

#### 3. La communication envers le grand public et les communes

Les contributeurs, élus ou partenaires rencontrés ont regretté l'insuffisance de la communication sur l'enquête et ses enjeux. En outre, la récente communication constatée relative à la ZFE-m a semé le trouble parmi les automobilistes et certains élus.

La Commission souhaite connaître si la MOa a d'ores et déjà envisagé un plan de communication sur le sujet.

#### 4. Les polluants non réglementés (fiche mesure 7.1.2)

Le PPA n°3 se révèle ambitieux et va fédérer beaucoup d'acteurs. Forte de ce constat, la Commission s'interroge de la pertinence de construire un programme d'étude sur les polluants non réglementés : ne faut-il pas déjà se focaliser sur les polluants réglementés et n'envisager de se préoccuper des autres polluants qu'une fois maîtrisées les émissions des substances réglementées ?

## 5. Création d'un réseau de sites de travail à distance (fiche mesure 1.1.3)

Cette mesure est à construire, il n'y ni pilote, ni moyen.

La Commission s'interroge donc sur la pertinence de cette mesure, d'autant que les entreprises et les administrations semblent faire machine arrière sur le télétravail.

## 6. Pics de pollution (circulation différenciée, réduction de vitesse, gratuité des transports en commun)

Force est de constater que les mesures de réduction de vitesse et de circulation différenciée montrent leur limite si des dispositifs de sanction prévus pour faire respecter la loi lors des pics de pollution ne sont pas mises en œuvre.

Les dispositions du PPA n°3 peuvent-elle inclure une mise en place systématique d'un dispositif de contrôle automatique de vitesse paramétrable (par exemple) dès la mise en route du dispositif d'alerte ?

## 7. Tableau de synthèse

La Commission estime qu'il manque un tableau de synthèse regroupant les seuils réglementaires nationaux, d'origine européenne, définissant l'état de la qualité de l'air ambiant qui doit être respecté pour protéger la santé humaine et l'environnement dans son ensemble de même que les autres seuils (valeurs guides OMS), non réglementaires qui sont proposés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour fixer des lignes directrices plus contraignantes, afin d'aider à réduire l'exposition à la pollution atmosphérique.

Atmo Nouvelle Aquitaine a publié des tableaux de synthèse qui pourraient servir d'exemple :

<https://www.atmo-nouvelleaquitaine.org/article/seuils-de-qualite-de-lair-la-reglementation-comme-outil-de-comparaison>

Il en est de même des réductions des émissions (en pourcentage) de polluants mentionnés dans le SRADDET qu'il conviendrait de traduire en valeurs absolues.

En conclusion, le tableau devrait reprendre les données suivantes :

- Les seuils réglementaires de l'Union Européenne repris par la réglementation française
- Les valeurs cibles (ou valeurs guides) 2021 recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)
- Les objectifs du Programme National de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et de l'Égalité des Territoires (SRADDET) et position de l'Eurométropole de Strasbourg (2018). A noter, qu'il serait pertinent de traduire ces objectifs en valeurs de concentration et non en pourcentage de réduction.

## Mémoire en réponse



**PRÉFET  
DU BAS-RHIN**

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement Grand Est

Strasbourg, le **29 MAI 2024**

Affaire suivie par : Lucie ZHEND  
Mél : lucie.zhend@developpement-durable.gouv.fr  
Tél : 03.88.33.07.34

Monsieur le président,

L'enquête publique relative au projet de 3<sup>e</sup> Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise a eu lieu du 1<sup>er</sup> février au 4 mars 2024. À l'issue de cette enquête, vous avez remis à la DREAL Grand Est le procès-verbal de synthèse en date du 7 mars 2024.

Conformément à l'article R. 123-18 du code de l'environnement, vous trouverez ci-après les observations apportées sur les questionnements et avis formulés dans le PV de synthèse.

#### A) Observations du public

##### 1) Observation n°1 : Déviation de trafic à Wolfisheim

Cette observation est intéressante pour l'amélioration de la qualité de l'air respiré par les habitants de ce quartier de Wolfisheim, mais ne relève pas des compétences de l'État. De tels aménagements relèvent du gestionnaire de voirie ; la DREAL transmettra l'observation à la commune concernée (Wolfisheim).

##### 2) Observation n°2 : QCO et titre unique

Les mesures et modélisations de la qualité de l'air sur l'EMS montrent que les secteurs les plus pollués se situent au niveau du centre-ville de Strasbourg, et le long des grands axes routiers. Si la mise en service du COS est une des raisons pouvant expliquer la baisse des concentrations là où elles étaient les plus élevées depuis sa mise en service, le nécessaire suivi des impacts pour les communes concernées par son tracé avait bien été identifié en amont. Pour surveiller l'évolution de la pollution suite à la mise en service du COS, un suivi spécifique des oxydes d'azote, des PM10 et PM2.5 a été mis en place par ATMO Grand Est dans les communes de Vendenheim et Breuschwickersheim via l'installation de stations de mesures spécifiques.

Les capteurs des 2 stations de Vendenheim et Breuschwickersheim indiquent en moyenne annuelle pour 2022 des valeurs inférieures à ce qui peut être mesuré dans les stations installées à Strasbourg, que ce soit en moyenne annuelle ou en maxima horaire, sur tous les polluants analysés.

Une étude réalisée en 2022 par ATMO Grand Est sur le périmètre de l'EMS et 12 communes limitrophes, englobant donc le tracé du COS, a également permis de mettre en évidence les impacts sur la qualité de l'air. Les résultats des modélisations montrent par exemple pour le dioxyde d'azote que si une augmentation de 2 à 3 µg/m<sup>3</sup> est bien visible le long du tracé de l'A355 par rapport aux niveaux de 2019 (augmentation de 0.5 à 1 µg/m<sup>3</sup> pour les PM10 et de 0.4 à 0.8 µg/m<sup>3</sup> pour les PM2.5), les niveaux en proximité restent cependant bien en deçà des valeurs limites réglementaires. Par ailleurs, cette augmentation est restreinte au voisinage immédiat de l'axe, les niveaux étant de nouveau proches du fond de pollution à 150m de celui-ci.

Quant à la remarque sur le titre de transport unique SNCF-Tram, elle sera transmise aux autorités compétentes sur ce sujet. A noter qu'un groupe de travail au niveau national a été lancé début 2023 par la DGITM avec l'ensemble des autorités organisatrices de mobilité, dans le but de mettre en place un titre de déplacement unique pour tous les services de transport existant sur le territoire français. Une application nationale est en cours de développement et sera testée à partir de l'été 2024 dans 2 à 3 régions pilotes pendant 2 ans.

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement  
14 rue du bataillon de marche n° 24 - B.P. 81005 - 67070 STRASBOURG  
www.stras-est.developpement-durable.gouv.fr

14

##### 3) Observation n°3 : ratio bénéfice/risque pour l'environnement

Une attention particulière a été portée aux impacts sur l'environnement du projet de PPA, puisque la réalisation d'une évaluation environnementale stratégique du PPA, élaborée par le cabinet EVEN, a permis d'évaluer les incidences environnementales du projet de PPA.

##### 4) Observation n°4 : solutions de stationnement pour vélos

Cette remarque sera transmise aux services de l'Eurométropole de Strasbourg en charge de l'aménagement des stationnements vélos.

##### 5) Observation n°5 : brûlage des déchets verts

Cette observation montre qu'il y a un besoin de clarification de la réglementation s'appliquant au brûlage des déchets verts, ainsi que de communication autour de cette thématique envers les communes, comme envers le grand public et les professionnels, sans oublier le contrôle. La fiche-mesure 7.3.1 du PPA est établie dans cette optique.

##### 6) Observation n°6 : contribution d'Alsace Nature

Cette contribution apportée par l'association Alsace Nature montre son soutien au PPA, tout en insistant sur quelques points de vigilance.

#### 6.1 Les transports et déplacements motorisés

Sur la remarque relative au COS, des éléments de réponse peuvent être trouvés plus haut (cf. observation n°2).

Sur l'axe de l'avenue du Rhin, des campagnes de mesures sont réalisées par ATMO Grand Est depuis 2023 (afin de disposer d'un état initial avant les travaux réalisés à l'été 2023 sur le pont de l'Europe, et également quantifier l'impact de ces 4 mois de travaux sur la circulation et la qualité de l'air) et jusqu'au moins 2025 pour les polluants suivants : NO<sub>2</sub>, PM10 et PM2.5.

Il sera bien transmis à l'EMS la demande d'actions de sensibilisation et de contrôle supplémentaires, ces actions étant toutefois conditionnées aux moyens notamment humains disponibles.

#### 6.2 Le résidentiel et le tertiaire

L'action-cadre 3.1 vise à faire mieux prendre en compte la dimension de réduction des polluants atmosphériques dans le cadre des rénovations énergétiques des bâtiments, au-delà donc de l'objectif principal et important de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de GES. Si le nombre de logements rénovés influe sur le PPA (c'est une donnée d'entrée des calculs pour mesurer l'impact du PPA), l'objectif annuel et la réalisation de ce point dépendent de politiques externes au PPA. Pour information, l'hypothèse prise dans le cadre de la modélisation du scénario avec actions du PPA est de rénover 8000 logements par an pour atteindre une performance énergétique BBC de 104 kWh ep/m<sup>2</sup> et une surface moyenne de 80m<sup>2</sup> (objectif PCAET), soit 56 000 logements entre 2021 et 2027.

L'action 5.2 du Plan de chauffage domestique au bois relative au programme de rénovation des logements compte comme indicateur de résultat le nombre de logements rénovés.

#### 6.3 Biomasse bois

Au vu du contexte économique actuel incitant à la prudence, le plan de chauffage domestique au bois comprend en effet une mesure (3.1) relative à l'étude de l'impact socio-économique sur les ménages pour des mesures contraignantes comme l'interdiction totale du chauffage au bois en ville. Cette étude est bien prévue dès 2024, et ses résultats permettront d'aider à la décision ultérieure.

#### 6.4 L'agriculture

Le calendrier de révision du PPA étant bien avancé par rapport à celui du Programme d'Action Régional Nitrates n°7, il n'en a effectivement pas été fait mention. Une fois celui-ci arrêté, des contacts

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement  
14 rue du bataillon de marche n° 24 - B.P. 81005 - 67070 STRASBOURG  
www.stras-est.developpement-durable.gouv.fr

24

pourront être pris par la suite avec les services en charge du PAR Nitrates afin d'établir des liens avec le PPA. Les actions de ce programme, tout comme celles du PRSE 4 pourront utilement intégrer les dispositions prévues dans le PPA lorsqu'elles s'avéreront pertinentes. Il est cependant à noter que les changements de pratiques et évolutions à réaliser par le secteur de l'agriculture ne peuvent se faire de manière brusque, au risque de démotiver et déstabiliser toute la chaîne des acteurs concernés.

### 6.5 Performance des processus industriels

Le paragraphe 4.2.1.3. du rapport du PPA s'intéresse spécifiquement à la pollution en provenance des zones, régions ou pays voisins. Des travaux réalisés par ATMO Grand Est à toutes les échelles (Rhin supérieur, ville de Kehl, campagnes spécifiques dans les quartiers potentiellement impactés...) ciblent spécifiquement les impacts transfrontaliers, y compris du secteur industriel.

### 6.6 Indicateurs

Conformément aux éléments présentés dans le rapport du PPA au paragraphe 7.2, des instances de suivi sont en place pour le PPA de Strasbourg, et notamment le comité local de l'air (CLA) qui se réunira à minima 1 fois par an au cours de la vie du PPA. Font partie du CLA des services de l'Etat, des élus des collectivités territoriales, des représentants des secteurs économiques ainsi que des associations et personnalités qualifiées.

### 6.7 Nature en ville

L'impact de la pollution atmosphérique sur la végétation et les écosystèmes est certes une question importante, mais ne fait pas l'objet d'une priorité pour le PPA de l'agglomération strasbourgeoise puisqu'aucun dépassement de seuil critique n'est constaté.

A noter qu'ATMO Grand Est mène depuis quelques années des comptages et études sur les pollens, signe que cette problématique est bien connue.

#### 7) Observation n°7 : Quartier Geispolsheim gare

Cette observation traite d'une thématique similaire à l'observation n°2 relative au COS. Elle sera transmise à l'EMS, gestionnaire des voies en question.

### 8) Complément d'informations ou questionnement de la commission d'enquête

#### 1) Le périmètre du PPA

Si les demandes d'évolution de périmètre des PPA sont toujours considérées avec intérêt et mûrement réfléchies (exemple de la révision du PPA en cours à Metz ou Nancy), force est de constater que l'échelon le plus efficace pour porter et réaliser les actions se situe au niveau de l'EPCI. Le retour d'expérience montre que l'intégration partielle de certaines communes d'un EPCI et pas les autres n'est pas optimale.

Les actions pour lesquelles cela est pertinent vont déjà au-delà de la zone PPA, comme par exemple l'étude EMC2 de l'ADEUS, financée par le fonds vert, mesure accompagnement des ZFE-m

La consultation de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) et des autorités allemandes a en effet été effectuée durant l'enquête publique. S'il n'y a pas encore de retour des parties allemandes, l'ACNUSA a envoyé un avis par courrier du 6 mars 2024, courrier qui a été transmis pour information à la commission d'enquête. Des discussions ont été engagées avec les acteurs concernés afin d'étudier la possibilité d'intégrer les actions proposées dans le PPA.

#### 2) Les moyens, le financement et le pilotage

L'établissement des fiches-mesures reflète l'état d'implication des différents acteurs au moment où elles ont été rédigées. Les fiches non encore finalisées le seront en fonction des avancements et discussions qui auront lieu au cours de la vie du PPA, et seront bien entendues évaluées.

#### 3) La communication envers le grand public et les communes

Concernant la récente communication de l'EMS au sujet de la ZFE, due à l'amélioration de la qualité de l'air à Strasbourg en 2023 : la fiche-action relative à la mise en œuvre de la ZFE sera ajustée pour faire ressortir le contexte réglementaire encadrant les ZFE et notamment les dispositions s'appliquant aux « territoires de vigilance » dont fait désormais partie Strasbourg, en particulier le fait que désormais, le calendrier d'interdictions obligatoires prévu dans la LCR ne s'applique plus à la ZFE-m de Strasbourg.

La nature du PPA fait qu'il est difficile d'apporter une communication régulière, chaque action contenue dans le plan pouvant déjà faire l'objet de sa propre communication par chaque porteur. Une réflexion sera mise en place afin d'accroître la visibilité du PPA, en lien avec ATMO qui réalise déjà sa propre communication. Cela pourrait par exemple se traduire par la diffusion du tableau de suivi à une fréquence annuelle, en comité technique et sur la page internet de la DREAL.

#### 4) Les polluants non-réglementés

L'action d'étude des polluants non-réglementés a été incluse dans le PPA car c'est une action déjà en cours. Il est important d'étendre la connaissance sur les polluants émergents, afin de pouvoir mettre en œuvre par la suite des actions adaptées.

#### 5) Création d'un réseau de sites de travail à distance

Cette mesure reste en effet à construire. S'il ne s'avère au final pas pertinent de la garder, elle pourra être réexaminée et ajustée au cours de la vie du PPA.

#### 6) Pics de pollution

Le contrôle est en effet un aspect essentiel dans la réussite de certaines politiques publiques. Les forces de l'ordre font leur possible pour effectuer un certain nombre de contrôles en période de pic de pollution, mais il est difficile d'être exhaustif sans contrôle automatisé. Le seuil de déclenchement des radars fixes sur le territoire de l'EMS n'est pour l'instant pas paramétrables en cas de pic de pollution (ce n'est pas non plus réalisé en cas de pluie par exemple).

#### 7) Tableau de synthèse

Un tableau comparatif des seuils de concentration réglementaires et des seuils OMS sera inséré dans le PPA, avec la situation EMS en 2019 et la situation modélisée pour 2027.

Quant aux données relatives aux émissions, la traduction des pourcentages en valeurs absolues, si elle s'avérait possible, présenterait un intérêt relatif puisque les objectifs à atteindre (déclinés dans le PREPA et le SRADDET) sont calculés en pourcentage.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

La préfète,

M. Daniel BEAUGUITE  
Président de la commission d'enquête  
59 rue de Saint-Dié  
67100 STRASBOURG



Josiane CHEVALIER

## Annexe 3

### Accords de la Préfecture relatifs aux demande de report de la remise du rapport d'enquête



Direction de la coordination des politiques  
publiques et de l'appui territorial  
Bureau de l'environnement et de l'utilité publique

Strasbourg, le 04 AVR. 2024

Mél : pref-environnement@bas-rhin.gouv.fr

Monsieur,

Par courriel du 25 mars 2024, vous me demandez de bien vouloir vous accorder un délai supplémentaire afin de remettre votre rapport, ainsi que vos conclusions motivées, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de 3e plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise. Vous m'informez en effet que le responsable du plan ne sera pas en mesure de produire ses observations dans le délai des quinze jours à compter de la clôture de l'enquête publique et qu'en conséquence la commission d'enquête ne pourra rendre son rapport et ses conclusions dans le délai réglementaire.

L'enquête publique s'est terminée le 4 mars 2024, et la date de restitution de votre rapport était prévue le 4 avril 2024, conformément à l'article L.123-15 du code de l'environnement.

Vous me demandez, au titre du même article L.123-15 précité, une prolongation de quinze jours à compter de la fin du délai d'un mois, soit jusqu'au 19 avril 2024 inclus.

Je vous informe que je donne une suite favorable à cette demande.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

La préfète,  
Pour la préfète et par délégation  
Le chef du bureau de l'environnement  
et de l'utilité publique  
Frédéric APRILE

M. Daniel Beauquitte  
Président de la Commission d'Enquête

Envoyé par courriel à : beauquitted@mail.com  
Copie à : lucie.zheng@developpement-durable.gouv.fr

Préfecture du Bas-Rhin -  
5, place de la République  
67073 Strasbourg Cedex  
Tél : 03 88 21 57 58 - www.bas-rhin.gouv.fr



Direction de la coordination des politiques  
publiques et de l'appui territorial  
Bureau de l'environnement et de l'utilité publique

Strasbourg, le 19 AVR. 2024

Mél : pref-environnement@bas-rhin.gouv.fr

Monsieur,

Par courriel du 17 avril 2024, vous me demandez de bien vouloir vous accorder un second délai supplémentaire de quinze jours afin de remettre votre rapport, ainsi que vos conclusions motivées, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de 3e plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise.

Vous m'informez en effet que le responsable du plan ne sera pas en mesure de produire ses observations pour le 19 avril 2024, soit à l'issue de la première prolongation du délai accordée et qu'en conséquence, la commission d'enquête ne pourra rendre son rapport et ses conclusions à cette date.

Vous me demandez une prolongation de quinze jours à compter du 19 avril 2024, soit jusqu'au 04 mai 2024 inclus.

Je vous informe que je donne une suite favorable à cette demande.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour la préfète et par délégation  
Le chef du bureau de l'environnement  
et de l'utilité publique  
Frédéric APRILE

M. Daniel Beauquitte  
Président de la Commission d'Enquête

Envoyé par courriel à : beauquitted@mail.com  
Copie à : lucie.zheng@developpement-durable.gouv.fr

Préfecture du Bas-Rhin -  
5, place de la République  
67073 Strasbourg Cedex  
Tél : 03 88 21 57 58 - www.bas-rhin.gouv.fr



Direction de la coordination des politiques  
publiques et de l'appui territorial  
Bureau de l'environnement et de l'utilité publique

Strasbourg, le 04 MAI 2024

Mél : pref-environnement@bas-rhin.gouv.fr

Monsieur,

Par courriel du 3 mai 2024, vous me demandez de bien vouloir vous accorder un délai supplémentaire afin de remettre votre rapport et vos conclusions motivées, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de 3<sup>e</sup> plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise.

Vous m'informez en effet que le responsable, nonobstant une première demande que j'ai acceptée et vous ai notifiée le 4 avril dernier portant la remise du rapport et des conclusions au 19 avril 2024, ne sera pas en mesure de produire ses observations dans les délais antérieurement accordés suite à une deuxième demande de prolongation et, qu'en conséquence, la commission d'enquête ne pourra rendre son rapport et ses conclusions dans les délais envisagés dans le courrier que je vous ai notifié à cet égard, soit le 4 mai 2024.

L'enquête publique s'est achevée le 4 mars 2024, et la date de restitution de votre rapport prévue le 4 avril 2024, conformément à l'article L.123-15 du code de l'environnement.

Vous me demandez, au titre du même article L.123-15 précité, une nouvelle prolongation de 20 jours à compter de la fin de la deuxième prolongation, soit jusqu'au 24 mai inclus.

Je vous informe que je donne une suite favorable à votre demande.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

La préfète  
Pour la préfète et par délégation  
Le chef du bureau de l'environnement  
et de l'utilité publique  
Frédéric APRILE

M. Daniel BEAUGUITTE  
Président de la commission d'enquête

Envoyé par courriel à : daniel.beauquitted@mail.com  
Copie à : lucie.zheng@developpement-durable.gouv.fr

Préfecture du Bas-Rhin  
Tél : 03 88 21 57 58  
5, place de la République - 67073 Strasbourg Cedex  
www.bas-rhin.gouv.fr

### réponse du Regierungspräsidium Freiburg à la consultation des autorités allemandes (traduction de la Commission d'Enquête)

Nous vous remercions pour la consultation transfrontalière sur le processus d'élaboration du plan de lutte contre la pollution de l'air de l'agglomération de Strasbourg (PPA) 2023 - 2027, qui est en cours d'élaboration.

La pollution atmosphérique reste un problème majeur, même si des progrès significatifs ont été réalisés ces dernières années dans la réduction des niveaux d'émissions des 2 côtés du Rhin. Etant donné qu'un problème similaire existe du côté allemand, nous avons pris connaissance avec beaucoup d'intérêt des documents relatifs la révision du PPA.

#### Niveau de concentration

Tout d'abord, on observe que les tendances des concentrations des principaux polluants atmosphériques des côtés français et allemand ont été similaires ces dernières années : entr' autre des valeurs de concentration en baisse ont été mesurées pour le NO<sub>2</sub> et les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>.

#### Analyse des secteurs émetteurs

L'analyse des causes spécifiques aux polluants réalisée pour le PPA donnent des résultats similaires à ceux que nous avons observés pour le plan de lutte contre la pollution de l'air de Freiburg : pour les paramètres critiques NO<sub>2</sub> et PM<sub>2,5/10</sub>, le trafic urbain (local) et les chauffages domestiques en sont les plus importantes sources d'émission.

Par conséquent, ces principales causes de pollution doivent également être prioritaires dans le PPA. Cependant, la portée des mesures locales de lutte contre la pollution atmosphérique est limitée par la forte proportion de flux de polluants PM introduits dans le périmètre de Strasbourg par le transport routier de transit.

La relation spatiale étroite entre la zone d'aménagement du PPA-de Strasbourg et la région de Bade sur la rive droite du Rhin (y compris Kehl) signifie que les pollutions dues aux polluants atmosphériques s'influencent mutuellement.

Les modélisations de calculs relatives aux importations de polluants effectués pour le PPA montrent que pour le NO<sub>2</sub> les valeurs moyennes annuelles représentent environ 20 à 50 % et pour les PM<sub>10/2,5</sub> environ 60 à 80 % dans les stations de mesure de l'EMS.

La part du pays de Bade (région du Rhin supérieur, hors Freiburg et Karlsruhe) était de 20 % pour le NO<sub>2</sub> et de 9 % pour les PM<sub>10/2,5</sub>. Bien que Karlsruhe/Mannheim soient plus éloignées de la zone de planification que Freiburg, ces 2 villes contribuent nettement plus que Freiburg aux importations de polluants vers Strasbourg.

Bien entendu, l'inverse s'applique également : les mesures prévues dans le PPA amélioreront à l'avenir la situation des concentrations du côté allemand. L'effet sera particulièrement sensible dans la région de Kehl.

#### Considérations relatives aux prévisions

Pour le PPA, un grand nombre de mesures ont été examinées en vue de réduire les concentrations de polluants, car ce n'est qu'avec une approche aussi globale du niveau d'émission dans le périmètre du PPA que l'on peut s'attendre à une amélioration significative de la situation actuelle en matière d'émission de polluants.

Selon les calculs prévisionnels, les valeurs limites actuellement en vigueur pour le NO<sub>2</sub> ainsi que les valeurs limites PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> seront largement respectées en 2027.

Néanmoins, la PPA indique clairement que pour les principaux polluants atmosphériques NO<sub>2</sub> et PM<sub>10/2,5</sub>, l'objectif souhaité de conformité aux cibles de l'OMS 2021 sur la qualité de l'air en 2027 doit être considéré comme irréaliste.

Ceci résulte, d'une part, des résultats des calculs prévisionnels approfondis effectués pour une grande variété de scénarios de mesures prévus et, d'autre part, de la forte proportion de pollution par les poussières fines importée dans le périmètre du PPA. Les mesures locales ne sont donc efficaces que dans une mesure limitée, car le transport extra - régional sur de longues distances des particules est un facteur clé du niveau constaté.

Un autre objectif du PPA sera donc de respecter les valeurs limites pour les principaux polluants atmosphériques NO<sub>2</sub> et PM<sub>10/2,5</sub> proposées par la Commission européenne en 2022 d'ici 2030.

#### Mesures

Dans l'ensemble, un grand nombre de mesures dans tous les secteurs clés en matière d'émissions (transports, logement et services, agriculture, industrie et commerce, énergie) ont été incluses dans le PPA. La mise en œuvre des mesures doit être contrôlée via le contrôle spécifié dans le PPA.

Une partie des mesures incluses dans le PPA 2023 - 2027 font suite aux actions du précédent PPA par une adoption totale ou partielle. L'évaluation du PPA a montré quelles mesures doivent être poursuivies et quelles mesures doivent être adaptées dans le cadre de la révision du plan afin d'atteindre les objectifs d'émissions pour les secteurs émetteurs.

Par exemple, la réglementation Crit'Air est toujours prévue comme mesure liée aux transports pour le secteur « transport » dans le PPA. À partir de 2028, entr' autre, une circulation « sans diesel » peut être décidée à Strasbourg (seules les catégories Crit'Air « vert » et 1 sont autorisées).

Après la création d'une zone environnementale (ZFE) avec interdiction de circuler à partir de 2010 en pays de Bade avec le premier plan de lutte contre la pollution de l'air à Freiburg en 2006, ces zones environnementales désormais « vertes » sur la rive droite du Rhin sont progressivement supprimées, puisqu'ils ne sont plus nécessaires pour stabiliser le niveau d'émission de NO<sub>2</sub>.

La vignette Crit'Air (catégorie "vert" et 1/2/3) est reconnue (valable) dans la zone environnementale de Freiburg depuis le 1er juin 2022, mais une reconnaissance mutuelle n'est pas encore possible côté français.

## Résumé

Le PPA de l'agglomération de Strasbourg est un instrument intégrateur de la politique locale de protection de l'atmosphère et vise à réduire le niveau d'émissions à un niveau répondant aux normes de qualité de l'air dans les plus brefs délais. C'est la garantie des actions collectives mises en œuvre par le secteur public pour atteindre les objectifs nationaux en matière de climat, d'air et d'énergie (PREPA, Plan Climat, SNBC, etc.) afin d'améliorer la qualité de l'air et de protéger la santé de la population.

Pour élaborer le PPA de l'agglomération de Strasbourg, une analyse très complexe et détaillée de la situation actuelle a été réalisée et un grand nombre de scénarios possibles pour les futures trajectoires de réduction des principaux polluants atmosphériques ont été réalisés. Un grand nombre d'acteurs ont été impliqués dans le processus de création. Cela conduit à diverses mesures qui affectent tous les secteurs émetteurs de polluants. Les futures réglementations telle que la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air ont déjà été prises en compte.

Le PPA constitue également une source d'inspiration pour la partie allemande concernant d'éventuelles mesures dans les zones du plan de lutte contre la pollution atmosphérique de la région administrative de Freiburg. Freiburg est également d'avis que les valeurs limites d'émission ambitieuses de la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air ne pourront être respectées d'ici 2030 qu'avec un grand nombre de mesures dans tous les domaines émetteurs de polluants atmosphériques.

Le fait que les lignes directrices de l'OMS sur la qualité de l'air (2021) établies pour les principaux polluants atmosphériques NO<sub>2</sub> et PM<sub>10/2,5</sub> puissent être mises en œuvre sans restriction significatives sur l'activité humaine en environnement urbain doit être considéré comme irréaliste.

Nous serions heureux de voir le « conseil régional » de Freiburg être plus impliqué (associé ?) dans le domaine de la lutte contre la pollution de l'air sur la rive gauche du Rhin.

Nous vous joignons le communiqué de la ville de Kehl avec la demande qu'il soit pris en compte dans les débats.

Cordialement  
Michael Umhey  
Représentant transfrontalier et Coopération environnementale

### **communiqué de la Ville de Kehl (signé Wolfram Britz, Oberbürgermeister) :**

#### Le cadre juridique

Le PPA, issu des lignes directrices européennes pour l'établissement de normes de qualité de l'air, vise à réduire le plus rapidement possible les concentrations de polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes légales de qualité de l'air.

#### la situation initiale

La qualité de l'air dans la zone EMS s'est constamment améliorée au cours des 15 dernières années. La mise en œuvre du PPA 2014-2019 a abouti à une amélioration globale de la qualité de l'air et à une réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. Les mesures de 2022 sur lesquelles se base le PPA montrent le respect des limites pour la plupart des composés.

Cependant, il a été constaté que tous les objectifs fixés en 2014 n'ont pas été atteints : la limite légale d'oxydes d'azote est toujours dépassée à proximité des grands axes routiers et de nombreux habitants sont encore exposés à des niveaux de pollution excessifs.

L'objectif est également de respecter les lignes directrices recommandées par l'OMS. Ce chiffre a été dépassé en termes d'émissions de particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>).

#### Le PPA 2024

Le PPA est divisé en axes thématiques : (transport de personnes, transport de marchandises, transition énergétique, activité industrielle et commerciale, agriculture, réduction de l'exposition des populations dans les zones fortement exposées, sensibilisation et communication vers le public.

De manière générale, le PPA poursuit de nombreuses bonnes approches et poursuit parfois des objectifs à caractère transfrontalier dans le domaine de la mobilité.

D'importantes mesures transrhénanes ont été incluses dans le PPA, comme la mise en place du REME avec une fréquence continue de 30 mn pour les services de trains régionaux, notamment sur la ligne Strasbourg-Offenbourg (mesure 1.4.1), qui sera désormais exploitée avec des trains Regio à traction électrique (mesure 1.3.4).

Un autre exemple du potentiel transfrontalier d'amélioration de l'air est la construction d'une nouvelle « autoroute piétonne » entre le centre-ville de Strasbourg et Kehl (mesure 1.2.3).

D'autres mesures qui n'ont pas encore été mentionnées dans le PPA, mais qui pourraient améliorer la qualité de l'air en raison du niveau élevé du trafic frontalier pendulaire, seraient les suivantes :

- Réalisation de l'autoroute cyclable Offenbourg-Strasbourg en complément du Réseau Express Vélo (REV) --> Complément à la mesure 1.2.1.
- Harmonisation du système de location de vélos à Strasbourg et dans l'Ortenau de telle manière que les vélos de location à Strasbourg ou dans l'Ortenau puissent être loués et restitués dans n'importe quelle gare de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau.
- Dans l'esprit de l'objectif 2.2. afin de décarboner le transport longue distance, il faut également promouvoir l'expansion (le renforcement) des infrastructures ferroviaires pour le transport transfrontalier de passagers et de marchandises afin d'augmenter la capacité ferroviaire actuellement saturée.
- L'enquête sur la mobilité prévue (mesure 1.5.1) devrait être transfrontalière. Au cours des 5 dernières années, plusieurs enquêtes ont été réalisées à Strasbourg et dans l'Ortenau, mais aucune d'entre elles n'était conçue pour être transfrontalière et ne pouvait donc pas dire grand-chose sur la mobilité transfrontalière.

De même que l'air, la pollution ne connaît pas de frontière. Les mesures de lutte contre la pollution de l'air sont donc également pertinentes pour l'environnement au-delà des frontières du côté allemand du Rhin.

Nous regrettons donc que la rive allemande du Rhin n'ait pas (plus) été partie prenante de l'élaboration (du PPA).



AVIS DU COLLEGE

Séance du 04 mars 2024  
N° 2024-7

Objet : projet de révision du 3<sup>ème</sup> plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air, qui transpose la directive susvisée ;

Vu l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (L'ITECV) ;

Vu l'article L.221-1 du Code de l'environnement ;

Vu l'article L.6361-5 du Code des transports, le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise a été soumis pour avis à l'ACNUSA, qui l'a examiné en session plénière du 04 mars 2024 ;

Vu la décision de l'ACNUSA du 11 janvier 2023 concernant l'arrêt du 8 décembre 2022 relatif au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques définissant les mesures à mettre en œuvre pour la période 2022-2025 ;

Vu le précédent PPA de l'agglomération strasbourgeoise établi pour la période 2014-2019 ;

Vu la lettre de saine du 23 février 2024 de la préfète de la région Grand-Est, préfète du Bas-Rhin demandant l'avis de l'Autorité de contrôle sur le projet de 3<sup>ème</sup> PPA de l'agglomération strasbourgeoise.

Vu le rapport d'étude d'Atmo Grand Est du 23 septembre 2022 relatif à la caractérisation de la qualité de l'air ambiant au niveau de la zone aéroportuaire de Strasbourg-Etzhelm en 2021 ;

Considérant que le projet de 3<sup>ème</sup> PPA de l'agglomération strasbourgeoise intègre les objectifs du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRIPA) ;

Considérant l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques d'Atmo Grand-Est concernant le territoire du PPA ;

Considérant le rôle relatif de l'aéroport de Strasbourg-Etzhelm en regard du dernier inventaire des émissions de polluants atmosphériques réalisé sur le territoire du PPA et de leurs contributions aux concentrations dans l'air ambiant des polluants réglementés au titre de l'article L.221-1 du code de l'environnement ;

Considérant les responsabilités de la société aéroportuaire Aéroport de Strasbourg-Etzhelm, pour ce qui est des émissions de polluants atmosphériques de ses propres activités et pour ce qui est des activités de ses clients (entreprises et services implantés sur sa concession, compagnies aériennes et services d'assistance en escale) ;

Considérant les engagements de la société aéroportuaire en matière de responsabilité environnementale et de réduction de son empreinte carbone, au travers de la démarche environnementale « Airport Carbon Accreditation » qui porte une réduction de -40 % de CO2 à l'horizon 2025 par rapport à l'année de référence 2019 ;



Considérant que les campagnes de mesures réalisées par Atmo Grand Est de polluants réglementés au sein de la zone aéroportuaire indiquent que les différents seuils réglementaires sont respectés, et que les niveaux moyens de certains d'entre eux baissent ;

Considérant les obligations qui s'imposent à la société aéroportuaire en matière d'équipement en électricité des postes avions (échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour les postes au contact et du 1<sup>er</sup> janvier 2030 pour les postes au large) et le projet de règlement européen en cours de négociation visant à la fourniture de climatisation et de chauffage aux aéronefs ;

Considérant la possibilité par la société aéroportuaire de moduler les tarifs de redevances aéroportuaires en fonction des émissions en NOx des aéronefs, voire l'interdiction des aéronefs les plus polluants après étude des caractéristiques des flottes fréquentant ces plateformes et concentration des compagnies aériennes concernées ;

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande de compléter le projet de 3<sup>ème</sup> PPA par des actions concernant la réduction des émissions d'origine aéroportuaire même si la contribution de la plateforme de Strasbourg-Etzhelm est modeste en regard des autres émissions et aux concentrations de polluants locaux.

Le collège de l'Autorité de contrôle recommande à l'exploitant aéroportuaire de réaliser un inventaire détaillé de ses émissions de polluants atmosphériques et précisée à l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air Atmo Grand Est de distinguer dans ses données envoyées ainsi que dans son outil web de rapportage les données d'émissions au format SECTEN<sup>1</sup> au sein de la catégorie « autres transports ». En effet, cette évolution permettra aux opérateurs aériens locaux de mieux apprécier leur contribution actuellement agrégée dans la catégorie « autres transports » et ainsi de mieux suivre les résultats de leurs actions de réduction des émissions.

Le collège de l'Autorité de contrôle propose d'intégrer à ce projet de PPA trois actions « transport aérien » :

<p><b>Action 1 : Élever progressivement au cours des cinq prochaines années le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur l'aéroport de Strasbourg-Etzhelm pour le transport de passagers et le transport de fret</b></p>	
<p><b>Justification</b> La performance environnementale des aéronefs vise à réduire l'impact de l'aviation civile sur son environnement. Il s'agit de réduire la consommation de carburant fossile pour réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.</p> <p>L'amélioration de la performance environnementale des aéronefs est permise entre autres grâce à des aéronefs aux motorisations performantes de dernières générations. Les caractéristiques sont certifiées pour ce qui est des émissions de NOx.</p>	<p><b>Pilote : Exploitant aéroportuaire (Aéroport de Strasbourg-Etzhelm) en relation avec la Direction du Transport Aérien (Direction Générale de l'Aviation Civile)</b></p> <p><b>Indicateurs de suivi (annuel) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'aéronefs opérant à Strasbourg ayant un niveau d'émission de NOx supérieur à un seuil à définir localement,</li> <li>- Taux de renouvellement des flottes des différentes compagnies aériennes opérant sur l'aéroport (à définir localement en fonction de l'exigence minimale).</li> </ul>
<p><b>Principales modalités de mise en œuvre de l'action</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Engagements des compagnies aériennes à n'opérer sur la plateforme qu'avec des aéronefs répondant à des exigences de réduction des émissions de NOx (nécessité de suivre et de contrôler le respect des engagements). Sachant que la certification européenne des aéronefs ne porte que sur les NOx.</li> <li>- Modulation des redevances aéroportuaires en fonction des émissions de NOx.</li> <li>- Restriction d'exploitation pour les aéronefs étant trop de NOx.</li> </ul> <p>Ces trois modalités peuvent être mises en œuvre simultanément.</p>	

<sup>1</sup> SECTEUR secteur et par Exemple (SECTEN). Il s'agit de l'inventaire de référence sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en France établi par le Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA).

<p><b>Action 2 : Généraliser les approches des aéronefs en descente continue, réduire les émissions lors du roulage et moderniser les procédures de départs de l'aéroport</b></p>	
<p><b>Justification</b> L'optimisation des différentes phases de mouvements des aéronefs au sein du cycle LTO (roulage, décollage, montée, approche) permet des réductions significatives d'émissions de polluants locaux et de GES, ainsi que de réduction du bruit.</p> <p>L'approche en descente véritablement continue permet de mener le vol à l'arrivée d'un aéronef en évitant les paliers et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs. Les bénéfices sont d'ordre environnemental (réduction du bruit et de la pollution de l'air) et économique (par une diminution de la consommation de carburant).</p> <p>Voir le plan d'action relatif aux procédures de montée et de descente continue élaboré par EUROCONTROL : <a href="https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-cso-cso-action-plan">https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-cso-cso-action-plan</a></p>	<p><b>Pilote : Service local de navigation aérienne avec les compagnies aériennes et l'appui de l'exploitant aéroportuaire (Aéroport de Strasbourg-Etzhelm)</b></p> <p><b>Indicateurs de suivi annuel :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation du planning des études, concertation et consultations de procédures nouvelles procédures opérationnelles de navigation aérienne auxquelles devront être associés, pour les approches et les départs, les volumes de protection environnementale (VPE) prévus par l'article L.6362-1 du code des transports</li> <li>- Taux de réalisation des procédures en descente continue sur l'aéroport.</li> </ul>
<p><b>Principales modalités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plans de renouvellement des flottes par les compagnies aériennes. Équipements de navigation aérienne embarqués nécessaires aux aéronefs afin d'optimiser la mise en œuvre des procédures (constructeurs, compagnies aériennes et/ou ATC)</li> <li>- Optimisation de chacune des procédures du cycle LTO.</li> </ul>	

<p><b>Action 3 : Réduire les émissions de polluants lors des opérations au sol des aéronefs à l'escale</b></p>	
<p><b>Justification</b> Les équipements présents sur pistes (véhicules de service et engins ACU-GPU par ex.), dont une partie est destinée à générer de l'énergie électrique pour les aéronefs à l'escale en substitution des moteurs auxiliaires de puissance (APU) est source d'émissions importantes de gaz et particules. Il s'agit donc de réduire la consommation de carburant fossile pour réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.</p> <p>Cela est par ailleurs favorable à la réduction de l'exposition professionnelle au bruit et à la pollution des agents de piste ouvrant à proximité immédiate de aéronefs.</p>	<p><b>Pilote : Exploitant aéroportuaire (Aéroport de Strasbourg-Etzhelm) en relation avec l'assistance en escale et les compagnies aériennes</b></p> <p><b>Indicateurs de suivi (annuel) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps moyen d'utilisation des APU,</li> <li>- Taux de renouvellement des flottes des véhicules et engins autorisés à opérer côté pistes,</li> <li>- Taux d'équipement en moyens décarbonés de substitution aux APU.</li> </ul>
<p><b>Principales modalités de mise en œuvre de l'action</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plans de renouvellement des flottes de véhicules et engins pistes.</li> </ul>	

Le collège de l'Autorité de contrôle recommande d'ajouter au projet de 3<sup>ème</sup> PPA de l'agglomération strasbourgeoise 3 actions « transport aérien ». Il demande à être tenu informé du suivi de sa mise en œuvre.

Le présent avis devra être visé dans l'arrêté préfectoral portant approbation de PPA.

Le Président  
Gilles Leblanc

## Pièces Jointes (PJ)

- **Le dossier d'enquête**
- **Les registres papier et documents associés**
- **La réponse des autorités allemandes (original en allemand)**