

Anne-Marie François

Commissaire-Enquêteur

ENQUETE- PUBLIQUE RELATIVE AU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

DE

CHALON-sur-SAONE (71)

ARRETE PREFECTORAL n°2015-103-0009

ORDONNANCE n°E15000004/21du 26/01/2015

du Pdt du Tribunal Administratif de

Dijon

SOMMAIRE

1ère Partie - RAPPORT

- Généralités (P3)
- Organisation et déroulement de l'enquête (P. 17)
- Observations du Public et analyse (P.21)
- Liste des Annexes indissociables du rapport (P.25)

Deuxième Partie

- Conclusions (P. 29)
- Avis (P. 37)

1ère Partie - RAPPORT

1. Préambule

Depuis les années 1970, la France s'est dotée de réseaux de surveillance de la qualité de l'air, étroitement liée aux concentrations de substances naturellement présentes ou introduites artificiellement dans l'atmosphère (gaz, particules....).

Pour certains polluants - ozone, particules fines, oxydes d'azotes, benzène, dioxyde de soufre.....- des valeurs règlementaires ont été fixées. Ces polluants règlementés servent d'indicateurs de la qualité de l'air respirée quotidiennement.

La France a traduit la Directive Européenne 2008-50- C.E. du 21/05/2008 relative aux enjeux de santé publique- évaluation et gestion de la qualité de l'air ambiant- par le décret 2010-1250 du 21/10/2010 transposé au Code de l'Environnement - articles L.222-4 et suivants et R- 222-13 et suivants. Ces dispositifs imposent notamment l'élaboration par l'Etat de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Ce volet santé publique concerne les agglomérations supérieures à 250.000 habitants et les zones spécifiquement identifiées au titre de l'article L.221-1 du Code de l'Environnement.

Dans le cas présent ce projet de Plan découle de l'observation en 2009 d'un dépassement de valeurs limites de dioxyde d'azote en centre-ville de Chalon-sur-Saône.

L'autorité préfectorale compétente pour lancer l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (Article R. 222-20 du Code de l'Environnement) en a défini le périmètre à partir de " l'unité urbaine " (selon l'INSEE) composée de onze communes .

2.OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le P.P.A. a pour objectif de définir des actions ayant pour but de réduire les émissions de polluants atmosphériques , notamment le dioxyde d'azote, et de maintenir ou ramener dans son périmètre les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées par l'article R.221-1 du Code de l'Environnement.

La présente enquête publique soumet à la consultation du public le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Chalon-sur- Saône élaboré par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL)- Pôle Air, Climat, Energies - 19 bis- 21, Bd Voltaire- BP. 27805- 21078-Dijon- Cedex

Ce plan couvre les 11 communes , à savoir: Chalon-sur-Saône, Champforgeuil, Chatenoy-en-Bresse , Chatenoy-le-Royal, Crissey, Fragnes, La Loyère, Lux, Oslon, Saint-Marcel, Saint-Rémy; elles correspondent à l'unité urbaine (définition INSEE) de Chalon/Saône.

Conformément à l'article L.123-1 du Code de l'Environnement , " l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision."

3. CADRE JURIDIQUE

3.1. Information et participation des citoyens -

Code de l'Environnement-Partie Législative Chapitre III- Titre II- Livre 1er.
Partie Réglementaire- Chapitre III- Titre II- Livre 1er- Articles R.123-8 à R.123.13, R.123.16, R.123.17, R.123.19 à R.123.22.

3.2. Textes relatifs au Plan de Protection de l'Atmosphère

Code de l'Environnement-

Partie Législative- Livre II- Titre II- Chapitre II- Section 2- articles L.222-4 à L.222-7 définissant les plans de protection de l'atmosphère.

Partie réglementaire- Livre II- Titre II- Chapitre II- Section 2- Sous-section 1-
Articles

R.222-13 à R.222-13-1- champ d'application ;

R.222-14 à R.222-19 contenus des plans ;

R.222.20 à R.222-31 élaboration et modification ;

R.222.32 à R.222-36 mesures susceptibles d'être mises en oeuvre .

Livre II- Titre II- Chapitre III Articles R.223-1 à R.223-4 mesures d'urgence.

3.3. Le PPA de Chalon/Saône doit être compatible avec le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie de la Bourgogne (SRCAE) approuvé le 26/06/2012 et qui, en application de l'article L.222.1 du Code de l'Environnement, définit les grandes orientations régionales en matière de lutte contre la pollution atmosphérique.

4. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

4.1. Processus administratif

- ✓ Prescription du dossier de PPA par décision préfectorale
- ✓ Elaboration du projet par la DREAL
- ✓ Le projet n'a pas fait l'objet de concertation avec le public,
- ✓ Un groupe de concertation associant DREAL/ Elus et cadres du Grand Chalon notamment, a contribué à l'élaboration du dossier selon les informations recueillies.
- ✓ Les élus des communes concernées ont participé à deux réunions en sous-préfecture de Chalon-sur Saône, avec la DREAL.
- ✓ le Conseil Départemental de l'Environnement des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) a rendu son avis favorable le 18/12/2014.
- ✓ Par lettre du 30/12/2014 la DREAL- Bourgogne a sollicité les avis des communes concernées (11), les EPCI (7) , le Conseil Général et le Conseil Régional.

Seuls 13 avis ont été formulés et joints au dossier ;

- 11 communes de l'unité urbaine ont formulé un simple avis ou délibéré
- 2 EPCI (établissement public de coopération intercommunale) ont formulé leur avis;

- les Conseils du Département et de la Région n'ont pas formulé d'avis.

Le dernier paragraphe de l'article R.222-21 stipule que ces avis sont réputés favorables. s'ils ne sont pas donnés dans un délai de 3 mois suivant la transmission du projet de plan.

✓ Après cette consultation le projet de PPA est soumis à enquête publique selon l'article R.222.22 du Code de l'Environnement, et arrêté préfectoral de Saône et Loire du 13/04/2015.

4.2. Politiques Publiques - Compatibilité et Articulation avec les autres documents de planification urbaine et environnementale

Selon le dossier et les informations recueillies en complément, afin d'atteindre les objectifs européens dits des " 3X20" - Protocole de Kyoto- la France avec:

- les Lois dites du "Grenelle 1 et 2"

- le lancement de la transition écologique et énergétique ,

territorialise la transition écologique et énergétique à l'échelle régionale avec les SRCE (Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie). Rappelons que celui de la Région Bourgogne a été adopté le 26/06/2012.

Cette action conjointe et cohérente des acteurs territoriaux met en oeuvre une politique énergétique diversifiée, maîtrisée et décentralisée et sert de feuille de route à l'élaboration de documents structurants tel le PCET (Plan Climat Energie Territorial) lui-même décliné aux SCOT (schéma de Cohérence Territoriale) , PLU (Plan Local d'Urbanisme) , PLH (Plan Local de l'Habitat).

Localement, Le PCET a été approuvé et mis en oeuvre par la Communauté d'Agglomération du Grand Chalon (CAGC) ; il avait été précédé par "Profil Climat et Livre Blanc ".

Ce PCET (Plan climat énergie territorial) du Grand Chalon "vise à mobiliser les acteurs du territoire, autour d'un triple objectif :

1. Limiter les émissions de gaz à effet de serre du territoire,

2. Réduire la dépendance du territoire aux énergies fossiles et réduire le risque de précarité énergétique.

3. Anticiper et atténuer les impacts du changement climatique.

Etant donné l'importance de la combustion d'énergies fossiles dans les émissions de gaz à effet de serre du territoire, de nombreuses synergies existent entre les objectifs un et deux.

Conjointement, le Plan National Santé Environnement (PNSE) n° 3- période 2015-2019 - a notamment pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air qui reste l'un des enjeux sanitaires prioritaires malgré les progrès des ces dernière années.

Le PNSE est décliné en Plans Régionaux Santé Environnement (PRSE) en application des article L131 1-6 et 1311-7 du Code de la Santé Publique ; la Bourgogne s'en est doté et la période 2011-2015.

"L'approche par «milieu» qui a prévalu lors de l'élaboration des objectifs du PRSE 2 rejoint plusieurs grands axes pour lesquels les collectivités sont fortement impliquées : qu'il s'agisse des plans de déplacement urbain (PDU) ou des plans de protection de l'atmosphère (PPA), des SCOT.

Objectif général N°1 Améliorer la qualité de l'air

La qualité de l'air ainsi que les rejets de gaz à effet de serre font l'objet de multiples actions et planification (SRCAE piloté par le Conseil Régional, Plan Climat Territoriaux, plan de protection de l'atmosphère, plan particules...). Une coordination entre les acteurs, pilotes des différents plans est indispensable.

Action 1 : Abaisser la part de la route dans les transports de marchandises, dans un contexte où le transport routier constitue le moyen de transport dont les effets sont les plus préjudiciables à l'environnement.

le PNSE2, incite notamment à un transfert modal du routier vers le ferroviaire ou du routier vers le fluvial. Le changement des comportements doit être encouragé par les institutions en charge de santé et d'environnement.

Action 2 :/... Réduire de manière permanente les vitesses autorisées

Le fort développement du trafic routier a pour conséquence une augmentation sensible des émissions de CO₂. Ainsi les émissions du transport routier ont connu une hausse de + 473 % entre 1960 et 2008 et de + 9 % entre 1990 et 2008 (CITEPA). Les transports représentent aussi 59 % des oxydes d'azote émis en France en 2008 et près de 20 % des particules les plus fines PM1.0 (CITEPA).

Les simulations réalisées en France et à l'étranger montrent que la réduction de la vitesse maximale autorisée en dehors des hypercentres urbains permet, là où cette limite est respectée, de diminuer d'un tiers les émissions de polluants par les véhicules légers. En été ainsi qu'en fin de semaine, lorsque les VL représentent l'essentiel du trafic la limitation de vitesse induit une baisse très nette des émissions et participe ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et de la sécurité routière.

Ces mesures sont accompagnées d'une information des populations. Avec le développement de nouveaux espaces urbanisés, l'implantation de nouvelles populations, la qualité de l'air à proximité des axes de grande circulation est un enjeu de santé publique fort.../...."

La CAGC a la responsabilité directe sur les investissements à la plus longue durée de vie : bâtiments et certaines infrastructures de transport. Or, ces deux secteurs sont à l'origine des deux tiers des émissions de GES (gaz à effet de serre).

Elle a également en charge l'urbanisme et l'aménagement urbain de son territoire, qui sont des secteurs porteurs de décisions structurantes et de très long terme. Elle lutte notamment contre l'étalement urbain, phénomène amplificateur d'émissions de GES.

Le Conseil communautaire du 22 mars 2012 a délibéré en faveur d'une planification globale en engageant l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

Ce PLUi doit comprendre un volet habitat et un volet déplacement faisant respectivement office de plan local de l'habitat (PLH) et de plan de déplacements urbains (PDU). Le diagnostic est réalisé et l'objectif d'approbation est fixé à 2017. Le Grand Chalon disposait d'un 1er PDU depuis 2003.

4.3 Description du projet

4.3.1. Origine du Projet

En 2009, un dépassement de la valeur limite en moyenne annuelle de 40µg/m³ pour les

oxydes d'azote (NOx) a été observé sur le site permanent de mesure de la qualité de l'air sis Rue du 19 Mars 1962, en centre ville de Chalon/Saône, constat qui déclenche réglementairement l'élaboration par l'Etat, d'un Plan Prévention de l'Atmosphère (PPA), afin de diminuer les concentrations de d'oxydes d'azote dans l'air ambiant de Chalon/Saône.

La réalisation de ce Plan implique la définition d'un périmètre d'étude et un diagnostic. Il prend en compte les oxydes d'azote et les particules. Les principaux émetteurs d'oxydes d'azote "NOx" sont les grandes installations de combustion et le trafic routier.

En milieu urbain les poussières sont constituées d'un mélange hétérogène de particules "PM10" et "PM25" provenant des activités industrielles, des secteurs résidentiel/tertiaire avec le chauffage, et les transports.

Ces particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'appareil respiratoire en fonction de leur taille.

4.3.2. Etat des lieux de 2009/2010

La surveillance de 10 polluants règlementés est assurée sur l'agglomération chalonnaise par ATMOSF'AIR Bourgogne, association agréée, qui a installé 3 stations fixes : au Nord à Champforgeuil (secteur industriel nord proche de l'A6) ; au Centre-ville (vaste zone de centre ville) ; Sainte-Marie (zones industrielles).

En 2007 le réseau de surveillance de Bourgogne a été allégé et il a été décidé de supprimer les analyseurs d'ozone en proximité du trafic, d'arrêter la mesure de monoxyde de carbone sur les stations urbaines et périurbaines, et d'arrêter la mesure de dioxyde de soufre, sauf en station sous influence industrielle.

4.3.3. Nature et évaluation de la pollution observée

Avec la méthode normalisée de mesure de dioxyde de soufre, d'ozone, de monoxyde de carbone, des métaux toxiques, du benzène, le bilan est en moyenne à l'abaissement de ces valeurs.

La station de Chalon-centre connaît des concentrations de dioxyde d'azote (NO) et de monoxyde d'azote (NO₂) avec des moyennes annuelles supérieures à la valeur limite de 40 µg/m³ (mesures 2001/2010 graphique p.23) en lien avec les déplacements pendulaires -domicile/travail.

Ce constat nécessite réglementairement la mise en place d'un PPA, bien qu'aucun dépassement n'ait été enregistré depuis 2010.

La station de Champforgeuil, en péri-urbain, mais sous influence d'axes routiers (A6 et D906) et de zones d'activités, enregistre des niveaux relativement élevés (graphique p. 21 du PPA).

L'étude complémentaire 2008/2009 réalisée par Atmosf'air a permis d'apprécier l'impact des infrastructures routières et les lieux sensibles - zones urbaines proches de l'A6, centre-ville de Chalon- zones industrielles.

Les conclusions de l'étude ont conduit à conseiller :

- une limitation de l'urbanisation Nord-Sud impactée par l'A6,
- une réduction de la vitesse sur l'A6, sur cette portion du territoire de l'agglomération
- la plantation d'arbres pour bloquer la diffusion des polluants atmosphériques vers les habitations.

4.3.4. Délimitation du Périmètre du PPA

Les relevés montrent clairement que le centre ville, le long de l'autoroute A6 et autres grands axes routiers, sont impactés par les effets de la circulation (dioxydes d'azote) induisant une approche au-delà du périmètre de Chalon même. La zone d'influence retenue est celle de "l'unité urbaine" présentant une urbanisation continue depuis la ville centre, une zone bâtie d'au moins 2000 habitants où aucune habitation n'est distante de l'autre de plus de 200 m, et pour lesquelles la partie urbanisée représente plus de la moitié de la commune. Cette définition de l'INSEE correspond à celui des onze communes autour de la ville centre.

4.3.5. Etat sanitaire de la population de l'aire du PPA

La population sensible est constituée des personnes de 0 à 6 ans, et plus de 75 ans, ou présentant une santé dégradée et femmes enceintes.

15 équipements de petite enfance, 44 écoles, 8 hôpitaux/cliniques et 13 établissements d'accueil des séniors se situent dans le périmètre retenu.

4.3.6. Diagnostic physique

Exposé aux pages 30 à 48 du projet qui informe sur l'évolution démographique 1990/2009; les déplacements de la population et des marchandises; le transport des personnes; l'organisation des déplacements; l'organisation du réseau routier; la saturation du réseau routier; l'offre de transport urbain collectif; les gros générateurs de trafic; ; le réseau suburbain; le transport des marchandises; les sites industriels et artisanaux.

En synthèse 73.377 habitants dont 45.504 concentrés dans l'agglomération de Chalon (INSEE 2009)

De 1990 à 2009 la population a diminué 5.6% .

Les déplacements sont évalués à environ 285000/jour/moyen/semaine dont seulement 10% vers l'extérieur du périmètre de l'unité urbaine avec 65% de voitures particulières, 6% en transports en commun, 24% à pied. Les heures de pointe sont de 7h50 à 8h50 et 16h20-17h20 (pas de date de relevés).

L'offre de transports en commun comptabilise en 2007, 4.5 millions de voyageurs dans l'agglomération, complété par le réseau suburbain et 25 lignes départementales (pas de comptage fourni).

La gare de Chalon assure une desserte TER, TGV, complétée par la gare de fret de St Marcel.

L'unité urbaine compte 4318 établissements en 2009 dont 103 entreprises de plus de 50 salariés, soit un taux de 1.4 / 1000 habitants supérieur à la moyenne française de 0.4.

Sont recensées au 1/01/2014, 44 entreprises classées ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) dont certaines figurent au registre français des émissions polluantes (IREP) pour les émissions atmosphériques.

Bénéficiant d'un très bon accès au réseau routier via l'A6 (en connexion avec A36, A31, A40, A7) elle a un trafic composite lié à la présence de 2 échangeurs autoroutiers favorisant la présence de poids-lourds au nord et au sud. L'embranchement de la RCEA près de l'échangeur sud induit de fréquentes saturations. Le Grand Chalon évalue à 6000 P.L/J le transit de marchandises.

Enfin, cette entité urbaine dispose d'importants équipements portuaires fluviaux de

grand gabarit, qui ont permis de gérer près de 7 millions de tonnes de marchandises en 2007.

Commentaire du C.E: il est regrettable que beaucoup de données n'aient pas été actualisées.

Notons en complément que la fonction « transports », regroupant le fret et le transport de personnes, représente plus de 50% de la « facture carbone ». Le territoire compte en effet de nombreuses entreprises de transport routier, générant de multiples entrées et sorties de marchandises sur le territoire. Trois axes routiers majeurs constitués par l'autoroute A6, la RCEA (N.80), impactent très lourdement le territoire ainsi que la D673, (l'interdiction aux PL en 2010 est peu respectée, selon les élus rencontrés), N.73, N78 et leurs giratoires.

" La stratégie énergétique et climatique de l'agglomération s'établit sur 5 axes stratégiques : 1- Réduire le poids des déplacements dans la facture énergétique : améliorer le maillage du réseau cyclable, développer le transport ferroviaire de personnes pour les trajets quotidiens et longue distance... 2- Réduire la consommation énergétique dans les bâtiments : développer les programmes de réhabilitation et de construction exemplaires sur l'habitat social, les lycées, les bâtiments du Grand Chalon... 3- Entreprendre, produire et consommer durablement : développer les circuits courts en agriculture, optimiser la collecte et le traitement des déchets... 4- Développer la production et l'utilisation d'énergies locales ou renouvelables : développer les équipements de valorisation du bois énergie, développer la récupération d'énergie à partir des eaux grises... 5- Aménager durablement le territoire : aménager un nouvel éco-quartier à Chalon sur Saône, favoriser le développement du fret multimodal... /... La planification et l'aménagement du territoire- 1er niveau d'action-

4.3.7. Facteurs physiques influençant la dispersion atmosphérique

La dispersion et le transport des polluants dans l'air s'effectuent dans une tranche d'atmosphère allant du sol à 1 ou 2 km d'altitude; elles dépendent de l'état de l'atmosphère et des conditions météorologiques ; d'aucuns ont une longue durée de vie et peuvent atteindre la stratosphère (40 km d'altitude).

Les polluants dits primaires comme le dioxyde d'azote, peuvent, par transformation chimique, produire des polluants "secondaires", à l'origine de la pollution photochimique et les pluies acides.

Le relief, les types d'occupation des sols, le climat et les conditions météorologiques sont des composantes pour la dispersion des polluants. Dans cette aire urbaine " il n'y a pas d'obstacle majeur à la dispersion des polluants , mais les vents en majorité de faible intensité, y sont peu favorables. Le climat continental favorise les inversions de température, une plus faible ventilation et pluviométrie, ce qui constitue des facteurs d'accumulation de la pollution".

4.3.8. Origine de la pollution

Elle est décrite de la page 49 à la page 55 du projet avec la prise en compte des secteurs résidentiel, tertiaire, industriel , transports, agricole, production d'énergie, sources naturelles.

La principale source de dioxyde de soufre est émise par la production d'énergie; pour les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone et les hydrocarbures aromatiques polycycliques, la principale source provient du transport; pour les composés organiques

volatils méthaniques, les particules, et les métaux lourds la principale source est industrielle.

L'émission globale d'oxydes d'azote visés par le PPA est d'environ 2000 tonnes/an se répartissant entre 47% produite par le transport et 40% par l'industrie.

Les relevés, analyses et modélisations d'Atmosph'air, conduisent aux constats suivants:

- localisations des oxydes d'azote ponctuelles : chaufferies urbaines, usines- ou linéaires : autoroute A6

- particules fines : rôles de l'A6 et des industries

Le croisement de la modélisation et de la cartographie des IRIS conduisent à considérer qu'environ 8400 personnes se trouvent exposées à des niveaux supérieurs ou égaux à la valeur limite en dioxyde d'azote NO₂ (40 µg/m³).

4.3.9. Objectifs de réduction

Les objectifs sont décrits des pages 58 à 61.

. Les dioxydes d'azote

En 2009 Atmosph'air estime le fond régional annuel de pollution à 8 µg/m³ et le péri-urbain identique à celui de Dijon soit 13 µg/m³ ce qui induit 21 µg/m³ (et non 31 indiqués au dossier) sur lesquels les actions du PPA peuvent agir, avec un objectif de - 13% de production des émissions totales de dioxyde d'azote NO₂ soit 258.300 tonnes/annuelles.

. Les particules fines

Le dépassement est caractérisé par 35 J/an supérieurs à 50 µg/m³ et il ressort des relevés un maximum de 2 jours en 2007 et 2009. Compte-tenu du fond régional estimé entre 10 et 15 µg/m³ et le fond urbain à 21 µg/m³, il est considéré une possibilité d'agir, dans le cadre du PPA sur 40 µg/m³ environ.

Si aucun objectif global n'est fixé, des actions locales sont destinées à traiter des points directement exposés, notamment du fait du trafic routier.

4.3.10. Evolution prévisible de la qualité de l'air en l'absence du PPA

L'analyse prospective concerne uniquement le polluant atmosphérique problématique que sont les oxydes d'azote. Elle n'évoque qu'incidemment les dispositions nationales ou celles relevant d'autres plans contribuant à améliorer la qualité de l'air.

4.3.10.1. Tendances ou projets susceptibles d'avoir une incidence que la qualité de l'air rappelons qu'en complément du dossier l'Agglomération Chalonnaise a engagé des démarches environnementales, notamment:

* "Agenda 21" validé en 2013 qui prévoit la mise en oeuvre du PPA (action 47) et le PCET (Plan de Protection de l'Atmosphère - action C).

* 6 aménagements majeurs du territoire ont été réalisés dans le cadre du projet urbain de Chalon," ayant une incidence plus marquée de la qualité de l'air".

Commentaire du C.E: aucune mesure comparative n'illustre ces changements; selon les informations recueillies auprès du Grand Chalon, leur effet serait neutre, d'après les relevés.....

4.3.10.2. Projets dans le domaine des transports

Le fonctionnement routier est modifié par la prolongation de la Rocade Chalon/St Rémy depuis 2009.

Le démontage de l'autopont, Avenue Niepce et aménagement des carrefours Colombière , Espace des Arts.

La mise en place d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Chalon/1ère

couronne.

Evolution de 7 générateurs de trafic comme le transfert de l'Hôpital en rive droite en 2011 et son remplacement par un éco-quartier (en cours)

Création du PDIE (Plan de déplacements Inter-Entreprises) et du PDA (Plan de Déplacements Administratif) ;

Création de 4 Parkings relais

Mise en place de vélos libre-service depuis 2007

Déplacement du site de collecte des O. Ménagères

Ces dispositifs sont complétés par:

- l'Augmentation des zones piétonnes ; le déploiement du Schéma Directeur Cyclable ; le réaménagement des berges et quais de Saône.

- des aménagements et ou décisions relatifs au trafic des poids-lourds, à savoir ; depuis 2010 interdiction de transit des P.L. sur l'axe St Marcel, jusqu'aux limites du département de Saône et Loire afin de réduire le trafic en direction de l'Allemagne.

Commentaire du CE: plusieurs élus indiquent que le trafic des PL a repris progressivement sur la D673, faute de contrôles.

Aménagement de la 2x2 voies de la RCEA et Sud.(travaux en cours depuis plus d'un an et non stade projet).

Au Nord l'aménagement d'un demi- échangeur routier A6 /Saônenor a été déclaré d'utilité publique par Monsieur le Préfet de Bourgogne.

Les transports ferroviaire, aéroportuaire et fluvial jouent un rôle important selon le rapport de la C.C.I.

4.3.10.3.Projets et perspectives dans le domaine industriel

La réhabilitation du site Kodak en campus industriel et de la sucrerie St Cosme, le développement de Saoneor et Amazon n'ont pas vu leurs impacts mesurés au dossier.

4.3.10.4.Dispositions prises dans le domaine tertiaire et résidentiel

La chaufferie au bois du nouvel hôpital, la réhabilitation des immeubles HLM en bâtiments HQE/BBC, le développement d'écos-quartiers et du réseau de chaleur font partie des actions entreprises.

4.3.10.5. Evolution de la pollution de l'air sans mesures supplémentaires

Les 18 projets d'aménagement et ou mesures sont récapitulés dans un tableau n° 7 p.71 et 72 comportant une colonne "impact sur les émissions de NOx " où seuls sont indiqués à la hausse les effets du nouvel hôpital, la nouvelle chaufferie bois et l'implantation d'Amazon. 9 mesures sont sans indication d'impact.

4.3.10.6. Modélisation de la qualité de l'air sur l'Agglomération sans mesures complémentaires

Elle permet d'estimer à 3200 le nombre de personnes restant exposées à un niveau supérieur aux normes 2013. Une modélisation 2020 intégrant de nouvelles normes conduit à 300 personnes. Mais si on prend en compte un retard de modernisation du parc automobile ce seraient 800 personnes impactées.

Sur la base des valeurs nationales 42% de baisse de NOx serait constatée de 2008 à 2020 avec la modernisation des véhicules.

Commentaire: pour mémoire le nombre initial était de 8400 personnes impactées. cette prospective n'intègre pas les particules avérées dangereuses pour la santé.

4.3.10.7. Conclusions sur l'évolution de la pollution de l'air sans PPA

Bien que les estimations soient sujettes à caution, et que la complexité des actions soit difficile à mesurer sur un territoire, il apparaît nécessaire de mettre en oeuvre des dispositions spécifiques qui permettront de favoriser une baisse des émissions polluantes sur l'agglomération, notamment dans les secteurs les plus exposés; elles permettront éventuellement d'anticiper les baisses attendues.

Commentaire du C.E: il eût été intéressant d'avoir au dossier des relevés réalisés par Atmosf'air les deux dernières années par exemple, avec les 3 stations fixes sur l'agglomération et des stations mobiles . Ces derniers mois une station mobile a été installée à St Rémy mais les données ne sont pas encore modélisées (réponse téléphonique d'Atmosf'air).

4.4. Mesures visant à réduire la pollution atmosphérique sur l'Agglomération Chalonnaise

- Imposer des dispositions de nature à réduire les émissions polluantes en application des bases réglementaires
- prendre des mesures incitatives , formatives, informatives susceptibles d'induire des modifications de comportement, d'organisation de trafic bénéfiques pour la qualité de l'air.

Certaines mesures viennent en complément ou en accompagnement de mesures figurant dans d'autres plans régionaux ou locaux (PRSE, PCET du Gd Chalon, Agenda 21 de de Chalon/Saône).

4.4.1 Formaliser la connaissance du fonctionnement routier de l'agglomération

Création d'un dispositif permettant de connaître et d'évaluer l'évolution des flux de circulation de l'agglomération en sachant qu'elle compte 212 capteurs dont 200 associés aux carrefours à feux à Chalon; il doit être complété d'une centralisation pour constitution d'une base de données et l'élaboration d'une carte des trafics- outils d'information et d'aide à la prise de décision des Elus.

A ce stade seule une évaluation partielle des coûts est présentée.

Il est demandé la mise en place de ce système dès que possible, en fonction des moyens disponibles, pour la réalisation de la 1ère carte de synthèse des trafics, puis périodiquement, en fonction de la politique définie.

4.4.2. Traduire dans les documents d'urbanisme les préoccupations relatives à la qualité de l'air à l'occasion de leur révision

L'article L.121.1 du Code de l'Urbanisme prévoit que le SCOT et PLU "déterminent les conditions permettant d'assurer, notamment, la préservation de la qualité de l'air ".

Un diagnostic et une prospective devront accompagner les documents d'urbanisme de l'aire urbaine concernée .

Il est précisé que Chatenoy-en-Bresse, La Loyère, Oslon figurent en tant que communes sensibles au SRCE, ce qui implique dans les arbitrages de planification, la priorisation de la qualité de l'air. Il est recommandé d'évaluer les potentiels négatifs et positifs des projets envisagés dans cette aire.

Commentaire du C.E: actuellement le Syndicat mixte du Chalonnais élabore le SCOT du Pays du Chalonnais et la CAGC élabore le PLUi et aucun coût de prise en compte réglementaire de la qualité de l'air dans le cadre de ces projets de planification n'est

évalué.

4.4.3. Mesures affectant la circulation et le stationnement

les zones d'habitat à proximité des axes de circulation constituent les secteurs où les populations sont le plus exposées.

Le PDU en cours de révision constitue la déclinaison opérationnelle du PPA. Il est indiqué que la modernisation des moteurs induit une diminution des émissions de NOx et celles de NO2 restent inférieures à la norme.

La baisse des émissions se fait par : la diminution du trafic; des véhicules très peu polluants ; la baisse de la vitesse mais pas en-deçà de 70km/h hors-ville.

Le PDU devra retenir des actions complémentaires dans leurs effets qualitatifs.

Atmos'fair a réalisé 2 modélisations 2009/2020 et qui concluent au fait qu'un PDU complétant de façon ciblée les améliorations technologiques inhérentes au renouvellement du parc automobile conduira à une diminution globale supérieure à 40% des émissions de NOx sur l'agglomération.

A ce stade aucun chiffrage ne peut être fait ; le PDU sera intégré au futur PLUi en cours, lui-même assujéti à évaluation environnementale.

4.4.4. Mise en oeuvre de plans de mobilité ou Plan Déplacements Entreprise (PDE)

Ce dispositif vise à optimiser les déplacements liés au travail en favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. La STAC (Sté de Transport de l'Agglomération Chalonaise) est missionnée pour intervenir sur ce thème.

4.4.5. Réduction de la vitesse à 110/kmh sur l'A6 le long de l'agglomération

Ce dispositif s'ajoute aux dispositions du PDU et induit une durée de 45 secondes supplémentaires pour parcourir les 9kms à 110/kmh au lieu de 130.

Elle contribue aussi à la réduction de l'émission des poussières et des nuisances phoniques.

Cette mesure est évaluée à 4000 euros de signalisation pour la SAPRR et l'intervention réglementaire du Préfet en application du Code de l'Environnement et de la Route.

Commentaire du CE: ce dispositif est e cohérence avec le PNSE2- action 2- réduire de manière permanente les vitesses.

4.4.6. Mesures affectant les installations industrielles

Au 1/01/2014, 44 installations classées sont recensées et les services d'inspection des installations classées proposent l'adoption de mesures limitant l'émission d'oxyde d'azote et de particules. Les nouvelles installations devront prendre en compte le PPA. Sous un an le recensement des industries est à faire et la réalisation des documents destinés aux entreprises est évaluée à 5 ans. La DREAL recensera les installations les plus polluantes .Un gain d'1 % d'émissions polluantes est escompté.

L'arrêté ministériel du 26/03/2014 organise les procédures préfectorales en cas de pic de pollution.

Ces dispositions sont à incidence économiques et sont difficiles à évaluer.

4.4.7. Définir les mesures adaptées de façon à restreindre, en cas de pic de pollution, les rejets des installations industrielles les plus émettrices

4.4.8. Mesures affectant les installations domestiques

L'article L.100-2 du Code de l'énergie vise l'amélioration de l'efficacité énergétique - isolation du bâti; optimisation des moyens de chauffage-

Le Grand Chalon souhaite mettre en oeuvre, "un guichet unique de l'habitat" pour

assurer la sensibilisation souhaitée.

La mise en oeuvre relative aux chaudières est d'un délai d'un an et 2 ans sont évalués pour le guichet unique.

4.4.9. Utiliser les supports d'information des collectivités pour donner les informations que la qualité de l'air au public.

4.4.10. Favoriser l'adoption de comportements vertueux et ou alternatifs

Les changements de comportements peuvent induire un gain évalué à 1% dans le domaine correspondant, en utilisant les différents supports d'information des collectivités locales. Un affichage dynamique de la qualité de l'air est envisagé.

(actuellement la ville de Chalon diffuse chaque soir à 16h les informations d'Atmosf'air).

Permettre l'adoption de comportements alternatifs en cas de pics de pollution en améliorant les modèles de prévision de pollution.

4.4.11. Synthèse des actions retenues

Un tableau récapitule page 94, les 10 dispositions proposées dans le cadre du PPA, explicitées ci-avant.

Un 2ème tableau de synthèse fait ressortir les gains en NOx estimés selon les actions envisagées. Il est à noter que la carte des trafics, la traduction du PPA dans les documents d'urbanisme, ne sont pas évalués et que l'amélioration de l'information aux habitants représente un gain intégré au projet de PDU. Quant à l'amélioration des modèles de prévision de pollution le gain n'est pas décompté.

4.4.12. Autres mesures d'amélioration de la qualité de l'air relevant d'autres plans

Il s'agit du:

Plan Particules National,

Plan Régional Santé Environnement 2/ 2011-2015, comprenant la diminution de la pollution liée au transport; l'observation et l'amélioration des connaissances sur l'impact sanitaire; la diminution de la pollution liée aux bâtiments; la connaissance de la pollution en milieu rural; l'amélioration de la qualité de l'air respiré par les populations les plus vulnérables (ex: abord des écoles)

Plan Climat du Grand Chalon

Plan Ecophyto 2018 (réduction de l'usage des pesticides de 50%)

4.4.13. Situation escomptée à l'échéance du PPA

Selon les modélisations il ne devrait subsister aucune population exposée à l'échéance du PPA, dès lors que les actions conjointes du PPA et autres Plans (dont PDU) viendront conforter les gains inhérents à la motorisation des véhicules.

4.5. Mesures d'urgence en cas de pic de pollution

Conformément au Code de l'Environnement , il est prévu :

un seuil d'information et de recommandations

un seuil d'alerte

décrits en termes de composants et grammages

4.5.1. Modalités de déclenchement de la procédure d'alerte

Sur la base des informations d'Atmosf'air, l'arrêté interpréfectoral du 25/02/2015 définit les conditions et modalités de déclenchement ; il est complété par le dispositif ORSEC (Organisation de la Réponse de Sécurité Civile).

4.5.2. Fréquence de déclenchement et principales causes

Il est différencié les déclenchements en fonction des polluants incriminés

4.5.3. Principales mesures d'urgence

Elles sont prises en fonction de la réglementation, la saison, le lieu, les causes identifiées.

Il est énuméré des recommandations comportementales et sanitaires au stade de l'information et de la recommandation

Les préconisations émises au stade de l'alerte sont plus strictes et énumérées sur une page.

4.6. Mise en oeuvre et suivi du PPA

Après approbation du PPA par arrêté préfectoral les actions prescrites sont réalisées par les différents acteurs compétents .

Le CODERTS présente annuellement un bilan

Un Comité de suivi associant les différents acteurs est mis en place

Tous les 5 ans, le préfet soumet le plan à évaluation et il peut-être mis en révision

La DREAL est chargée de collationner les indicateurs transmis au ministère chargé du Développement Durable ; certains indicateurs sont renseignés par les Collectivités ou partenaires cités comme pilotes des actions du plan.

4.7. Les Annexes

Annexe A - polluants atmosphériques réglementés : origines, effets sur l'environnement et la santé

Annexe B - tableau des seuils relatifs à la qualité de l'air ambiant

Annexe C - description des stations de mesures

Annexe D - les orientations "Air" du SRCAE

Annexe E - mesures évoquées dans le cadre de l'élaboration du PPA

9 tableaux récapitulent 113 actions avec leur objectif poursuivi, les acteurs, les polluants cibles, le type de mesure dans le cadre du PPA, le degré d'efficacité (+ -) et des observations (action N°. du PDU; dispositif en cas de pic de pollution).

Annexe F - les rubriques ICPE présentes sur l'Unité Urbaine de Chalon/Saône (3 pages de tableau d'identification)

Annexe G - Mesures d'urgence possibles : recommandations figurant en annexe de l'arrêté ministériel du 26/03/2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant (NOR: DEVR 1400449A) - secteurs agricole, résidentiel et tertiaire, industriel, transports.

Commentaire du C.E. : ce dossier est assez complexe pour le public du fait de la complexité évidente du sujet d'une part (l'atmosphère et ses composantes physico-chimiques, les diverses origines de polluants, les politiques publiques mises en oeuvre du niveau national au niveau local, d'une part

d'autre part le volet des oxydes d'azote qui selon qu'ils concernent la pollution routière ou la pollution de combustion sont formulés différemment conformément aux sigles chimiques .

** Concernant le trafic routier manquent des statistiques de trafic des grands axes du secteur de Chalon et sa périphérie sous influence d'au moins 4 axes très fréquentés en*

complément du trafic interne et pendulaire , sachant que 65% des déplacements se font en voiture individuelle malgré le réseau de TC et le Plan de mobilité (entreprises volontaires de + de 50 salariés). Mais on peut penser que le PPA ayant pour principal objectif le PDUi en cours d'élaboration, il vise la situation et non la problématique induite par les axes à grande circulation y compris PL au diesel.

** Concernant les indicateurs de pollution il eût été intéressant de disposer de données plus récentes car ATMOSF'Air édite un rapport annuel ; ainsi l'année 2013 aurait pu compléter l'information sur les polluants ciblés au PPA. Des tableaux comparatifs 2009/2013 auraient pu exposer simplement l'évolution de la situation locale, par exemple dans le Résumé Non Technique, document le plus accessible au public.*

** Concernant la pollution des silos et de l'industrie, les données sont succinctes mais ces installations relèvent du service de l'Inspection des Installations classées et sont logiquement encadrées réglementairement par les Services de l'Etat (DREAL).*

** Concernant le volet outils de planification et de réglementation il eût été intéressant de disposer de diagrammes, plus faciles à lire et comprendre pour le public que des textes notamment administratifs. Ces diagrammes auraient pu figurer au Résumé non technique.*

** Concernant le volet mise en oeuvre du PPA c'est à dire, ses effets attendus et son coût, le PDUi principal outil , étant en aux prémices de son élaboration, le citoyen-contribuable, ne peut à ce stade être complètement informé de l'aspect financier.*

** Concernant l'information du public ce projet aurait peut-être mérité un accompagnement en termes de présentation au public: articles dans la presse locale et ou dans es journaux municipaux en amont de l'enquête publique. Cette démarche nécessitait une synergie volontariste des acteurs Etat/ Collectivités territoriales.*

Si la problématique environnementale est couramment traitée par les grands médias la forme de pollution traitée au dossier est invisible et inodore et peu présente à l'esprit des habitants, sauf pour ceux qui en souffrent personnellement .

La DREAL a proposé un communiqué de presse au Journal de Saône et Loire en cours d'enquête mais cet article est paru postérieurement à la clôture de l'enquête publique.

5.COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à consultation comporte les 5 documents suivants :

- Notice de présentation du PPA de Chalon/Saône (15 pages dont relatives aux 10 de textes régissant ce dossier)
- copie des avis recueillis antérieurement à l'enquête publique (CODERST, Collectivités Locales, EPCI- 31 pages de délibération, Compte-rendu, mail, courrier)
- Projet de plan de protection de l'atmosphère (149 pages dont 43 d'annexes - 73 illustrations, 12 tableaux)
- Résumé non technique (11 pages ; 14 illustrations ; 1 tableau)
- Synthèse (résumé non technique) du SRCE (Schéma régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie de Bourgogne) (24 pages et 26 illustrations).

5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1. Rappel succinct de la procédure d'enquête publique

Le commissaire-enquêteur désigné par le Président du Tribunal Administratif dirige l'enquête publique. Celle-ci est une procédure ouverte permettant l'expression publique des intérêts contradictoires ainsi que l'échange d'informations entre le public et le commissaire-enquêteur en ce qui concerne notamment la nature du projet et les moyens prévus pour réduire ou supprimer les inconvénients que pourrait présenter le projet soumis à enquête.

En vertu des articles L.123-1 à L.123-16 du Code de l'Environnement, et en particulier des articles L.123-3 et L.123-19 relatifs la procédure des enquêtes publiques ; à l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur :

- établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies, consigne, dans un document séparé, ses conclusions et avis motivés, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération ;
- transmet le rapport et les conclusions à la Préfecture de Saône et Loire, ainsi que le dossier d'enquête, les registres et les documents annexés.
- Une copie du rapport et des conclusions seront tenues à la disposition du public à la Préfecture de Saône et Loire pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.
- Ces documents sont également disponibles sur le site internet "<http://www.saone-et-loire.gouv.fr/enquetes-publiques-r1385.html>".
- Les personnes intéressées peuvent obtenir, à leur frais, communication de ces document, par demande adressée en préfecture (DREAL- Pôle Air Climat Energie- 19 bis- 21- Bd Voltaire- 21000- DIJON) conformément à la réglementation en vigueur.

5.2. Désignation du Commissaire-Enquêteur

Après avoir eu les informations nécessaires sur le sujet de l'enquête et son lieu de déroulement par le Tribunal Administratif de Dijon ;

Considérant mon absence d'intérêts directs ou indirects assurant ainsi mon indépendance par rapport au projet, j'ai accepté les fonctions de commissaire-enquêteur titulaire pour cette enquête.

Par décision n° E1500004/21 du 26/01/2015 de M. le Pdt du Tribunal Administratif de Dijon.

J'ai été désignée en qualité de commissaire-enquêteur titulaire pour le Plan de Protection de l'Atmosphère de Chalon/Saône (71).

5.3. Préparation et organisation de l'enquête

Après entretien téléphonique, un premier rendez-vous de travail le 17/03/2015 avec M. Charpentier, en charge du dossier à la DREAL , a permis d'exposer le la démarche et ses spécificités aux commissaires titulaire et suppléant. et d'organiser cette enquête, à savoir dates, lieux de permanences du commissaire-enquêteur, modalités pratiques.

5.4. Prescription de l'enquête

L'Arrêté préfectoral de Saône et Loire n° 2015-103-0009 du 13/04/2015 a porté ouverture de l'enquête publique préalable à l'approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de Chalon-sur-Saône.

Les dates d'enquête ont été fixées, du Mardi 19/05/2015 au samedi 20/06/2015 inclus, soit 33 jours consécutifs.

Le siège de l'enquête a été fixé en mairie de Chalon/Saône.

Les onze communes concernées - Chalon/Saône, Champforgeuil, Chatenoy le Royal, Crissey, Fragnes, La Loyère, Lux, Oslon, Saint-Marcel, Saint-Rémy et la Préfecture de Saône et Loire sont destinataires du dossier, de l'arrêté préfectoral, de l'avis réglementaire pour affichage, et d'un registre d'enquête paraphé et signé par le commissaire-enquêteur. (certificat de réception de dossier).

Les permanences du commissaire-enquêteur ont été ainsi fixées au nombre de 5.

- Mairie de Chalon/ Saône le mardi 19/05/2015 de 14h à 17h
- Mairie de Champforgeuil le vendredi 29/05/2015 de 14h à 16h
- Mairie de St Rémy le mercredi 3/06/2015 de 10h à 12h
- Mairie d'Oslon le lundi 8/06/2015 de 9h à 11h.
- Mairie de Chalon/Saône le samedi 20/06/2015 de 9h à 11h45.

5.5. Publicité de l'Enquête

Conformément à l'article 4 de l'arrêté précité, l'avis d'enquête règlementaire a été affiché dans les délais légaux à savoir 15 jours avant la date d'ouverture de l'enquête au panneau officiel de chacune des douze mairies du périmètre du projet de P.P.A. et durant toute la durée de l'enquête (certificat d'affichage)

Le certificat d'affichage établi par chaque Maire concerné a été retourné à la DREAL Bourgogne, ainsi que le certificat de dépôt de dossier.

L'avis d'enquête a été publié sur le site internet de la Préfecture de Saône et Loire - <http://www.saone-et-loire.gouv.fr/enquetes-publiques-r1385.html> ainsi que sur le site internet de la DREAL <http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr>

Le dossier était consultable sur ce site.

5.6. Ouverture de l'enquête

- l'enquête a été ouverte le mardi 19/05/2015 à 14h en mairie de Chalon/Saône, siège de l'enquête publique.
- Le dossier était mis à la disposition du public dans le hall de l'hôtel de ville, siège de cette enquête publique, sous le contrôle de l'agent d'accueil.

5.7. Climat de l'enquête

3 personnes sont venues lors des permanences, essentiellement des élus.

5.8. Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres

L'enquête a été close le 20 Juin 2015 à la fermeture au public de :

- mairie de Chalon/Saône, siège de l'enquête, le samedi 20/06/2015 à 17h;
- préfecture vendredi à 12h15.
- mairies de Champforgeuil vendredi 17h; Chatenoy-enBresse samedi 12h ; Chatenoy-le-Royal vendredi 17h30; Crissey vendredi 16h30; Fragnes vendredi 17h; La Loyère vendredi 12h; Lux vendredi 17h30; Oslon vendredi 11h45; Saint-Marcel vendredi 17h30; Saint-Rémy vendredi 17h30. J'ai rappelé aux mairies que le dossier et le registre étaient à la disposition du public jusqu'au samedi 20/06/2015 à 17h à la mairie de Chalon-sur-Saône.

En application de l'article 7 de l'arrêté précité les registres d'enquête ont été envoyés par L.R. par la Préfecture de Saône et Loire, les mairies concernées au

commissaire-enquêteur qui en a assuré la clôture, à leur réception étalée du mardi 22/06 au vendredi 26/06 pour la Préfecture.

Un mail avait été adressé par mes soins aux mairies en rappel de cet envoi à faire le lundi 22/06/2015 et avec l'agent d'accueil de la mairie de Chalon/Saône. Plusieurs entretiens téléphoniques se sont également tenus avec plusieurs mairies pour la mise au point des modalités.

Commentaire du C.E. : la procédure règlementaire a été respectée ainsi qu'en attestent les pièces du dossier

6. LA CONSULTATION

6.1. LES AVIS DES ORGANISMES ET PERSONNES PUBLICS CONSULTES AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Personne ou Organisme Publics	AVIS FORMULES
CODERST	Avis favorable du 18/12/2014
Communes de : CHALON/SAONE - délibération du 17/03/2015	<p>Avis favorable sous 4 réserves:</p> <ul style="list-style-type: none"> . création/gestion de comptages routiers et connaissance des flux de circulation (carte de trafic), à réaliser sans subvention et à moyens constants; . demande de non fixation d'objectifs chiffrés compte-tenu du PDU Communautaire et du niveau d'exposition des populations prévu en forte baisse; ville de Chalon/Saône impliquée en qualité de gestionnaire de la voirie; <p>Demande au Préfet d'étude complémentaire détaillée confirmant l'impact positif et significatif de la limitation de la vitesse autorisée sur l'A6;</p> <p>Dispositif d'information des habitants: la Ville communique l'indice de qualité de l'air sur son site internet (partenariat avec Atmosf'air)</p>
CHAMPFORGEUIL - mail du 31/03/2015	<ul style="list-style-type: none"> . aucune délibération n'a été prise . aucune observation du Maire sur le projet

CHATENOY-EN-BRESSE- délibération du 15/01/2015	Avis favorable assorti de 2 remarques: . souhaite le respect de la réglementation en vigueur relative au transit international sur la RD 673 . souhaite la réduction de la vitesse à 50km/h dans la traversée de la Commune.
CHATENOY- le- ROYAL- délibération du 11/02/2015	Avis favorable
CRISSEY - délibération du 31/03/2015	Avis favorable
FRAGNES - lettre du 19/03/2015	Aucune observation du Bureau Municipal
LA LOYERE - lettre du 30/03/2015	Avis favorable à l'exception de la réduction de vitesse de 20km/heure sur l'A6.
LUX - délibération du 18/03/2015	Avis favorable de principe
OSLON - mail du 10/04/2015	Conseil municipal sans avis
SAINT-MARCEL- délibération du 23/02/2015	Avis favorable assorti de 2 remarques: . souhaite le respect de la réglementation en vigueur relative au transit international de la RD673. . souhaite les respect de la réduction de la vitesse à 50km/h en traversée de la Commune.
SAINT-REMY - lettre du 12/03/2015	Aucune observation à formuler
E.P.C.I Cté d'Agglomération du Gd Chalon Délibération du 9/04/2015	Avis favorable sous réserves: . faute d'appui financier de l'Etat, il n'apparaît pas envisageable d'établir et mettre à jour une carte de trafics. . demande de non fixation d'objectifs chiffrés du fait du PDU et du niveau d'exposition des habitants prévu en forte baisse. . demande à M. le Préfet d'une étude complémentaire détaillée confirmant l'impact positif et significatif de la réduction de la vitesse autorisée à 110 km/h sur l'A6 dans la traversée de l'agglomération.
S.I. d'Aménagement des cours d'eau du bassin versant de la Thalie - délibération du 11/03/2015	Avis favorable

Commentaire : 4 avis favorables ; 2 avis favorables sous réserves ; 2 avis favorables assortis de remarques (hors sujet mais qui concernent les nuisances de la circulation) ; 1 avis favorable de principe; 4 sans avis ou sans observation; 7 avis

non formulés sont réputés règlementairement favorables.

Soit 14 avis favorables ou réputés comme tels.

La Ville de Chalon/Saône et la CA du Grand Chalon chargées pour l'essentiel de la mise en oeuvre des actions préconisées au PPA, de leur financement en investissement et en fonctionnement, ont émis des réserves. Les remarques des conseils de Chatenoy-en Bresse et St Marcel sont identiques aux remarques verbales émises par des élus rencontrés lors des permanences, relatives au trafic des PL en transit en direction de l'Allemagne.

6.2. SYNTHÈSE ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

6.2.1. Tableau de synthèse

LIEU	DATE DE RECEPTION	COMMENTAIRE
Préfecture de Saône et Loire	26/06/2015	0 visite 0 observation
Mairies de Chalon/saône	24/06/2015	0 Visite 0 observation
Champforgeuil	22/06/2015	2 visites et 1 observation
Chatenoy-en-Bresse	22/06/2015	0 visite et observation
Chatenoy-le-Royal	22/06/2015	0 visite et observation
Crissey	22/06/2015	0 visite et observation
Fragnes	25/06/2015	0 visite 0 observation
La Loyère	22/06/2015	1 courrier annexé au registre
Lux	22/06/2015	0 visite et 0 observation
Oslon	22/06/2015	1 visite et 1 observation
Saint-Marcel	25/06/2015	1 observation
Saint-Rémy	22/06/2015	0 visite et 0 observation

6.2.2. Analyse des observations

Le P.V. a été adressé par courriel, à M. Charpentier, en charge du dossier pour la DREAL.

Les observations ont été examinées en RDV le 29/06/2015.

Au vu de leur nombre et de leur contenu il a été convenu que M. Charpentier, en charge du dossier, n'adresserait pas d'avis écrit en complément des échanges. Aussi l'avis du C.E prend-il en compte les éléments fournis par M. Charpentier.

6.2.2.1. Champforgeuil- M. ROLLIN- 1er Adjoint-

Sur la proposition de réduction de la vitesse à 110km/h sur l'A6 entre Chalon Nord et Chalon Sud, si rouler moins vite pollue moins, je me pose les questions suivantes :

- a) quel est le taux de fréquentation des véhicules légers et lourds sur l'A6 ?
- b) obliger les conducteurs de V.L. à rouler à 110km/h voudrait-il dire que les camions ne polluent pas ?
- c) quel a été l'impact du transfert des camions de la N 73 sur l'A6 ?

Avis du CE:

a) selon les statistiques transmises par SAPRR , le taux de PL est en moyenne annuelle de l'ordre de 20% pour 80% de véhicules V.L.

b) toutes les données relatives aux PL indiquent une pollution supérieure à celle émise par les voitures ; leur nombre étant très supérieur à celui des P.L., la limitation de vitesse des voitures prend sens dans le dispositif proposé ; attendu que les PL sont d'ores et déjà limités à 90km/h .

c) le dossier de PPA n'est pas axé sur l'étude fine des circuits et transferts de trafic P.L. d'un axe sur l'autre et je n'ai pu avoir ce type d'information .

d) face à ce manque de réponses je reste favorable à l'objectif " réduire la pollution"
Je pense qu'une expérimentation concernant la vitesse s'impose avant prise de décision.
Avis du CE: je prends note de l'avis favorable à la réduction de la pollution.

Selon la DREAL il est impossible de faire une expérimentation du dispositif à 110km/h.

6.2.2.2.La Loyère - Ch. LIMONET- 10, Chemin de la Cure- La Loyère

a) le PPA aurait pu englober l'agglomération voire le Grand Chalon

Avis CE: l'unité urbaine, au sens INSEE, pour ce 1er PPA de "découverte" selon la DREAL, constitue le secteur ciblé, composé de 11 communes présentant une urbanisation continue depuis la ville centre, une zone bâtie d'au moins 2000 habitants où aucune habitation n'est distante de l'autre de plus de 200 m, et pour lesquelles la partie urbanisée représente plus de la moitié de la commune.

Le périmètre correspondant au Grand Chalon correspond à 38 communes dont certaines rurales ; cette typologie différenciée d'habitat, d'économie..., induit une analyse urbaine et une analyse rurale avec des types de pollution à priori différents (ex: circulation/ agriculture). Ce n'est pas ce choix qui été fait par les autorités préfectorales. Il n'est pas exclu qu'il le soit par la suite selon les informations de la DREAL.

b) Il n'y a pas d'évaluation environnementale pour le PPA, ceci vraisemblablement pour une raison de coût.

Avis du C.E : la réglementation ne prévoit pas d'évaluation environnementale contrairement au PDU .

c) Le 22/10/2014 s'est tenue une enquête publique relative à la déviation "SAONEOR" et la création d'un demi échangeur autoroutier, projet recueillant nombre d' observations d'opposition au projet et la création d'une association "Les Amis de la Thalie". Le PPA succède à ce dossier et je m'interroge sur la relation entre ces deux enquêtes ?

Avis du C.E : selon les informations recueillies auprès de la DREAL ces deux dossiers soumis à enquête publique sont sans lien et conduits indépendamment. On peut penser que la liaison fluidifiée serait moins polluante mais d'autres facteurs entrent en compte, en matière de qualité de l'air, comme le révèle le dossier de PPA.

d) Je ne peux m'empêcher de penser que la "future éventuelle déviation" ferait bien les affaires de ce PPA bien localisé à la ville de Chalon/Saône dont le trafic routier serait soulagé intra-muros avec un impact sanitaire positif.

Avis du C.E: les actions de ce 1er PPA sont localisées effectivement sur Chalon car les indicateurs de pollution y sont les plus élevés notamment ceux de la station de Chalon centre (voir les modélisations Atmosf'air au dossier et son rapport 2014 consultable sur internet).

e) Le point de vue sur les polluants est développé et se repose la question du PPA/

création d'une infrastructure routière cumulée à l'A6, le tout concourant à l'emballement climatique. Le système est à repenser et il ne peut y avoir de croissance infinie dans un monde fini.

Réduire la vitesse est une mesure essentielle, bien que déplorée par le C. Municipal.

Plusieurs auteurs sont cités sur la thèse environnementale et il est souhaité que ce PPA constitue "un petit pas ambitieux" malgré l'état de la politique et la politique de l'Etat.

Avis du C.E: les études existantes consultables notamment sur internet, démontrent les effets de la vitesse sur la pollution et ce dispositif de limitation est usité par les DREAL, en cohérence avec le dispositif national PNSE2.

Il a été mis en place récemment sur l'Agglomération Dijonnaise précise la DREAL Bourgogne.

6.2.2.3. OSLON- M. Marc SANGLIER- Chatenoy-en-Bresse

Ayant pris rapidement connaissance du dossier et celui-ci contenant beaucoup de données, il est difficile de se faire un avis; les enquêtes publiques devraient être plus "accompagnées" par la presse locale qui publieraient les éléments et les avis des gens.

Avis du C.E: ce dossier à caractère administratif et règlementaire, donc peu attractif, n'a pas fait l'objet d'une campagne de presse pour informer et sensibiliser effectivement le public; en concertation avec la DREAL celle-ci a transmis un communiqué au Journal de Saône et Loire, au début de l'enquête, mais celui-ci n'a été publié que le 26/06/2015, c'est à dire postérieurement à l'enquête publique.

On peut penser que la pollution ciblée étant invisible et inaudible elle interpelle le peu le grand public.

6.2.2.4. ST MARCEL

J.P. GIRARDEAU - 2ème Maire-Adjoint de St Marcel

Constatant la baisse des valeurs en moyennes annuelles et le fait que depuis 2009 aucun dépassement de dioxyde d'azote n'a été constaté d'une part et que sans action la baisse de 42% est prévue en 2020 (tableau P. 74)d'autre part, se posent les questions suivantes :

a) pourquoi la mise en place d'un PPA ?

Avis du CE: la France a traduit la Directive Européenne 2008-50- C.E. du 21/05/2008 relative aux enjeux de santé publique- évaluation et gestion de la qualité de l'air ambiant- par le décret 2010-1250 du 21/10/2010 transposé au Code de l'Environnement - articles L.222-4 et suivants et R-222-13 et suivants. Ces dispositifs imposent notamment l'élaboration par l'Etat de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Ce volet santé publique concerne les agglomérations supérieures à 250.000 habitants et les zones spécifiquement identifiées au titre de l'article L.221-1 du Code de l'Environnement.

Dans le cas présent ce projet de Plan découle de l'observation en 2009 d'un dépassement de valeurs limites de dioxyde d'azote en centre-ville de Chalon-sur-Saône, constat déclencheur réglementairement de l'élaboration d'un PPA.

Le Ministère a décidé que les PPA seraient élaborés à/p des relevés 2009.

b) la protection de l'atmosphère ne devrait-elle pas commencer par le législateur ?

Avis du C.E : la protection de l'atmosphère a fait l'objet du dispositif précité et le législateur a adopté les lois dites du Grenelle de l'Environnement et sur la transition énergétique; des plans d'action nationaux, régionaux, locaux, donnent notamment une opérationnalité à la protection de l'environnement et de la santé.

c) quel a été le "bilan carbone" depuis 2009 pour la constitution du dossier ?

Avis du CE: ce PPA cible le monoxyde d'azote et les particules; aucun bilan carbone ne figure au dossier.

d) si la solution finale est la limitation à 110 km/h sur l'A6 au lieu de 130/kmh fallait-il dépenser autant d'énergie pour cela ?

Avis du C/E : le PPA est régi par une réglementation inhérente à son élaboration, par un diagnostic permis par les relevés et modélisations d'Atmosf'air Bourgogne; ce sont 10 actions qui sont proposées pour se compléter dans la lutte contre la pollution ciblée notamment en cohérence avec des documents de rang supérieur,.

Selon les informations de la DREAL, elles ont tenu compte des composantes du territoire et ont été soumises aux Elus compétents.

Le présent rapport comprend 24 page et une annexe indissociable de celui-ci.

Fait à Beaune le 15 Juillet 2015

Le Commissaire-Enquêteur



AM François

ANNEXE INDISSOCIABLE DU RAPPORT

.PV DES OBSERVATIONS

P.V. DES OBSERVATIONS
ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PLAN PREVENTION ATMOSPHERE DE
CHALON SUR SAONE
ARRETE PREFECTORAL n° 2015.103.009 du 13/04/2015

3 VISITES

1 COURRIER 0 MEL

4 OBSERVATIONS ECRITES

1. CHAMPFORGEUIL

M. ROLLIN- 1er Adjoint-

Sur la proposition de réduction de la vitesse à 110km/h sur l'A6 entre Chalon Nord et Chalon Sud, si rouler moins vite pollue moins, je me pose les questions suivantes :

- quel est le taux de fréquentation des véhicules légers et lourds sur l'A6 ?
- quel a été l'impact du transfert des camions de la N 73 sur l'A6 ?
- obliger les conducteurs de V.L. à rouler à 110km/h voudrait-il dire que les camions ne polluent pas ?

Face à ce manque de réponses je reste favorable à l'objectif " réduire la pollution"

Je pense qu'une expérimentation concernant la vitesse s'impose avant prise de décision.

2.LA LOYERE

Ch. LIMONET- 10, Chemin de la Cure- La Loyère

a) le PPA aurait pu englober l'agglomération voire le Grand Chalon

Le Conseil communautaire du Grand Chalon a délibéré le 22 mars 2012 en faveur d'une planification globale en engageant l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

Ce PLUi du Grand Chalon (38 communes) doit comprendre un volet habitat et un volet déplacements faisant respectivement office de plan local de l'habitat (PLH) et de plan de déplacements urbains (PDU). Le diagnostic a été réalisé en 2013 et l'objectif d'approbation est fixé à 2017. Le Grand Chalon disposait d'un 1er PDU depuis 2003.

Notons que le PPA est hiérarchiquement supérieur au PDU.

b) Il n'y a pas d'évaluation environnementale pour le PPA, ceci vraisemblablement pour une raison de coût.

c) Le 22/10/2014 s'est tenue une enquête publique relative à la déviation "SAONEOR" et la création d'un demi échangeur autoroutier, projet recueillant

nombre

d' observations d'opposition au projet et la création d'une association "Les Amis de la Thalie". Le PPA succède à ce dossier et je m'interroge sur la relation entre ces deux enquêtes ?

d) Je ne peux m'empêcher de penser que la "future éventuelle déviation" ferait bien les affaires de ce PPA bien localisé à la ville de Chalon/Saône dont le trafic routier serait soulagé intra-muros avec un impact sanitaire positif.

e) Le point de vue sur les polluants est développé et se repose la question du PPA/ création d'une infrastructure routière cumulée à l'A6, le tout concourant à l'emballlement climatique. Le système est à repenser et il ne peut y avoir de croissance infinie dans un monde fini.

Réduire la vitesse est une mesure essentielle, bien que déplorée par le C. Municipal.

Plusieurs auteurs sont cités sur la thèse environnementale et il est souhaité que ce PPA constitue "un petit pas ambitieux" malgré l'état de la politique et la politique de l'Etat.

3. OSLON

M. Marc SANGLIER- Chatenoy-en-Bresse

Ayant pris rapidement connaissance du dossier et celui-ci contenant beaucoup de données, il est difficile de se faire un avis; les enquêtes publiques devraient être plus "accompagnées" par la presse locale qui publieraient les éléments et les avis des gens.

4. ST MARCEL

J.P. GIRARDEAU - 2ème Maire-Adjoint de St Marcel

Constatant la baisse des valeurs de polluants en moyennes annuelles et le fait que depuis 2009 aucun dépassement de dioxyde d'azote n'a été constaté d'une part , et que sans action la baisse de 42% est prévue en 2020 (tableau P. 74) se posent les questions suivantes:

- pourquoi la mise en place d'un PPA ?

Dans toutes les agglomérations supérieures à 250.000 habitants ou lors d'un dépassement d'une valeur cible de polluant atmosphérique le Préfet a l'initiative de mettre en place un Plan de Prévention Atmosphère, conformément à l'article L.222-4 et suivants et R.222-13 et suivants du Code de l'Environnement. En l'occurrence l'établissement d'un PPA à Chalon/Saône découle de l'observation en 2009, d'un dépassement des valeurs limites admissibles en centre-ville, pour les oxydes d'azote (NOx).

- La C.A. du Grand Chalon a adopté un **Agenda 21** en mars 2012, guide de mise en oeuvre de développement durable qui prévoit en axe n°4 :préservation des

ressources naturelles et lutte contre le changement climatique- action n°47: Mettre en oeuvre le Plan de Protection de l'Atmosphère.

- la protection de l'atmosphère ne devrait-elle pas commencer par le législateur ?
- quel a été le "bilan carbone" depuis 2009 pour la constitution du dossier ?
- si la solution finale est la limitation à 110 km/h sur l'A6 au lieu de 130/kmh fallait-il dépenser autant d'énergie pour cela ?

Fait à Beaune le 26/06/2015



CONCLUSIONS ET AVIS

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU
PLAN PREVENTION de l'ATMOSPHERE
DE CHALON-SUR-SAONE (71)

ORDONNANCE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF n°E5000004/21 du 26/01/2015

ARRETE PREFECTORAL N° 2015103-009 DU 13/04/2015

Anne-Marie François
Commissaire-Enquêteur

1. PREAMBULE

Après avoir constaté que :

- L'affichage de l'avis d'enquête publique (certificats d'affichage) et les annonces dans la presse locale ont été faits, conformément à la réglementation en vigueur et à l'arrêté préfectoral de Saône et Loire 2015103.0009 du 13/04/2015, prescrivant l'enquête publique.
- L'information du public a été complétée par la parution de l'enquête sur le site internet de la DREAL Bourgogne et celui de la Préfecture de S/L.
- Toute personne intéressée pouvait consulter le dossier mis à disposition en Préfecture de Saône et Loire, les 11 mairies du périmètre de l'aire urbaine du PPA-Chalon/Saône, Champforgeuil, Chatenoy-en-Bresse, Chatenoy-le-Royal, Crissey, Fragnes, La Loyère, Lux, Oslon, Saint-Marcel, Saint-Remy- aux jours et heures d'ouverture habituels des bureaux durant l'enquête publique, et rencontrer le commissaire-enquêteur lors des 5 permanences établies.
- Notons que les sites internet de la ville de Chalon et du Grand Chalon n'ont pas informé les habitants de cette enquête publique,
- Toute personne pouvait s'exprimer librement,
- L'enquête s'est déroulée, dans les conditions légales en application de l'arrêté préfectoral la prescrivant.
- Les retours des 12 registres d'enquête se sont faits par envoi recommandé
- Seules 3 consultations et 4 observations ont été formulées, sur 13 lieux de dépôt du dossier, faisant s'interroger sur le mode d'information "grand public" ou sur une inattention pour le sujet vu les effets non perçus de cette pollution invisible.
- Le P.V. des observations a été adressé au responsable du projet par internet le 26/06/2015 après réception du dernier registre (préfecture de SL)
- Les réponses et commentaires du responsable du projet ont été formulés oralement en RDV avec le commissaire-enquêteur le 29/06/2015.

2. CONCLUSIONS

2.1. Le contexte

La qualité de l'air respiré est un mélange complexe de gaz et de particules en suspension émises soit naturellement, soit par les activités humaines. Les polluants atmosphériques sont néfastes à la santé, aux écosystèmes et aux grands équilibres biologiques. Depuis les années 1970 la France s'est dotée de réseaux de surveillance de la qualité de l'air.

2.2. La réglementation

La réglementation française s'appuie principalement sur les directives européennes. Conçue en tenant compte des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) a introduit le cadre réglementaire français.

Les critères nationaux de la qualité de l'air sont définis dans le code de l'environnement (articles L.221-1 à L.221-5).

En Bourgogne, l'arrêté inter-préfectoral du 4 août 2009 précise les modalités de déclenchement des procédures d'information du public en cas de dépassement des

valeurs fixées.

Dans un souci de préservation de la santé, des valeurs réglementaires pour certains polluants, à savoir: ozone, particules fines, oxydes d'azote, benzène, dioxyde de soufre...ont été fixées, notamment par la Directive Européenne 2008/50 du 21/05/2008, transcrite au Code de l'Environnement à l'article R.221-21. Cette réglementation détermine pour ces différents polluants des valeurs " limite- cible- seuil d'information et de recommandation- seuil d'alerte".

Dans toutes les agglomérations supérieures à 250.000 habitants ou lors d'un dépassement d'une valeur cible de polluant atmosphérique le Préfet a l'initiative de mettre en place un Plan de Prévention Atmosphère, conformément à l'article L.222-4 et suivants et R.222-13 et suivants du Code de l'Environnement.

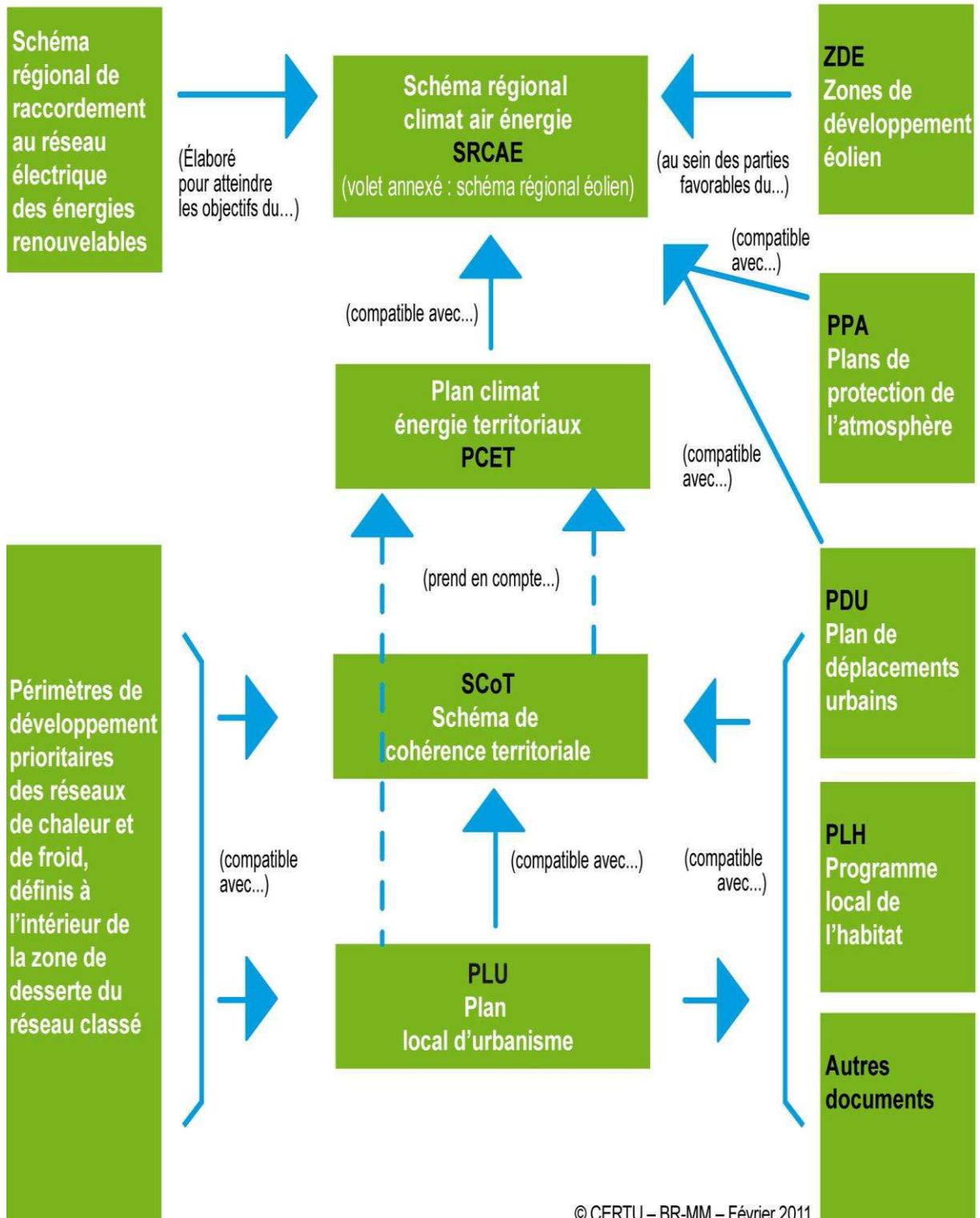
En l'occurrence l'établissement d'un PPA à Chalon/Saône découle de l'observation en 2009, d'un dépassement des valeurs limites admissibles en centre-ville, pour les oxydes d'azote (NOx).

Cette démarche réglementaire a notamment, pour objectif de diminuer de 13% les émissions totales de dioxyde d'azote NOx.

3. Préservation sanitaire et politiques publiques

Le diagramme des documents de planification et liens de compatibilité entre plans et schémas est traduit, ci-après, à l'échelle territoriale.

COORDINATION DES DÉMARCHES TERRITORIALES



3. La mise en oeuvre des Directives Européennes et du Code de l'Environnement

3.1. Le Plan National Santé Environnement (PNSE) n° 3- période 2015-2019 - a notamment pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air qui reste l'un des enjeux sanitaires prioritaires malgré les progrès des ces dernières années.

Le PNSE est décliné en Plans Régionaux Santé Environnement (PRSE) en application des article L131 1-6 et 1311-7 du Code de la Santé Publique ; la Bourgogne s'en est dotée PRSE2- 2011-2015.

3.2. Le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie) Bourgogne a été approuvé en juin 2012.

3.3. Le Programme de Surveillance de la Qualité de l'Air (PSQA) en Bourgogne est établi tous les 5 ans. Le PSQA applicable est celui des années 2010 à 2015. - Révision en cours pour la période 2016 à 2020.

3.4. Planification/ réglementation locales : le Grand Chalon conduit une politique de développement durable avec un ensemble d'actions complémentaires :

- Le Plan Climat Energie Territorial (**PCET**) a été approuvé et mis en oeuvre par la Communauté d'Agglomération du Grand Chalon (CAGC) ; il avait été précédé par " Profil Climat et Livre Blanc ".

Le Conseil communautaire du Grand Chalon a délibéré le 22 mars 2012 en faveur d'une planification globale en engageant l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

Ce PLUi du Grand Chalon (38 communes) doit comprendre un volet habitat et un volet déplacements faisant respectivement office de plan local de l'habitat (PLH) et de plan de déplacements urbains (PDU). Le diagnostic a été est réalisé en 2013 et l'objectif d'approbation est fixé à 2017. Le Grand Chalon disposait d'un 1er PDU depuis 2003.

Notons que le PPA est hiérarchiquement supérieur au PDU.

Son élaboration comportera règlementairement une évaluation environnementale.

Il fait partie des démarches visant à économiser l'énergie et diminuer les GES (gaz à effet de serre) et contribue à limiter les impacts des déplacements. Ce document de planification détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.

Il se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière (VP), que sont les transports publics (TP), les deux roues, la marche...

Le Syndicat mixte du Chalonnais élabore actuellement le **SCOT** du "Pays du Chalonnais" intégrant 147 communes.

- Un **Agenda 21**, de mars 2012, guide de mise en oeuvre de développement durable prévoit en axe n°4 :Préservation des ressources naturelles et lutte contre le changement climatique- action n°47: Mettre en oeuvre le Plan de Protection de l'Atmosphère.

- Un **Schéma Directeur du Réseau cyclable** a été adopté en Mars 2010 avec vélos en libre-service depuis 2007.

- Un **Plan Déplacement Entreprises** également dénommé Plan de Mobilité, est en place-période 2012/2017. Il est géré par la STAC - délégataire du transport public - en

relation avec les entreprises qui dans ce cas sont dans une attitude de gestion volontariste des déplacements de leurs personnels.

- Un **Plan Education à l'Environnement et au Développement Durable** est également opérationnel .

3.5. Les aménagements urbains et l'objectif environnemental

Ces documents de planification/ réglementation sont traduits depuis plusieurs années par des aménagements importants susceptibles d'avoir une incidence sur la qualité de l'air : transfert de l'hôpital de l'Ile St Laurent en rive droite avec desserte par la rocade Chalon/ St Rémy; réaménagement de l'Ile de St Laurent en éco-quartier; aménagement des berges de Saône; mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service à Chalon et 1ère couronne dont 1 ligne "gare/Z.I Nord"; destruction de l'auto- pont et réaménagement de l'avenue Niepce; réhabilitation des quartiers HLM St Jean et des Aubépins ; nouvelle chaufferie biomasse en lien avec le réseau de chaleur ; zones piétonnes; aire d'accueil des PL en Z.I. Nord (SAONEOR); réhabilitation de plusieurs sites industriels; interdiction aux PL de la N73 à/p de St Marcel (trafic en direction de l'Allemagne semble-t-il peu respectée); aménagement de la RCEA 5 (2x2 voies); échangeur semi-autoroutier A6/ Z.I. SAONEOR (dossier administratif en cours - informations recueillies auprès des Elus et sur internet)...

4. La surveillance de la qualité de l'air

Elle est assurée par l'Association agréée "ATMOSF'air Bourgogne" qui dispose actuellement de 3 stations. Parmi les polluants visés, ce Plan a retenu les oxydes d'azote et les particules fines.

Quelques données 2012/2013 ont complété les relevés et de modélisations 2008 et 2009 et correspondent pour :

- le secteur industriel à : 40% de NOx et 77 % pour les particules PM 10 ET 2.5
- le transport à : 47% de NOx et 15% pour les particules précitées.

Ainsi ces deux segments liés aux activités humaines et économiques seraient à l'origine de 87% de NOx et 92% des particules.

5. Les deux principaux émetteurs de polluants

Les modélisations relatives aux particules fines, mettent en évidence le rôle de l'A6 et des industries de Chalon et de Crissey.

Les Communes de Chalon/Saône mais aussi de Champforgeuil, Chatenoy-le-Royal, La Loyère, St Rémy sont les plus impactées et l'étude indique que 16.900 personnes sont exposées à 40µg/m³ de NO₂ et plus sur un périmètre de 94 km² et 73.700 habitants soit 22.9%.

5.1. L'industrie

Malgré la désindustrialisation nationale et locale, l'aire Chalonnaise dispose d'un tissu industriel supérieur aux statistiques nationales. Celles pouvant présenter des risques, relèvent du régime réglementaire des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) et localement ce sont les services de l'inspection des installations classées au sein des DREAL, qui en assurent le contrôle et font appliquer, sous l'autorité du Préfet du département, les mesures de cette police administrative.

L'usine ST Gobain, composante économique/emploi importante du tissu local illustre ce dispositif notamment avec l'Arrêté du Préfet de Saône et Loire (relevé sur internet) n°

2015-009-0015 du 28/01/2015 - Prescriptions complémentaires- stipulant notamment " les seuils de rejets atmosphériques des fours verriers nécessitent d'être modifiés pour prendre en compte les performances attendues des meilleures technologies disponibles- brûleurs bas NOx, monoxyde de carbone../...

Les effets précis induits par ces nouvelles technologies sont actuellement non connus, mais seront à priori bénéfiques à la qualité de l'air.

5.2.La circulation routière

Les modélisations mettent en évidence la localisation linéaire de l'autoroute A6 et des axes routiers les plus fréquentés, dans l'Agglomération chalonnaise, ainsi que des échangeurs au Nord et au Sud .

Des informations complémentaires que j'ai recueillies les données de trafic sont les suivantes : A6 58000/ véhicules jour dont 20% de P.L. ; N.80 dite RCEA de 20 à 30.000 V.J dont 20 % de P.L. ; D5A (déviation de St Marcel au sud de chalon) 27.000 V.J. dont 7% de P.L. ; D.673 35% de P.L. . Selon ces données + de 100.000 véhicules/jour dont environ 20.000 camion/jour circulent dans le secteur de Chalon; bien que Chalon-sur-Saône soit équipé d'un port fluvial actif (6.67 millions de tonnes de marchandises en 2005 - progression de 0.63% entre 2011/2012 , après avoir connu une baisse notable) et soit desservi par le rail (1 million de tonnes de fret en 2005 mais seulement 300.000 tonnes en 2012 selon le rapport Aproport de la CCI.(hors dossier).

Ces chiffres (dossier + recueils d'autres informations) posent aussi la question du fret multimodal, sujet abordé uniquement au Chapitre 3- Diagnostic, mais aucun dispositif ne fait partie du Plan d'actions, excepté le rappel du PRSE2 2011-2015 "abaisser la part de la route dans les transports de marchandises" qui correspond à une intention et non un Plan d'actions (P. 96 du PPA), car aucune politique nationale ne vise cette problématique, pourtant très importante en termes de nuisances.

Quant à l'ancienneté des données du dossier, le rapport indique page 54 que "le Ministère de l'Ecologie" a souhaité que tous les PPA en cours d'élaboration ou de révision utilisent une modélisation basée sur l'année 2009, mais les critères motivant cette décision ne sont pas explicités.

Néanmoins le site d'Atmosf'air permet de consulter des données plus récentes (rapport 2014 - extraits au paragraphe suivant) faute de RDV avec cet organisme, et toute personne intéressée pouvant le consulter.

6.Les polluants ciblés au PPA

6.1.Les oxydes d'azote : monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂)exprimés en équivalent NO₂ sont principalement émis par les véhicules et les installations de combustion. Le NO₂ est irritant, il altère la fonction respiratoire, provoque une hyper-réactivité bronchique (asthmatiques) et un accroissement de la sensibilité aux infections des bronches (enfants). Ils interviennent dans la formation de l'ozone dans la troposphère. Ils contribuent au phénomène des pluies acides et à l'eutrophisation des cours d'eau et des lacs.

6.2. Les particules fines : on retrouve sous ce terme les PM₁₀ et PM_{2.5} qui se distinguent par leur taille. Elles proviennent de la sidérurgie, des cimenteries, de

l'incinération des déchets, de la circulation automobile et d'événements naturels. Les plus fines irritent les voies respiratoires inférieures et altèrent la fonction respiratoire. Certaines ont des propriétés mutagènes et cancérigènes.

Les particules fines (PM10) : Principalement émises par la combustion de la biomasse et de matières fossiles, les PM10 peuvent également résulter de réactions physico-chimiques à partir d'autres polluants appelés précurseurs (SO₂, NO_x, NH₃, COVNM...)

Les Directives Européennes 2008/50/CE du 21 mai 2008 Directive 2004/107/CE du 15 décembre 2004 Dioxyde d'azote NO₂ et oxydes d'azote NO_x; valeurs limites NO₂ pour la protection de la santé 200 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 fois par an et , 40 µg/m³ en moyenne annuelle valeur limite NO_x pour la protection de la végétation 30 µg/m³ en moyenne annuelle

Particules en suspension:

Particules PM10 : valeurs limites pour la protection de la santé 40 µg/m³ en moyenne annuelle 50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par an.

PM2.5 : valeur cible 25 µg/m³ en moyenne annuelle Valeurs limites pour la protection de la santé 26 µg/m³ en moyenne annuelle (valeur 2014) 25 µg/m³ en moyenne annuelle à atteindre pour 2015

Conformément au Code de l'Environnement, article R.222-16, le PPA a pour finalités de ramener dans le périmètre de l'unité urbaine, les niveaux de concentration en polluants dans l'atmosphère, à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par le décret 2010-50 du 21/10/2010.

L'objectif vise à réduire de 35 à 38.000kg/an les émissions de NO_x, polluant problématique dans le périmètre du PPA, s'ajoutant aux 415.714 kg/an attendus liés à la modernisation du parc roulant laquelle reste certes conditionnée par le contexte économique et le pouvoir d'achat.

La prospective 2009/2020 avec le PPA ramène les émissions de NO_x du secteur transport de 927.700 kg/an à 511.986 kg/an.

En complément du dossier la consultation du Rapport 2014 d'ATMOSF'AIR BOURGOGNE nous apporte des éléments d'information intéressants, à savoir :

Relevés mensuels 2014

(oxydes d'azote - NO_x englobe NO et NO₂, sachant que NO n'est pas règlementé)

- Dioxyde d'azote NO₂ Stations de relevés

"Grand Chalon - Centre" - - - - - 24 25 20 29 32 35 34 (My annuelle 34)

"Champforgeuil" 28 29 32 23 15 17 20 20 23 25 29 32 (My annuelle 24)

"Sainte Marie " 28 24 31 20 11 13 15 14 19 23 27 26 (My annuelle 21)

La moyenne annuelle à Chalon Centre, la plus élevée, correspond à 85% de la valeur cible de 40µg/m³- 2010.

- Particules fines PM₁₀

" Chalon Centre" - - - - - 19 22 17 (My sur 3 mois de 19)

"Champforgeuil" 13 11 26 14 8 13 11 7 13 12 15 13 (My annuelle de 13)

Les données sont en-deçà de la valeur cible de 25µg/m³ - 2005 pour la protection de la santé.

Particules fines PM_{2.5}

Centre - - - - - 12 - - - 15 17 12 (My sur 4 mois de 13)

Les données sont en-deçà de la valeur cible 20µg/m³ mais supérieures à l'objectif qualité de 10µg/m³

Le dossier stipule d'ailleurs que les concentrations moyennes 2014 de particules fines sont les plus basses des dix dernières années.

Les autres polluants sont globalement plutôt stables par rapport à la période 2010-2013, année considérée comme étant exceptionnelle." Mais la station de Chalon Centre donne les chiffres les plus élevés.

Atmos'fair a réalisé 2 modélisation 2009/2020 et qui concluent au fait qu'un PDU complétant de façon ciblée les améliorations technologiques inhérentes au renouvellement du parc automobile conduira à une diminution globale de + de 40% des émissions de NOx sur l'agglomération.

Ces données spécifiques nécessitent de prendre en compte la démographie prospective du département et celle de Chalon qui sont assez cohérentes avec une tendance à la baisse de l'ordre de 6% (données hors dossier) , ce qui induit à priori une diminution des déplacements dans l'unité urbaine et donc des polluants émis par les véhicules.

7. AVIS MOTIVE

7. Les actions proposées par le PPA

Préambule:

Dans notre contexte environnemental actuel, le PPA imposé par la réglementation, ne peut-être qu'un dispositif d'amélioration de la qualité de l'air, tout en sachant que ce secteur d'urbanisation connaît un fort transit routier composé d'environ 20% de camions, et que le PPA n'est pas le moyen adapté au développement du fret multimodal.

Au-delà de l'aspect administratif et réglementaire, il se traduit opérationnellement par 10 actions déclinées ci-après synthétiquement et sur lesquelles j'ai formulé mon avis par action.

7.1. Formaliser la connaissance du fonctionnement routier de l'agglomération en établissant des cartes de trafic.

Ce dispositif compléterait l'existant(200 capteurs aux feux à Chalon, 2 à Champforgeuil) mais représente un coût non évalué au dossier d'une part et d'autre part la Commune de Chalon et la CA du Grand Chalon ont délibéré en précisant que faute de participation financière de l'Etat, "cette action sera réalisée à moyens financiers constants. Il est considéré comme rendu possible la mise à jour de données trafic mais il n'est pas envisageable de pouvoir établir et mettre à jour une carte des trafics".

Avis favorable du C.E assorti de recommandation

Selon les données du dossier:

- *les habitants font leurs déplacements à hauteur de 65% avec leur véhicule malgré les actions de mobilité créées.*
- *une simulation indique 285.000 véhicules/jour en semaine dans le périmètre du Grand Chalon, périmètre de 38 communes et non celle de l'unité urbaine concernée par le PPA,*
- *200 capteurs équipent des feux de circulation à Chalon et 2 à Champforgeuil.*

Sachant que :

- *les cartes de trafic, outil d'aide à la décision, aident notamment, à définir d'autres itinéraires mais le Sce compétent du GC m'a indiqué que le réseau viaire*

existant, notamment en centre-ville le plus pollué, avait des contraintes constituées par la Saône, la SNCF et le réseau existant n'offre pas de grandes possibilités de diversification d'utilisation des axes de circulation.

- le coût d'investissement et de fonctionnement- ne sont pas explicites à ce stade*
- le contexte budgétaire territorial est celui des contraintes .*
- la révision du PDU est en cours et traduira la politique des Elus d'une part et c'est son ensemble de dispositifs le composant, d'autre part.*
- le PDU doit prendre en compte le PPA et il est soumis à évaluation environnementale.*

Mon avis favorable est assorti de la demande de prise en compte des délibérations communale et communautaire pour la réalisation du dispositif, assorti d'un planning de réalisation tenant compte des contraintes budgétaires territoriales.

L'élaboration en cours du PDU constitue une étape clé de définition opérationnelle plus complète et plus explicite et permettra d'avoir vraisemblablement une approche du coût d'une carte de trafics.

7.2. Traduire dans tous les documents d'urbanisme les préoccupations relatives à la qualité de l'air à l'occasion de leur révision

Avis favorable du C.E.:

Des projets majeurs sont en cours d'élaboration à savoir : SCOT, PLUi, PDUi .

Le PPA s'impose réglementairement au PDU lui-même inclus dans le PLUi.

Il fera réglementairement l'objet d'une évaluation environnementale avec un volet qualité de l'air.

La CAGC et son Agence d'Urbanisme sont donc dans l'obligation réglementaire de prendre en compte le PPA sur les 11 communes, faute de le voir rejeté au contrôle de légalité .

Tout PLU fait l'objet d'un " Porter à connaissance " de l'Etat et les travaux en réunions de travail incluent les représentants de l'Etat.

7.3. Mise en oeuvre un Plan de Déplacement Urbain complétant de façon ciblée la réduction attendue des émissions liée à la modernisation du parc automobile.

Avis favorable du CE : le PDU est la déclinaison opérationnelle du PPA et traduit la politique des Elus locaux.

l'Etat propose des moyens qui généralement induisent une baisse des émissions liées au trafic routier, à savoir :

- baisse de la circulation, dans les secteurs identifiés comme restant exposés à des seuils supérieurs aux normes, malgré la modernisation du parc roulant*
- usage de véhicules moins polluants et modification des comportements,*
- baisse de la vitesse notamment sur l'A6,*
- recherche d'une complémentarité et d'une cohérence des actions entreprises*
- actions sur les itinéraires empruntés,*
- modalités de desserte P.L. dans l'agglomération,*
- politique du stationnement,*
- développement des transports doux,*

- politique d'amélioration des transports en commun,
- communication ciblée sur la santé.

L'évaluation du 1er PDU étant terminée l'objectif 2017 est fixé pour la révision du PDU . C'est ce plan qui permettra d'affiner les actions efficaces à mettre en oeuvre en complément de l'existant ainsi que leur coût, leur financement et planning de réalisation.

Le dossier donne la date de 2016 pour ce PDU différente de celle recueillie, 2017.

Au sujet des P.L circulant dans l'agglomération les Elus rencontrés et deux conseils municipaux ont soulevés le non respect de l'interdiction de transit des PL, par la D673 (St Marcel), ainsi que celle de la limitation de vitesse.

Il s'agit là d'une problématique de police routière, que les Elus doivent réexaminer avec l'Etat.

Le gain de pollution est évalué au dossier entre 2 et 5000 kg/an

Quant au coût il n'est pas évalué à ce stade.

7.4. Mise en oeuvre de Plans de mobilité

Souvent appelé Plan de Déplacements Entreprise, répondant à l'alternative du déplacement en voiture individuelle et en diminuant les parkings. 0.5 % de gain de transport routier est escompté hors A6. Le coût employeur peut varier de 15 à 50.000 e.

Avis favorable du C.E : ce plan est d'ores et déjà existant. Si la Collectivité est incitative auprès des entreprises supérieures à 50 personnes , elles sont décideuses et la mise en oeuvre est assurée par la société du Grand Chalon déléguée aux Transports en Commun à savoir la STAC .

7.5. Réduction de la vitesse à 110 km/h sur l'A6 le long de l'agglomération

Le tronçon concerné est de 9 kms avec une perte de temps évaluée à 45 secondes induisant un gain de 22.302 kg/an de NO_x (soit - 5.3%) et de 1952 kg/an de PM10 (soit 6.4%) . Le dispositif est complémentaire au PDU et à toutes les actions déjà menées à Chalon.

Le coût financier est évalué à 4000e avec réalisation 6 mois après l'approbation du PPA (arrêté préfectoral, signalisation).

Avis favorable du CE :les relevés transmis par APRR indiquent environ 58.000 VMJ dont 20% de camions ; cette prédominance du VL constitue un levier d'action sur la vitesse.

Selon des Extraits de la SYNTHÈSE DE L'ETUDE IMPACTS DES LIMITATIONS DE VITESSE SUR LA QUALITE DE L'AIR, LE CLIMAT, L'ENERGIE ET LE BRUIT Février 2014- ADEME-

.../...sur les voies rapides, une baisse de 10 km/h de la vitesse maximale permet de diminuer jusqu'à 20% les émissions de d'oxydes d'azote (NO_x), de particules fines (PM_{2,5}) et de CO₂, gaz à effet de serre. Le succès de la mesure s'explique par le profil des émissions polluantes qui, à grande vitesse, associe une hausse de la pollution à l'augmentation de la vitesse des véhicules.../...

Au-delà de 80/90 km/h le lien est établi et tout abaissement de la vitesse est donc bénéfique.../...Dans 75% des études (12 études sur 16), la limitation de vitesse sur les routes et les autoroutes entraîne une diminution des émissions et/ou des concentrations de polluants. Les résultats restent cependant dispersés et fortement dépendant des spécificités des axes et des zones étudiées."

Sont citées dans ce cas .../... les routes et autoroutes, mais tout en sachant qu'une réduction de la vitesse peut entraîner des bouchons générateur de pollution.../...

En l'occurrence il s'agit d'une autoroute à 3 voies, concernée sur un tronçon de 9 kms sans virages marqués, conditions de circulation n'induisant pas, à priori, la création récurrente de bouchons.

Sur une formule à l'essai, suggérée par les Elus, pour en tester les effets, la DREAL m'a indiqué que cette formule n'était pas envisageable.

Sous l'aspect économique la mesure est peu élevée avec la mise en place de la signalisation d'une part par la SAPRR et avec un " coût - temps " de 45 secondes, selon le dossier, pour les usagers. En l'occurrence, pour les utilisateurs locaux comme pour le transit on ne peut parler de pénalité économique vu la perte de temps signifiée.

Quant au gain de polluants évalué à 22.302 kg/an (baisse évaluée à 5,3%) il est le plus important du dispositif proposé

Enfin il est en cohérence avec des documents de rang supérieur.

7.6. Mesures affectant les installations industrielles en déterminant les installations classées présentes sur le territoire de l'agglomération chalonaise les plus émettrices de NO_x et adapter les prescriptions lorsque cela est possible.

Au 1/01/2014, 44 installations classées (ICPE) étaient soumises à autorisation d'autres relevant du régime de l'enregistrement ou de la déclaration.

Les services de l'Etat - DREAL- sont en charge du contrôle et chaque fois qu'un gain sera réalisable économiquement et techniquement, l'adoption de nouvelles dispositions limitant les émissions sera faite.

Le gain escompté est de 1% des émissions industrielles pour un coût impossible à évaluer.

Avis favorable du C.E. compte tenu de éléments exposés ci-avant d'une part et d'autre part, les installations classées relèvent de la police administrative du Préfet mais dans le contexte de la mise en place d'une politique locale de la qualité de l'air toute action

notamment de communication et de sensibilisation contribue à une prise de conscience et une approche différente de gestion vis à vis des habitants.

7.7. Définir les mesures adaptées de façon à restreindre, en cas de pic de pollution, les rejets des installations industrielles les plus émettrices.

Avis favorable du CE car il s'agit de la mise en application de l'arrêté ministériel du 26/03/2014 : le dispositif vise à définir en concertation entre la DREAL et les entreprises des modalités et prescriptions à adopter ; il vise le non dépassement des valeurs d'oxydes d'azote (50%) et des poussières (75%).

Le gain escompté pourrait être important mais l'aspect économique conduit à ramener à 1% le gain de pollution. Le coût de réalisation ne peut être évalué à ce stade prescriptif.

on peut considérer qu'il s'agira là de dispositions au cas par cas.

7.8. Mesures affectant les installations domestiques

Encourager dans le cadre des actions visant l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, les contrôles et l'entretien des chaudières par sensibilisation des syndicats et des propriétaires

Avis favorable du C.E : compte tenu de la réglementation relative aux chaudières industrielles et de petite puissance cette action de communication vise à sensibiliser les différents acteurs et s'inscrit dans la politique de la ville avec le projet " Guichet Unique de l'Habitat".

Le gain sera escompté d'environ 1% un partenariat DREAL/ Ville sera mis en place.

7.9. Favoriser l'adoption de comportements vertueux

Il est proposé d'utiliser les supports d'information des collectivités pour donner des informations sur la qualité de l'air, notamment lors des pics de pollution prévus ou constatés.

Avis favorable du C.E à un dispositif d'information et sensibilisation des habitants en vue de modifier des comportements, pour un gain escompté de 1%.

7.10. Permettre l'adoption de comportements alternatifs l'occasion des pics de pollution par une meilleure anticipation de ces derniers.

Avis favorable du C.E assorti de recommandation: le modèle national PREV'AIR offrant la possibilité de prévision à 48h voire plus, pour sensibiliser habitants et entreprises à des modifications induisant un gain de polluants, je note que les instances locales communiquent déjà les informations d'ATMOSF'AIR sur leur site internet et disposent dans l'immédiat des panneaux lumineux, de radio locale (ex: France Bleu Bourgogne..). Notons également l'indice ATMO qui se présente sous la forme d'un chiffre qui varie sur une échelle de 1 (très bon) à 10 (très mauvais). Il est principalement destiné à l'information du public. En Bourgogne, seules les agglomérations de Dijon et de Chalon-sur-Saône sont concernées par cet indice.

Une installation complète de dispositif spécifique (totems , logiciels etc...) n'est pas chiffrée et s'inscrit dans la prospective budgétaire aussi je recommande de prendre en compte dans ce projet un planning de réalisation à négocier avec les décideurs locaux/payeurs, après avoir mis en oeuvre un dispositif d'information avec les supports municipaux et communautaires mais aussi ceux des médias locaux.

7.11 En Synthèse

Ce premier PPA de Chalon/Saône, permet:

- aux décideurs de disposer d' un diagnostic local en matière de pollution actualisable
- la mise en place de 10 actions constituant une première étape réglementaire , de planification (ex: documents d'urbanisme) pour contribuer à la baisse des dioxydes d'azote et des particules ,
- de sensibiliser les habitants et acteurs à la prise de conscience de la situation et au changement comportemental nécessaire.

Je note qu'aucun avis des Personnes Publiques Consultées et aucune observation ne remet en cause le PPA et son dispositif.

Il ressort du dossier et des entretiens avec le responsable du projet que :

- ce sont les spécificités locales qui sont bien prises en compte dans ce dispositif et qu'il est compatible avec les autres plans et schémas de la Région Bourgogne ;
- il a fait l'objet d'une consultation avec les instances locales lors de son élaboration.

La charge financière de ce plan va se répartir, pour l'essentiel, entre les collectivités territoriales et les entreprises d'où la pondération affectée aux objectifs de gains de pollution, et mes deux recommandations , dans cette première phase de prévention atmosphère.

Le PPA de Chalon/Saône constitue une démarche appropriée aux enjeux de santé.

Au vu de ce qui précède aux chapitres "conclusions et avis" je formule un

AVIS FAVORABLE ASSORTI DE DEUX RECOMMANDATIONS

Fait à Beaune le 15 JUILLET 2015
Anne-Marie François

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'AMF', written in a cursive style.

Commissaire-Enquêteur