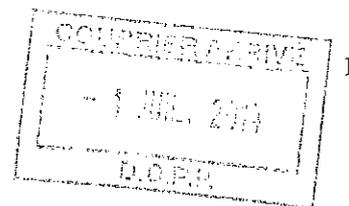


Commissaires enquêteurs :
Michel Badaire, Président de la commission.
François Martin et Jean-Claude Hénault, membres de la commission



Département du Loiret

ENQUÊTE PUBLIQUE

du vendredi 18 avril 2014 au lundi 26 mai 2014

Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Orléanaise (PPA).

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

SOMMAIRE

I - DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

- I.1 ARRETE PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE - page 3*
- I.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE - page 4*
- I.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE - page 4*
- I.4 PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE - page 6*
- I.5 INFORMATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE - page 6*

II - EXAMEN ET ANALYSE DE L'ENQUETE

- II.1 GENERALITES - page 8*
- II.2 PRESENTATION DE L'ENQUETE - page 9*
- II.3 OBSERVATIONS DU PUBLIC - page 16*
- II.4 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES - page 37*
- II.5 OBSERVATIONS DE LA COMMISSION d'ENQUETE - page 37*

III - Annexes

- *Procès-verbal de synthèse des observations au demandeur du vendredi 13 juin 2014.*
- *Réponse de Monsieur le Préfet au procès-verbal de synthèse.*

Pièces jointes

- *25 registres d'observations (2 pour Orléans).*
- *24 attestations d'affichage.*
- *24 attestations de dépôt du dossier.*

I.1 ARRETE PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique unique a été prescrite par l'arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret, en date du 25 février 2014, relative au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Orléanaise (PPA), comprenant les communes de Boigny-sur-Bionne, Bou, Chanteau, Chécy, Combleux, Fleury-les-Aubrais, Ingré, La-Chapelle-Saint-Mesmin, Mardié, Marigny-les-Usages, Olivet, Orléans, Ormes, Saint-Cyr-en-Val, Saint-Denis-en-Val, Saint-Hilaire-Saint-Mesmin, Saint-Jean-de-la-Ruelle, Saint-Jean-de-Braye, Saint-Jean-le-Blanc, Saint-Pryvé-Saint-Mesmin, Saran et Semoy.

En application :

- Du code de l'environnement.
- De l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2006 portant approbation du plan de protection de l'atmosphère de la Communauté d'Agglomération Orléans - Val de Loire.
- Du rapport de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement du Centre en date du 15 juillet 2013.
- De l'avis favorable du 25 juillet 2013 émis par le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération orléanaise.
- Des résultats de la consultation lancée le 7 août 2013, en application de l'article R.222-21 du code de l'environnement, auprès du Conseil Régional du Centre, du Conseil Général du Loiret ainsi que des 22 communes et des établissements publics de coopération intercommunale (E.P.C.I.) de l'agglomération orléanaise.
- Du dossier soumis à enquête publique portant sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération orléanaise.
- De la décision de Madame le Président du Tribunal Administratif désignant la commission d'enquête.

L'évolution de la réglementation environnementale et la prise en compte des données actualisées sur la qualité de l'air dans l'agglomération orléanaise nécessitent la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé par l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2006 susvisé.

En application de l'article R.222-22 code de l'environnement, le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère révisé, après avis du C.O.D.E.R.S.T. et consultation des collectivités locales et des E.P.C.I. concernés, doit faire l'objet d'une enquête publique.

I.2 DECISION DESIGNANT LA COMMISSION D'ENQUETE

La décision n° E13000406/45 du **2 décembre 2013**, de Madame le Président du Tribunal Administratif a désigné une commission d'enquête composée de Monsieur Michel BADAIRE en qualité de Président, de Monsieur François MARTIN en qualité de membre titulaire, de Monsieur Jean-Claude HENAULT en qualité de membre titulaire et de Monsieur Sébastien BOUILLON en qualité de commissaire-enquêteur suppléant.

En application des dispositions de l'article R. 123-5 du Code de l'environnement, hormis le cas du remplacement définitif d'un titulaire défaillant par le suppléant, le suppléant n'intervient pas dans la conduite de l'enquête ni pour l'élaboration du rapport et des conclusions qui restent de la seule compétence de la commission d'enquête.

I.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée du **vendredi 18 avril 2014 au lundi 26 mai 2014** inclus, dans les locaux du siège de l'enquête à la préfecture du Loiret (DDPP), cité Coligny, 131 faubourg Bannier à Orléans, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux.

Un dossier d'enquête y était disponible et consultable.

Un registre, permettant à la population d'inscrire éventuellement ses annotations, était placé près du dossier, tout courrier adressé au Président de la Commission d'Enquête y a été annexé.

Un dossier d'enquête était également disponible et consultable ainsi qu'un registre, permettant à la population d'inscrire éventuellement ses annotations, était placé près du dossier au siège de la communauté d'agglomération (CAOVL), 5 place du 6 juin 1944 à Orléans.

Un dossier d'enquête était également disponible et consultable ainsi qu'un registre, permettant à la population d'inscrire éventuellement ses annotations, était placé près du dossier dans les Mairies des communes de :

1. Boigny-sur-Bionne.
2. Bou.
3. Chanteau.
4. Chécy.
5. Combleux.
6. Fleury-les-Aubrais.
7. Ingré.
8. La-Chapelle-Saint-Mesmin.
9. Mardié.
10. Marigny-les-Usages.
11. Olivet.
12. Orléans, Mairie annexe place de la République ;
13. Ormes.
14. Saint-Cyr-en-Val.
15. Saint-Denis-en-Val.

16. Saint-Hilaire-Saint-Mesmin.
17. Saint-Jean-de-la-Ruelle.
18. Saint-Jean-de-Braye.
19. Saint-Jean-le-Blanc.
20. Saint-Pryvé-Saint-Mesmin.
21. Saran.
22. Semoy.

Les Maires ont attesté de la présence continue du dossier par les certificats joints au présent rapport.

Des membres de la commission d'Enquête se sont tenus à la disposition du public, dans une salle des lieux suivants :

DDPP ORLEANS	Vendredi 18 avril 2014 de 9h00 à 12h00
Mairie de FLEURY les AUBRAIS	Mardi 22 avril 2014 de 9h00 à 12h00
Mairie de SARAN	Samedi 26 avril 2014 de 9h00 à 12h00
Mairie d'OLIVET	Mardi 6 juin 2014 de 14h00 à 17h00
Mairie république d'ORLEANS.	Mercredi 14 mai 2014 de 14h00 à 17h00
Mairie d'INGRE	Vendredi 16 mai 2014 de 14h00 à 17h00
DDPP ORLEANS	Lundi 26 mai 2014 de 14h00 à 17h00

L'enquête a été close le **lundi 26 mai 2014**, la mention correspondante a été portée sur les registres d'observations de l'enquête.

I.4 PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La publicité de l'enquête publique a été assurée, plus de quinze jours avant l'ouverture, et dans la première semaine de l'enquête par voie d'annonces légales dans deux journaux habilités à recevoir ce type d'avis :

- le journal «la République du Centre» (édition du 3 avril 2014)
- le journal «le journal de Gien» (édition du 3 avril 2014)
- le journal «la République du Centre» (édition du 24 avril 2014)
- le journal «le journal de Gien» (édition du 24 avril 2014)

L'avis prescrivant l'enquête a bien été affiché durant toute la durée de l'enquête, quinze jours avant et pendant celle-ci, sur des panneaux réservés à cet effet à l'extérieur des 22 Mairies, au siège de la communauté d'agglomération (CAOVL), 5 place du 6 juin 1944 à Orléans, à la Préfecture du Loiret, rue de Bourgogne et au siège de l'enquête à la préfecture du Loiret (DDPP), cité Coligny, 131 faubourg Bannier à Orléans.

Ces affichages ont été faits, sous la responsabilité des Maires, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et ont été maintenus jusqu'au 26 mai 2014 inclus, date de clôture de l'enquête.

Les Maires ont attesté de la présence continue de l'affichage par les certificats joints au présent rapport.

Des membres de la commission se sont assurés sur place de la qualité de cet affichage. Ce contrôle a permis d'améliorer la visibilité en intervenant auprès du personnel des Mairies qui a disposé plus judicieusement cette information lorsque cela a été nécessaire.

I.5 INFORMATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, nous avons eu des entretiens avec diverses personnes pour organiser la consultation et nous faire présenter le projet :

- M. J.F. MOREAU, Directeur Départemental de la Protection des Populations
- M. CLERICY LANTA, Responsable Service Evaluation Energie Valorisation de la Connaissance (SEEVAC).
- M. NAGOT, Chef du Service Sécurité de l'Environnement Industriel par intérim à la DDPP du Loiret.
- M. GREINER, Chef du département énergie, air, climat à la DREAL Centre, (SEEVAC).
- M. D. MOREAU, Ingénieur de l'industrie et des mines à la DREAL.

Cela a permis d'évoquer et d'éclaircir divers points du dossier et nous avons eu plusieurs autres rencontres dont :

Le mercredi 11 décembre, à Orléans Préfecture Coligny avec des représentants de la Préfecture et de la DREAL pour les modalités d'enquête.

Le vendredi 21 février, à Orléans Préfecture Coligny avec des représentants de la Préfecture pour la signature des pièces.

Le vendredi 28 février, à la DREAL pour la présentation du dossier.

Le vendredi 13 juin, à la DREAL pour la remise du Procès-Verbal de synthèse.

Nous avons eu à notre disposition le dossier mis en consultation et vérifié la présence des pièces dans ce dossier :

1. Une notice explicative indiquant l'objet de l'enquête et mentionnant les textes qui régissent l'enquête publique et le Plan de Protection de l'Atmosphère.
2. Un résumé non technique du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (qui s'est substitué au plan régional pour la qualité de l'air élaboré en 2010).
3. Un résumé non technique de présentation du projet de plan.
4. Le projet de plan de protection de l'atmosphère révisé.
5. Un document de synthèse établi à l'issue de la phase de consultation réglementaire des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale, qui s'est déroulée du 7 août au 15 novembre 2013, comportant également des propositions de traitement.

Deux annexes reprenant les avis obligatoires sollicités préalablement au lancement de l'enquête publique :

- Un extrait du procès-verbal du conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques du 25 juillet 2013, mentionnant l'avis de cette instance sur le projet de plan.
- Les avis formulés lors de la phase de consultation des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale qui s'est déroulée du 7 août au 15 novembre 2013.

L'ensemble des pièces des dossiers ainsi que les registres ont été paraphés.

II.1 GENERALITES

Ce dossier de PPA est présenté par Monsieur le Préfet du Loiret. Il a été réalisé par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement - Service Evaluation Energie et Valorisation de la Connaissance - Département Energie Air Climat.

Parmi les divers plans d'action proposés par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) définit les mesures à mettre en œuvre, pour atteindre des concentrations de polluants dans l'air ambiant qui respectent les valeurs réglementaires. Ce document est obligatoire dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, sa capacité à traiter la qualité de l'air à une échelle restreinte, permet de prendre en compte les problématiques locales et il est élaboré pour une période de 5 ans.

L'établissement de ce plan découle de l'évaluation du précédent PPA, approuvé en 2006, pour l'agglomération orléanaise et de l'observation de dépassements de valeurs limites en proximité de trafic pour le dioxyde d'azote dès 2010 (date de leur entrée en vigueur) à Orléans.

Au niveau local un arrêté préfectoral fixant des mesures locales pour réduire les émissions du secteur des transports a déjà été adopté le 2 juillet 2012. Ces mesures sont venues compléter le premier PPA arrêté sur l'agglomération orléanaise.

Dans le cas présent, il a été choisi le périmètre de la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire (AgglO), correspondant à celui du SCoT et du précédent PPA. Cela regroupe 22 communes sur 330 km² pour une population de 279 272 habitants.

II.2 PRESENTATION DE L'ENQUETE

Sur l'agglomération orléanaise, les résultats des études menées par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air en région Centre (Lig'Air) font état d'une situation non satisfaisante.

En 2010, près de 4 700 personnes étaient exposées à des niveaux de NO₂ qui ne respectaient pas la valeur limite fixée par la réglementation en termes d'exposition annuelle. Ces niveaux de polluants dans l'air ambiant ont un impact sur la santé, en particulier pour les personnes les plus fragiles (enfants, personnes âgées, femmes enceintes, malades, etc.).

Les mesures, élaborées de manière concertée sur le territoire du PPA, constituent une application locale d'orientations données au travers du Schéma Régional, du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de la région Centre ainsi qu'une déclinaison du Plan national d'Urgence pour la Qualité de l'Air.

Les principales sources de pollution ont été identifiées sur l'agglomération orléanaise. Il s'agit majoritairement du transport, mais également de l'industrie, ou encore de l'habitat. Pour retrouver un air de bonne qualité, il faut donc agir sur tous les secteurs d'activité.

Le PPA propose 25 actions, celles relatives à l'urbanisme et à la planification ne sont pas quantifiables du point de vue des émissions, mais elles permettent de diminuer l'exposition des populations et de traiter les points noirs de la qualité de l'air. En 2010, 4 700 personnes étaient soumises à des concentrations qui ne respectaient pas la réglementation, à échéance 2015, il ne resterait plus qu'environ 620 personnes. Cependant si aucune action locale n'est prise, 1 230 personnes continueront à respirer un air dépassant les valeurs limites.

Comparaison des émissions par rapport aux objectifs horizon 2015.

	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}
Emissions / référence 2008	3571	806	576
Emissions / tendanciel 2015	2565	654	415
Evolution tendancielle / 2008-2015	-28%	-19%	-28%
Objectifs de réduction des émissions	-35%	-28%	-29%

Ces résultats indiquent clairement que le scénario « tendanciel 2015 » seul ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en termes de réduction d'émissions. Des actions locales doivent être mises en place sur le périmètre du PPA de l'agglomération orléanaise.

TRANSPORT

1 - « PDU » intégrer les objectifs du PPA dans le PDU :

- Développement des transports en commun.
- Le stationnement.
- Le développement de réseaux urbains de pistes cyclables.
- Le transport de marchandises.

2 - « gouvernance » :

- Mise en place d'un lieu de concertation entre AOT couvrant le PPA et les partenaires transports connectés au territoire.
- Elaboration d'une charte de coordination des transports de personnes et de marchandises à l'échelle du PPA.

3 - « A10 » protéger la santé des habitants à proximité :

- Abaisser la vitesse de circulation à 110 km/h (vitesse à laquelle les véhicules émettent le moins de polluants).

4 - « écotaxe » :

- Taxe calculée selon un taux kilométrique variable. Zones concernées, parties de la RD 2060 et de la tangentielle est.

5 - « fluidifier le trafic dans le centre-ville » :

- En agissant en temps réel sur les carrefours à feux et leur coordination.
- Mise en place d'une aide au franchissement des carrefours à feux pour les autobus.
- Réflexion sur une modélisation de trafic routier (échelle agglomération):
- Amélioration du système de jalonnement dynamique pour accéder aux parkings (P+R).
- Amélioration du système de caméras de vidéosurveillance de la circulation.
- Centralisation de l'ensemble des sous-systèmes au poste central de régulation du trafic.
- Archivage des données.
- Améliorer l'attractivité des transports en commun et/ou orienter la population vers les mobilités douces. Un site internet propose déjà ce service.

6 - « évaluation des politiques de transport » :

- Estimer les gains vis-à-vis de la qualité de l'air suite à la mise en service des lignes de tramway, à la reconfiguration du réseau de transports urbains de l'agglomération.
- Nombre de kilomètres évités pour les voitures et les bus dans le cadre de la mise en service du tram.
- Report modal vers les modes de transports doux et alternatifs.
- Fréquentation des parkings relais, fréquentation des trams, des bus.
- Evolution de la consommation des bus depuis 2008.

7 - transport « PDE » :

- Promouvoir la désignation d'un référent « PDE/PDA » au sein des entreprises/administrations qui disposent d'un tel plan.
- Le PDE se traduit par la mise en place de mesures sur les déplacements domicile-travail et sur les déplacements professionnels.
- Concernant l'usage des transports en commun (prime incitative, amélioration des accès et cheminement piétons, adaptation des dessertes et horaires, etc.) ;
- Concernant l'usage des modes doux et autres modes (incitation au covoiturage, places réservées, kits cadeaux pour les cyclistes et piétons, etc.) ;
- Concernant l'organisation du travail et la mutualisation des services (télétravail, travail à distance, visioconférences, conciergerie, restaurant d'entreprises...)

8 - « mobilité douce » :

- Développement du vélo et des pistes cyclables.
- Promotion des vélo-bus et pédibus auprès des scolaires.
- Favoriser les circuits courts pour les piétons.

9 - « mobilités alternatives » :

- Bilan du dispositif d'auto partage existant et poursuite de son développement ;
- Covoiturage, proposition d'un site Internet par le CG45 pour favoriser cette pratique.
- Poursuite des études sur la remise en service aux voyageurs de la voie ferrée Orléans-Châteauneuf et Orléans-Voves-Chartres.;
- Prise en charge des véhicules électriques dans les parcs de stationnement couverts.
- Animation de la centrale d'information multimodale JV Malin ;
- Promotion de la charte C02.

10 - « abonnement transloire » :

- Pérenniser l'abonnement qui permet de contourner l'agglomération par l'autoroute à bas prix avec priorité aux péages.

FICHES INDUSTRIE

1 - « action gros émetteurs industriels » :

- Mise en œuvre des meilleures techniques disponibles (MTD) chez les industriels émetteurs de plus de 20 tonnes/an de particules et/ou de NOx, basée sur les recueils MTD des secteurs d'activités considérés.
- Prescription par arrêté préfectoral des valeurs limites d'émission associées à la mise en œuvre des MTD / échancier de travaux.
- Contrôle sur site de la mise en œuvre des mesures issues des nouvelles prescriptions.
- Action de contrôle général relative à l'analyse de la conformité des installations avec la réglementation.

2 - « contrôle des chaufferies » :

- Contrôler les installations à déclaration au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement / analyse de leur conformité au regard de l'arrêté ministériel du 25 juillet 1997 modifié.

3 - « BTP » :

- Les chantiers / BTP : arrosage des pistes de circulations, isolement des zones travaux par des clôtures pleines, utilisation de balayeuses voiries aspirantes, nettoyage fréquent du chantier, interdiction de brûlage de déchets de chantiers, etc. ;
- Les engins de chantiers : bâchage systématique des camions de transport de matériaux de chantiers et terres d'excavation, consignes de couper le moteur en cas d'arrêt prolongé, limitation de vitesse, etc.
- Rédiger une clause qui sera insérée dans les marchés publics permettant de réduire les émissions de particules. Cette clause prendra en compte les meilleures techniques disponibles (MTD).

FICHES URBANISME / PLANIFICATION

1 - « porter à connaissance » :

- L'action vise à ne pas dégrader la situation et ne pas exposer plus de population à la pollution atmosphérique.

2 - « documents de planification » :

- Les documents d'urbanisme devront au moins comprendre les éléments suivants, un état de la qualité de l'air sur le territoire considéré, notamment des concentrations de NO2 et de PM10 et un bilan des émissions.
- Limiter l'urbanisation (notamment des établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite...) à proximité des grands axes routiers afin de ne pas augmenter l'exposition des occupants à une mauvaise qualité de l'air.
- Implanter des équipements structurants là où une desserte performante de transports collectifs existe, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur le système de mobilité.

- Introduire des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés.
- Garantir la mobilité par des modes actifs (vélo, marche à pied, etc.) en favorisant des aménagements qui respectent les principes de continuité et de circuit court.
- Restreindre l'implantation d'installations qui produiraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air.

3 - « études d'impact » :

Sur le territoire du PPA et sur les communes limitrophes à ce territoire, les études d'impact et les évaluations environnementales devront comprendre au minimum les éléments suivants :

- Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, notamment des concentrations de N₂O et PM₁₀. Il pourra également être fait état d'une estimation du nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs réglementaires de polluants atmosphériques (avant et après le projet) pour les installations émettrices de polluants atmosphériques.

Dans l'analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement :

- Emissions directes de polluants atmosphériques par le projet qu'il s'agisse des phases de construction, de fonctionnement ou de démantèlement.
- Analyse des flux de transports générés par le projet et différenciés par mode, et émissions polluantes associées.
- Moyens de chauffage prévus par le projet et émissions polluantes associées.
- Emissions de polluants atmosphériques générées par la réalisation du projet (mise en suspension de particules, émissions des engins de chantiers, etc.).
- Dans la partie consacrée aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes, le porteur du projet traitera des thèmes ci-dessus dès lors qu'ils seront pertinents. Une étude visant à apprécier le niveau de fonctionnement minimal requis au regard de la réponse au cahier des charges du projet sera réalisée, de manière à appréhender la disponibilité d'une marge de manœuvre entre limite de polluants atmosphériques.

AGRICULTURE

1 - « bonnes pratiques » :

- Une charte agricole a été réalisée sur le territoire de l'Agglo « Charte agricole pour une agriculture urbaine durable sur le territoire de l'agglomération orléanaise » en juillet 2012. Son action n°20 propose d'accompagner les projets d'investissement contribuant à une agriculture plus respectueuse de l'environnement. L'action du PPA consisterait à ajouter un volet qualité de l'air à la mesure n°20.
- Le brûlage des déchets verts agricoles ou l'écobuage sont également des pratiques génératrices de polluants dont les particules. Une sensibilisation sur ce sujet devra être également réalisée.

COMMUNICATION

1 - « brûlage des déchets verts » :

- L'objectif est de réaliser un document de sensibilisation concernant la pollution atmosphérique liée à la pratique du brûlage des déchets verts. Une plaquette serait réalisée à destination principalement des communes de la zone PPA qui seraient ensuite chargées de relayer le message aux particuliers. Cette plaquette rappellerait également la réglementation. Cette action est directement liée à l'application du PRSE2.
- L'Agglo propose également un dispositif expérimental d'un an sur 6 communes de collecte gratuite des déchets verts des seniors et des personnes à mobilité réduite.

2 - « mauvaise utilisation du bois énergie » :

- Sensibiliser à la pollution atmosphérique liée à la mauvaise utilisation du bois énergie en diffusant des plaquettes à destination de tous les publics.
- Valoriser les travaux de la marque collective « Centre Bois Bûche » qui identifie les professionnels du bois de chauffage de la région Centre engagés dans une démarche de qualité des produits et des services.
- Une plaquette est éditée et fait la promotion d'un bois de qualité. Un site Internet diffuse également de l'information : www.centreboisbuche.com. Pistes de relais d'information, magasins d'outillage, ADIL.

3 - « scolaires » :

Lig'Air dispose d'une exposition destinée aux scolaires. Une mise à jour de certains panneaux est à prévoir.

- Diffusion des sites internet.
- Une pièce de théâtre à destination des scolaires est également envisagée.
- Un relais peut également être trouvé auprès d'associations.
- Sensibilisation possible des collégiens dans le cadre du Conseil général Junior.

4 - « personnes sensibles » :

- Poursuite de l'action mise en place par le PPA1.
- Promotion de l'outil Senti'mail et adaptation aux Smartphones.

- Information / formation du médecin-conseil et de l'infirmière-conseil de l'inspection académique.

5 - « communication générale » :

- Affichage de messages sur les panneaux à messages variables de la ville d'Orléans.
- Compléter l'affichage des émissions CO2 par un affichage NO2 et PM10/PM25 (obligation à venir pour le CO2).
- Diffuser l'information sur la qualité de l'air via le magazine de la ville d'Orléans ou son site Internet.
- Accentuer la communication sur la différence entre pollution atmosphérique et réchauffement climatique.
- Faire un relais auprès des commerçants et concessionnaires automobiles, notamment pour les actions prises en faveur des véhicules électriques : privilégier les livraisons en véhicules propres, gratuité de stationnement pendant 1 h30 pour les véhicules électriques à Orléans.

AMELIORATION DES CONNAISSANCES

1 « secteur tertiaire / résidentiel » :

- Réaliser une enquête régionale pour préciser le parc de chauffage avec un zoom sur le territoire du PPA.

2 « secteur du transport » :

- Rendre cohérentes et homogènes les données sur le trafic routier. Un traitement informatique des données devra être réalisé pour obtenir des trafics moyens journaliers annuels.
- Réaliser des enquêtes type enquête ménage, enquête cordon, etc.

PIC DE POLLUTION

1 – « amélioration de la coordination et diffusion de l'information » :

- Lorsqu'un dépassement de seuil est prévu ou constaté, Lig'Air informe les services des Préfectures des départements concernés. Ces derniers sont ensuite chargés de relayer cette information.

II.3 OBSERVATIONS DU PUBLIC

Dans le rapport et les conclusions, l'ensemble des observations a été pris en compte. Éventuellement, pour plus de précisions, se reporter aux observations présentes dans le registre et dont vous trouvez ci-après une synthèse non exhaustive.

Registre déposé à la Direction Départementale de la Protection de la Population (DDPP), siège de l'enquête, site de permanences.

Des personnes viennent consulter le dossier.

10 personnes portent des observations écrites dont neuf via internet.

1. **Anonyme :**
Il convient de penser à la pollution aérienne. Il y a un trafic important qui génère des polluants, CO2 et NOX.
2. **Monsieur RAGUIN :**
Signale les odeurs de poisson pourri provenant de SIFA faut-il supporter l'odeur et la pollution longtemps ?
3. **Monsieur et Madame DUDOK de WIT :**
Fortement incommodés par les odeurs de la SIFA, il faut une solution à ce problème.
4. **Monsieur PALLET :**
Par vent du sud, il arrive une mauvaise odeur et on trouve sur les dalles du balcon une poussière jaunâtre provenant vraisemblablement de la SIFA. Souhaite que l'on trouve des mesures sans nuire à l'emploi.
5. **Monsieur MACE :**
Signale les désagréments d'odeurs nauséabondes et récurrentes émanant de la fonderie SIFA. Malgré de nombreuses démarches, rien de concluant n'a été envisagé.
6. **Madame et Monsieur BOUVEL :**
Il est dommage qu'une usine vétuste et polluante soit située dans une zone d'habitations, il est dommage que nos politiques ne se préoccupent pas de cela.
7. **Monsieur DELBOULBE :**
Demande un délai plus long pour avoir des réponses sur l'entreprise voisine SIFA qui nous infeste de temps en temps.
8. **Monsieur de TURCKEIM :**
Tient à témoigner des odeurs désagréables, comme du caoutchouc brûlé qui provoque des états nauséux. Selon toutes vraisemblances, elles proviennent de la SIFA.

9. Madame KATOUZIAN :

N'a vu aucune affiche jaune en Mairie, elle est gênée par les odeurs de la fonderie SIFA ainsi que par les pollutions liées aux embouteillages et excès de vitesse sur la RD 2020 et A 71

10. Monsieur MAILLOT :

Depuis de nombreuses années, une odeur de poisson pourri émane de l'entreprise SIFA qui utilise un produit de démoulage pour sa fonderie ! Je souhaite une réponse écrite, officielle et argumentée.

Huit courriers pour 78 observations.

1. **Monsieur GUERIN :** Je lis ce jour, dans le journal, que vous nous consultez, nous citoyens à ce sujet, souhaitant une réponse de notre part avant lundi. Hors, je n'ai absolument pas le temps de m'amuser à prendre à minima 2 bonnes heures de mon temps pour aller à la Mairie, qui plus est, sur des créneaux d'ouvertures des administrations. Il serait peut-être bon de vous mettre à vivre avec votre temps vous administratifs, est-ce si compliqué que ça que de mettre ce projet à disposition sur internet et réseaux sociaux pour avoir un réel reflet de ce que les citoyens peuvent vous apporter de leur point de vue ? Donc, à moins que votre objectif ne soit pas d'avoir un excellent retour d'une majorité hétérogène de personnes afin de rester sur vos idées propres, vous ne nous consultez que pour la forme. Je vous propose à l'occasion de vous imprégner des méthodes entrepreneuriales, d'aujourd'hui notamment, qui font leurs preuves et sont d'une efficacité redoutable en terme de communication et productivité.

2. Association Nature Centre, quatre propositions :

Amélioration immédiate de la qualité de l'air sur les grands axes routiers :

- Limitation à 110 km/h de l'ensemble du réseau autoroutier sur l'agglomération Orléanaise.
- Limitation à 70 Km/h de la vitesse sur la D 2060 du pont de l'Europe à la sortie de Saint-Jean-de-Braye.
- Baisse de 20 Km/h de la vitesse autorisée sur la D 2701.

Transfert des modes de déplacement :

- Passage des moyens de transports particuliers aux transports en commun sur voie réservée doit être considéré comme une priorité, les choix devant être établis en privilégiant l'intérêt environnemental.
- Extension du tramway vers Chécy.
- Réouverture de la ligne ferroviaire vers Châteauneuf-sur-Loire avec étude des variantes tram-train sur l'ensemble de ce secteur.

Diminution des déplacements :

- Afin de faire baisser le nombre de déplacements liés à l'activité professionnelle, doit être mise en place une politique d'incitation des entreprises à développer le télétravail.

Respect de la législation et évolution des pratiques d'usage du feu :

- Faire respecter la législation interdisant les feux extérieurs, par les professionnels comme par les particuliers, y compris des incinérateurs individuels et pour ces derniers de faire un rappel de l'interdiction de leur usage auprès des professionnels qui les commercialisent.
- Mettre en place une charte de bon comportement rappelant l'interdiction des feux de combustion de matériaux sur tous les chantiers.
- Interdire, lors de toute délivrance de permis de construire l'installation de cheminée à foyer ouvert.
- Inciter les vendeurs à faire évoluer les acheteurs de barbecue vers des modèles à gaz ou électriques.

3. Commune de SEMOY :

Considérant que le PPA de l'Agglo ne développe pas une politique volontariste quant à la diminution des pollutions de l'air liées au trafic routier (automobiles et poids lourds) sur la tangentielle.

La seule fiche action du PPA à propos du trafic routier sur la tangentielle, se rapporte à la mise en place de l'écotaxe, dont l'avenir semble aujourd'hui incertain. Lig'air a identifié une zone concernée par des dépassements de seuil en particulier pour le NO₂. 1296 personnes sont ainsi impactées.

Le Conseil Municipal de SEMOY réitère les propositions d'actions exprimées dans l'avis approuvé par délibération le 18 octobre 2013 :

- Réaliser des aménagements routiers en voies urbaines sur certains secteurs afin de marquer de façon significative les entrées de l'agglomération orléanaise. En particulier au niveau de l'échangeur Saint-Jean de Braye/Semoy.
- Réduire la circulation automobile nécessite la volonté de poursuivre une politique d'amélioration du transport en commun par la mise en place réelle de lignes de bus structurantes fréquentes et adaptées aux besoins de la population.
- Favoriser davantage les mobilités alternatives et douces à l'échelle de l'agglomération notamment par l'incitation au covoiturage et à l'aménagement sécurisé de pistes cyclables.
- Réduire la vitesse sur la rocade nord à 70 km/heure.
- Favoriser le ferroutage pour limiter la circulation des poids lourds.
- Orienter le trafic poids lourds vers l'A19.
- Obliger les entreprises de la zone d'activités des Chatelliers à respecter le cahier des charges de végétalisation des fonds de parcelles.

Ceci étant exposé, Le conseil municipal, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité d'inclure cette contribution au registre d'enquête publique.

4. Monsieur GRES :

Que les enquêtes soient annoncées plusieurs fois par tous les moyens, télé, journaux, bulletins municipaux, panneaux. Ce dossier complexe de 250 pages devrait être accompagné d'un résumé de 10 pages et il aurait fallu signaler l'action de l'association « Air Pur » qui a empêché la construction d'une usine d'incinération des boues à la Source, des remèdes :

- Une halte ferroviaire au château de Saint Jean le Blanc aurait beaucoup d'intérêt pour les citoyens.
- Aménager pour les vélos, la piste piétonnière en contrebas de la voie ferrée, depuis la levée et passant sur le pont du chemin de fer.

- Il serait intéressant de suivre l'évolution des chaufferies au bois.
- Une station de géothermie n'aurait-elle pas été une meilleure solution ?
- Merci de répondre sans échappatoire.

5. Madame et Monsieur ALBOUY :

Les nuisances occasionnées par l'activité de la SIFA gênent considérablement ma vie, celle de ma famille, et de tous les habitants d'Olivet et des communes limitrophes. Picotements gorge, irritations oculaires, envie de vomir quand odeur très forte, impossibilité d'ouvrir les fenêtres pour aérer, pour se rafraîchir les nuits chaudes. Hésitation à laisser jouer les enfants dehors... obligation de rentrer au lieu de prendre les repas dehors... Odeur persistante dans les maisons, moins-value en cas de revente. Il serait intéressant de se rapprocher d'un médecin pour contrôler les bio marqueurs cela permettrait de conclure sur le risque pour la santé des riverains.

Nous avons par ailleurs posé la question, il nous a été répondu, en termes d'emplois. Pourquoi le principe de précaution n'est-il pas appliqué, depuis si longtemps, quand on ne cesse de parler d'environnement ?

Ci-joint la réclamation sans suite faite à la Préfecture.

Nous venons vous demander le report de la date butoir de cette consultation, car la plupart des habitants des communes concernées n'en n'ont pas eu connaissance, par manque de temps ou d'occasion d'être au contact de l'information.

6. Messieurs CHARLEUX et AINCY, coprésidents de l'association SCEVE :

Les faiblesses antérieures à éviter ressortent des analyses convergentes qui figurent dans les différentes révisions, dont celle du dossier examiné.

- Analyses et choix d'actions insuffisants.
- Formulations d'actions floues.
- Actions exprimées essentiellement en termes de souhaits.
- Objectifs de résultats manquants ou pas pertinents ou trop nombreux.
- Délais non spécifiés.
- Responsabilités non définies ou mal attribuées.
- Manque de communication avec les Collectivités et la population.

Les critères d'analyse de la révision des PPA sont donc :

- La pertinence des analyses et des objectifs globaux retenus pour le PPA
- La pertinence du choix des actions pour atteindre ces objectifs compte tenu des connaissances sur les causes de pollution et les leviers
- La part des actions qui ont un caractère obligatoire
- Objectif visé et contenu précis
- Délai spécifié et aussi court que possible
- Critère(s) pertinent (s) pour vérifier l'atteinte de l'objectif
- Responsabilités bien attribuées, dont celle de la vérification de l'atteinte de l'objectif
- Des dispositions précises pour un véritable pilotage de l'avancement de l'ensemble du dispositif.

Par contre l'analyse de la situation actuelle dans l'agglomération et de ce qui y a été fait, apparaît beaucoup trop faible pour fonder une révision fiable, les points suivants devant en particulier être revus :

- Les relevés Lig'air entre 2011 et 2014, ne rassurent pas à ce sujet, alors que des projets ajoutant de la pollution de l'air interviendront. Par exemple la chaufferie biomasse des Groues n'est pas encore en service.
- Il n'y a pas d'analyse dans le texte d'impact des émissions d'origine agricole sur le fond de pollution urbain, en particulier des particules émises directement ou résultant de l'émission de précurseurs.
- La focalisation sur les mesures à proximité du trafic, où les émissions liées à la circulation sont prépondérantes, minimise l'appréciation de cet impact, qui devrait être pris en considération dans la zone urbaine d'Orléans, à minima à titre préventif, du fait de l'importance de l'agriculture autour d'elle.
- L'attention est attirée à ce sujet par l'exposé du CNRS, en lien, qui a souligné l'impact majeur des émissions agricoles sur l'épisode catastrophique de mars 2014 en Ile de France.
- Accroître la fluidité du trafic, dans le texte, mais il n'y est pas mentionné qu'une nationale de fait pénètre dans la zone urbaine dense jusqu'à longer l'hyper-centre et est la cause majeure des résultats de la station Gambetta où des dépassements sur le N2O constituent le premier risque de plainte concernant Orléans.
- Une réflexion sur un contournement par le trafic de transit n'est même pas mentionnée dans le projet de PPA alors que la Ville d'Orléans l'étudie.

Cela pose un problème de fond sur le projet de PPA, car l'éloignement du trafic de transit à distance des zones urbaines constitue un sujet majeur pour les révisions.

Les deux chaufferies biomasse de chauffage urbain produisant plus de particules que des chaufferies au fuel, le gaz, qui lui est propre, ne servant qu'à l'écrêtage des pointes de consommation. Il y a lieu d'en préciser l'impact négatif estimé sur les concentrations de particules dans la zone urbaine.

Le PPA de l'agglomération orléanaise se fixe 3 objectifs :

- Diminuer les niveaux de polluants dans l'atmosphère afin qu'ils ne dépassent plus les seuils réglementaires
- Réduire les émissions d'oxydes d'azote et des particules PM10 respectivement de 38% et 28% entre 2008 et 2015
- Réduire l'exposition de la population en limitant le plus possible le nombre de personnes exposées à des dépassements de seuils réglementaires ».

Observations :

- Un lien explicite doit être établi entre les deux premiers objectifs : en quoi la diminution spécifiée entre 2008 et 2015 répondra-t-elle à l'objectif de ne plus dépasser les seuils réglementaires, et avec quelle marge.
- Il n'est pas mentionné l'objectif de faire en sorte que les polluants qui ne dépassent pas actuellement les seuils de concentrations réglementaires soient ramenés à des niveaux tels qu'ils ne risquent pas de les dépasser ; au-delà du respect des seuils légaux, il faut viser, un horizon à spécifier.
- Il est essentiel de noter que le texte de la révision de PPA mentionne des baisses d'émissions ou des réductions du nombre de personnes soumises

à des dépassements de seuils et que ces critères sont totalement insuffisants : ce que respirent les habitants se caractérise par les niveaux de concentration de polluants, c'est aussi ce que mesurent les appareils et qui fonde la plainte européenne ; il faut donc exprimer en termes d'évolution prévisionnelle de concentrations de polluants l'impact attendu des mesures entrant dans le cadre de la révision du PPA.

- L'horizon 2015 du PPA est incorrect, car devient ainsi essentiellement rétrospectif alors que destiné à la conduite de l'action locale pluriannuelle. Le très court délai entre signature du PPA et l'horizon des objectifs, rend impossible la détermination/ mesure d'impact des actions prises après son entrée en vigueur. Une fixation d'objectifs pour 2020, comme fait dans le PPA d'Ile de France, évite cette situation, qui résulte du cisaillement entre le délai d'élaboration et l'horizon choisi pour les objectifs.
- Le PPA se limite dans le domaine agricole à la « promotion de bonnes pratiques » : alors que la réduction de ses émissions est axe majeur d'action à court terme sur la qualité de l'air dans les zones urbaines, des mesures simples étant possibles par exemple différents PPA, dont celui d'Ile de France, mentionnent une disposition réglementaire pour interdire tout épandage par vent supérieur à 3 Beauforts.
- Manque d'action sur le sujet du contournement de la zone urbaine par le trafic de transit.
- Contrôle renforcé des émissions du fait de la population importante à proximité et du risque élevé d'anomalies sur les niveaux d'émissions de polluants, 14 chaufferies biomasse en 2009 et 17 chaufferies en 2012
- Effacement de ces installations lors des pics de pollution, en imposant l'usage des chaufferies au gaz conservées, pour réduire les émissions de fumées et la noria aberrante de camions (diesel) les alimentant sur des voies zone urbaine en dépassements de seuils !
- Manque d'action sur l'utilisation de la géothermie, source évitant l'émission de gaz à effet de serre comme de pollution de l'air, alors que l'agglomération dispose d'un pôle de compétence exceptionnel.
- Manque d'actions sur le chauffage domestique au bois.
- Arrêté prescrivant l'installation de chauffages individuels dont les émissions de particules font l'objet d'une spécification Flamme verte 5 étoiles ou équivalent, à minima dans les zones les plus polluées.
- Concernant « l'étude sur le parc existant » : fixer l'objectif d'identifier l'impact de mesures, prises dans certains PPA de zones polluées, proscrivant l'usage de foyers ouverts et de matériels peu performants, soit de manière permanente soit lors de pics de pollution.
- Concernant la « communication sur les bonnes pratiques de chauffage au bois » : fixer, pour des raisons de santé publique, un objectif de résultat sur la connaissance par les utilisateurs des risques liés à la pollution produite par le chauffage au bois, qui fonde la volonté d'achat de matériels performants et la motivation pour les bonnes pratiques.
- Sur 24 mesures pérennes prévues, il n'y a que 7 mesures réglementaires dont l'une est la déclinaison d'une décision nationale à intervenir (mise en place de l'Ecotaxe).

- Notre demande est que le PPA définisse cette instance, la fréquence de ses réunions et l'information qu'elle fournira aux Collectivités et au public (dont le manque antérieur a été relevé) au fil de l'avancement, dont sur l'impact sur les concentrations de pollution mesurées ... condition pour éviter un « résultat » analogue à celui des PPA initiaux.
- Accompagnement trop faible / flou, malgré un plan national sur le sujet, du développement de la part modale du vélo: en particulier sur les dispositions aboutissant à faciliter le garage des cycles, en particulier pour les établissements scolaires et les déplacements multimodaux.
- Manque d'arrêtés locaux sur les chaufferies biomasse ICPE soumises à autorisation implantées en zone urbaine.
- Autrement dit des résultats supposent un fort investissement/dispositif de pilotage de la mise en œuvre de l'ensemble du plan, alors qu'est simplement mentionnée dans le PPA une « instance de suivi du plan, qui se réunira régulièrement afin de mesurer l'impact effectif des différentes mesures et proposer des axes d'amélioration ».
- Objectif visé et contenu précis, délai spécifié et aussi court que possible, responsabilités spécifiées et pertinentes, dont celle de la vérification de l'atteinte de l'objectif.
- Le résultat des actions sur les transports, du fait que ce sujet est essentiel dans le PPA, doit être très clair pour les acteurs, mais aussi le public, or cette formulation est totalement opaque : de quelles dispositions sont attendues les 6% de mieux que le tendanciel, par exemple quelle évolution de la part modale du vélo est-elle escomptée, avec quel impact, en quoi le stationnement va jouer un rôle dans l'atteinte de cet objectif, est-ce que l'implantation de parkings de flux dans l'hyper-centre est souhaitable / à éviter dans cette démarche...
- Actions sur les gros émetteurs industriels : l'indicateur « nombre d'installations concernées par des seuils » est totalement incompréhensible alors qu'il doit rendre compte de l'atteinte de l'objectif de mise en œuvre des meilleures techniques disponibles (mesure mentionnée « incitative et réglementaire »).
- L'indicateur « Diffusion des bonnes pratiques » est totalement indéfini alors qu'il doit rendre compte de la réussite d'atteinte de l'objectif de diffusion des bonnes pratiques :
- L'indicateur « suivi des émissions du secteur agricole » ne peut être exclusivement délégué aux acteurs, dont chambre d'Agriculture.

7. Mlle CAMPOS et M. TREMEAU :

Nous voyons brûler aussi bien des feux de déchets d'exploitation que de déchets verts. Il ne s'agit pas de petits feux isolés, mais de quantités importantes qui sont brûlées ou consommées en « feux couvant ». Il s'en dégage évidemment d'épaisses fumées voire des odeurs de matières plastiques brûlées. Pour plusieurs d'entre eux, ces feux durent plusieurs jours.

Pourtant ces pratiques sont rigoureusement interdites, ces feux ne peuvent être autorisés qu'à titre exceptionnel. Ce n'est pas le cas. Par ailleurs je n'ai jamais vu de présence humaine sur les feux que j'ai approchés.

Il est notifié dans la circulaire qu'en aucun cas les entreprises ne peuvent brûler leurs déchets. Elle est complétée par l'article 541-21-1 qui exclut totalement l'élimination par brûlage des bio déchets, qu'ils s'agissent de particuliers ou d'entreprises.

Il existe la déchetterie de St Cyr en Val-Orléans La Source pour évacuer ces déchets. Ces dernières semaines un nouveau phénomène est apparu. Les feux sont maintenant allumés en soirée ou le samedi, ces horaires correspondent en fait aux heures où les policiers municipaux ne sont plus en service.

8. Conseil Municipal de SARAN, extrait de la délibération du 16 mai 2014 :

Par Délibération du 18 octobre 2013, a donné un avis réservé sur le nouveau PPA dans le cadre de sa procédure d'élaboration, mais préalablement à sa mise à l'enquête publique. Cette dernière est maintenant en cours depuis le 18 avril jusqu'au 24 mai 2014. Dans ce cadre il est proposé au conseil municipal de relayer les demandes anciennes et toujours d'actualité, des riverains de la Tangentielle, militant, pour la construction, par la communauté d'Agglomération, d'un mur antibruit.

En effet il n'est pas cohérent d'examiner et de séparer les différents plans d'action visant le bruit, la qualité de l'air ou la politique des déplacements urbains tant ces problématiques et les actions à mener sont intimement liées.

C'est en ce sens que le conseil avait proposé la requalification en voie urbaine des axes routiers situés dans un environnement urbain, comme la RD2020 sur la commune de Saran, pour que la diversité des fonctions de communications soit en harmonie avec les espaces traversés et pour réduire l'exposition des riverains au dioxyde d'azote et aux particules en suspension dans l'air.

Si cette action était intégrée au P.P.A elle cumulerait bien évidemment les conséquences en termes de qualité de l'air avec l'atténuation des nuisances sonores directement perceptibles par les riverains.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal demande au commissaire enquêteur de prendre en compte la demande du conseil municipal, visant à inclure dans les actions prioritaires du P.P.A la construction d'un écran antibruit au long de la tangentielle, action à mener parallèlement à un travail de requalification de cet axe routier situé dans un environnement urbain, afin de lui retirer sa fonction actuelle d'axe de transit national.

Registre déposé à la Mairie de FLEURY les AUBRAIS, site de permanence.

Des personnes viennent consulter le dossier.

Cinq personnes pour 27 observations écrites et une observation orale récapitulées dans le registre du siège de l'enquête.

1. Monsieur CHATEAU :

La lecture attentive du dossier demande un minimum de 4 heures. La mairie étant fermée du samedi midi au mardi matin le dossier aura été en fait consultable 1 jour et demi avant la permanence du Commissaire Enquêteur.

- Je n'ai pas vu d'information sur une réunion publique qui a ou aurait pu avoir lieu ?
- Le conseil municipal de Fleury a émis un avis favorable à majorité sans faire de remarques particulières, à l'inverse d'autres communes environnantes qui ont consigné de multiples remarques justifiées.
- Il n'y a sur Fleury les Aubrais aucune station de mesures de la pollution de l'air alors qu'elle est traversée par la tangentielle. A ce sujet, les habitants des immeubles de La Hartière, entre autres, situés tout au bord de la tangentielle, sont tout particulièrement exposés. Ils font certainement partie des 4588 personnes répertoriées en 2010 comme exposées, à leur insu, aux dépassements des limites admises en dioxyde d'azote et sans doute aux particules PM 10 et PM 2,5 extrêmement nocives, c'est à cet emplacement qu'une nouvelle station de mesures doit être installée d'urgence. S'il s'avérait que les dépassements sont fréquents, quelles sont les mesures que comptent prendre les autorités pour sauvegarder la santé de ces habitants ? Ces habitants ont-ils été avertis des risques encourus par la situation de leurs habitations, ce qui serait pourtant la moindre des choses.
- Les 9 entreprises industrielles répertoriées sur le registre des émissions polluantes n'étant pas nommément décrites ni situées, on ne sait pas s'il y en a sur la commune et quelles sont les mesures contraignantes prises pour faire cesser ou tout au moins atténuer ces sources de pollutions de l'air.
- Je n'ai pas vu dans le P.P.A. la prise en compte des odeurs qui émanent des industries, entre autres agroalimentaires. En plus du désagrément de ces odeurs récurrentes, les particules qui les constituent ne sont certainement pas très saines pour ceux qui les respirent.
- La réduction de la pollution passant par la réduction des voitures circulantes, il faut donc faciliter celle des piétons et cyclistes en développant les pistes cyclables et les axes piétonniers. Dans ce but, afin de permettre aux habitants des quartiers Zola, Lignerolles et Jabotte d'accéder directement au centre de Fleury, il serait important d'implanter une passerelle au-dessus de la tangentielle, ce qui leur éviterait de prendre leurs voitures pour emprunter les rues des fossés, C. Desmoulin et Marcellin Berthelot, encombrées et dangereuses. Cette passerelle aurait d'ailleurs dû être installée lors de la construction de cette tangentielle.

- Sur un plan général, le P.P.A. a représenté un ouvrage considérable dont on apprécie la précision, la cohérence et les objectifs clairement définis. Il faut saluer au passage le travail professionnel de l'association agréée LIG' AIR à qui les pouvoirs publics devraient donner plus de moyens pour assurer cette mission de service public qu'elle assume avec beaucoup de motivation et de compétence , On peut par ailleurs s'étonner du transfert de cette mission à une association, même agréée, alors qu'il s'agit, là encore , d'une mission régaliennne de l'état puisqu'elle concerne la santé.
- On reste sceptique sur les suites et les résultats qui seront réellement obtenus pour atteindre les objectifs visés à l'horizon de 2015 ,2017 et 2020 qui sont cités. En effet les moyens de communication et d'incitation sont évoqués, mais pas précisément chiffrés pour être budgétés. On ne ressent pas de vraie détermination pour intervenir par des moyens contraignants et coercitifs qui sont complémentaires, mais hélas indispensables pour être efficaces. Sans la conjugaison de l'ensemble de ces moyens le PP.A .risque de n'être qu'un rapport de plus, un constat déjà dépassé et un ensemble de recommandations sans effets réels sur la réduction de la pollution atmosphérique et sur la santé de la population .

Compte tenu des résultats alarmants et des multiples dépassements des normes admissibles qui sont constatés, des mesures drastiques doivent être prises d'urgence, sans plus attendre, car sans elles la situation ne peut qu'empirer. Les transports étant reconnus responsables d'une part très importante de la pollution (cf les chiffres du PPA) c'est donc dans ce domaine, en priorité, qu'il convient de prendre des décisions importantes et surtout de les appliquer. Sans être particulièrement spécialisé, le simple bon sens semble indiquer les mesures suivantes :

- Multiplier les stations de mesures dans les emplacements les plus exposés, contrôler sérieusement la pollution dans le détail du quadrillage dont il est fait mention, déceler les sources de pollution dans chaque km2 de ce quadrillage,
- toutes les stations doivent être équipées pour pouvoir mesurer l'ensemble des émissions toxiques (Co2, Dioxyde d'azote, particules PM10 ET PM2,5 , etc. ...), ce qui n'est pas le cas actuellement dans les 4 stations.
- Limiter à 70 km/h la vitesse sur la tangentielle dans sa traversée de l'agglomération, contrôler et sanctionner.
- Introduire la gratuité des transports en commun, au minimum en cas de pics de pollution, et pourquoi pas généraliser cette mesure si l'on tient compte du coût réel en dépenses de santé qu'il faudra à terme assumer .
- Rétablir une liaison SNCF régulière entre MONTARGIS et ORLEANS et avec l'est du département. Un flot considérable de voitures circule régulièrement sur ces axes.

Une observation orale.

Monsieur RATAJSKI, demande quels sont les moyens envisagés pour pallier aux problèmes de pollution aux oxydes d'azote de part et d'autre de la tangentielle laquelle coupe en deux la commune de Fleury les Aubrais.

Le commissaire enquêteur l'a invité à se référer à la figure 44 page 97, et il a constaté que 20% d'émissions exogènes sont produites hors du périmètre de l'Agglomération Orléanaise et sur lesquelles le PPA ne dispose d'aucun moyen d'action. De ce fait, le seul levier sur lequel on peut agir c'est le secteur routier avec les traditionnelles dispositions : réduction de la vitesse, remplacement du parc ancien de véhicules diesel légers, écotaxe. L'examen de ces dispositions a permis de constater que :

1°/ La réduction de la vitesse des automobiles a ses limites. Il y a lieu de conserver la vitesse de 90 km/h qui correspond à un fonctionnement moins polluant que si on baisse la vitesse à 70 km/h. Par contre, concernant les poids lourds, diverses interrogations perdurent sur le contrôle des 70 km/h, la pertinence du choix de cette vitesse, facteur de ralentissement.

2°/ Le remplacement du parc diesel des voitures légères, sans incitations financières est un vœu pieux. Une forte partie du parc ancien a déjà fait l'objet d'importantes aides pour son remplacement. Les petits véhicules diesel anciens ne bénéficient pas des progrès importants obtenus avec les pots catalytiques qui équipent les voitures depuis plus de 10 ans. Monsieur Ratajski constate que les propriétaires de ces petits diesels n'ont pas les moyens de renouveler leur voiture dans le contexte de crise actuelle sans une aide financière très importante et ce véhicule leur est quasiment indispensable pour aller travailler, car les transports en commun sont inadaptés ou inexistant par rapport à leur lieu de résidence. Monsieur Ratajski a fait remarquer qu'un nombre important de véhicules utilitaires et de camions émettent des fumées polluantes.

3°/ Concernant l'écotaxe, Monsieur Ratajski a fait remarquer que les portiques avaient été déposés sur la D2060 et qu'il n'y a rien attendre de ce dispositif pour faire baisser la pollution sur la tangentielle, si toutefois ladite disposition est réellement mise en œuvre.

Monsieur Ratajski a également évoqué des problèmes de pollutions olfactives, des lignes de bus directes, la notion d'autoroute urbaine pour une partie des autoroutes A10 et A71, la nécessité d'un quatrième pont à l'Est, l'insuffisance de réelles pistes cyclables et la dangerosité d'un grand nombre d'entre elles.

Sur la commune de Fleury les Aubrais, deux sites produisent des nuisances olfactives: les ABATTOIRS et la société PRODIA. Les nuisances des abattoirs concernent le quartier des Foulons et l'avenue Gallouedec. Monsieur Ratajski a confirmé que de gros travaux avaient été réalisés pour faire un sas complètement fermé pour y stocker les déchets avant leur enlèvement pour traitement dans des centres spécialisés. Selon Monsieur CHATEAU, venu à la permanence du commissaire enquêteur, de fortes nuisances olfactives persisteraient en été, pendant les week-ends. De plus ces deux établissements seraient source d'émanation, en particulier de particules.

Une pollution olfactive émane des bâtiments de la Sté PRODIA qui produit des aliments pour animaux rue Curembourg.

Monsieur Ratajski a souligné l'efficacité de la ligne directe de bus entre Saran et le terminal du tramway à Fleury les Aubrais ou la ligne de bus à l'Est "dite des étudiants" qui rejoint la Source depuis le Nord de l'agglomération. Il souhaite que des lignes semi-directes avec un ou deux arrêts permettent des liaisons plus rapides. La lenteur du tram et les multiples arrêts des lignes de bus rebutent les usagers qui se déplacent plus rapidement avec leurs propres véhicules.

Monsieur Ratajski rappelle l'existence "d'autoroutes urbaines" qui bénéficient de la gratuité sur tout ou partie de ces autoroutes. Bien qu'il existe déjà un système d'abonnement entre Saran et La Source, il serait souhaitable que la circulation soit gratuite pour les entrants au nord d'Orléans sur l'A10 et les sortants au Sud sur l'A71 et réciproquement dans l'autre sens. Ce dispositif allégerait la traversée d'Orléans Nord-Sud, faciliterait l'écoulement du trafic et diminuerait la pollution à l'intérieur de la ville d'Orléans.

Il est regrettable que dans les dispositions envisagées pour le projet de révision du PPA ne figure pas l'impérative nécessité de la réalisation d'un cinquième pont à l'Est de l'Agglomération. L'intérêt de l'ensemble de la collectivité l'emporte sur les intérêts privés de quelques natures qu'ils soient. La Déclaration d'Utilité Publique de ce projet devrait être programmée très rapidement.

Enfin, concernant les pistes cyclables, Monsieur Ratajski, utilisateur habituel de ce moyen de transport, regrette l'absence de séparation entre les pistes cyclables et la partie des chaussées utilisée pour la circulation des véhicules. Il m'a fait remarquer que le document distribué par l'office de tourisme mentionne "itinéraires cyclables".

Selon l'article RI 10-2 du Code de la route, la piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à 2 ou 3 roues. Elle est physiquement séparée de la circulation motorisée au moyen d'un séparateur infranchissable par les véhicules à moteur. Une bande cyclable désigne sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes est délimitée par une ligne blanche discontinue. Il est recommandé que la largeur d'une bande standard varie entre 1 m20 et 1 m50. Une bande étroite (largeur entre 0m75 et 1m20) est plutôt un refuge et ce type de bande n'est pas recommandé par la Fédération française des usagers de la bicyclette. De plus, Monsieur Ratajski regrette que "la mise à zéro" ne soit pas toujours respectée pour accéder aux espaces cyclables depuis les chaussées. Enfin, par endroit les trottoirs en rive des bandes cyclables sont parfois trop hauts et accrochables avec les pédales.

L'Agglomération d'Orléans a beaucoup à faire pour sécuriser la circulation des cyclistes et mettre en œuvre des pistes cyclables ou des bandes cyclables dignes de ce nom.

2. Anonyme :

Pourquoi les convois ferroviaires sont tractés par des motrices diesel ? Surtout pour des transports effectués par d'autres opérateurs ou des transports de matériaux extraits de carrières des deux sèvres.

3. Monsieur POTHEE secrétaire de l'association MNLE :

Pour respecter la période d'enquête, annonce un courrier qui sera déposé le soir même.

4. Anonyme :

Manque de transports en commun, entre autres sur le trajet centre Leclerc et Lamballe, cela entraîne de forts ralentissements dans la zone, M. Berthelot. Des personnes choisissent la facilité et prennent leur voiture, la ligne 5 pourrait rejoindre Lamballe et améliorer la desserte du quartier.

5. Association MLNE 45

Dépose un document de deux pages sur l'épandage aérien et un exemplaire de la revue de l'association, il est heureux de trouver un glossaire !

- Indépendamment du secteur industriel ou économique, la pollution est due au secteur motorisé.
- D'après des informations de « Lig'air », le ralentissement au-dessous de 50 km/h augmente la pollution, la limitation à 30 km/h correspond à des zones de dangers.
- Page 2 du résumé du dossier, il est dit « fluidifier en centre-ville », ce n'est pas en provoquant des bouchons intempestifs que l'on se conformera à cette recommandation.
- Nous renouvelons notre proposition préconisée dans le SCOT d'organiser le contournement, afin de préserver le cœur des villes et d'éloigner le flux de transit du cœur de l'agglomération.
- Pour la remise en exploitation des lignes ferroviaires vers Chartres et Pithiviers.
- Instaurer la gratuité des portions d'autoroutes à l'ouest d'Orléans, suite au cadeau fait par le gouvernement.
- Interdire l'épandage aérien de pesticides.
- La combustion de bois produit de fines particules néfastes aux poumons de nos concitoyens et la pérennité de nos forêts.

Registre déposé à la Mairie de SARAN, site de permanence.

Des personnes viennent consulter le dossier.

Deux personnes pour 9 observations écrites.

1. Monsieur VESQUES, Conseiller Municipal :

- Un PPA 2ème génération incomplet pour quoi faire, est-ce au seul PPA d'apporter et de porter des solutions, sachant que seules 4 actions sur 24 du PPA première génération ont été menées à terme ?
- Le financement : il est bon à rappeler que pour la seule année 2014 la France s'expose à une amende d'environ 100 M€, donc cela démontre que l'inaction conduira à une utilisation l'argent public pour le moins inefficace, donc donnons-nous les moyens dès l'élaboration de ce PPA, tout cela en concertation et en établissement de réelles priorités pour être tout simplement efficace.

- La part consacrée à l'agriculture est congrue, on ne pointe pas les effets ponctuels, car ce qui est prévu dans la modification de la fiche 20 de la charte agricole est de suivre 3 indicateurs qui n'ont aucun lien direct avec le réel objectif à atteindre : suivre à certaines périodes la diffusion dans l'air des pesticides. Suivre les émissions annuelles des émissions du secteur agricole est nécessaire, mais pas suffisant, surtout dans le domaine de la protection des populations.
- Les transports sont mis en cause à chaque période de pic de pollution, mais qu'est-il décidé dans ce plan pour ces moments particuliers ? La valorisation du transport en commun doit être faite lors de ces moments, cela passe par la gratuité. Un plan d'action particulier doit être discuté pour une action commune des transports.
- Il convient de mettre en attente tout aménagement à certains endroits sauf si des solutions innovantes prouvent leur efficacité. Tout cela pour dire qu'avant d'envisager tout nouvel étalement urbain il convient peut-être de se concentrer sur la restructuration et/ou le réaménagement de certaines friches, surtout si celles-ci peuvent être desservies par des transports à proximité déjà existants.
- Si les objectifs contenus dans le PDU ne sont pas atteints, il est indéniable que les objectifs du PPA ne seront pas atteints. Voyons aussi les interactions possibles avec le plan traitant des nuisances sonores, le pilotage et le suivi de ces divers plans n'en sera que renforcé.
- En faire moins et mieux, mais avec un échéancier réalisable, il faut établir les priorités ! En conclusion je souhaite juste que les objectifs soient atteints, comme tout à chacun, je pense, mais cela passera par un travail plus abouti. Ces objectifs sont bien plus importants
- Le financement, il faut affecter des moyens et c'est bien là que le bât blesse.

2. Conseil Municipal de SARAN, extrait de la délibération du 16 mai 2014 :

Par Délibération du 18 octobre 2013, municipal a donné un avis réservé sur le nouveau PPA dans le cadre de sa procédure d'élaboration, mais préalablement à sa mise à l'enquête publique. Cette dernière est maintenant en cours depuis le 18 avril jusqu'au 24 mai 2014. Dans ce cadre il est proposé au conseil municipal de relayer les demandes anciennes et toujours d'actualité, des riverains de la tangentielle, militants, pour la construction, par la communauté d'Agglomération, d'un mur antibruit.

En effet il n'est pas cohérent d'examiner et de séparer les différents plans d'action visant le bruit, la qualité de l'air ou la politique des déplacements urbains tant ces problématiques et les actions à mener sont intimement liées.

C'est en ce sens que le conseil avait proposé la requalification en voie urbaine des axes routiers situés dans un environnement urbain, comme la RD2020 sur la commune de Saran, pour que la diversité des fonctions de communications soit en harmonie avec les espaces traversés et pour réduire l'exposition des riverains au dioxyde d'azote et aux particules en suspension dans l'air.

Si cette action était intégrée au P.P.A elle cumulerait bien évidemment les conséquences en termes de qualité de l'air avec l'atténuation des nuisances sonores directement perceptibles par les riverains.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal demande au commissaire enquêteur de prendre en compte la demande du conseil municipal, visant à inclure dans les actions prioritaires du P.P.A la construction d'un écran antibruit au long de la tangentielle, action à mener parallèlement à un travail de requalification de cet axe routier situé dans un environnement urbain, afin de lui retirer sa fonction actuelle d'axe de transit national.

Registre déposé à la Mairie d'OLIVET, site de permanence.

**Des personnes viennent consulter le dossier.
Neuf personnes pour 20 observations écrites.**

1. Monsieur REGUIGNE :

- Quand sera respecté l'arrêté préfectoral du 16/12/1996 sur l'autorisation de la SIFA ? « La SIFA » peut exercer son activité sous condition que ses rejets dans l'atmosphère n'incommodent pas le voisinage (article 11 page 8) !
- Le premier PPA de l'agglomération prévoyait de ramener la vitesse sur la RN20 au sud du carrefour de Verdun à 70 km/h pour limiter la pollution et la vitesse est toujours de 90 km/h !

2. Monsieur FLOURET :

Nous sommes toujours envahis par l'odeur de la SIFA ! L'odeur est masquée, mais pas supprimée et cela n'enlèvera pas les produits chimiques en suspension. Brûler les végétaux ou avoir un poêle à bois n'ont pas le même inconvénient !

3. Monsieur GEIGER :

La ville devrait vérifier que l'usine SIFA respecte bien l'ensemble de la réglementation relative aux émissions de gaz et autres. Il y a souvent des odeurs, mais qui des gaz et particules émis par cette usine ?

4. Monsieur PLISSON :

- Bien qu'habitant loin de la SIFA, je subis, ainsi que tous les habitants du voisinage, les rejets émis par celle-ci. La commune est responsable de la salubrité publique !
- Pollution automobile, pourquoi, en dehors du passage du tram, faire fonctionner les feux tricolores au giratoire du petit bois, cela ajoute de la pollution ?
- La suppression du giratoire près de la station du Laruy est une erreur, le transférer côté l'Archette aurait évité les files de voitures au feu rouge.
- Le boulevard Victor Hugo ne joue plus son rôle, car les automobilistes sont découragés d'y passer.
- la SIFA respecte-t-elle les normes de rejet des particules dans l'atmosphère ? si oui ces normes doivent être renforcées, car ces particules gênent les habitants et remettent en cause leur santé.

5. Monsieur STOTOJAN :

- Habitant rue Hème et régulièrement victime des émanations de la SIFA. Gorge qui brûle et yeux qui pleurent, s'étonne que la SIFA respecte les normes de rejets dans l'atmosphère.
- Prière de limiter la vitesse sur la N20 dans l'agglomération.
- la SIFA respecte-t-elle les normes de rejet des particules dans l'atmosphère ? si oui ces normes doivent être renforcées, car ces particules gênent les habitants et remettent en cause leur santé.

6. Monsieur FILIPIO :

- Cela fait 15 à 16 ans que la SIFA pollue, de nombreuses démarches ont été faites sans résultat. La dernière fois on nous a dit que l'usine n'est pas rentable et que cela ferait 150 chômeurs de plus.
- La Mairie, la Préfecture et l'agglomération n'ont jamais rien fait, est ce que cette fois, cela va changer ?

7. Monsieur WILLENT :

SIFA, cette usine pollue depuis de nombreuses années, nous demandons que la Mairie et l'Agglomération valident que ;

- L'intégralité des normes soient respectées.
- Que les volatiles chimiques soient réduits au vu de la climatologie particulière des lieux.
- Que le PPA soit élaboré en tenant compte des différentes demandes déjà déposées auprès de la ville et de la préfecture.
- Merci de vérifier le respect des normes.

8. Monsieur HAGLUND :

Faut-il convaincre les habitants d'OLIVET qu'un PPA est nécessaire ?

- Pour nombre d'habitants comme moi, beau temps par vent du nord signifie développement d'odeurs désagréables et qui inquiètent.
- Comment seraient-ils convaincus que la protection de l'atmosphère est un objectif partagé quand ils constatent que la vitesse est encore tolérée à 90km/h sur la portion de RD2020 qui traverse la commune et que la vitesse a été à nouveau autorisée à 130km/h sur la partie d'autoroute portée à 3 voies.

9. Monsieur DRUART, directeur du pôle cadre de vie et proximité, pour la Mairie d'OLIVET :

La municipalité de la mairie d'Olivet souhaite rappeler son intérêt à la préservation de la qualité de l'air sur son territoire.

- Ainsi, il nous semble indispensable de limiter la vitesse sur les axes structurants passant sur le territoire d'Olivet ou à proximité, l'autoroute A10 dont il nous semble pertinent de réduire la vitesse à 110 km/h et la RD 2020 dont la limitation à 70 km/h, tant pour des objectifs de qualité de l'air que de limitation du bruit.

- Sur le sujet de la qualité de l'air, un dossier doit être rappelé à votre connaissance. La SIFA provoque de véritables gênes olfactives pour les Olivétains, principalement situés dans les quartiers du Val. Il s'agit d'un problème majeur pour ces habitants, et ce, au quotidien. En effet, les nuisances olfactives interviennent principalement par beau temps, obligent à fermer les fenêtres et empêchent de rester à l'extérieur dans les jardins. De plus, les habitants concernés s'interrogent sur les risques potentiels engendrés par cette situation, notamment pour les jeunes enfants ou les personnes allergiques ou sensibles.

Registre déposé à la Mairie d'ORLEANS, site de permanence.

Un premier registre sans observation a disparu puis est réapparu avec des inscriptions fantaisistes. Un autre a été aussitôt rouvert et a recueilli 3 observations.

1. Monsieur PLUVINAGE :

- Une solution pour participer à la lutte contre la pollution, arrêter les moteurs diesel des car du conseil général lorsqu'ils stationnent.

2. Madame et Monsieur CARDON :

- Convaincus de l'importance de l'enquête, favoriser les transports publics et intensifier les pistes cyclables.

3. Monsieur GRES :

- Regrette le manque d'efficacité de l'information et de la communication, et les rédacteurs des dossiers n'auraient pas travaillé pour rien.

Aucun courrier n'a été adressé.

Registre déposé à la Mairie d'INGRE, site de permanence.

Pas d'observation sur le registre.

Aucun courrier n'a été adressé.

Registre déposé à la Mairie de SAINT DENIS EN VAL.

**Des personnes viennent consulter le dossier.
Cinq personnes pour 17 observations écrites.**

1. Monsieur GRES :

- Dossier trop compliqué, il faut un condensé accessible avec tableaux synthétiques, ne pas tourner autour du pot.
- Chaufferies géothermiques plutôt qu'au bois.

2. Monsieur GRES :

Que les enquêtes soient annoncées plusieurs fois par tous les moyens, télé, journaux, bulletins municipaux, panneaux. Ce dossier complexe de 250 pages devrait être accompagné d'un résumé de 10 pages et il aurait fallu signaler l'action de l'association « Air Pur » qui a empêché la construction d'une usine d'incinération des boues à la Source, des remèdes :

- Une halte ferroviaire au château de Saint Jean le Blanc aurait beaucoup d'intérêt pour les citoyens.
- Aménager pour les vélos la piste piétonnière en contrebas de la voie ferrée, depuis la levée et passant sur le pont du chemin de fer.
- Il serait intéressant de suivre l'évolution des chaufferies au bois.
- Une station de géothermie n'aurait-elle pas été une meilleure solution.
- Merci de répondre sans échappatoire.

3. Monsieur ROUX :

Une grande affiche jaune très visible au tableau d'affichage de Saint Denis en Val, le tableau d'affichage est situé dans un passage étroit utilisé pour les sorties de voitures, il serait judicieux de lui trouver un emplacement plus favorable pour les piétons. Ma lecture s'arrêtera à la fin de la préface, page 10.

- On sait maintenant que le mois d'avril 2014 a été le premier mois de l'histoire de l'humanité à afficher une concentration moyenne de CO₂ de plus de 400 ppm. Pas une seule journée du mois n'a eu une moyenne inférieure à 400 ppm, selon les relevés effectués à l'observatoire de Mauna Loa, à Hawaï. Le seuil symbolique de 400 ppm avait été dépassé pour la première fois pendant quelques journées en mai 2013. Cette valeur symbolique avait déjà été franchie le 6 mai 2013 alors que le GIEC préconise une concentration de CO₂ dans l'atmosphère de 350 ppm pour stabiliser le climat ». Bien sûr pas à Saint Denis en Val, commune parfois qualifiée de « Poumon vert de l'AGGLO ».

Cependant, je voudrais faire part de plusieurs constatations :

- Dans la commune de Saint Denis en Val le Service des Espaces Verts arrose régulièrement les fleurs des jardinières accrochées à des poteaux d'éclairage, avec un camion équipé d'une tonne à eau dont le moteur tourne pendant cette opération.
- Un agriculteur vient fréquemment épandre ses produits phytosanitaires dans le champ mitoyen de la parcelle où se situe mon habitation, y compris lors des pics de pollution au cours du mois de mars 2014, malgré l'arrêté préfectoral du 12 mars 2014 (SIRACED-PC).
- Un permis de construire a été délivré le 24/12/2013 par le maire de Saint Denis en Val pour un ERP pouvant accueillir 981 personnes. Il n'y a pas d'autre accès que la RD 951, route très fréquentée et bordée d'accotements enherbés, fossés, talus et platanes, sans trottoirs, sans piste cyclable, sans transports en commun. Si l'objectif est de réduire de 6% les particules et NO_x, ce n'est pas un bon moyen de l'atteindre.
- Le 13 mars 2014 sur la commune de Saint Cyr en Val, rue de Vieville, un agriculteur pulvérisait ses produits phytosanitaires un jour de pic de pollution atmosphérique. Voir en pièces jointes l'arrêté préfectoral ainsi que le texte du courriel que j'avais adressé avec photos au maire de Saint Cyr en Val.

- Le samedi 17 mai 2014 depuis la Place de Loire à Orléans (JDD 2014) j'ai utilisé le réseau TAO pour revenir à mon domicile (situé à 20mn à pied d'un arrêt de bus). Durée totale du trajet pour 8km : 1h30. Le samedi, l'intervalle entre 2 bus de la ligne 16 est de 40 minutes ! Pendant un trop long temps d'attente à la station TAO de la place de la Bascule, assis sur le banc, j'ai pu respirer tranquillement les gaz d'échappement des nombreuses automobiles qui passaient au ralenti sous mon nez, avec une ou deux personnes à bord.
- L'actuel PPA de 2006 n'est pas ou mal appliqué. Qui sera chargé de faire appliquer le prochain PPA (probablement plus contraignant) au sein de l'AGGLO ? Une Police de la Qualité de l'Air rattachée à l'Etat ou à l'AGGLO ? La Gendarmerie ou les Polices municipales ? Il serait utile de le définir sans attendre le PDU 2016 ou le tendancier 2025.
- Il serait judicieux de sensibiliser nos concitoyens constamment et sans attendre le prochain pic de pollution.

4. Monsieur ROUX :

Copie du courriel adressé au Maire de la commune

Le 12 mars, vous avez été certainement été Alerté en tant que maire par un MESSAGE URGENT POLLUTION ATMOSPHERIQUE émanant du Préfet Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de la Protection Civile.

Il est spécifié notamment dans les recommandations, je cite:

"Recommandations sectorielles a) Secteur agricole

Décaler dans le temps les travaux de fertilisation, d'épandage et de labours ;

Reporter la pratique de l'écobuage ou pratiquer le broyage ;

Suspendre les opérations de brûlage à l'air libre des sous-produits agricoles (chaume, paille...)"

Or en passant cet après-midi rue de Vieille" au lieu-dit Vieville à 13H42, j'ai vu un engin d'épandage avec bras articulés qui arrosait copieusement une grande parcelle située à l'ouest de la ferme. Je vous fais parvenir les photos.

Ce devait être très sain pour les poumons des cyclistes que j'ai croisés.

J'ai appelé immédiatement le 17 depuis mon téléphone portable, ensuite j'ai prévenu la mairie de Saint Cyr en Val depuis mon domicile à 14H58.

5. Monsieur ROUX :

Copie du courrier adressé par Monsieur le Préfet aux Maires de l'agglo, ci-après copie de la première page :

MESSAGE URGENT POLLUTION ATMOSPHERIQUE

OBJET : PARTICULES EN SUSPENSION - DEPASSEMENT DU SEUIL D'ALERTE SUR LES AGGLOMERATIONS D'ORLEANS ET MONTARGIS

Lig'air vient d'informer mes services du dépassement du seuil d'information et de recommandation, fixé à 80ug/m³ sur 24 heures, sur les agglomérations d'Orléans et Montargis le 12 mars 2014.

La concentration en poussières actuelle constatée :

87,9 ug/m³ mesurée à la station de Gambetta

80,7 ug/m³ mesurée à la station de La Source

84 ug/m³ mesurée à la station de Montargis

Je vous invite à vous reporter à la fiche jointe pour plus d'informations sur le phénomène, ses conséquences et les mesures à prendre.

Le seuil d'alerte est maintenu jusqu'à sa levée par la préfecture.

Registre déposé à la Mairie de SAINT JEAN LE BLANC.

Une personne pour 1 observation écrite.

1. Monsieur GRES :

Dernier jour et rien, information et communication zéro, pourtant nous sommes tous concernés !

Aucun courrier n'a été adressé.

Registre déposé à la Mairie de SEMOY.

Aucune observation écrite.

Un courrier a été adressé pour 7 observations.

1. Commune de SEMOY : Considérant que le PPA de l'Agglo ne développe pas une politique volontariste quant à la diminution des pollutions de l'air liées au trafic routier (automobiles et poids lourds) sur la tangentielle.

La seule fiche action du PPA à propos du trafic routier sur la tangentielle se rapporte à la mise en place de l'écotaxe, dont l'avenir semble aujourd'hui incertain. Lig'air a identifié une zone concernée par des dépassements de seuil en particulier pour le NO₂. 1296 personnes sont ainsi impactées.

Le Conseil Municipal de SEMOY réitère les propositions d'actions exprimées dans l'avis approuvé par délibération le 18 octobre 2013 :

- Réaliser des aménagements routiers en voies urbaines sur certains secteurs afin de marquer de façon significative les entrées de l'agglomération orléanaise. En particulier au niveau de l'échangeur Saint-Jean de Bray/Semoy.

- Réduire la circulation automobile nécessite la volonté de poursuivre une politique d'amélioration du transport en commun par la mise en place réelle de lignes de bus structurantes fréquentes et adaptées aux besoins de la population.
- Favoriser davantage les mobilités alternatives et douces à l'échelle de l'agglomération notamment par l'incitation au covoiturage et à l'aménagement sécurisé de pistes cyclables.
- Réduire la vitesse sur la rocade nord à 70 km/heure.
- Favoriser le ferroutage pour limiter la circulation des poids lourds.
- Orienter le trafic poids lourds vers PA19.
- Obliger les entreprises de la zone d'activités des Chatelliers à respecter le cahier des charges de végétalisation des fonds de parcelles.

Ceci étant exposé, le conseil municipal, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité d'inclure cette contribution au registre d'enquête publique.

Registres sans observation déposés dans les Mairies suivantes :

- Boigny-sur-Bionne.
- Bou.
- Chanteau.
- Chécy.
- Combleux.
- La-Chapelle-Saint-Mesmin.
- Mardié.
- Marigny-les-Usages.
- Ormes.
- Saint-Cyr-en-Val.
- Saint-Hilaire-Saint-Mesmin.
- Saint-Jean-de-la-Ruelle.
- Saint-Jean-de-Braye.
- Saint-Pryvé-Saint-Mesmin.
- Et au siège de la communauté d'agglomération (CAOVL), 5 place du 6 juin 1944 à Orléans.

II.4 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

L'avis du conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques (CODERST) a été recueilli favorablement lors de sa séance du 25 juillet 2013 pour le département du Loiret.

Sur les 41 collectivités et EPCI consultés 20, ont exprimé un avis dans le cadre des dispositions prévues par le code de l'environnement, pour les autres les avis sont réputés favorables et il n'y a pas d'avis défavorable.

- 1 avis est réservé.
- 10 sont favorables sous réserve, remarque ou demande.
- 6 sont favorables sans réserve, ni remarque ou demande.
- 2 délibérations n'expriment pas d'avis.
- 1 avis reporte la délibération aux conseils municipaux.

II.5 OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante, sans incident, en respectant les obligations réglementaires.

Le retour des 25 registres a pris du temps, malgré un courriel envoyé avant la fin de la consultation remémorant la procédure. La présence de deux fêtes légales, à ce moment-là, ne favorisait pas le retour dans les délais.

La consultation du dossier a posé deux embarras, l'un concernant le dossier proprement dit et l'autre relatif aux conditions de consultation. Le volumineux dossier, un peu moins technique que le précédent était ardu et complexe donc difficilement abordable pour un public non spécialiste. Le résumé technique n'était qu'une table des matières. La consultation dans les mairies n'a pas été à la hauteur de l'enjeu, les heures d'ouverture sont limitées, en particulier dans les petites communes. La vaste cité Coligny aurait pu amener une signalétique extérieure depuis l'entrée dans la cité administrative.

Le dossier d'enquête était bien sur les sites de la Préfecture et de la DREAL ; par contre d'accès délicat pour les personnes peu familiarisées à l'utilisation d'internet.

Bien que les pollutions olfactives ne soient pas mises en cause dans l'économie générale du PPA, Monsieur le Préfet du Loiret a confié aux services de la DREAL, la conduite d'une enquête en vue de répondre aux très nombreuses observations concernant la SIFA. Il serait souhaitable que cette enquête débouche sur des solutions adaptées donnant satisfaction à la population et aux élus.

Il serait souhaitable de pouvoir éviter les pollutions olfactives à proximité des abattoirs ou de PRODIA en fin de semaine pendant les périodes de chaleur en évacuant le vendredi les stocks situés à l'intérieur du sas de protection.

La passerelle piétonne au-dessus de la tangentielle pour les habitants des quartiers Zola, Lignerolles et Jabote, relève bien de la fiche transports n°8, mais il est regrettable qu'elle n'entre pas dans le cadre de compétence du PPA. Nous recommandons aux collectivités concernées de répondre favorablement à cette demande.

Bien que les relevés de la pollution satisfassent aux exigences de la législation européenne, il semble nécessaire de développer des mesures ponctuelles autant que besoin puisque cela s'avère possible, sur des points stratégiques tels que le quartier de la Hartière, Marigny ou Chanteau, à proximité des chaufferies industrielles. Un relevé des pollutions par les particules à la Préfecture permettrait d'évaluer le fond de pollution exogène. La circulation de l'information concernant la pollution atmosphérique par Lig'Air est essentiellement faite au moment des pics de pollution et de la révision du PPA. Il serait nécessaire de faire connaître régulièrement l'évolution de la situation via les médias. L'information des personnes sensibles, principalement pour les personnes âgées, ne devrait être envisagée que téléphoniquement quitte à fournir un téléphone filaire. Les SMS, Smartphones ne sont pas appropriés à tous les types de population. L'évolution de la pollution peut être consultée régulièrement sur le site de Lig'Air et tout particulièrement en cas de pics de pollution qui sont également relayés par les préfetures. Lig'air publie annuellement le bilan de la pollution et de ses travaux. La fiche communication générale n°5 sur la surveillance de la pollution devrait répondre aux besoins d'information.

Concernant les limitations des vitesses sur les voies : A10, A71, D 2060, D 2701, D 2020, la rocade et la traversée d'Olivet, sont traitées pour partie dans la fiche transport n°3. Sur les autres axes structurant de l'agglomération, la limitation de la vitesse appartient à chacune des collectivités territoriales (cf la fiche de pilotage suivi et ajustement). Ces dispositions ont effectivement un double objectif, réduire la pollution et limiter les conséquences des risques d'accident.

Pour les cars, véhicules municipaux et locomotives, il est faut stopper les moteurs diesel lors des arrêts prolongés. Bien souvent il s'agit de faire fonctionner le chauffage ou la climatisation. Des mesures instructives et la déclinaison des bonnes pratiques sont envisagées selon la fiche industrie 3 BTP. Il serait opportun qu'elles fassent l'objet d'une vaste diffusion.

L'ensemble des observations relatives aux transports publics, principalement les bus, relève directement du Plan des Déplacements Urbains de 2008 dont le bilan est en cours d'évaluation et les résultats devraient être connus en fin d'année 2014. Dans le nouveau PDU, il serait impératif de prendre en compte toutes les observations enregistrées dans l'enquête du PPA et tout particulièrement les liaisons transversales ou semi-directes demandées par les communes et le public. La prise en compte de toutes ces remarques judicieuse serait au profit des transports en commun et en améliorerait la fréquentation de même que les observations des communes.

L'arrêté préfectoral du 23 juillet 2008 va être mis à jour pour satisfaire aux nouvelles réglementations relevant de l'arrêté ministériel du 26 mars 2014 relatif à la substitution du chauffage au bois dans les chaufferies industrielles par l'utilisation du gaz, en période de pics de pollution. Ces dispositions réduiront les émissions de particules en période de pics de pollution. Pour le chauffage au bois individuel, une campagne dynamique avec des avantages fiscaux permettrait de favoriser l'emploi des meilleurs appareils et la meilleure qualité du bois utilisé. Concernant les risques engendrés par le chauffage au bois et les dispositifs relatifs à l'information des personnes sensibles en cas de pic de pollution, il est indispensable de faire une information aussi efficace que celle qui a été mise en place pour le tri des déchets par exemple.

Paradoxalement, comme la pollution olfactive, les pollutions des pesticides et des produits agricoles ne sont pas pris en compte actuellement dans le PPA. Cependant, il serait souhaitable de prendre des mesures pour empêcher ces opérations en période de pics de pollution.

La prolongation du tram, le feroutage, l'ajout de halte ferroviaire et le rétablissement de ligne SNCF sont des propositions très intéressantes qui relèvent également des services publics et ne peuvent être considérés dans le champ de compétence du PPA qu'uniquement au niveau des études de faisabilité, conformément à la fiche transport n°9. Tout cela renforcera l'utilisation des transports publics et réduira la pollution et il est regrettable, que pour tracter des convois ferroviaires sur des voies électrifiées, des motrices diesel soient utilisées.

Plusieurs observations souhaitent la mise en œuvre d'un réel contournement de l'Agglomération Orléanaise et en particulier la gratuité de l'A10 et l'A71 entre Saran Nord et La Source. On est en présence d'une section d'autoroute urbaine. Le projet de PPA fait état d'une fiche transport 10 "Abonnement Transloire" qui se limite à une réduction de 55% sur le dit parcours autoroutier via un abonnement demandant une certaine démarche de la part de l'utilisateur. Cette disposition est insuffisante et le PPA doit envisager la gratuité totale même si cela dépasse la durée du PPA et si cela nécessite un cadre plus large tel que la modification des concessions autoroutières. La fiche transport 10 doit intégrer ces dispositions et faire l'objet d'un volet complémentaire. Quant aux diverses questions liées à l'écotaxe, il y a trop d'incertitudes pour, actuellement, travailler efficacement sur ce sujet. Certains évoquent l'A19 qui pourrait permettre de délester le trafic poids lourds venant de l'est du département et qui pour des raisons d'économies du péage empruntent la rocade.

Inéluctablement, le contournement du centre-ville par le trafic routier passé par un pont supplémentaire à l'est, cela éviterait la traversée de l'agglomération et réduirait notablement la circulation sur ce contournement.

De très nombreux bouchons se forment régulièrement, pour des durées importantes et répétitives, lors de la réalisation des travaux d'entretien sur la tangentielle et les principaux axes à grande circulation de l'Agglomération Orléanaise. Hormis les réfections des chaussées, le nettoyage, le balayage, le fauchage, le remplacement de barrières de sécurité peuvent-ils être faits la nuit comme cela se pratique dans d'autres grandes agglomérations ?

Au mois d'avril, il n'y avait qu'une voie de circulation dans chaque sens entre l'échangeur de Chécy et celui de l'avenue des droits de l'Homme pour permettre le balayage le long de l'axe central. Conséquence directe, un bouchon ininterrompu depuis l'échangeur de Chécy jusqu'à l'avenue des Droits de l'Homme entre 14h et 17h.

De nombreuses propositions sont du ressort des élus qui ne manqueront pas de conduire une réflexion poussée sur des sujets du quotidien comme giratoires, feux en fonctionnement hors passage du tram ou un lotissement avec accès sur une route très fréquentée ou la réalisation de murs antibruit. La population, à juste titre, profite de ce type de consultation pour faire remonter des idées qui amélioreraient les conditions de vie.

Le stationnement sécurisé pour les scooters et les vélos électriques ainsi que les deux roues thermiques est un réel besoin en particulier sur les parkings d'accès au TRAM dont les faibles capacités sont insuffisantes, il faut absolument permettre le développement de moyens amenant une bonne mobilité.

Les feux extérieurs (particuliers et chantiers) sont interdits, le respect de ces mesures est du ressort des forces de l'ordre, cela fait-il partie de leurs priorités ? Quant aux foyers ouverts ou les barbecues, comment s'immiscer dans la vie privée des gens, c'est par les incitations qu'il y aura amélioration.

Le covoiturage a déjà été abordé dans le premier PPA, il fait l'objet d'un développement intéressant et il faut continuer à le favoriser, de gros efforts sont faits et les mesures pour le développer semblent progressivement porter leurs fruits.

La commission est entièrement favorable au développement de vraies pistes cyclables réellement sécurisées (hauteur des trottoirs et pas de dénivelée avec la route), il convient de dynamiser leur implantation. Par contre les bandes cyclables amènent un voisinage difficile avec les automobiles, ce ne sont pas des voies rassurantes. Il a été évoqué l'utilisation du pont de Vierzon au lieu du Pont Thinat, le voisinage ferroviaire semble difficile. Le nombre et la qualité des pistes cyclables relèvent de la fiche transports n° 8 mobilité douce.

La ressource géothermique interpelle de par la présence localement d'un pôle d'excellence dans ce domaine, la ressource est-elle suffisante ?

Concernant ce PPA, il ressort une crainte de vœux pieux. Pour la population il y a le sentiment d'empilement de documents PPA, PDU, SRCAE. Elle se demande à quel moment elle peut intervenir ? Par respect pour ceux qui ont pris la peine de s'impliquer, nous avons tenu à retranscrire et évoquer toutes les observations, ce sera une piste d'enrichissement des futurs plans, PPA ou de PDU.

Il convient de favoriser une évolution rapide des moyens de transport en commun vers des motorisations gaz ou électriques, des engagements doivent être pris de même que pour les véhicules de service des communes et des principales administrations se déplaçant dans l'agglomération.

La Commission d'enquête s'est réunie le jeudi 12 et le mardi 24 juin pour l'étude des observations portées sur les registres d'enquête en vue de l'établissement du rapport d'enquête. Elle a également décidé de l'avis qu'elle porterait sur cette enquête.

Au vu de l'analyse du dossier présenté, nous avons rédigé dans un document séparé pour nos conclusions avec notre avis motivé.

A ORLEANS, le 1 juillet 2014

Le Président de la Commission

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Badaire', with a long horizontal stroke extending to the right.

Michel Badaire

Le Commissaire enquêteur

Le Commissaire enquêteur

François Martin

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'FM', with a long horizontal stroke extending to the right.

Jean-Claude Hénault

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hénault', with a long horizontal stroke extending to the right.

III - Annexes

- **Procès-verbal de synthèse des observations au demandeur du vendredi 13 juin 2014.**
- **Réponse de Monsieur le Préfet au procès-verbal de synthèse.**

Pièces jointes

- **25 registres d'observations (2 pour Orléans).**
- **24 attestations d'affichage.**
- **24 attestations de dépôt du dossier.**

**Enquête publique unique prescrite par Monsieur le Préfet du Loiret
Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération Orléanaise
(PPA).**

**Procès-verbal de synthèse des observations
au demandeur du vendredi 13 juin 2014.**

1°/ **Observations de Monsieur CHATEAU** : se plaint des mauvaises conditions de consultation du dossier

- ▶ Quel est le niveau de pollution dans les immeubles de la Hartière à Fleury les Aubrais (particules)
- ▶ Les pollutions olfactives des Abattoirs et PRODIA sont-elles dans les 9 entreprises polluantes. Quelles sont les mesures envisagées pour y mettre un terme
- ▶ Passerelle piétonne au-dessus de la tangentielle pour les habitants des quartiers Zola, Lignerolles et Jabote qui sont isolés par rapport au centre-ville et obligés de s'y rendre en voiture sur un parcours dangereux
- ▶ Augmenter le nombre des stations de mesures de Lig'air et faire toutes les mesures sur chaque station
- ▶ Gratuité des transports publics en cas de pics de pollution
- ▶ Limitation de la vitesse à 70 Km/h dans la traversée de l'agglomération Orléanaise
- ▶ Rétablir la ligne SNCF Orléans-Montargis

2°/ **Observation anonyme** (M.Ratajski ?)

- ▶ Pollution par les locomotives diesel des trains de marchandises

3°/ **Observation anonyme** :

- ▶ Absence de liaison par Bus à l'intérieur de la commune de Fleury les Aubrais
- ▶ Passerelle piétonne au-dessus de la tangentielle pour les habitants des quartiers Zola, Lignerolles et Jabote qui sont isolés par rapport au centre-ville et obligés de s'y rendre en voiture sur un parcours dangereux

4°/ **Observations de Messieurs POTHÉE et LORME (association MNLE 45)**

- ▶ La limitation de la vitesse n'est pas nécessairement un facteur d'affaiblissement de la pollution surtout les ralentissements à 30Km/h près des écoles
- ▶ Contournement du centre-ville par le trafic routier, particulièrement à l'est avec un 5ème pont
- ▶ Parking de stationnement pour les deux roues thermiques et électriques
- ▶ Rétablissement de la ligne SNCF Orléans Châteauneuf, Orléans Chartres et Orléans Pithiviers
- ▶ Gratuité des autoroutes A10 et A71 du Nord au Sud de l'agglomération et vice versa
- ▶ Pollution agricole par la pulvérisation de pesticides et autres produits dans l'Agglomération Orléanaise et en limite
- ▶ Les aides ont facilité le développement des chaufferies bois, mais elles sont productrices d'émissions importantes de particules

5°/ **Observations de Monsieur REGUIGNE** :

- ▶ Deux observations faites lors du premier PPA qui n'ont pas été suivies d'effet, ce qu'il regrette.

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA
- ▶ Limitation de la vitesse sur la RD 2020 dans la traversée d'Olivet

6°/ **Observation de Madame FLOURET** : Depuis 15 ans aucune amélioration efficace

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

7°/ **Observation de Monsieur GEIGER** :

- ▶ Pollution olfactive, substances chimiques et particules de la SIFA

8°/ **Observations de Monsieur PLISSON** :

- ▶ Pollution olfactive, substances chimiques et particules de la SIFA
- ▶ circulation dans Olivet à revoir : Giratoire du Petit bois inutilité des feux hors passage du TRAM, remplacement des feux par un giratoire au droit de la station TRAM du Larry

9°/ **Observations de L. STALAJAN** :

- ▶ Pollution olfactive, substances chimiques et particules de la SIFA
- ▶ Limitation de la vitesse sur D 2020 dans la traversée d'Olivet

10°/ **Observation de N. STALIGER FILIPRES** :

- ▶ Pollution olfactive, substances chimiques et particules de la SIFA

11°/ **Observation de Monsieur WILLENT** :

- ▶ Pollution olfactive, substances chimiques et particules de la SIFA, respect des normes

12°/ **Observations de Monsieur HAGLUND** :

- ▶ Pollution olfactive, substances chimiques et particules de la SIFA
- ▶ Limitation de la vitesse sur D 2020 dans la traversée d'Olivet et sur la A71

13°/ **Observations de la municipalité d'OLIVET** :

- ▶ Pollution olfactive, substances chimiques et particules de la SIFA
- ▶ Limitation de la vitesse sur D 2020 dans la traversée d'Olivet et sur la A71

14°/ **Observation de Monsieur MORAND** : Hors sujet

15°/ **Observation de Monsieur PLUVINAGE** :

- ▶ Arrêter le moteur des cars du Conseil Général qui stationnent pendant les spectacles devant le théâtre soit pour le chauffage en hiver, soit pour la climatisation en été

16°/ **Observations de Monsieur et Madame CARDON** :

- ▶ Favoriser les transports publics
- ▶ Sécuriser les pistes cyclables

17°/ **Observation de Monsieur GRÉS** : doublon avec DDPP

18°/ **Observation anonyme** :

- ▶ Pollution aérienne (SO², NOX, HE)

19°/ Observation de Monsieur DEIRDRE RAGUIN :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

20°/ Observation de Monsieur et Madame DUDOK de WIT :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

21°/ Observation de Monsieur PALLET :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

22°/ Observation de Monsieur MACÉ :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

23°/ Observation de Monsieur BOUVEL :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

24°/ Observation de Monsieur DELBOULBÉ :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

25°/ Observation de Monsieur de TURCKHEIM :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

26°/ Observations de Madame KATOUZIAN :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA
- ▶ Limitation de la vitesse sur la RD 2020 dans la traversée d'Olivet et embouteillage

27°/ Observation de Monsieur de MAILLOT :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA

28°/ Observation de Monsieur de GUÉRIN :

- ▶ Demande la mise sur Internet du dossier du PPA (vérifier si c'est précisé sur affiche et journaux)

29°/ Observations de Monsieur JANVROT, président de Nature Centre :

- ▶ Limitation des vitesses sur A10 et A71, D 2060, D 2701, D 2020
- ▶ Rétablissement de la ligne SNCF Orléans Châteauneuf, prolonger le TRAM jusqu'à Chécy
- ▶ Interdire les feux extérieurs (particuliers et chantiers), les cheminées à foyer ouvert, les barbecues

30°/ Observations de la commune de SEMOY :

- ▶ Lignes de bus plus fréquentes et mieux adaptées
- ▶ Favoriser le covoiturage
- ▶ Sécuriser les pistes cyclables
- ▶ Limiter la vitesse à 70 Km/h sur la rocade
- ▶ Développer le ferroutage
- ▶ Orienter les poids lourds sur la A19 (c'est déjà fait par Vinci qui a tout à y gagner, mais cela augmente le trafic sur la A10)

31°/ **Observations Monsieur Michel GRES** : complexité pour la lecture du volumineux dossier,

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA et chaufferie de La Source
- ▶ Halte ferroviaire au droit du Château de Saint Jean le Blanc
- ▶ Pour quelle raison la ressource de la géothermie n'est pas développée
- ▶ Aménagement d'une piste cyclable sur le pont de Vierzon au lieu de celle du pont Thinat

32°/ **Observations de Madame ALBOUY** :

- ▶ Pollution olfactive de la SIFA et par des rejets COV, cyanure, aldéhyde

33°/ **Observation de Monsieur de TREMEAU et Madame CAMPOS** :

- ▶ Interdire les feux extérieurs (particuliers et chantiers)

34°/ **Observation de l'Association SCEVE** (Structurer la Concertation sur les Evolutions du Cadre de Vie et l'Environnement).

- ▶ Insuffisance d'objectifs et le manque d'analyses de leurs effets du 1er PPA. Faire l'inverse avec le nouveau PPA avec des bilans à date précise et une meilleure communication
- ▶ Demande de relevés des émissions de particules à la Préfecture ce qui permettrait de définir le niveau d'un fond induit dans l'atmosphère quasi indépendant de toute pollution des véhicules (secteur piétonnier et sans entreprise émettrice de pollution dans ce secteur).
- ▶ Absence d'évaluation de la pollution d'origine agricole autre que celle générée par les moteurs.
- ▶ Demande d'une réelle réflexion sur le contournement d'Orléans par le trafic routier.
- ▶ L'abandon du fuel a un effet positif sur les émissions d'oxyde d'azote, mais accroît considérablement les émissions de particules en particulier sur les chaufferies des Groues et de La Source. Ils demandent le retour à un fonctionnement au gaz en cas de pic de pollution.
- ▶ Spécifier des niveaux cibles de polluants visant à atteindre les niveaux prescrits par l'OMS et non pas se contenter de faire le nécessaire pour ne pas dépasser les niveaux considérés comme à risques.
- ▶ Utiliser le pôle d'excellence du BRGM installé à La Source pour enclencher l'utilisation de la géothermie si la ressource est effectivement existante in situ.
- ▶ Pour les nouveaux chauffages au bois chez les particuliers, dans les zones les plus polluées, exiger la qualité Flamme verte 5 étoiles. Sur les anciennes installations, faute d'incitations financières importantes, cette prescription relève du vœu pieux tout à fait illusoire.
- ▶ Concernant les risques engendrés par le chauffage au bois et les dispositifs relatifs à l'information des personnes sensibles en cas de pic de pollution, il est indispensable de faire une information à domicile et non pas une simple distribution de documentation (une campagne aussi efficace que celle qui a été mise en place pour le tri des déchets par exemple)
- ▶ Les fiches manquent de précision et de clarté et leur suivi n'est pas attribué à des acteurs susceptibles de suivre et contrôler leur mise en pratique (exemples : fiche industrie n°1 et 3 fiche agriculture n°1 Fiche communication n°2)

35° et 36°/ **2 Observations Monsieur Michel GRES** : doublon avec celles déposées à la DDPP

37°/ **Observations Monsieur Christian ROUX** :

- ▶ Le dossier de 215 pages est peu accessible au public
- ▶ Arrêter le moteur des véhicules municipaux pendant l'arrosage des jardinières
- ▶ Pollution agricole par la pulvérisation de pesticides et autres produits dans l'agglomération surtout en période de pic de pollution

► Permis de construire à St Denis en Val pour accueillir 981 personnes avec pour seul accès la D951 très fréquentée et dangereuse et fréquence des bus insuffisante

38°/ Observation Monsieur Michel GRES : doublon avec celle déposée à St Denis en Val

39°/ Observations de Monsieur VESQUES :

- Pollution agricole pesticides et moteurs
- Valorisation des transports publics en cas de pics de pollution avec gratuité
- Volet qualité de l'air dans les études d'impacts et les projets d'urbanisme
- La réalisation des objectifs du PPA est directement liée à la réalisation des objectifs du PDU
- Dans le 2ème PPA faire moins et mieux de projets réalisables selon un échéancier réalistes

40°/ Observation de la commune de SARAN :

- Réalisation d'un mur anti-bruit le long de la tangentielle

Pollution de l'atmosphère 33 fois

Plus de la moitié des personnes (22) ont déposé une réclamation concernant la SIFA

La pollution des entreprises et des chaufferies bois (privé, public) 25 fois y compris SIFA

La pollution agricole 4 fois

Application de l'interdiction des feux de végétaux et de déchets de chantiers 2 fois

La pollution des avions 1 fois

La pollution des trains 1 fois

La vitesse des véhicules 9 fois

Adaptation et limitation de vitesse, quelle vitesse? pour quels effets?

Le dossier 6 fois

La qualité du dossier manque de clarté, difficile à appréhender, lecture difficile (acronymes), manque de bilan du 1er PPA. Le projet de révision devrait contenir des projets de qualité, moins nombreux, mais contrôlés et dotés des moyens nécessaires. La consultation était difficile en mairie et la disponibilité sur Internet n'était pas évidente à savoir et à trouver.

Améliorations des transports publics 5 fois

Gratuité des transports publics en cas de pics de pollution et augmentation du trafic

Absence de liaison par Bus à l'intérieur de la commune de Fleury les Aubrais

Favoriser les transports publics avec des lignes de bus plus fréquentes, rapides et mieux adaptées

Problème de desserte non prévue pour St Denis en Val avec ses 980 nouveaux habitants à venir

Lignes SNCF 6 fois

Rétablissement des lignes SNCF et demande d'arrêt en gare de St Jean le Blanc. Les locomotives diesel, en particulier les trains de marchandises, polluent fortement, surtout au démarrage

Contournement de l'Agglomération 5 fois

A l'Est, gratuité de l'A10 et l'A71 entre le nord et le sud. Le 5ème pont à l'Ouest pour desservir un axe Ouest-Sud-Est. Report de trafic sur l'A19

Lig'air 3 fois

Augmentation des contrôles, publicité des mesures, alertes aux pics de pollution, mesures de prévention pour la protection des personnes sensibles en cas de pics

Les pistes cyclables 3 fois

Développer les pistes cyclables, sécuriser les prétendues itinéraires cyclables

Divers, travaux

Passerelle piétonne au-dessus de la tangentielle **2 fois**

Arrêter les moteurs des bus, camions, voitures lors d'arrêt prolongé ou d'activités **2 fois**

Utilisation des ressources géothermiques **2 fois**

Mur anti bruit sur la tangentielle **1 fois**

Favoriser le covoiturage **1 fois**

Parking de stationnement pour les deux roues thermiques et électriques **1 fois**

Volet qualité de l'air dans les études d'impacts et les projets d'urbanisme **1 fois**

Plan de circulation dans Olivet à revoir **1 fois**

ENTREPRISES

Il faut la liste des entreprises répertoriées comme polluantes afin de vérifier si PRODIA et les ABATTOIRS sont inclus. Pour toutes ces entreprises, les meilleures techniques sont-elles bien mises en œuvres et vérifiées ? Quel est la fréquence de contrôle de ces entreprises ? Contrôles surprises ? Comment répondre aux problèmes de la SIFA ? Peut-on envisager le transfert ou la fermeture ? sinon quelles sont les dispositions efficaces à prendre pour atténuer considérablement la pollution olfactive ?

LIG' AIR

La circulation de l'information concernant la pollution atmosphérique par Lig' Air est essentiellement faite au moment des pics de pollution et de la révision du PPA. Il serait nécessaire de faire connaître régulièrement l'évolution de la situation via les médias. L'information des personnes sensibles, principalement pour les personnes âgées, devrait n'être envisagée que téléphoniquement quitte à fournir un téléphone filaire. Les SMS, smartphones sont à proscrire pour certaines catégories peu ou pas sensibles à ces moyens de communication.

Les points de contrôle de Lig' Air sont-ils suffisants ? Peut-on faire des prélèvements en dehors stations fixes ? Le contrôle des particules à la Préfecture permettrait d'établir le fond de pollution exogène du centre d'Orléans.

Peut-on exiger le maintien du chauffage au gaz dans les chaufferies bois en période de pics de pollution ?

VEHICULES ELECTRIQUES OU GAZ

Quel était le niveau précis d'engagement du précédent PPA concernant le remplacement des véhicules de transport en commun de l'agglomération, fonctionnant au diésel, par des véhicules fonctionnant au gaz ou électriquement ? L'engagement était-il précis ? A-t-il été tenu ? Sinon pourquoi ? Pour le projet de modification du PPA, est-il possible d'avoir un engagement précis, avec un suivi et des engagements financiers pour répondre aux inquiétudes justifiées de la population qui s'est exprimée au cours de l'enquête ? Ceci concerne KEOLIS et les véhicules ULYS.

Un engagement similaire devrait être pris et précisé, avec un échéancier et des financements adaptés pour les véhicules de service des communes et des principales administrations se déplaçant en permanence dans l'Agglomération Orléanaise.

TRAVAUX TANGENTIELLE ET GRANDS AXES

De très nombreux bouchons se forment régulièrement, pour des durées importantes et répétitives, lors de la réalisation des travaux d'entretien sur la tangentielle et les principaux axes à grande circulation de l'Agglomération Orléanaise. Hormis les réfections des chaussées, le nettoyage, le balayage, le fauchage, le remplacement de barrières de sécurité..... peuvent-ils être faits la nuit comme cela se pratique dans d'autres grandes agglomérations ?

A titre d'exemple, mardi 22 avril, il n'y avait qu'une voie de circulation dans chaque sens entre l'échangeur de Chécy et celui de l'avenue des droits de l'Homme pour permettre le balayage le long de l'axe central. Conséquence directe, un bouchon ininterrompu depuis l'échangeur de Chécy jusqu'à l'avenue des Droits de l'Homme entre 14h et 17h.

BILAN PDU

Le PDU date du 3 juillet 2008 et doit faire l'objet d'une évaluation, et éventuellement d'une révision, au bout de 5 ans, évaluation programmée sur un an et demi. Les résultats de cette évaluation sont terminés et doivent être transmis aux membres de la Commission d'enquête.

PISTES CYCLABLES

Dans les avis des collectivités territoriales, dans les observations transcrites sur les registres ou enregistrées oralement, il y a de nombreuses récriminations concernant les pistes cyclables, leur nombre et leur mauvaise qualité. Rappel : selon le code de la route, il doit y avoir une séparation infranchissable entre une piste cyclable et la partie des chaussées utilisée pour la circulation des véhicules. Peut-on augmenter le nombre de pistes cyclables au sens propre de leur définition selon le code de la route ? Comme la majorité des espaces réservés pour les cyclistes sont des bandes cyclables, peut-on les sécuriser davantage ? Niveau zéro entre la bande cyclable et les chaussées, adaptation de la hauteur des trottoirs pour éviter que les pédales les accrochent...

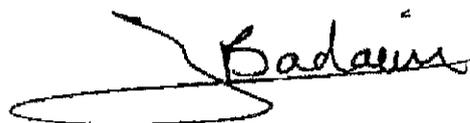
TRANSPORTS PUBLICS

Premier constat, la traversée de L'Agglomération par les trams d'une extrémité à l'autre est très longue. Pour les lignes de bus comportant de nombreux arrêts, la durée pour aller du départ au terminus de la ligne est très longue. Peut-on envisager des bus semi directs ne comportant qu'un ou deux arrêts sur la totalité de la ligne? Peut-on répondre favorablement aux demandes de Fleury les Aubrais et Semoy pour des lignes de bus mieux adaptés, voire transversales ?

PARKINGS

Il serait nécessaire de prévoir des parkings sécurisés pour les motos thermiques, les scooters et vélos électriques. Les places de parkings aux départs des Trams sont insuffisantes.

Le Président de la Commission d'Enquête



Michel BADAIRE

**Projet de révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération
orléanaise**

Enquête publique réalisé du 18 avril au 26 mai 2014

Observations du responsable du projet

Note d'observations générales

Selon la thématique abordée et le positionnement des intervenants (individuels, associations en lien avec des problématiques locales, associations intervenant sur des sujets généraux ayant trait à l'environnement ou aux transports), les contributions paraissent pouvoir être classées en 3 catégories :

- des attentes sur la procédure de révision ou sur le projet de plan ;
- des attentes générales ou particulières, sur des enjeux en lien direct avec la problématique de qualité de l'air ;
- des attentes générales ou particulières, sur des enjeux ne pouvant être traités par le PPA, soit en raison de leur échelle territoriale, soit en raison de leur thématique.

1° Attentes sur la procédure de révision ou sur le projet de plan

Le projet de plan a été établi sur la base des éléments techniques disponibles au moment de son élaboration. Des incertitudes ont pu être identifiées, tant sur les données d'entrée de la modélisation que sur les résultats de l'évaluation. Le projet soumis à enquête publique mentionne explicitement ces incertitudes (page 175 du projet). Afin de pallier ces incertitudes, le projet de plan prévoit un dispositif d'amélioration de la connaissance et d'adaptation du plan d'actions (fiches amélioration de la connaissance des secteurs « résidentiel/tertiaire » et « transport », fiche pilotage « suivi et ajustement du PPA »).

2° Attentes générales ou particulières, sur des enjeux en lien direct avec la problématique de qualité de l'air

La méthodologie d'évaluation adoptée conclut à un respect des objectifs de qualité de l'air en termes de concentration. Les incertitudes liées au modèle utilisé (dit scénario tendanciel 2015) sont traitées au moyen de la fiche relative au suivi et à l'ajustement du PPA.

En ce qui concerne l'exposition des populations, des avancées ont pu être identifiées mais il persiste un effectif résiduel de population exposée (620 personnes) malgré l'application conjuguée du scénario tendanciel pour 2015 et des actions du PPA. L'un des objectifs assignés à la fiche de suivi et d'ajustement du PPA consiste précisément à traiter ce point. A ce propos, il convient de relever que le contexte actuel est particulièrement évolutif, avec la perspective de la loi de programmation pour la transition énergétique, qui devrait contenir un titre sur la qualité de l'air et la poursuite des travaux du comité interministériel sur la qualité de l'air, qui devrait notamment examiner des mesures nouvelles sur l'identification des véhicules.

3° Attentes générales ou particulières, sur des enjeux ne pouvant être traités par le PPA, soit en raison de leur échelle territoriale, soit en raison de leur thématique.

Le projet de plan identifie les leviers situés hors du champ de compétence du PPA et pouvant présenter une synergie d'actions avec les problématiques locales de qualité de l'air. Il peut s'agir de documents d'urbanisme (Schéma de COhérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme ...) ou d'autres documents de planification (Plan de Déplacement Urbain, Plan Régional Santé Environnement, Plan Climat Energie Territorial). Néanmoins, il n'a pas vocation à se substituer aux prérogatives des acteurs en charge de ces outils.

Il convient de rappeler que les seuls outils de planification en lien avec le PPA sont le Schéma Régional Climat Air Energie avec lequel le PPA doit être compatible et le PDU, qui lui-même doit être compatible avec le PPA.

Les principales attentes formulées sur des sujets dépassant l'échelle de compétence du PPA concernent les concessions autoroutières, la gestion du réseau ferré de transports. Dans de tels cas, les enjeux de qualité de l'air sont associés à des enjeux qui ne dépendent pas uniquement de l'autorité compétente pour le PPA. Il en va de même pour la problématique du financement des actions.

Projet de révision du PPA de l'agglomération orléanaise
Enquête publique réalisée du 18 avril au 26 mai 2014
Observations du responsable du projet

A – Typologie des remarques recueillies

Plusieurs observations émanent de communes ou de conseillers municipaux. Elle reprennent en grande partie des observations formulées lors de la phase de consultation des collectivités territoriales et des EPCI, qui a eu lieu du 7 août au 15 novembre 2013. Les résultats de cette consultation ainsi que les réponses apportées par l'instance de gouvernance de la procédure de révision (comité de pilotage) figurent en partie 5 du dossier d'enquête publique. Certaines remarques formulées par ces acteurs lors de l'enquête publique diffèrent parfois dans leur libellé ou leur contenu de celles formulées lors de la phase de consultation précitée de fin d'année 2013. Elles sont alors traitées par la présente note ou par la note d'observations générales figurant dans la réponse du responsable du projet.

B - Questions particulières

Ce paragraphe traite des questions particulières évoquées par la Commission d'Enquête dans son procès-verbal de synthèse. Ces questions figurent en caractères de couleur noire. Les réponses apportées figurent en caractères de couleur bleue.

1° Sur la pollution de l'atmosphère (33 fois)

- *Plus de la moitié des personnes (22) ont déposé une réclamation concernant la SIFA*

SIFA TECHNOLOGIES est une fonderie d'aluminium installée depuis plusieurs décennies dans la Zone Industrielle des Montées à ORLEANS. Elle est spécialisée dans la fabrication par moulage de pièces en alliage d'aluminium pour des constructeurs automobiles.

Cette entreprise est soumise à autorisation préfectorale en tant qu'installation classée pour la protection de l'environnement, elle est réglementée par l'arrêté du 26 mars 2013.

L'enquête publique a fait ressortir des réclamations pour nuisances olfactives. Elles ne remettent pas en cause l'économie générale du PPA ni sa rédaction.

Le Préfet du Loiret a confié à l'inspection des installations classées une enquête spécifique sur la base de ces réclamations.

- *Sur la pollution des entreprises et des chaufferies bois (privé, public) (25 fois y compris SIFA)*

Les fiches actions industrie 1 « actions gros émetteurs industriels » et industrie 2 « contrôle des chaufferies à déclaration au titre de la rubrique 2910 » sont destinées à mieux connaître les émissions de ces installations et à en diminuer le niveau, pendant leur exploitation.

Pour ce qui concerne le chauffage domestique au bois et son impact sur la qualité de l'air, le PPA propose des actions spécifiques au travers de la fiche action communication n°2 « mauvaise utilisation du bois-énergie » et de la fiche action amélioration des connaissances n°1 du secteur résidentiel/tertiaire.

La fiche communication n°2 présente une description de la mesure et des travaux prévus, qui permettront notamment de définir les leviers de communication à utiliser afin de mobiliser ceux qui seront les plus pertinents par rapport aux publics visés et aux objectifs poursuivis.

La fiche amélioration des connaissances n°1 a pour objet de mieux connaître les appareils utilisés pour le chauffage au bois afin de lever une réflexion au niveau des collectivités sur les mesures envisageables et leurs financements pour améliorer le parc existant. Ces éléments permettront d'évaluer plus précisément l'impact des mesures envisageables.

- *Sur la pollution agricole (4 fois)*

L'agriculture n'a pas été identifiée comme un secteur préoccupant en ce qui concerne les émissions, à l'échelle territoriale du PPA. Pour autant, le projet prévoit une fiche action visant notamment à une promotion des bonnes pratiques agricoles vis-à-vis de la qualité de l'air. En outre et pour répondre aux incertitudes sur l'évolution de la situation, le projet prévoit la mobilisation d'actions optionnelles pouvant potentiellement concerner ce secteur.

D'autre part, le PPA n'a pas vocation à traiter des polluants non réglementés par le Code de l'Environnement. A ce jour, les pesticides et les fongicides ne font pas partie des polluants réglementés au titre de la qualité de l'air et ne sont de ce fait pas traités par le PPA.

- *Sur l'application de l'interdiction des feux de végétaux et de déchets de chantiers (2 fois)*

Les problématiques soulevées sont traitées par les fiches communication 1 « brûlage des déchets verts » et industrie 3 « BTP » du projet de plan.

La mise en œuvre de sanctions éventuelles s'inscrit dans les pouvoirs de police dont sont investies les collectivités en application du Code Général des Collectivités Territoriales.

- *Sur la pollution des avions (1 fois)*

L'état des lieux dressé dans le cadre du projet de PPA n'a pas identifié les installations aéronautiques comme génératrices des principaux polluants étudiés (NO₂ et PM₁₀).

- *Sur la pollution des trains (1 fois)*

Le traitement de ce point, notamment sur le mode de locomotion, touche plutôt des décisions devant être prises dans un cadre territorial plus large que celui du PPA ou selon un calendrier incompatible avec celui du PPA.

2° Sur la vitesse des véhicules (9 fois)

- *Adaptation et limitation de vitesse, quelle vitesse? pour quels effets?*

Dans le cadre de la fiche transport 3 « zone A10 » un abaissement de vitesse limite est prévu sur l'A10 sur les tronçons dépassant par modélisation la valeur limite annuelle en NO2 situés à proximité des zones habitées. Pour les autres axes structurants de l'agglomération, l'examen de limitations de vitesse supplémentaires est prévu dans le cadre de la fiche pilotage « suivi et ajustement » du projet de PPA.

Pour les voiries autres que les autoroutes, il convient de rappeler que leur gestion est assurée par les collectivités territoriales tant pour la réalisation d'infrastructures que leur exploitation. En ce qui concerne le respect des limitations de vitesse et en cas de nécessité identifiée, le renforcement des contrôles de vitesse ou d'autres dispositions visant à limiter les nuisances issues du trafic routier, peuvent constituer des axes d'intervention dans le cadre du PPA.

3° Sur le dossier (6 fois)

La qualité du dossier manque de clarté, difficile à appréhender, lecture difficile (acronymes), manque de bilan du 1er PPA. Le projet de révision devrait contenir des projets de qualité, moins nombreux mais contrôlés et dotés des moyens nécessaires. La consultation était difficile en mairie et la disponibilité sur Internet n'était pas évidente à savoir et à trouver.

Le dossier mis à l'enquête publique comportait un résumé non technique du projet de PPA.

Le projet a été mis à disposition du public dès le début de l'enquête publique sur le site internet de la préfecture du Loiret ainsi que sur celui de la DREAL Centre. D'autre part, l'enquête publique a fait l'objet des insertions réglementaires dans la presse locale et d'affichages dans chacune des communes de l'agglomération.

Des modalités de suivi et d'évaluation précises sont prévues (pages 176 à 187 du projet) et des indicateurs de qualité de l'air sont prévus. En application du projet de plan et du code de l'environnement, une présentation annuelle en CODERST des résultats obtenus est prévue. Par ailleurs, l'évaluation du plan au terme d'une période de 5 ans est prévue par les dispositions législatives du code de l'environnement.

4° Sur les améliorations des transports publics (5 fois)

Gratuité des transports publics en cas de pics de pollution et augmentation du trafic

En application de l'article L.223-2 du code de l'environnement, l'accès aux réseaux de transport public en commun de voyageurs est gratuit en cas de mesure de restriction de circulation des véhicules décidée par le préfet. Il convient de préciser que suite à la publication de l'arrêté ministériel du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution, des travaux sont en cours pour mettre à jour l'arrêté préfectoral du département du Loiret sur les mesures d'urgence en cas de pic de pollution.

Absence de liaison par Bus à l'intérieur de la commune de Fleury les Aubrais.

Favoriser les transports publics avec des lignes de bus plus fréquentes, rapides et mieux adaptées. Problème de desserte non prévue pour St Denis en Val avec ses 980 nouveaux habitants à venir

La structuration du réseau de bus et la politique des transports en commun sont gérées par le PDU et non par le PPA. Le PPA fait quant à lui un lien avec le PDU en lui assignant un objectif de qualité de l'air.

Les problématiques soulevées sont traitées dans le cadre des fiches actions transport n°1 et n°9.

5° Sur les lignes SNCF (6 fois)

Rétablissement des lignes SNCF et demande d'arrêt en gare de St Jean le Blanc. Les locomotives diesel, en particulier les trains de marchandises, polluent fortement, surtout au démarrage

Les points soulevés touchent plutôt des décisions devant être prises dans un cadre territorial plus large que celui du PPA ou selon un calendrier incompatible avec celui du PPA. Le rétablissement de lignes ferroviaires est évoqué explicitement par la fiche action transport n°9 du projet de PPA. Pour ce qui concerne la pollution générée par les trains, une réponse a déjà été formulée supra.

6° Sur le contournement de l'Agglomération (5 fois)

A l'Est, gratuité de l'A10 et l'A71 entre le nord et le sud. Le 5ème pont à l'Ouest pour desservir un axe Ouest-Sud-Est. Report de trafic sur l'A19

Ces remarques touchent plutôt des décisions devant être prises dans un cadre territorial plus large que celui du PPA ou selon un calendrier incompatible avec celui du PPA. Pour ce qui concerne les demandes touchant à la tarification autoroutière, leur mise en œuvre nécessiterait des modifications des concessions autoroutières, qui ne sont également envisageables que dans un cadre plus large.

7° Sur Lig'air (3 fois)

Augmentation des contrôles, publicité des mesures, alertes aux pics de pollution, mesures de prévention pour la protection des personnes sensibles en cas de pics

Le dispositif de surveillance présent sur l'agglomération orléanaise répond aux exigences du code de l'environnement transposant la directive européenne sur la qualité de l'air. A ce propos, il est à noter que, conformément au code de l'environnement, divers moyens peuvent être utilisés pour évaluer la qualité de l'air : il peut s'agir de stations de mesures fixes, mais également de campagnes de mesure, de mesures indicatives d'estimation objective ou de modélisation.

Pour ce qui concerne la publicité des mesures, Lig'air dispose d'un site internet sur lequel figurent notamment des historiques de mesures et le rapport d'activités annuel. En cas de pic de pollution, ce site donne des informations en temps réel. D'autre part, les alertes sont systématiquement relayées par les préfetures qui préparent un communiqué de presse dès la mise en place des procédures préfectorales en la matière.

8° Sur les pistes cyclables (3 fois)

Développer les pistes cyclables, sécuriser les prétendus itinéraires cyclables

La problématique soulevée est traitée dans le cadre de la fiche action transport n°8 « développer les mobilités douces », qui incite à une poursuite du développement de ces pratiques. Il peut néanmoins être mentionné que les problématiques d'infrastructure évoquée ici n'entrent pas dans le champ de compétence du PPA et que la sécurité routière est une préoccupation majeure des pouvoirs publics.

9° Sur les points divers et les travaux

a) Souhait d'une passerelle piétonne au-dessus de la tangentielle (2fois)

La problématique soulevée est traitée dans le cadre de la fiche action transport n°8 « développer les mobilités douces », qui incite à une poursuite du développement de ces pratiques. Il peut néanmoins être mentionné que les problématiques d'infrastructure évoquée ici n'entrent pas dans le champ de compétence du PPA.

b) Souhait de voir l'arrêt des moteurs des bus, camions, voitures lors d'arrêt prolongé ou d'activités (2 fois)

La prise en compte de ce type de remarques relève plutôt des pouvoirs de police dont sont investies les collectivités en application du Code Général des Collectivités Territoriales. Pour autant et en cas de nécessité identifiée, un focus sur la bonne utilisation des véhicules lourds et sur les comportements à adopter pourrait constituer un des modes d'action du PPA, notamment dans le cadre de la communication.

c) Utilisation des ressources géothermiques (2 fois)

La prise en compte de ce type d'attente, visant au développement des énergies renouvelables, n'entre pas dans le champ de compétence du PPA.

d) Souhait d'un mur anti bruit sur la tangentielle (1 fois)

Même si un lien existe entre les problématiques de bruit et de qualité de l'air, ce sujet relève essentiellement du PDU et du Plan de Prévention du Bruit sur l'agglomération (approuvé le 16 septembre 2013). Le PPA comporte également un lien avec le PDU puisqu'il assigne un objectif de qualité de l'air à ce document.

e) Souhait de voir favoriser le covolturage (1 fois)

Cette thématique est abordée au sein de la fiche action n°9 relative aux mobilités alternatives.

f) Souhait d'un parking de stationnement pour les deux roues thermiques et électriques (1 fois)

Même si un lien existe entre les problématiques de stationnement et de qualité de l'air, ce sujet relève essentiellement du PDU. Le PPA comporte néanmoins un lien avec le PDU puisqu'il assigne un objectif de qualité de l'air à ce document.

g) Insertion d'un volet qualité de l'air dans les études d'impacts et les projets d'urbanisme (1 fois)

Le projet de PPA comprend 2 leviers permettant de traiter cette problématique :
- Une fiche-action urbanisme/planification 2 « documents de planification » destinée à ne pas dégrader plus la situation, à ne pas exposer plus de population à la pollution atmosphérique et à penser une urbanisation ne générant pas plus de trafic routier. Cette

action se traduit par la transmission d'une carte de modélisation et par la formulation de recommandations dès le stade du porter à connaissance pour les documents d'urbanisme tels que SCOT ou PLU.

- Une fiche-action urbanisme/planification 3 « études d'impact » destinée à garantir la prise en compte des enjeux de pollution atmosphérique dans les études préalables aux projets soumis à étude d'impact.

Par ailleurs cette problématique est prise en compte au travers du PDU dont les principaux objectifs visent au développement des modes alternatifs de mobilité et à une diminution de la place de la voiture particulière.

h) Souhait de révision du plan de circulation dans Olivet (1 fois)

Un lien existe entre les problématiques de circulation et de qualité de l'air. Ce lien se traduit principalement par l'obligation de comptabilité du PDU avec le PPA, prévue par l'article R222-31 du code de l'environnement. Néanmoins, ce sujet relève plutôt du PDU et/ou de la compétence de la collectivité. En outre, la fiche pilotage et ajustement du projet de PPA permet de prendre en compte des gains consécutifs à ce type de mesure.

C - Questions d'ordre plus général

1° Sur les entreprises

Il faut la liste des entreprises répertoriées comme polluantes afin de vérifier si PRODIA et les ABATTOIRS sont inclus. Pour toutes ces entreprises, les meilleures techniques sont-elles bien mises en œuvres et vérifiées ? Quelle est la fréquence de contrôle de ces entreprises ? Contrôles surprises ?

Ces 2 établissements sont connus du service en charge de l'inspection des installations classées et sont en règle au plan administratif. Ils ont par le passé fait l'objet de plaintes en raison d'odeurs incommodantes pour les riverains et ont par la suite réalisé des aménagements destinés à réduire ces nuisances. Il est à noter qu' aucune plainte de voisinage n'a été enregistrée depuis 3 ans.

Les deux établissements sont soumis à la directive IED (2010/75/EU), qui les contraint notamment à initier un réexamen de leurs conditions d'exploitation dans les douze mois suivant la publication des décisions conclusives sur les meilleures techniques disponibles. Dans ce cadre, les exploitants doivent mentionner les techniques les plus efficaces pour atteindre un niveau général élevé de protection de l'environnement dans son ensemble.

Comment répondre aux problèmes de la SIFA ? Peut-on envisager le transfert ou la fermeture ? Sinon quelles sont les dispositions efficaces à prendre pour atténuer considérablement la pollution olfactive

SIFA TECHNOLOGIES est une fonderie d'aluminium installée depuis plusieurs décennies dans la Zone Industrielle des Montées à ORLEANS. Elle est spécialisée dans la fabrication par moulage de pièces en alliage d'aluminium pour des constructeurs automobiles.

Cette entreprise est soumise à autorisation préfectorale en tant qu'installation classée pour la protection de l'environnement, elle est réglementée par l'arrêté du 26 mars 2013.

L'enquête publique a fait ressortir des réclamations pour nuisances olfactives. Elles ne remettent pas en cause l'économie générale du PPA ni sa rédaction.

Le Préfet du Loiret a confié à l'inspection des installations classées une enquête spécifique sur la base de ces réclamations.

2° Sur la surveillance de la qualité de l'air et notamment l'activité de LIG'AIR

La circulation de l'information concernant la pollution atmosphérique par Lig'Air est essentiellement faite au moment des pics de pollution et de la révision du PPA. Il serait nécessaire de faire connaître régulièrement l'évolution de la situation via les médias.

Il ressort du constat dressé au cours des travaux d'élaboration que la qualité de l'air constitue un enjeu relativement méconnu du grand public. Aussi le projet de PPA comprend une dimension de communication destinée à remédier à ce constat, qui se concrétise par une série de fiches actions sur la communication. La fiche action « communication générale » répond de façon plus précise à cette préoccupation.

L'information des personnes sensibles, principalement pour les personnes âgées, devrait n'être envisagée que téléphoniquement quitte à fournir un téléphone filaire. Les SMS, smartphones sont à proscrire pour certaines catégories peu ou pas sensibles à ces moyens de communication.

Cette suggestion sera prise en compte dans le cadre de la mise en œuvre de la fiche-action communication n°4 « personnes sensibles » précisément dédiée à cette problématique.

Les points de contrôle de Lig'Air sont-ils suffisants ? Peut-on faire des prélèvements en dehors des stations fixes ? Le contrôle des particules à la Préfecture permettrait d'établir le fond de pollution exogène du centre d'Orléans.

Le dispositif de surveillance présent sur l'agglomération orléanaise répond aux exigences du code de l'environnement transposant la directive européenne sur la qualité de l'air. A ce propos, il est à noter que, conformément au code de l'environnement, divers moyens peuvent être utilisés pour évaluer la qualité de l'air : il peut s'agir de stations de mesures fixes, mais également de campagnes de mesure, de mesures indicatives d'estimation objective ou de modélisation.

Peut-on exiger le maintien du chauffage au gaz dans les chaufferies bois en période de pics de pollution ?

L'arrêté ministériel du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution est signé et publié. Il est à noter que le PPA n'en constitue pas l'outil principal de déclinaison locale, les mesures d'urgence faisant l'objet d'un dispositif préfectoral spécifique visé par l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2008 pour ce qui concerne le Loiret. Ce dispositif sera mis à jour suite à l'arrêté précité

du 26 mars 2014. Dans le cadre de ces travaux, les leviers mobilisables seront examinés.

3° Sur la substitution par des véhicules électriques ou au gaz

Quel était le niveau précis d'engagement du précédent PPA concernant le remplacement des véhicules de transport en commun de l'agglomération, fonctionnant au diesel, par des véhicules fonctionnant au gaz ou électriquement ? L'engagement était-il précis ? A-t-il été tenu ? Sinon pourquoi ? Pour le projet de modification du PPA, est-il possible d'avoir un engagement précis, avec un suivi et des engagements financiers pour répondre aux inquiétudes justifiées de la population qui s'est exprimée au cours de l'enquête ? Ceci concerne KEOLIS et les véhicules ULYS.

Un engagement similaire devrait être pris et précisé, avec un échéancier et des financements adaptés pour les véhicules de service des communes et des principales administrations se déplaçant en permanence dans l'Agglomération Orléanaise.

Les 2 points soulevés ci-dessus touchent plutôt des décisions devant être prises dans un cadre territorial plus large que celui du PPA ou selon un calendrier incompatible avec celui du PPA. Par ailleurs, les souhaits évoqués ici reprennent exactement les objectifs de l'action 36 du PDU qui vise à encourager l'achat de véhicules propres par les administrations et à la poursuite du renouvellement du parc de transports urbains avec véhicules moins polluants (pour ce qui concerne la flotte de la CAOVL).

Par ailleurs, le sujet du développement des véhicules électriques et plus globalement de la réduction significative de la pollution due aux transports routiers est un enjeu apparaissant dans le cadre du projet de loi de programmation pour la transition énergétique, qui a fait l'objet d'une présentation en conseil des ministres le 18 juin 2014.

4° Sur les périodes de travaux relatives à la tangentielle ou aux grands axes

De très nombreux bouchons se forment régulièrement, pour des durées importantes et répétitives, lors de la réalisation des travaux d'entretien sur la tangentielle et les principaux axes à grande circulation de l'Agglomération Orléanaise. Hormis les réfections des chaussées, le nettoyage, le balayage, le fauchage, le remplacement de barrières de sécurité..... peuvent-ils être faits la nuit comme cela se pratique dans d'autres grandes agglomérations ?

A titre d'exemple, mardi 22 avril, il n'y avait qu'une voie de circulation dans chaque sens entre l'échangeur de Chécy et celui de l'avenue des Droits de l'Homme pour permettre le balayage le long de l'axe central. Conséquence directe, un bouchon ininterrompu depuis l'échangeur de Chécy jusqu'à l'avenue des Droits de l'Homme entre 14h et 17h.

Les points soulevés touchent plutôt des décisions devant être prises dans le cadre de projet spécifique. Les actions de sensibilisation à l'enjeu qualité de l'air et de communication ont pour objet de favoriser la bonne prise en compte de cet enjeu par les maîtres d'ouvrage.

5° Sur le bilan du PDU

Le PDU date du 3 juillet 2008 et doit faire l'objet d'une évaluation, et éventuellement d'une révision, au bout de 5 ans, évaluation programmée sur un an et demi. Les résultats de cette évaluation sont terminés et doivent être transmis aux membres de la Commission d'enquête.

D'après les informations en possession de la DREAL, l'évaluation du PDU est en cours de réalisation.

6° Sur les pistes cyclables

Dans les avis des collectivités territoriales, dans les observations transcrites sur les registres ou enregistrées oralement, il y a de nombreuses récriminations concernant les pistes cyclables, leur nombre et leur mauvaise qualité. Rappel : selon le code de la route, il doit y avoir une séparation infranchissable entre une piste cyclable et la partie des chaussées utilisée pour la circulation des véhicules. Peut-on augmenter le nombre de pistes cyclables au sens propre de leur définition selon le code de la route ? Comme la majorité des espaces réservés pour les cyclistes sont des bandes cyclables, peut-on les sécuriser davantage ? Niveau zéro entre la bande cyclable et les chaussées, adaptation de la hauteur des trottoirs pour éviter que les pédales les accrochent...

Cette problématique est traitée dans le cadre de la fiche action transport n°4 du projet de PPA. De plus, la prise en compte de ce sujet est principalement assurée par le PDU, qui comprend 7 actions visant à encourager la pratique du vélo et comprenant notamment la sécurisation des itinéraires et le développement de nouveaux parcours.

7° Sur les transports publics

Premier constat, la traversée de L'Agglomération par les trams d'une extrémité à l'autre est très longue. Pour les lignes de bus comportant de nombreux arrêts, la durée pour aller du départ au terminus de la ligne est très long. Peut-on envisager des bus semi directs ne comportant qu'un ou deux arrêts sur la totalité de la ligne ? Peut-on répondre favorablement aux demandes de Fleury les Aubrais et Semoy pour des lignes de bus mieux adaptés, voire transversales ?

La prise en compte de ce type de remarques ne relève pas directement du champ de compétence du PPA. Pour autant, les évolutions évoquées ici pourraient contribuer à une amélioration de la qualité de l'air. A noter que ces points touchent plutôt des décisions relevant du PDU.

8° Sur le stationnement

Il serait nécessaire de prévoir des parkings sécurisés pour les motos thermiques, les scooters et vélos électriques. Les places de parkings aux départs des Trams sont insuffisantes.

La fiche-transport 9 « mobilités alternatives » évoque précisément la prise en charge des véhicules électriques dans les parcs de stationnement comme une piste de progrès. En revanche ce type de dispositif n'est pas transposable aux véhicules thermiques en raison de leur caractère émissif.

