

# Présentation du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération rennaise – Avis du Conseil Municipal

Le rapporteur,

## 1 - Contexte

Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) définissent les objectifs et les mesures permettant de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

Les PPA sont élaborés sous la responsabilité des préfets, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être. Ils proposent des mesures réglementaires, mises en œuvre par arrêtés préfectoraux, ainsi que des mesures volontaires définies, concertées et portées, dans les domaines qui les concernent, par les collectivités territoriales et les acteurs locaux (professionnels et particuliers) concernés.

Les PPA prennent place dans un ensemble plus large de documents de planification et les mesures qu'ils prévoient viennent donc compléter, à l'échelle de l'aire d'étude, les actions déjà mises en œuvre au niveau national et local, dans les différents domaines d'activités susceptibles de contribuer à la pollution atmosphérique (transports, chauffage des bâtiments, industrie, agriculture...).

Il importe de souligner que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) doit être compatible avec le PPA approuvé.

Sur l'agglomération rennaise, un premier PPA avait été arrêté par le préfet pour la période 2005-2010. La mise en révision du PPA, le 24 octobre 2012, est motivée par les évolutions apportées par la Directive 2008/50/CE qui a fait évoluer le contenu des PPA et -surtout- abaisser les valeurs limites réglementaires des polluants atmosphériques. De ce fait, et bien que les valeurs mesurées soient globalement stables depuis 2005, l'air de l'agglomération rennaise ne satisfait plus aux normes européennes pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

La zone de surveillance de Rennes fait désormais partie des 15 zones françaises classées en dépassement NO<sub>2</sub>, ce qui vaut à la France, comme pour les particules (PM10), de faire l'objet d'un nouveau contentieux avec l'Europe pour non-respect des seuils en matière de qualité de l'air.

Par ailleurs, les effets néfastes de la pollution atmosphérique ont été mis en évidence par de nombreuses études. Celles-ci invitent d'une part, à la mise en place d'actions pérennes, car les effets sanitaires d'une exposition sur le long terme de niveaux moyens sont plus élevés que ceux liés à des pics, et, d'autre part, à un abaissement progressif des valeurs cibles.

Le PPA de l'agglomération rennaise concernera la période 2015-2020. Son périmètre comprend les 43 communes de Rennes Métropole et s'étend à la commune de Melesse, incluse dans l'unité urbaine. Après consultation des autorités locales, le projet de plan fera l'objet d'une enquête publique, en vue d'une approbation fin 2014 – début 2015.

## 2 – Diagnostic des émissions

### Situation de l'agglomération

Les données de surveillance et les études sur la qualité de l'air fournies par Air Breizh font ressortir que deux polluants sont préoccupants sur l'aire d'étude :

- le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), pour lequel les mesures et les résultats de modélisation montrent un dépassement des valeurs limites moyennes annuelles sur plusieurs axes urbains de Rennes, la rocade et ses voies d'accès ;
- les particules (PM10), pour lesquelles la fréquence des pics journaliers a tendance à augmenter.

La pollution au dioxyde d'azote est due essentiellement à des sources de proximité, tandis que les particules ont des origines géographiques plus diffuses.

Les résultats de la modélisation conduisent à estimer, pour 2008, qu'environ 43 000 personnes, dans l'aire d'étude, vivraient dans des logements situés dans des secteurs où les niveaux de pollution NO<sub>2</sub> sont supérieurs aux valeurs limites.

### **Principales sources d'émissions**

**Le transport routier** est le premier secteur émetteur avec une estimation de 70% des émissions de NO<sub>2</sub> et 40% des PM10. Les émissions sont imputables aux véhicules légers (majoritaires en intra-rocade), mais aussi aux utilitaires et poids lourds. La rocade représente à elle seule plus de 30% des émissions de NO<sub>2</sub> de l'aire d'étude.

**Les installations de combustion** représentent la deuxième source d'émissions de NO<sub>2</sub> (18%) et de PM10 (34%), plus marquée en période hivernale.

Les émissions liées à l'industrie, l'agriculture, ou encore les comportements individuels, tel le brûlage de déchets, font partie intégrante du PPA. Si elles ne sont pas à négliger, elles ne ressortent pas des enjeux identifiés comme prioritaires pour l'agglomération.

### **Causes identifiées**

Malgré les mesures développées par les collectivités locales pour réduire la place de la voiture, inciter à l'utilisation des transports en communs et au développement des modes actifs, les concentrations en NO<sub>2</sub> mesurées sur les stations de mesures urbaines restent globalement stables, voire augmentent légèrement au niveau des valeurs maximales horaires.

Les principales causes expliquant l'absence d'amélioration sur l'aire d'étude, dans un contexte local de croissance démographique et développement de l'activité, sont :

- l'augmentation des déplacements de personnes et de marchandises : le trafic routier diminue en intra-rocade mais est en nette augmentation sur la rocade et l'extra-rocade ;
- le vieillissement du parc de véhicules et sa diésélisation plus marquée en Bretagne ;
- la dégradation des conditions de circulation sur les axes les plus chargés (concentration de flux, réduction de la fluidité, phénomène de congestion), liée pour partie aux aménagements urbains réalisés pour accorder la priorité aux transports en commun et aux modes actifs de déplacement.
- l'augmentation des surfaces bâties chauffées et le recours au chauffage bois.

### **Projections à horizon 2020**

Les résultats de la modélisation des émissions de NO<sub>2</sub> à horizon 2020, basée à la fois sur des projections d'augmentation des émissions liées au trafic, mais aussi sur des prévisions de réduction des émissions grâce aux normes des véhicules et à la rénovation des bâtiments, montrent un relatif statu quo dans l'intra-rocade et une nette dégradation au niveau des rocades par rapport à 2008.

Ces projections confirment les éléments de diagnostic : si les besoins en déplacement dans l'intra-rocade peuvent être maîtrisés par l'offre de transports en commun et les modes actifs, l'accroissement démographique sur le reste de l'aire urbaine et les déplacements qu'elle génère sur le cœur d'agglomération entraînent une saturation des voies et une dégradation de la qualité de l'air.

En l'absence de mesures significatives, cette évolution pourrait conduire à une multiplication par deux des populations exposées à des concentrations supérieures aux limites réglementaires.

### 3 – Objectifs de réduction et effets attendus

Compte tenu des résultats prévisionnels à horizon 2020, l'État propose donc des objectifs ambitieux. Concernant les émissions liées au trafic routier, les objectifs de réduction des émissions de NO<sub>2</sub> sont les suivants :

Objectifs de réduction d'émissions de NO <sub>2</sub> du PPA à 2020	
Secteur géographique	Objectif à 2020
Agglomération hors rocade et intra-rocade	Maintien des émissions à leur niveau de 2008
Rocade	Réduction de 10 % des émissions
Intra-rocade	Réduction de 10 % des émissions
Axes en dépassement en 2008 et dans la projection 2020	Réduction de 20% des émissions
Axes en dépassement dans la projection 2020 mais pas en 2008	Maintien des émissions à leur niveau de 2008

*Niveaux de réduction d'émission à atteindre par rapport à 2008*

Ces objectifs sont en rupture forte avec les projections tendanciennes à horizon 2020. Leur atteinte est conditionnée à des évolutions significatives en matière de trafic et de conditions de circulation, mais aussi à une amélioration des performances environnementales du parc de véhicules (VL et PL).

Ces objectifs « transports » sont complétés par des objectifs de réduction d'émissions pour les autres secteurs : -7% pour le chauffage, -10% pour l'industrie et une stabilisation des émissions issues de l'agriculture par rapport à 2008.

S'agissant des effets attendus, l'évaluation (NO<sub>2</sub>) réalisée dans le cadre de l'élaboration du PPA montre que l'atteinte de ces objectifs conduirait à une nette amélioration de la qualité de l'air sur l'aire d'étude, à une division par deux de la population exposée, sans pour autant lever les dépassements sur quatre axes urbains majeurs et à proximité de la rocade.

### 4 – Principales mesures du plan et observations de Rennes Métropole

#### En matière de déplacements

En premier lieu, le PPA demande au PDU de Rennes Métropole de fixer des objectifs de maîtrise de la circulation automobile et de développer les actions associées afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions en intra-rocade.

Ensuite, le PPA identifie une série de mesures, dont le pilotage est confié à Rennes Métropole, à la Ville de Rennes ou aux services de l'État, présentés ci-après :

- Approfondir, par une étude sur le boulevard de la Liberté, les phénomènes de circulation-émissions et activer les leviers identifiés afin d'atteindre les objectifs sur les axes en dépassement ;
- Renforcer la prise en compte des mobilités alternatives dans les choix d'aménagement des communes ;
- Intégrer pleinement la logistique urbaine comme axe d'intervention du PDU ;
- Développer le co-voiturage, par la mise en place d'une structure d'animation ;
- Étudier la faisabilité d'une gestion dynamique du trafic sur la rocade.

#### En matière d'urbanisme

Le PPA reprend le code de l'urbanisme en demandant une forte intégration de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme), notamment par l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air et l'évaluation de l'impact des déplacements que les documents pourraient engendrer. Il demande, en outre, d'étudier la pertinence d'orientations telles notamment :

- La détermination de secteurs dans lesquels l'ouverture de zones nouvelles à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte en transports collectifs et par les modes actifs.
- La subordination des implantations d'équipements commerciaux à la desserte en transports collectifs et modes actifs.

- L'interdiction de construction d'établissements sensibles autour « d'axes à concentration élevée » en polluants atmosphériques.
- La restriction à l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans des secteurs déjà défavorisés sur le plan de la qualité de l'air.

#### **En matière de chauffage**

La contribution du chauffage dans la production de particules est à présent établie et nécessite d'inciter à recourir à des équipements et combustibles plus performants.

Le PPA propose de :

- renforcer les exigences d'implantation et la surveillance des installations de combustion les plus polluantes ;
- identifier le parc domestique des équipements de chauffage au bois et engager si nécessaire des mesures d'incitation au renouvellement.

#### **En matière de développement des connaissances et de la mobilisation sur les enjeux liés à la qualité de l'air**

Le PPA propose quelques mesures complémentaires :

- renforcer les actions d'information et sensibilisation du public (technologies, comportements...);
- travailler des recommandations en direction de publics ciblés, en particulier des établissements sensibles ;
- construire une charte des acteurs publics, portant notamment sur les flottes captives propres (VL et PL) ;
- mettre en place une base de connaissance commune ;
- mieux gérer les épisodes de pollution (arrête préfectoral révisé en 2015).

### **5 – Proposition d'avis de la commune de Pacé**

Le diagnostic est principalement basé sur des modélisations 2008 à partir de données qualifiées comme encore incomplètes. Il y aurait lieu de prévoir des réévaluations en cours de PPA, au moins à mi-parcours.

Le diagnostic ne prend pas en compte les impacts liés aux grands itinéraires, en particulier les Routes Nationales dont la RN 12, ni la deuxième ceinture de Rennes (RD 29), dont le trafic a beaucoup augmenté ces dernières années.

Il y aurait lieu de qualifier les impacts sur les populations concernées de ces grands itinéraires qui, à eux seuls, constituent l'essentiel des impacts sur les communes extra rocades.

La commune de Pacé va poursuivre ses actions contributives par le renforcement des transports en commun et des modes actifs des actions d'information et de communication auprès de sa population et des entreprises.

*Considérant l'avis favorables avec les réserves suivantes de la commission « urbanisme et développement durable », lors de sa réunion du 11 septembre 2014 :*

*« La commune de Pacé prend acte du projet de Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération rennaise, mais observe que le diagnostic est principalement basé sur des modélisations 2008 à partir de données qualifiées comme encore incomplètes. Il y aurait lieu de prévoir des réévaluations en cours de PPA, au moins à mi-parcours. De plus, ce diagnostic ne prend pas en compte les impacts liés aux grands itinéraires, en particulier les Routes Nationales dont la RN 12, ni la deuxième ceinture de Rennes (RD 29), dont le trafic a beaucoup augmenté ces dernières années. Il y aurait lieu de qualifier les impacts sur les populations concernées par ces grands itinéraires qui, à eux seuls, constituent l'essentiel des impacts sur les communes extra rocades. La commune de Pacé sera attentive à poursuivre ses actions contributives à l'amélioration de la qualité de l'air par le renforcement des transports en commun, des modes de déplacement actifs, ainsi qu'au moyen d'actions d'information et de communication auprès de sa population et des entreprises ».*

**Le conseil municipal, après en avoir délibéré,**

**ÉMET :**

un avis favorable au Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération rennais révisé, soumis par l'Etat, assorti des réserves suivantes :

« La commune de Pacé prend acte du projet de Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération rennais, mais observe que le diagnostic est principalement basé sur des modélisations 2008 à partir de données qualifiées comme encore incomplètes. Il y aurait lieu de prévoir des réévaluations en cours de PPA, au moins à mi-parcours. De plus, ce diagnostic ne prend pas en compte les impacts liés aux grands itinéraires, en particulier les Routes Nationales dont la RN 12, ni la deuxième ceinture de Rennes (RD 29), dont le trafic a beaucoup augmenté ces dernières années. Il y aurait lieu de qualifier les impacts sur les populations concernées par ces grands itinéraires qui, à eux seuls, constituent l'essentiel des impacts sur les communes extra rocales. La commune de Pacé sera attentive à poursuivre ses actions contributives à l'amélioration de la qualité de l'air par le renforcement des transports en commun, des modes de déplacement actifs, ainsi qu'au moyen d'actions d'information et de communication auprès de sa population et des entreprises ».

**VOTE : Unanimité**