



Autorité environnementale

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur plan de protection de l’atmosphère de Normandie (27, 76)

n°Ae : 2022-50

Avis délibéré n° 2022-50 adopté lors de la séance du 22 septembre 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 22 septembre 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le PPA de Normandie (27-76).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Michel Pascal, Alby Schmitt

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Karine Brulé

* *

L'Ae a été saisie pour avis par 1^{er} juin 2022, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 27 juin 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 28 juin 2022 :

- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Normandie, qui a transmis une contribution en date du 24 août 2022,
- le préfet de département du Calvados,
- le préfet de département de l'Eure,
- le préfet de département de la Manche,
- le préfet de département de l'Orne,
- le préfet de département de la Seine-Maritime.

Sur le rapport de Philippe Ledenvic et Jean-Michel Nataf, qui ont échangé avec le pétitionnaire en visioconférence le 7 septembre, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

La révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime est rendue nécessaire notamment du fait du dépassement des valeurs limites en vigueur pour les concentrations d'oxydes d'azote dans l'air.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte portent sur la pollution de l'air par les oxydes d'azote, les particules fines et ultrafines, l'ozone et l'ammoniac, la santé des habitants exposés à la pollution de l'atmosphère, et corollairement la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes exposés à la pollution aux oxydes d'azote et à l'ozone.

Les choix retenus dans ce nouveau plan (envisagé sur la période 2022–2027) se fondent sur des postulats, souvent erronés techniquement ou juridiquement, qui tiennent peu compte des évaluations du PPA précédent. En particulier, la réduction du périmètre géographique et la focalisation sur la seule agglomération rouennaise, la non-prise en compte d'un grand nombre de polluants ainsi que l'exclusion, délibérée ou de fait, de mesures contribuant effectivement à la réduction des émissions pour les principaux secteurs responsables de la pollution (agriculture, industrie, transport maritime) privent a priori le plan de tout effet positif et, probablement aussi, de toute incidence négative.

Le seul objectif du plan est de ramener les concentrations d'oxydes d'azote dans l'air en-dessous des valeurs limites réglementaires en vigueur. Il ne s'intéresse qu'occasionnellement à l'impact de la pollution de l'air pour la santé et ne le prend en compte ni dans les objectifs qu'il se fixe, ni dans l'évaluation des effets du plan. Le plan et son évaluation environnementale reconnaissent l'absence d'ambition et d'effet propre de ses actions, même si les pièces du dossier se contredisent souvent. La démonstration n'est pas apportée pour autant que les concentrations dans l'air seront ramenées en 2027 à un niveau inférieur aux valeurs limites imposées par la réglementation.

L'évaluation environnementale apporte peu de valeur ajoutée au dossier.

Pour l'Ae, le « *projet de révision du PPA de Normandie* » ne remplit pas les prérequis prescrits par la loi pour un plan de protection de l'atmosphère.

L'Ae recommande d'élaborer un plan de protection de l'atmosphère à l'échelle de la région Normandie dans le respect des dispositions du code de l'environnement et selon l'état de l'art, à l'instar des plans élaborés dans d'autres régions françaises, en s'appuyant sur une vraie démarche d'évaluation environnementale.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du plan et enjeux environnementaux

1.1 Contexte d'élaboration des PPA

Les PPA, créés par la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 et visant ultérieurement à décliner les obligations de la directive 2008/50/CE de l'Union européenne², doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ou dans celles où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être³. Leur contenu, précisé par les articles R. 222-14 à R. 222-19 du code de l'environnement, vise à :

- rassembler les informations nécessaires à leur établissement,
- fixer les objectifs à atteindre,
- recenser et définir les actions prévues localement pour se conformer aux normes de la qualité de l'air dans le périmètre du plan,
- organiser le suivi de l'ensemble des actions mises en œuvre et, si possible, celui de leur effet sur la qualité de l'air.

La pollution de l'air par les activités humaines est à l'origine d'une morbidité humaine avérée et d'une augmentation majeure de la mortalité humaine. Le Centre international de recherche sur le cancer la classe comme cancérigène certain⁴. Les données gouvernementales indiquent que la mortalité liée à la pollution de l'air en France est estimée à 48 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité totale (hors crise sanitaire). Toujours de source officielle, le coût annuel de la pollution de l'air est évalué à 100 milliards d'euros dont une large part liée aux coûts de santé⁵. La pollution de l'air a également des incidences sur les espèces animales⁶ et provoque des dégradations de la végétation, du fonctionnement des écosystèmes et de la biodiversité⁷.

Les concentrations de polluants toxiques dans l'air sont surveillées et réglementées. La surveillance en est confiée en France à des associations agréées (il s'agit dans le présent avis d'Atmo Normandie⁸). Un dispositif de prévision de la pollution⁹ par modélisation est également opérationnel.

² [Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008](#) concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

³ Articles [L. 222-4 à L. 222-7](#) et [R. 222-13 à R. 222-36](#) du code de l'environnement.

⁴ [CIRC 2013. Air pollution and cancer. Un lien de causalité entre le cancer du poumon et la pollution due aux particules ultrafines a été récemment établi](#) https://www.crick.ac.uk/news/2022-09-10_scientists-reveal-how-air-pollution-cause-lung-cancer-in-people-who-have-never-smoked

⁵ <https://www.gouvernement.fr/risques/pollution-de-l-air>. Le dossier indique aussi qu'« en 2015, la Commission d'enquête du Sénat partageait le constat selon lequel le coût total de la pollution de l'air est compris entre 67 et 98 Md€₂₀₀₀ par an en France » et rappelle la dispersion des évaluations de ces coûts : « en 2012, le Commissariat Général au Développement Durable chiffrait le coût de la pollution par les particules sur la santé entre 20 et 30 milliards d'euros par an. 13 à 21 milliards d'euros sont attribuables à la mortalité » mais « en 2016, le rapport de l'OCDE sur les performances environnementales de la France estime le coût de la mortalité prématurée liée à la pollution par les particules fines à près de 51 Mds€₂₀₁₀ par an ».

⁶ Des effets sur les oiseaux ont notamment été décrits dans la littérature internationale, cf. [Liang Y et al. 2020. Conservation cobenefits from air pollution regulation: Evidence from birds. Proc. Natl. Acad. sci. 117, 30900-30906](#)

⁷ <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-regional-ozone-r5088.html>

⁸ <http://www.atmonormandie.fr/> qui gère 42 stations de mesures automatiques de la pollution: « le département du Calvados compte 6 stations de mesures fixes, celui de l'Eure en compte 3, la Manche 3, l'Orne 2 et la Seine-Maritime 28. »

⁹ <http://www2.prevoir.org/>

Des valeurs réglementaires nationales de concentration des polluants dans l'air ont été édictées. Elles comprennent, en ordre décroissant, des valeurs limites¹⁰ issues de la directive 2008/50/CE, des valeurs cibles¹¹ et des objectifs de qualité¹². En cas de non-respect des valeurs limites, la Commission européenne peut engager des procédures contre les États-membres, ce qui a abouti à la condamnation de la France concernant le dioxyde d'azote¹³ dans douze agglomérations et zones de qualité de l'air. D'autres valeurs existent pour gérer les effets aigus des pics de pollution : les « seuils d'information et de recommandation »¹⁴ et les « seuils d'alerte »¹⁵ (ces notions sont définies par l'article R. 221-1 du code de l'environnement).

Des niveaux de référence (appelés « lignes directrices ») pour la qualité de l'air ont également été définis par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui a mis à jour ses recommandations en septembre 2021. Cette révision d'un document de 2005 prend en compte les derniers résultats scientifiques sur les effets sanitaires de la pollution de l'air, des teneurs supérieures à ces seuils étant associées à des risques importants pour la santé.

Polluant (en µg/m ³)	Période visée	Lignes directrices OMS 2005	Lignes directrices OMS 2021	Valeur limite France
PM _{2,5}	Moyenne annuelle	10	5	10 (qualité)-20 (cible)
	Moyenne sur 24 h	25	15	-
PM ₁₀ ¹⁶	Moyenne annuelle	20	15	30 (qualité)-40 (limite UE)
	Moyenne sur 24 h	50	45	50 (information)-80 (alerte)
O ₃	Pic saisonnier	-	60	-
	Moyenne sur 8 h	100	100	120
NO ₂	Moyenne annuelle	40	10	40
	Moyenne sur 24 h	-	25	(200 pas plus de 18h)
SO ₂	Moyenne sur 24 h	20	40	125 (UE, pas plus de 3 j/an)
CO	Moyenne sur 24 h	-	4 000	(10 000 moyenne sur 8h)

Figure 1 : Seuils recommandés par l'OMS et normes en France. Source : dossier, rapporteurs

1.2 Présentation du plan

Le seul PPA en vigueur dans la région couvrait les départements de l'Eure et de la Seine-Maritime sur la période 2014-2019 ; en ex-région Basse-Normandie, aucun PPA n'avait été jugé nécessaire

¹⁰ Valeur limite : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, à ne pas dépasser dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.

¹¹ Valeur cible : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble, à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné.

¹² Objectif de qualité : niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

¹³ [Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 24 octobre 2019 \(C-636/18\)](#)

¹⁴ Seuil d'information et de recommandation : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine des groupes particulièrement sensibles de la population rendant nécessaires des informations immédiates et adéquates.

¹⁵ Seuil d'alerte : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement justifiant l'intervention de mesures d'urgence.

¹⁶ Les PM₁₀ (abréviation de l'anglais particulate matter), désignent les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (noté µm soit 1 millième de millimètre). Les particules respirables qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires sont dites fines (PM₁₀), très fines (PM₅) et ultrafines (PM_{2,5}).

compte tenu des niveaux mesurés des polluants réglementés. Le PPA 2014–2019 a fait l’objet en 2019 d’une évaluation portant sur sa conformité réglementaire, ses actions (effectivité de mise en œuvre, pertinence, qualité rédactionnelle des mesures) et sa gouvernance. Une révision a été jugée nécessaire compte tenu du dépassement de certaines valeurs limites et des recommandations¹⁷ ont été formulées. Elle est portée par la direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement de Normandie au nom de l’État. Le bilan du PPA précédent n’est pas joint au dossier mais il est évoqué dans l’évaluation environnementale.

1.2.1 Bilan du PPA des départements de l’Eure et de la Seine–Maritime

Le dossier comporte un « diagnostic » qui présente un bilan rapide du PPA. Atmo Normandie a réalisé en novembre 2019 une évaluation quantitative du PPA. L’État a confié son évaluation qualitative, datée du 16 janvier 2020, à un bureau d’étude. Selon celle-ci, les actions du PPA 2014 étaient « *essentiellement des actions d’établissement d’états des lieux, de mise en place de gouvernance, d’animation de stratégie de diffusion, de communication* », incitatives, peu mises en œuvre et/ou peu quantifiables quant à leurs résultats.

Les deux évaluations sont disponibles sur Internet¹⁸. La lecture des différentes pièces du dossier est nécessaire dans la mesure où certaines d’entre elles ~~en~~ reprennent parfois des analyses de ces évaluations et certaines conclusions qu’il présente sont différentes voire tronquées.

Le PPA initial comportait 16 mesures sectorielles divisées en 69 sous-actions et 4 mesures structurelles. Ses objectifs étaient, pour 2015, de réduire les émissions de NO_x de 25 % et de PM₁₀ de 32 % par rapport à 2008, d’éviter tout dépassement des valeurs limites réglementaires en matière de concentrations de ces polluants dans l’air, de réduire l’exposition aux PM₁₀ de 5 %, et pour 2020 de réduire l’exposition aux PM_{2,5} de 10 %. Les secteurs mobilisés étaient le résidentiel–tertiaire, les transports, l’industrie, l’agriculture, les grands ports maritimes, les collectivités.

Selon le diagnostic, les objectifs de réduction d’émissions auraient été atteints. La lecture de l’évaluation produite par Atmo Normandie contredit cette affirmation : la baisse des émissions d’oxydes d’azote, de 24 % et proche de l’objectif, est principalement liée à l’arrêt de l’usine Petroplus en 2012 et à « *la baisse importante des émissions de la centrale thermique du Havre suite à l’arrêt des tranches 1 et 2, planifiée pour fin 2015* » (ce n’est donc pas un résultat constaté) ; en revanche, la réduction des émissions de PM₁₀ n’a été que de 21 % au lieu de 32 % (de 2008 à 2015). L’évaluation ajoutait que, depuis 2015, les émissions de ces deux polluants ont tendance à repartir à la hausse en lien notamment avec une reprise des activités économiques. Le diagnostic est donc erroné. Seuls les objectifs du secteur « industrie » sont globalement atteints, notamment du fait des arrêts d’activité mentionnés *supra*.

En ce qui concerne les concentrations dans l’air, le bilan exhaustif, repris dans plusieurs documents montre que, depuis 2015, sur le territoire de la Normandie, les dépassements de valeur limite n’ont concerné que le dioxyde d’azote (NO₂) sur la zone administrative de surveillance de Rouen (en 2017, 2018 et 2019). En revanche, subsistent de nombreux dépassements des lignes directrices de l’OMS¹⁹

¹⁷ « Construire un PPA et un plan d’action opérationnel et synthétique », « Développer une gouvernance inclusive autour d’un périmètre partagé », « Mettre en place un dispositif de suivi : qui permette de suivre et d’évaluer le PPA » et « qui soutienne l’effectivité de sa mise en œuvre »

¹⁸ <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-du-ppa-a3218.html>

¹⁹ Dont les valeurs sont plus restrictives que les valeurs limites réglementaires

de 2005 et a fortiori de celles de 2021, également pour l'ozone. C'est le dépassement des valeurs limites qui constitue le principal motif de révision du PPA.

En lien avec les dépassements constatés, la révision du PPA concerne au moins le dioxyde d'azote et les particules. Les deux évaluations ne comportent pas d'analyse pour les autres polluants, qu'ils soient réglementés ou pas, évoquant l'absence de dépassement des valeurs limites réglementaires depuis dix ans avec une marge significative. Cela est infirmé pour le dioxyde de soufre et pour l'ozone par le bilan annuel 2020 d'Atmo Normandie²⁰ (cf. *infra*) connu à la date de l'évaluation environnementale. Pour l'essentiel, les données les plus récentes sur lesquelles s'appuient ces évaluations datent de 2015 ; quelques données supplémentaires recueillies jusqu'en 2019 sont mentionnées. Il a été indiqué aux rapporteurs que les scénarios auraient pris en compte des données de 2018. Des données d'Atmo Normandie de 2019 sont aussi dans le dossier.

Selon l'évaluation qualitative conduite par le bureau d'études, l'absence de données quantitatives, notamment pour les différentes actions du PPA, n'a pas permis de mesurer leur efficacité. La démarche évaluative est rigoureuse. Le degré d'avancement de chacune des 16 actions est précisé (toutes sont réalisées partiellement sauf une intégralement réalisée et une autre non réalisée). La plupart des actions sont néanmoins qualifiées de « non évaluables » ou « non évaluées ».

Ayant été interrogé par la Dreal sur l'évolution du périmètre du PPA, le bureau d'études précise qu'aucune des parties prenantes (sauf les services de l'État et Atmo) ne s'est positionnée pour une réduction de son périmètre (géographique, sectoriel, polluants pris en compte) ; au contraire, « *ils soulignent l'importance d'inclure les collectivités et le secteur agricole, l'implication historique et naturelle du secteur industriel et la difficulté à gérer beaucoup d'acteurs* ». Un dispositif de suivi a été élaboré *a posteriori* mais n'a été que partiellement utilisé en interne par la Dreal faute de moyens humains ; 28 indicateurs ont été renseignés en 2015, trois en 2016, puis aucun par la suite.

L'évaluation débouche sur un ensemble de recommandations reprises dans le diagnostic. Celle relative à l'effectivité des actions arrête l'attention : « *Proposer un futur plan d'action composé de mesures en moins grand nombre, plus pragmatiques (réalisables en fonction des délais et moyens donnés) et moins incitatives* » au sens, selon ce qui a été précisé aux rapporteurs, où elles ont été formulées dans le précédent plan de façon insuffisamment prescriptive.

1.2.2 Le projet de révision du PPA

Le plan, présenté comme la « *révision du PPA de Normandie* » concerne un périmètre plus restreint pour la période 2022–2027 : il vise avant tout à respecter les objectifs réglementaires ; il concerne huit EPCI²¹ sur deux départements (Seine maritime et Eure), couvrant 3 524 km² et comprenant 1 087 380 habitants en 2018 (voir figure 2 page suivante).

²⁰ <https://www.atmonormandie.fr/publications/bilan-2020-normandie>

²¹ Établissements publics de coopération intercommunale. Le plan couvre donc la Métropole Rouen Normandie, la Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole, l'Agglomération Caux Seine, la Communauté d'Agglomération Seine Eure et 4 Communautés de Commune : Caux Austreberthe, Inter-Caux Vexin, Lyons Andelle, Roumois Seine.

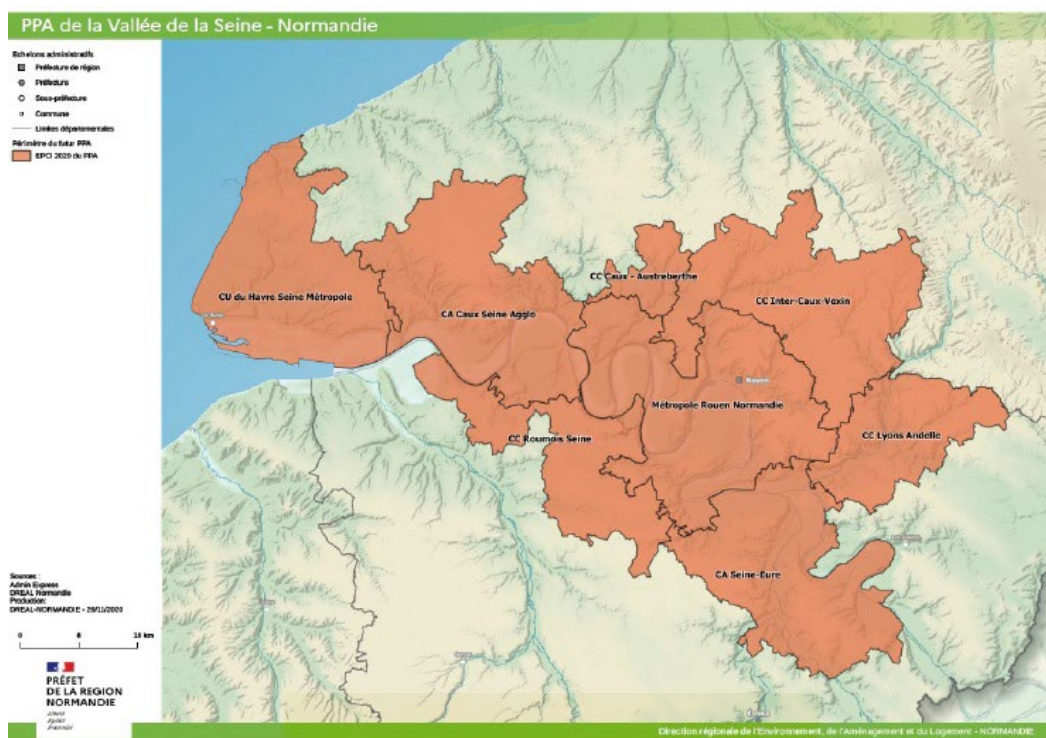


Figure 2 : Périmètre du plan (source : dossier)

Les motivations avancées pour réduire le périmètre géographique et les acteurs impliqués dans le plan sont formulées le plus souvent comme des postulats, sans démonstration et parfois en contradiction avec les évaluations du PPA précédent. Elles n'apparaissent que dans le diagnostic.

L'analyse géographique ne tient compte que des dépassements des valeurs limites en dépit de l'obligation de couvrir les secteurs sur lesquels ces valeurs sont susceptibles d'être dépassées et de l'objectif affiché de protéger la santé publique, qui impliquerait de prendre en compte les lignes directrices de l'OMS. Il ne rappelle pas le statut des agglomérations de la région en ce qui concerne le contentieux en cours visant la France concernant la qualité de l'air²². Le nouveau périmètre géographique du plan se focalise dès lors sur les zones prioritaires pour réduire l'exposition de la population à la pollution : Métropole de Rouen Normandie (MRN) et communauté urbaine du Havre, et en étendant à leurs territoires limitrophes. Les bilans fournis par Atmo présentent pourtant des dépassements des lignes directrices de l'OMS (2005) également sur d'autres territoires, Dieppe, au nord, et sur Caen, à l'ouest. En pratique, le dossier ne détaille les actions et leurs effets potentiels que sur l'agglomération de Rouen, sans jamais évoquer l'arrondissement du Havre, notamment ses zones industrialo-portuaires.

En termes de polluants, le plan cible le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines. Les arguments avancés pour ne pas retenir les autres polluants ne sont selon l'Ae pas recevables :

- pour le SO₂ : commentant le fait que des concentrations ont pu atteindre des niveaux préoccupants en 2019 et en 2020, « ces phénomènes sont consécutifs à des dysfonctionnements ponctuels de process sur des sites industriels, n'ayant pas d'impact sur les concentrations moyennes annuelle du territoire (qui restent elles modérées). Ils relèvent ainsi de la législation concernant les installations classées et ne nécessitent pas d'inclure le SO₂ dans le plan d'action du PPA, ce dernier ayant uniquement vocation à traiter des dépassements récurrents des valeurs limites ». Cette analyse est erronée puisque le PPA doit fixer des objectifs de résultats, l'article L.

²² Elles étaient visées par les premières décisions du Conseil d'État mais ne sont plus concernées.

222-6 du code de l'environnement précisant qu'il revient à chaque autorité compétente en matière de police de prendre les mesures destinées à réduire les émissions. Le plan ne comporte donc pas de mesure relative à ces dépassements ;

- pour l'ozone : « *la situation ne devrait pas tendre à l'amélioration dans les années à venir puisqu'il est attendu que les émissions d'ozone augmentent en raison du réchauffement climatique[...]. Les leviers directs pour réguler ce polluant sont [...] difficiles à identifier et à mettre en œuvre et nécessitent souvent une échelle d'intervention beaucoup plus large qu'une seule région administrative* », ce qui relativise de façon hâtive et non quantifiée la contribution de l'industrie et des transports aux émissions de polluants précurseurs. « *Pour ces raisons, plutôt que de dédier des actions spécifiques à l'ozone qui ne permettraient pas de contrer de façon efficace ce polluant, il s'agira de bien penser l'articulation du PPA avec les autres outils permettant de traiter l'ozone* » : aucun autre outil de ce type n'est même mentionné dans le volet de l'évaluation environnementale analysant l'articulation du plan avec les autres plans programmes. Le plan ne comporte donc pas de mesure permettant de réduire la pollution à l'ozone en tant que telles ;
- le plan méconnaît tous les autres polluants, et notamment ceux pour lesquels le plan de national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa) fixe des objectifs²³ ce qu'avait pourtant rappelé l'évaluation du PPA précédent. Ainsi, il ne prend en compte ni les composés organiques volatils non méthaniques, principaux précurseurs de l'ozone, ni l'ammoniac. Il n'est pas conforme au Prepa : il n'est pas en mesure de démontrer en quoi il le prend en compte pour ces polluants ; cette approche réductrice est en outre contraire à ce qui est attendu réglementairement, car selon l'article L.229-26 II 3° du code de l'environnement, le plan d'action du PPA doit se fixer des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national.

Le plan comporte 11 actions sectorielles, dont sept présentées comme « *non quantifiables au regard de son impact sur les émissions de NO₂* ». Les quatre actions présentées comme quantifiables concernent le secteur des transports²⁴ et l'activité portuaire²⁵ ; pour deux actions relatives aux transports, les objectifs de résultats affichés semblent inclure l'essentiel des réductions en réalité attribuables aux progrès attendus dans le scénario de référence (voir explications en § 1.2.3 et § 2). Les autres actions non quantifiables concernent l'industrie, le résidentiel-tertiaire et des mesures de sensibilisation « inter-sectorielles ». Des services pilotes sont identifiés pour chaque action. Certaines actions utiles pour l'atteinte des objectifs du plan ne lui sont pas spécifiques ou relèvent d'autres stratégies, comme « *instaurer des plans de mobilité simplifiés* » (action 1), « *poursuivre le programme ESI²⁶* » (action 6) ou « *Assurer une pleine articulation des plans et programmes comportant un volet air* » (action 11).

²³ Ses objectifs de réduction aux horizons 2020 et 2030 par rapport à 2005 sont : SO₂ -55 % et -77 % ; NO_x -50 % et -69 % ; COVMN -composés organiques volatils non méthaniques -53 % et -62 % ; NH₃ -4 % et -13 % ; PM_{2,5} -27 % et -57 %)

²⁴ « *Instaurer des plans de mobilité simplifiés dans tous les EPCI qui n'ont pas de plans similaire et assurer leur bonne articulation avec les actions des entreprises et des administrations* » ; « *Inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau Crit'Air de leurs véhicules (viser le niveau 1)* » ; « *Inviter les entreprises ainsi que les administrations (non obligées) à réaliser un Plan de Mobilité* »

²⁵ « *Développer le réseau des bornes électriques dans les ports et systématiser leur utilisation* », considérée comme quantifiable pour le secteur maritime et non quantifiable pour le secteur fluvial

²⁶ « *L'Environmental Ship Index permet d'identifier les navires de mer dont les performances en termes de réduction de leurs émissions atmosphériques sont supérieures aux exigences réglementaires (normes d'émission actuelles de l'Organisation Maritime Internationale). Plus d'information disponible sur le site : <https://www.environmentalshipindex.org>* »

Le secteur agricole, important dans le périmètre du plan et plus encore en termes de surfaces pour la région, n'est pas couvert, au motif que les pesticides ne sont pas des polluants réglementés, que la pollution particulaire de l'agriculture est ponctuelle et non de fond²⁷, et qu'il existe d'autres cadres plus adaptés comme le PRSE (plan régional santé environnement). Le volet de l'évaluation environnementale analysant l'articulation du plan avec le PRSE ne comporte pour autant aucune référence aux pollutions agricoles. L'Ae rappelle par ailleurs que le Prepa inclut l'objectif de « *réduire la volatilisation de l'ammoniac liée aux épandages de matières fertilisantes* » et aussi d'« *évaluer et réduire la présence des produits phytopharmaceutiques dans l'air* », auquel le plan ne fait aucune référence. Ce choix est d'autant plus surprenant que, selon l'évaluation du PPA précédent, l'action AGR-01 « Évaluation et de diffusion des bonnes pratiques agricoles » a été perçue « *comme étant la plus réussie du PPA par les parties-prenantes* ».

La seule action concernant le secteur industriel, consistant à « *inciter les entreprises à réaliser des diagnostics environnementaux pour réduire la pollution atmosphérique* »²⁸, est en outre sans commune mesure avec la contribution de ce secteur à la pollution atmosphérique dans la région – environ 40 % pour les émissions d'oxydes d'azote et 35 % pour les PM₁₀²⁹ – et avec les objectifs mêmes du plan.

Le transport maritime n'est pas non plus pris en compte au-delà de l'action mentionnée en note 24.

1.2.3 Objectifs du plan

Les objectifs ne sont pas clairement définis, hors celui de « *ramener en dessous de la valeur limite les concentrations de NO₂ et tendre, dans la mesure du possible, vers les valeurs recommandées par l'OMS qui garantissent la meilleure protection de la santé humaine et de l'environnement* ». Comme indiqué précédemment, les objectifs du plan ne prennent pas en compte les lignes directrices de l'OMS (ni celles de 2005 et encore moins celles de 2021).

Sans expliciter les hypothèses et sans démonstration, le plan commence par l'affirmation que « *la scénarisation des hypothèses d'évolution du PPA 2027 laisse à penser que la mise en œuvre du plan d'actions conjuguée aux évolutions tendanciennes de la qualité de l'air, permettront de respecter l'ensemble des seuils réglementaires en vigueur en 2022* ». Plus loin, le plan est plus précis et réaliste : « *Ainsi, plus aucun habitant ne serait exposé à des dépassements de valeur limite sur le territoire du PPA en 2027 si les hypothèses constitutives du scénario au fil de l'eau 2027 se réalisent* » ; « *ainsi, le PPA vise avant tout à accompagner et faciliter la concrétisation des politiques déjà en cours* ». Il ne comporte donc aucun objectif quantifié, pas même en référence au Prepa, et ses ambitions apparaissent minimales au vu de l'objectif général rappelé juste avant.

Chaque action est décrite sous la forme de fiches détaillées autoportantes, précisant définition et objectifs, leurs indicateurs de suivi et de résultat, leur potentiel (s'il est jugé quantifiable) de réduction des émissions de polluants (une annexe détaille les calculs) en se limitant aux NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}, leur périmètre et cible, les éléments économiques (coûts des actions), leur gouvernance (pilotage, partenaires), leur calendrier, leur acceptabilité sociale et leur fondement juridique.

²⁷ Ce qui est contestable, entre autres compte tenu des importants phénomènes d'érosion des sols en Normandie dont la sécheresse aggrave les conséquences pour la qualité de l'air

²⁸ Sans référence aux études déjà conduites au cours des cinquante dernières années

²⁹ Les données pour les autres polluants, notamment les COVNM ne sont pas fournies, alors que ce sont, avec les NO_x, les principaux précurseurs de l'ozone.

1.2.4 Gouvernance et pilotage

La Dreal de Normandie est responsable du suivi et de l'animation du plan pour le compte du préfet. Elle est secondée par deux instances qui contrôlent la bonne mise en œuvre des actions et ajustent si besoin les mesures prévues : un comité technique (cotech) réunissant les services et organismes de l'État, et des collèges regroupant les associations, l'industrie, la logistique, le transport maritime, le bâtiment, les collectivités ; et un comité de pilotage (copil) constitué des préfetures et services de l'État et des représentants des différents collèges. En complément du cotech et du copil, des groupes de travail thématiques et d'ingénierie financière seront créés en tant que de besoin.

L'élaboration du plan a fait l'objet d'une première concertation en ligne en avril 2021, suivie de six ateliers de travail en mai 2021. Selon le plan, « *elle a permis, entre autres, de définir le bon niveau d'action à mettre en place : suffisamment ambitieux pour permettre une évolution significative des émissions de polluants au niveau du territoire mais également précis et fonctionnel pour permettre une mise en œuvre opérationnelle du plan d'action, associée à des indicateurs de suivi rigoureux et concrets* ». La consultation et les ateliers auraient permis de définir un premier plan comportant 27 actions. Une matrice globale (peu lisible) de cotation des actions (selon des critères détaillés au 2.4) a conduit à ne retenir que les onze actions opérationnelles du plan présenté, ainsi que ses quatre actions de gouvernance. Le plan aurait en outre été soumis à la relecture critique d'un expert juridique.

1.2.5 Effets du plan

Le plan comporte une modélisation des scénarios « *au fil de l'eau 2027* » et « *PPA 2027* ». Une telle modélisation et ses résultats sont généralement présentés dans l'évaluation environnementale. Les hypothèses du scénario au fil de l'eau ne sont pas précisément définies (voir § 2). Ce chapitre ne fournit des cartes de concentration dans l'air que pour l'agglomération de Rouen et donc pas sur le périmètre du plan (et encore moins de la région).

Ce volet comporte des mentions qui conduisent à s'interroger sur la maîtrise par le pétitionnaire des concepts de base d'une évaluation environnementale.

Ainsi, le dossier indique pour l'action 2³⁰ : « *Compte tenu de la situation actuelle, il semblerait trop ambitieux de proposer des objectifs qui soient plus élevés que ceux retenus pour le scénario au fil de l'eau* ». Autrement dit en termes non techniques, le plan considère comme trop ambitieux de proposer un autre scénario que celui consistant à ne rien faire³¹. Le défaut de rigueur de la méthode le conduit également à affirmer, que « *la mise en œuvre du scénario PPA 2027 devrait permettre une réduction importante de l'ensemble des polluants. Une réduction de 49 % est attendue pour les émissions de NO₂, de 19 % pour les émissions de PM₁₀ et de 23 % pour les émissions de PM_{2.5} en 2027 par rapport au scénario fil de l'eau 2023* » : seule une comparaison avec le scénario au fil de l'eau 2027 peut qualifier la contribution du plan. En cela, les citations qui précèdent apparaissent les plus représentatives des effets propres du plan et de son absence d'ambition. Cette conclusion vaut également indirectement pour l'ozone.

³⁰ « *Inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau de Crit'Air de leurs véhicules (viser le niveau 1)* »

³¹ Aucun des interlocuteurs questionnés sur cette phrase au cours de l'instruction n'a su l'interpréter.

1.3 Procédures relatives au plan

Un PPA est en règle générale un plan susceptible d'avoir des incidences significatives sur l'environnement. À ce titre, en vertu du II 13° ter de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, il fait l'objet, après examen au cas par cas, d'une évaluation environnementale réalisée dans les conditions prévues à l'article R. 122-20 du même code. Le plan fait partie des plans et programmes pour lesquels l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis est l'Ae. En l'occurrence, le pétitionnaire a volontairement décidé de se soumettre à ces dispositions sans demander d'examen au cas par cas, ce qui lui permet, mais aussi requiert d'inscrire d'emblée le projet dans une démarche d'évaluation environnementale avec tous ses attendus en termes de méthodologie, périmètre, niveau de précision, etc... Le calendrier annoncé de la procédure de révision est de juillet 2020 à décembre 2022.

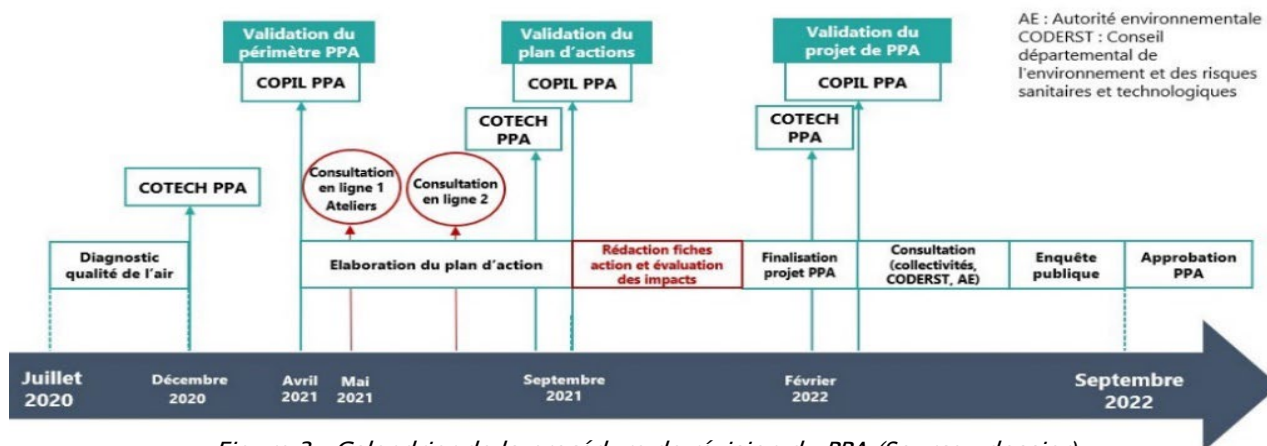


Figure 3 : Calendrier de la procédure de révision du PPA (Source : dossier)

Le préfet de la région Normandie, préfet de la Seine maritime, est l'autorité chargée d'approuver le plan. Cette approbation devrait intervenir après enquête publique, annoncée dans le dossier comme projetée à mi-septembre 2022.

Étant susceptible d'affecter des sites Natura 2000³², le plan comporte à ce titre une évaluation des incidences pour ces sites.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte lors de la mise en œuvre du plan sont les suivants :

- la pollution de l'air par le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les particules fines (et ultrafines), l'ammoniac et l'ozone,
- la santé des habitants exposés à la pollution de l'atmosphère qui provoque des maladies et des morts prématurées et accroît les inégalités écologiques³³,
- la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes exposés notamment au dioxyde de soufre, aux oxydes d'azote et à l'ozone.

³² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

³³ La notion d'« inégalités écologiques » est apparue en tant que telle pour la première fois dans un texte officiel lors du Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg en 2002, elle suggère la nécessité de prendre en compte les enjeux environnementaux dans l'élaboration de meilleures conditions d'égalité entre les individus, enjeux souvent relégués au second plan face à ceux touchant au domaine économique. Source Chaumel M. et al. 2008. Inégalités écologiques : vers quelle définition. Espace, populations, sociétés 1, 101-110.

2 Analyse de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale apporte peu de valeur ajoutée au dossier.

Pour pouvoir être conduite rigoureusement, elle devrait notamment analyser le contenu du plan avec un recul critique, notamment vis-à-vis des postulats et hypothèses reprises plus haut. Elle en reprend le plus souvent les affirmations injustifiées et elle applique une méthode générale qui ne tient pas compte de ses graves lacunes.

Les éléments qui suivent n'en fournissent qu'une analyse générale qui rend nécessaire, comme pour le plan, que soit intégralement reprise l'évaluation environnementale.

2.1 Présentation générale du plan

Le rapport environnemental reprend le périmètre (géographique, sectoriel, polluants pris en compte) retenu par le plan. Alors que l'évaluation environnementale aurait dû porter un regard critique sur les arguments avancés pour retenir un périmètre restreint, il ajoute que *« les autres polluants réglementés n'ont pas connu de dépassement de leurs valeurs limites réglementaires depuis plus de 10 ans et les concentrations mesurées sont largement en dessous des valeurs limites. C'est pourquoi le PPA ne les prend pas directement en compte »*. Les éléments développés dans la partie 1 du présent avis infirment ce raisonnement.

2.2 Articulation avec les autres plans et programmes

Cette partie cite le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa), sans rappeler ses objectifs généraux. Dès lors, l'évaluation environnementale ne décrit pas de quelle façon le plan révisé les prend en compte, en dépit de la démonstration attendue³⁴. De même, les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de Normandie sont très brièvement rappelés. L'analyse se borne à des affirmations de cohérence et ne permet pas de démontrer comment le plan révisé les prend en compte. La cohérence avec d'autres plans et programmes (Sdage, schémas des carrières) manque aussi.

Le plan d'action national « chauffage au bois » de juillet 2021³⁵, mentionné et « intégré » dans le plan *« afin de ne pas démultiplier les cadres d'action »*, n'est pas pris en compte dans l'analyse initiale. Par conséquent, le plan révisé ne comportant que des actions d'accompagnement sur cet aspect, le V de sa feuille de route³⁶ n'est pas respecté et la contribution du plan à l'atteinte de son objectif de réduction de 50 % de ces émissions est inconnue.

L'analyse ne fait référence qu'au plan climat air-énergie-territorial (PCAET) de la Métropole de Rouen, alors qu'elle devrait concerner tous les PCAET de la région et ne comporte, là non plus, aucune analyse de la façon dont les PCAET devront prendre en compte le plan révisé. Alors que, selon le dossier, plusieurs plans auraient vocation à contenir des actions qui ont justifié le fait de ne pas en prévoir dans le PPA, l'évaluation environnementale n'en cite aucune.

³⁴ Article L. 222-9 du code de l'environnement

³⁵ *« Plan d'actions national pour réduire entre 2020 et 2030 de 50 % des émissions de particules fines provenant du chauffage domestique bois dans les territoires couverts par un Plan de Protection de l'Atmosphère. Les préfets de ces zones ont donc pour mission d'adopter les mesures nécessaires afin d'y parvenir avant le 1er janvier 2023 »*

³⁶ *« Encadrer le chauffage au bois dans chaque zone PPA, en prenant des mesures adaptées aux territoires pour réduire les émissions de particules fines »*

Ni les documents d'urbanisme, ni les plans de déplacements urbains ne sont détaillés alors même que les seules actions présentées comme évaluables les concernent.

2.3 Analyse de l'état initial et scénario de référence

L'analyse est donc restreinte au périmètre retenu par le plan, en dépit des dépassements de seuils signalés ailleurs dans le dossier sur Dieppe et Caen. Sur le périmètre retenu, l'absence même d'information concernant la qualité de l'air sur le secteur de Notre-Dame de Gravenchon (pourtant mentionné dans le diagnostic³⁷) est incompréhensible à la lumière du bilan d'Atmo Normandie. Les seules cartes fournies pour la qualité de l'air ne concernent que l'agglomération de Rouen et jamais celle du Havre ni celles des zones industrialo-portuaires. Certaines données ne sont présentées que dans le plan et sont absentes de l'évaluation environnementale.

L'analyse sur la qualité de l'air, en lien avec l'enjeu de santé humaine, aborde plus de polluants que ceux retenus par le plan. Toutefois, la liste des polluants pris en compte est très insuffisante : l'ammoniac et les pesticides n'y figurent pas. Le dioxyde de soufre et l'ozone sont évoqués de façon minimale. Des représentations cartographiques sur l'ensemble de la région - y compris en ex-Basse-Normandie - font défaut.

La plupart des données sont trop anciennes (sur la plupart des sujets, les plus récentes datent de 2015). La structure et la mise en page n'ont manifestement pas été vérifiées.

Plusieurs activités et occupations des sols sont décrites de façon succincte (agriculture, zones urbaines, réseaux et déplacements, ressources y compris minérales, production énergétique), mais certaines ne le sont quasiment pas, comme l'industrie et les activités maritimes, ce qui est également inattendu pour une région fortement industrielle accueillant le deuxième port de France. En particulier, les références au secteur industriel lui attribuent les baisses d'émissions antérieures, ce qui conduit à des raccourcis discutables. De la même façon, il manque une description des trafics maritimes, de leurs émissions atmosphériques et de leur contribution à la pollution dans l'aire d'étude³⁸.

Contrairement au plan, l'évaluation environnementale n'évoque jamais le contournement est de Rouen, qui bénéficie pourtant d'une déclaration d'utilité publique, alors qu'elle évoque le projet ferroviaire de « Ligne nouvelle Paris Normandie » qui n'est qu'au stade amont de la concertation. En retenant ce dernier projet dans les « principales tendances évolutives du territoire », mais pas le contournement est, et au vu d'autres figures dans le dossier, le scénario de référence ne prend pas en compte les évolutions de concentrations dans l'air qui seront liées aux transferts de trafic correspondants. Le statut de la zone à faibles émissions de la Métropole de Rouen (ZFE-m) vis-à-vis du scénario de référence n'est pas explicité alors qu'il est déterminant pour l'analyse des effets du plan révisé : on comprend de plusieurs volets du plan et de l'évaluation environnementale que cette action y est le plus souvent intégrée, mais son statut vis-à-vis du scénario de référence n'est

³⁷ « À noter que les concentrations de SO₂ ont pu atteindre des niveaux préoccupants en 2019 (moyenne journalière de 130 µg/m³ enregistrée le 29 janvier 2019 à Gonfreville-l'Orcher et de 139 µg/m³ le 8 juin 2019 à Port-Jérôme) et que des dépassements de la valeur limite ont été enregistrés le 18, 21, 23 et 24 février 2020 à Notre-Dame-de-Gravenchon »

³⁸ Ce type d'analyse est fournie de façon sérieuse dans les PPA de la région PACA, tout aussi concernée. Les éléments du dossier se bornent à mentionner les émissions évitées par l'électrification à quai.

pas explicité³⁹.

Cette partie dévolue au scénario de référence devrait fournir une modélisation des concentrations des polluants dans l'air tenant compte de l'ensemble des évolutions prévisibles, et notamment de celles du parc automobile, des futurs projets d'infrastructures et industriels d'ores et déjà connus et de la ZFE-m. Cette modélisation devrait aussi prendre en compte les évolutions des émissions et des évolutions de la présence humaine non prises en compte à ce stade (transport maritime, activités des zones industrialo-portuaires, agriculture, zones d'aménagement concerté (Zac) dont la Zac Flaubert, la plus exposée.

2.4 Analyse des solutions de substitution raisonnables

Cette partie est subdivisée en trois : le bilan environnemental du précédent PPA, la procédure de concertation et élaboration du plan, les différents scénarios envisagés. La première sous-partie liste le niveau de réalisation des actions du précédent PPA mais n'explique pas les raisons pour lesquelles plusieurs d'entre elles ne sont pas retenues dans ce plan révisé, alors que la plupart n'étaient que partiellement réalisées (hors des remarques générales et l'observation selon laquelle « *les actions sont, le plus souvent, incitatives et ont difficilement un effet direct sur la qualité de l'air* »). La troisième sous-partie ne comporte elle-même qu'une seule section : « *effet du précédent PPA sur les enjeux identifiés* » et assume qu'« *Un seul scénario a été établi pour le nouveau PPA de Normandie* » : aucune alternative n'est donc analysée ni présentée. Cette sous-partie est donc formellement incomplète : elle devrait au moins comporter un exposé détaillé des motifs pour lesquels les actions du précédent PPA ne sont pas reconduites.

La sélection des 11 actions du plan parmi les 27 résultant de la consultation s'est appuyée sur une analyse multicritères (impact des mesures sur les différents polluants ciblés, impact sur l'exposition de la population, impact sur les changements de comportements, coût, faisabilité juridique, acceptabilité sociale, difficulté de suivi) ; la méthode prévoyait qu'« *une évaluation plus fine de l'impact attendu de ces actions sur les émissions de polluants atmosphériques sera réalisée par la suite par ATMO Normandie sur la base d'hypothèses à définir pour chaque action quantifiable* ». Cette évaluation était attendue dans le dossier. L'extrait de la matrice utilisée pour déterminer un score global de chaque action étant peu lisible, le pétitionnaire a adressé la matrice complète aux rapporteurs. Son exploitation n'est pas explicitée, certaines actions présentant une cotation parfois élevée sans être finalement retenues dans le plan.

2.5 Évaluation des effets notables probables du plan sur l'environnement. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation

Alors que l'essentiel est dit sur ce sujet dans le plan, notamment en l'absence d'effet quantifiable de celui-ci pour la qualité de l'air, le rapport présente une analyse qualitative générale sans réel rapport avec les actions du plan.

³⁹ Le scénario « fil de l'eau 2027 » reflète les évolutions tendanciennes anticipées dans la métropole Rouen Normandie à horizon 2027 et prend en compte la mise en place de la ZFE-m ; et aussi « Les modalités d'application de ZFE-m telles qu'initialement définies sont ici prises en compte (exclusion à compter du 1er janvier 2023 sur 16 communes des véhicules vignettes Cri'Air 3, 4 et 5). Il est à noter que des changements concernant le périmètre de la ZFE-m sont susceptibles d'advenir et d'avoir par conséquent un impact sur les évolutions tendanciennes prises en compte dans la modélisation du scénario fil de l'eau 2027 réalisée en 2021. »

L'évaluation environnementale ne comporte pas d'analyse spécifique des effets du plan sur les émissions atmosphériques et sur les concentrations de polluants dans l'air, laissant ainsi le lecteur sur l'impression erronée, donnée par le plan, de réductions d'émissions significatives alors que celles-ci sont principalement celles du « scénario fil de l'eau 2023 » qui incluent les effets de la ZFE⁴⁰. Des effets notables potentiels, positifs et négatifs, sont listés sans que la contradiction avec l'absence de portée des actions soit relevée. La démonstration n'est pas apportée que les concentrations dans l'air seront ramenées à un niveau inférieur aux valeurs limites imposées par la réglementation. Il n'est fourni aucune évaluation des incidences résiduelles pour la santé humaine, notamment en référence aux lignes directrices de l'OMS, que ce soit celles de 2005 ou de 2021.

Les effets propres du plan pour les autres enjeux environnementaux ne sont pas évalués, ni même abordés.

Le rapport reprend des mesures d'évitement, de réduction et de compensation générales du « *guide d'aide à la définition des mesures ERC* » publié en janvier 2018 par le Commissariat général au développement durable et le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, sans rapport avec les actions du plan révisé.

Les indicateurs de suivi, standards, peuvent pour certains être retenus, mais le rapport ne fournit aucune valeur de référence ni cible, pas même par rapport aux autres plans et programmes à prendre en compte.

Ce rapport ne correspond donc pas à celui d'une démarche d'évaluation environnementale. Divers passages et citations révèlent des omissions (polluants écartés *a priori*, secteurs exonérés d'actions efficaces, impacts sanitaires résiduels non quantifiés) voire des biais de présentation qui faussent la compréhension du plan et de ses effets.

L'Ae recommande de conduire une démarche d'évaluation environnementale correcte pour reprendre le PPA.

3 Prise en compte de l'environnement par la « révision du PPA de Normandie »

De nombreuses mentions du dossier, non argumentées voire inexactes, dénotent la volonté de réduire l'ambition de la « *révision du PPA de Normandie* » au minimum, en dépit des évaluations établies pour le PPA précédent qui en soulignaient les insuffisances. Les exclusions et omissions récurrentes de territoires et d'activités pourtant concernés et de plusieurs des polluants ayant vocation à tout le moins à être pris en compte dans un plan de protection de l'atmosphère révèlent en outre des choix qui privent de fait le plan de toute portée. Les actions retenues n'ont que peu d'effets.

Le plan révisé est pour divers polluants en deçà des exigences du Prepa contrairement à l'article L. 226-29 du code de l'environnement. Ainsi, il n'apporte pas la garantie de « *ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1* » du code de l'environnement. Il ne s'intéresse

⁴⁰ Scénario dit « fil de l'eau 2023 » qui « prend en compte l'évolution du parc prospectif du CITEPA entre 2017 et l'horizon 2023 sans ZFE-m »

qu'occasionnellement à l'impact de la pollution de l'air pour la santé et ne le prend en compte ni dans les objectifs qu'il se fixe, ni dans l'évaluation des effets du plan.

Le « *projet de révision du PPA de Normandie* » ne remplit pas les prérequis prescrits par la loi pour un plan de protection de l'atmosphère.

L'Ae recommande d'élaborer un plan particulier de l'atmosphère de Normandie dans le respect des dispositions du code de l'environnement et selon l'état de l'art, à l'instar des plans élaborés dans les autres régions françaises.