

4 Les leviers d'action : éviter les pollutions et protéger les populations

Tramway du Havre (Seine-Maritime)



Séverine Bernard / DREAL Normandie

Plan du chapitre

- ▶ Mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire
- ▶ Organiser un suivi approfondi et transparent de la qualité de l'air
- ▶ Eviter et réduire à toutes les échelles les pollutions de l'air
- ▶ Protéger les populations des pollutions résiduelles ou accidentelles

Rédacteurs

- ▶ Myriam Blanchard, Sébastien Daube, Wilfried Dehenry, Jean-Claude Estienne, Morgane Faure, Jean-Mathieu Farenc, Fabrice Grindel, Sandrine Hélicher, Jérôme Le Bouard, Bérengère Ledunois, Christophe Legrand, Hélène Mach, Nicolas Puchalski, Nadine Tournaille



Mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire

Pour en savoir +

Ministère de la Transition écologique et solidaire. *Agir pour la qualité de l'air. Le rôle des collectivités.* 7 pages.



https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/15281_Brochure_Qualite-air-role-collectivites_Web.pdf

L'Union européenne, l'Etat, le Conseil régional, les collectivités, les associations non gouvernementales et les partenaires privés contribuent à la qualité de l'air ou à sa dégradation (cf. partie II). Leur implication effective dans la défense de la qualité de l'air est décisive. En cas de « carence » ou de « faute » les responsabilités institutionnelles ou individuelles peuvent être mises en cause. C'est à ce titre que les associations non gouvernementales effectuent parfois des recours auprès des tribunaux administratifs ou judiciaires.

Les victimes d'un air pollué ne sont pas en mesure d'éviter leur exposition à ce risque. Ainsi, dans son arrêt du 4 août 2021, le Conseil d'Etat a condamné l'Etat à verser la somme de 10 millions d'euros pour non-respect de ses obligations en matière de lutte contre la pollution de l'air. Au niveau de l'Union européenne, la Commission assure aussi une vigilance concernant la bonne application des directives. Elle a notamment introduit, le 4 mai 2021, un recours en manquement contre la France qui a été condamnée par la Cour de Justice le 28 avril 2022.

La préservation de la qualité de l'air relève aussi de démarches volontaristes.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique. L'ensemble des acteurs de la société civile peut y contribuer. Les éléments indiqués ci-dessous constituent des propositions d'actions pouvant être menées (liste non exhaustive, à compléter et enrichir...).

L'Etat, les collectivités et les institutions publiques

Porter une politique volontariste d'amélioration de la qualité de l'air et en partager l'enjeu et les responsabilités avec l'ensemble des acteurs de la société civile.

- Repenser ses choix d'aménagement pour favoriser un environnement favorable à la santé.
- Prendre en compte la qualité de l'air dans toutes les politiques publiques dans le cadre d'une approche transversale « air, climat, énergie ».
- Promouvoir les aménagements permettant la réduction du trafic routier et facilitant le développement de la marche à pied, du vélo et des transports collectifs.
- Mobiliser les outils à disposition pour réduire les polluants tels que les zones à faible émission (ZFE) ou les zones à circulation différenciée (ZCD), par exemple pour les particules fines et les oxydes d'azote.
- Promouvoir la consommation responsable, les circuits de proximité et le développement des pratiques culturelles les moins polluantes.
- Sensibiliser les acteurs du territoire à l'impact de la qualité de l'air sur la santé.
- Lors des pics de pollution, informer la population générale pour qu'elle puisse se protéger et mettre en place des actions pour diminuer la pollution.
- Contribuer à la surveillance de la qualité de l'air.
- Diffuser la mise en œuvre de la réglementation relative à la qualité de l'air intérieur dans les établissements recevant du public.

Les professionnels

Privilégier les choix les plus respectueux de la qualité de l'air.

► Agriculteurs

- Eviter ou réduire le recours aux pesticides et aux intrants fortement émetteurs d'ammoniac.
- Privilégier les techniques d'épandage les moins émettrices d'ammoniac.
- Couvrir les fosses de stockage d'effluents et les sols en hiver.
- Economiser les déplacements et le carburant des engins agricoles.
- Diminuer le travail du sol.
- Intégrer des cultures intermédiaires pièges à nitrate dans les rotations.

► Industriels

- Eviter ou réduire les émissions de polluants dans l'atmosphère dans ses choix de développement de filières et en utilisant des techniques vertueuses.
- S'assurer du bon fonctionnement des installations de combustion et mettre en place des dispositifs anti-pollution.

► Bâtiment

- Diminuer au maximum la consommation énergétique.
- Eviter les matériaux contenant des substances fortement émissives (fongicides...).
- Sensibiliser les usagers des locaux à l'enjeu de la qualité de l'air intérieur.
- Sur les chantiers, mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de poussières comme l'arrosage.

► Transporteurs

- Investir dans des véhicules faiblement polluants.
- Mettre en œuvre des pratiques permettant de réduire les émissions de polluants.

Les citoyens

Privilégier les choix les plus respectueux de la qualité de l'air.

- Limiter les déplacements polluants et utiliser, autant que possible, le vélo et la marche à pied, le transport collectif ou le co-voiturage.
- En cas d'utilisation d'un véhicule personnel : choisir le moins émetteur de polluants.
- Diminuer au maximum ses consommations d'énergie.
- En cas de chauffage au bois, utiliser les appareils les plus performants et les combustibles les moins émetteurs de polluants, et procéder à l'entretien régulier de son installation.
- Réduire l'usage de solvants et de carburants.
- Aérer son logement et les espaces clos fréquentés.
- Eviter les désodorisants d'intérieurs et matériaux contenant des substances toxiques.
- Privilégier les achats les plus respectueux de la qualité de l'air (produits locaux, biologiques...).

Repères

Le 4^e plan national santé environnement "Un environnement, une santé"



Les mesures phares du quatrième plan national santé environnement :

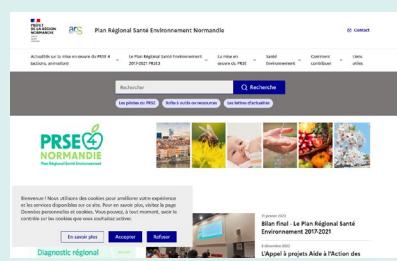
- connaître l'état de son environnement et les bonnes pratiques à adopter ;
- être mieux informé sur la bonne utilisation des produits ménagers et leur impact sur la santé et l'environnement ;
- approfondir les connaissances des professionnels sur les liens entre l'environnement et la santé ;
- créer un *Green Data for Health* ;
- structurer et renforcer la recherche sur l'exposome et mieux connaître les maladies liées aux atteintes à l'environnement ;
- surveiller la santé de la faune terrestre et prévenir les zoonoses.

Pour en savoir plus :

<https://www.ecologie.gouv.fr/environnement-sante-decouvrez-4e-plan-national-sante-environnement>

Pour en savoir +

Plan régional santé environnement Normandie



www.normandie.prse.fr/



Organiser un suivi approfondi et transparent de la qualité de l'air

Pour en savoir +

Exemples d'études réalisées par Atmo Normandie

<https://www.atmonormandie.fr>

- Evaluation de l'impact de la ZFE-m de l'agglomération rouennaise
- Métropole Rouen Normandie : quel impact aurait un renforcement de la ZFE-m ?

CEREMA. *Agir pour un territoire favorable à la santé. Quelles politiques locales en santé environnement ?*
8 pages. 2022.



<https://territoire-environnement-sante.fr/espace-documentaire/agir-pour-environnement-favorable-la-sante>

L'Anbdd

L'Agence normande de la biodiversité et du développement durable accompagne les acteurs normands souhaitant s'engager dans la préservation et la reconquête de la biodiversité et plus généralement dans la transition écologique, économique et sociale.



<https://www.anbdd.fr/>

La pollution de l'air a de telles incidences sur la santé humaine et sur les écosystèmes qu'il est nécessaire de mettre en place un dispositif d'observation et de vigilance afin d'éviter et de réduire au maximum toutes les émissions susceptibles d'accroître les pollutions de l'air.

Un suivi approfondi et transparent de la qualité de l'air doit être organisé à toutes les échelles du territoire. De nombreux outils sont désormais mis à disposition de l'ensemble des acteurs et notamment des collectivités pour intégrer la qualité de l'air à leurs démarches.

Atmo Normandie est l'association de référence chargée (cf. partie 1) :

- de surveiller la qualité de l'air ;
- d'informer au quotidien et d'alerter en cas de phénomènes de pollution atmosphérique ;
- d'accompagner les acteurs du territoire dans leurs projets air ;
- d'améliorer les connaissances et de participer aux expérimentations innovantes sur les territoires.

Atmo Normandie dispense une information quotidienne sur la qualité de l'air, à destination de tous, sur son site internet (cf. encadré). A partir de ces travaux, l'observatoire régional de la qualité de l'air (ORECAN) transmet de nombreuses informations sur les émissions de polluants en Normandie.

Le plan régional santé environnement piloté par le préfet apporte connaissances, outils et financements pour accompagner les acteurs dans leurs projets.

Argentan (Orne)



Valérie Guyot / DREAL Normandie



Eviter et réduire à toutes les échelles les pollutions de l'air

Eviter et réduire au maximum les émissions polluantes des différents secteurs économiques

Comme tous les secteurs, l'agriculture contribue à l'émission de polluants atmosphériques, notamment les pesticides et l'ammoniac. La profession agricole doit participer à la réduction des émissions et conjuguer contraintes économiques, rentabilité des exploitations et efficacité environnementale. Cela se traduit concrètement par l'adoption de nouvelles pratiques au quotidien :

- dans les modes de cultures ;
- lors de la fertilisation (valorisation d'azote issu des déjections animales, fractionnement et optimisation des apports) ;
- dans la gestion des effluents (enfouissement rapide pour éviter la volatilisation, protection des stockages) ;
- ou dans le cadre de la collecte des déchets.

Des pratiques existent déjà, et l'innovation se poursuit dans ce sens. Les possibilités sont nombreuses et se développent sur les exploitations.

Le projet EQAir vise ainsi à réduire, par la mise en place de nouvelles pratiques, les émissions d'ammoniac dans l'air lors des phases d'épandages agricoles.

Épandage agricole



Image par Elsemargriet de Pixabay.

Le secteur de l'industrie est aussi fortement concerné. Il a fait des progrès ces dernières années, notamment en matière de dépollution. Les actions de réduction des émissions ont avancé. Néanmoins, les efforts entrepris doivent s'amplifier, en particulier pour la combustion de biomasse (matière organique d'origine végétale ou animale). La mise en œuvre des meilleures techniques disponibles (MTD) permet de limiter, pour chaque branche d'activités, les émissions polluantes. Des actions peuvent également être menées sur le fonctionnement de l'entreprise, en particulier concernant la mobilité des salariés (plan de déplacement entreprise), ou concernant la réduction de la consommation énergétique.

Pour en savoir +

L'implication de la profession agricole

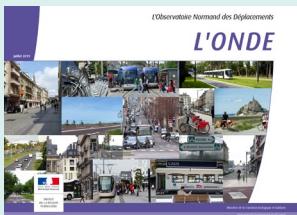
La chambre régionale d'agriculture de Normandie, aux côtés de la DREAL et de l'agence régionale de la santé, participent aux actions de sensibilisation sur les enjeux de la qualité de l'air. L'objectif est de communiquer pour mieux connaître les bonnes pratiques qui contribuent à la réduction des polluants de l'activité agricole.

Pour en savoir plus :

<https://normandie.chambres-agriculture.fr/conseils-formations/environnement/qualite-de-l-air/>

Pour en savoir +

L'Onde, l'observatoire normand des déplacements, propose une analyse des enjeux démographiques et des grandes caractéristiques de la mobilité en Normandie, ainsi que des données sur l'offre et la demande relatives aux différents modes de transport, un retour sur les faits marquants de l'année écoulée, des éclairages réglementaires, des cartes...



Tramway à Rouen (Seine-Maritime)



Repères

Une **zone à circulation différenciée** (ZCD) a été identifiée en 2022 pour lutter contre la pollution dans la Métropole Rouen Normandie.

Depuis le 9 décembre 2022, en cas de forte pollution (seuil d'alerte), la préfecture de Seine-Maritime peut déclencher des restrictions de circulation sur la zone à circulation différenciée.

Cela a pour conséquence de limiter la circulation de certaines catégories de véhicules. Cette restriction concerne tous les véhicules, y compris ceux des particuliers (voiture, utilitaire léger, bus, poids lourds...), ayant des vignettes Crit'Air 4, 5 ou non classés. Ils ne peuvent plus circuler dans la zone (sauf dérogations spécifiques), 24h/24 et 7j/7. Une dispense est néanmoins proposée pour les véhicules crit'air 4 et 5 pendant 24 jours par an.

La prise de décision du déclenchement est effectuée en concertation avec les services de l'Etat, Atmo Normandie, les collectivités territoriales... Les treize communes de la métropole rouennaise sont concernées.



Réduire les déplacements polluants

De nombreux modes de transports sont sources de pollution. Le transport de référence est aujourd'hui le véhicule individuel à moteur thermique qui est très polluant. Pour améliorer les conditions de vie et diminuer les maladies liées à ces polluants, il s'agit désormais de développer de nouveaux modes de déplacement et d'organisation.

Les leviers d'actions sont nombreux :

- favoriser les mobilités actives (marche à pied, vélo), notamment pour les déplacements courts (moins de 3 km) ;
- développer les pistes cyclables interconnectées sur l'ensemble de la région ;
- développer les transports en commun et les possibilités de covoiturage ;
- développer les véhicules faiblement émetteurs de polluants atmosphériques (petits véhicules électriques, hydrogène...) ;
- pratiquer l'éco-conduite ;
- agir sur le trafic (réduction de vitesse...) ;
- favoriser les voies vertes pour les loisirs.

Ces leviers d'action doivent s'appuyer sur des politiques plus globales de réduction du nombre de déplacements (en développant la mixité fonctionnelle, par exemple) ou sur la restriction de l'espace accordé à la voiture (routes, parkings...). Ces choix nécessitent des changements de comportements individuels et collectifs (aménagement du territoire). Lorsque des politiques volontaristes sont menées, elles montrent des résultats très probants.

En Normandie, les marges de progrès sont importantes : globalement, quelle que soit la distance parcourue, les actifs normands vont plus souvent travailler en voiture que leurs homologues de province (Source INSEE). Au total, 1,2 million d'actifs se déplacent pour aller travailler. Un tiers d'entre eux effectue un trajet inférieur à 5 km. Pour ces déplacements courts, les modes de transport actifs représentent seulement un trajet sur cinq environ. La marche est particulièrement fréquente pour les plus petits parcours (40 % des trajets de moins d'1 km et 22 % des trajets de 1 à 2 km).

L'usage de la voiture est choisi par sept actifs normands sur dix, une part qui classe la Normandie en 4^e position des régions métropolitaines qui utilisent le plus la voiture. De surcroît, entre 2008 et 2019, cet usage a progressé (+ 2,5 points). Par ailleurs, les actifs ne sont que 6,7 % à employer les transports en commun et 6 % à pratiquer la marche. Entre 2015 et 2019, en Normandie comme en France de province, l'utilisation du vélo s'est un peu développée (respectivement + 0,4 et + 0,5 point), mais elle demeure marginale (1,5 %). La Normandie reste l'avant-dernière région métropolitaine pour l'utilisation du vélo, juste avant la Corse.

Les actifs vont plus souvent travailler en transport en commun dans les aires les plus peuplées, au sein desquelles les réseaux de transport sont généralement plus développés. L'utilisation de ce mode de transport est ainsi quatre fois plus fréquente dans les aires de plus de 200 000 habitants que dans celles de moins de 50 000 habitants (10 % des trajets contre 2,5 %). Au sein des pôles des trois aires les plus peuplées, c'est dans celui de Rouen que les transports en commun sont le plus utilisés pour se rendre au travail (22 % des trajets contre 15 % dans celui du Havre et 14 % dans celui de Caen). Au sein des aires de 50 à 200 000 habitants, l'utilisation des modes de transport doux est particulièrement importante dans les pôles de Dieppe, Alençon et Lisieux où la marche représente 17 % des trajets.

Les modes de déplacement pour se rendre au travail en 2019

Source : DREAL, Observatoire normand des déplacements (Onde)

Mode de transport	Normandie	France (hors Île-de-France)
Vélo	1,5 %	2,3 %
Deux-roues motorisés	1,4 %	1,7 %
Marche à pied	6,0 %	6,1 %
Transport en commun	6,7 %	8,0 %
Voiture, camion, fourgonnette	84,5 %	82,0 %
Ensemble	100,0 %	100,0 %

Au niveau des dessertes entre les différents pôles urbains, l'usage du covoiturage est un levier d'action qui s'est fortement développé ces dernières années. Sa souplesse, liée au développement des nouvelles technologies (applications web type *BlaBlaCar* ou systèmes physiques comme *ECOV*), permet aujourd'hui de rationaliser de nombreux déplacements en répondant au besoin. Une étude européenne (Zero Empty Seats) a permis de montrer que le taux d'occupation moyen était de 3,9 personnes par véhicule sur *BlaBlaCar*, contre 1,9 personnes par véhicule sans *BlaBlaCar*.

Pour le déplacement de personnes, le mode de transport le plus utilisé aujourd'hui est le véhicule individuel. Pour les marchandises, c'est le « camion » (ou le véhicule utilitaire) qui reste la référence. Ces deux types de véhicules émettent de nombreux gaz et particules polluantes, notamment quand leur motorisation est thermique, ce qui est l'immense majorité des cas aujourd'hui.



Arnaud Bouissou / Terra

Chargement de conteneurs dans le port du Havre (Seine-Maritime)



Laurent Mignaux / Terra

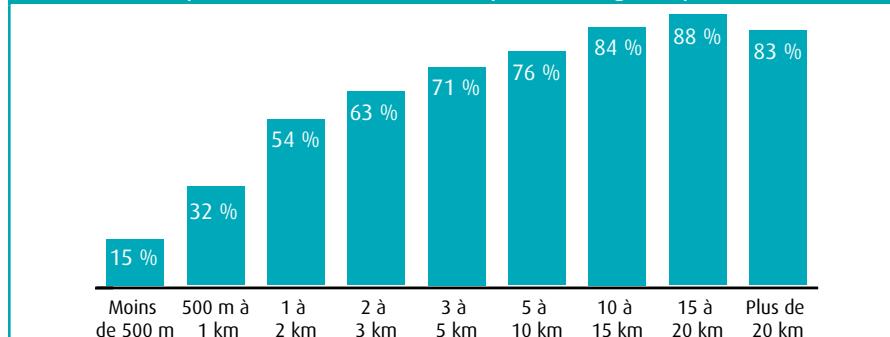
Vélo cargo



Damien Carles / Terra

Part modale des déplacements en véhicules particuliers par classe de distance

Source : Métropole Rouen Normandie, Enquête ménages déplacements. 2017



Les oxydes d'azote (NOx) constituent un exemple de polluant lié à ce type de circulation, avec des effets sanitaires particulièrement importants (cf. partie II).

Diminuer cette pollution passe donc par le développement de nouveaux modes de vie, de déplacements et d'organisation et par la modification de la motorisation de ces véhicules (ce qui ne règle cependant qu'en partie la problématique des particules).

En ce qui concerne les déplacements des personnes, les bonnes pratiques peuvent être considérablement développées par les collectivités et institutions :

- par la mixité des fonctions dans l'organisation de l'espace urbain ;
- par une certaine densité du bâti ;
- en diminuant l'espace accordé à la voiture (routes, parkings...), au profit des modes alternatifs (pistes cyclables, stationnements dédiés aux vélos ou aux engins de déplacement personnels motorisés) ;
- en développant des services de mobilité (transport collectif, covoiturage...) ;
- en favorisant les aménagements-relais (hubs de mobilité, parkings relais...) pour développer l'intermodalité
- en agissant sur le trafic automobile (apaisement des circulations, mise à l'écart des zones les plus habitées, interdiction des véhicules les plus polluants...)...

Lorsque des politiques volontaristes sont menées, elles montrent des résultats rapides et importants.

Les leviers d'actions individuels sont aussi nombreux :

- réduire la distance globale de ses déplacements, via les choix de localisation, la mutualisation...
- favoriser les mobilités actives (marche à pied, vélo), notamment pour les déplacements courts, d'autant que les véhicules polluent plus dans les embouteillages et en début de trajet (moteur froid) ;
- utiliser les transports en commun, le ferroviaire, le covoiturage, proposer des trajets en tant que conducteur ;
- choisir un véhicule automobile faiblement émetteur de polluants (motorisation, taille limitée...) ou recourir à la location en cas de besoin ponctuel ;

- pratiquer l'éco-conduite (entretien du véhicule, bonne gestion des accélérations, vitesse de croisière modérée et adaptée à l'infrastructure).

En ce qui concerne les marchandises, les leviers d'actions existent aussi et nécessitent d'être fortement développés.

Les choix des entreprises et des particuliers ont leur importance mais les solutions massifiées (train, fluvial essentiellement) sont les plus efficaces.

Les collectivités peuvent améliorer les pratiques des acteurs par :

- une réglementation adaptée de la circulation des poids lourds, notamment pour dévier le trafic de transit des zones les plus habitées ;
- le juste paiement, autant que possible, des coûts collectifs supportés par chaque mode de transport ;
- une logistique urbaine vertueuse, en intégrant la thématique « fret » dans les documents de planification de la mobilité ;
- le développement des infrastructures des modes alternatifs ;
- la prise en compte de l'impact du transport dans la planification des implantations logistiques.

Les leviers d'action pour les entreprises générant du transport (les chargeurs) sont en lien avec ses prestataires transporteurs :

- s'appuyer sur les nouvelles opportunités offertes par les solutions de mobilité innovantes ;
- favoriser le report modal notamment pour les envois massifiés et/ou à grande distance ;
- optimiser le chargement des poids lourds ;
- développer l'usage de poids lourds avec des motorisations peu ou pas polluantes ;
- améliorer les circuits logistiques en favorisant des approvisionnements ou des distributions à proximité ;
- dans le cas spécifique des livraisons urbaines, privilégier une logistique spécifique peu émettrice avec, par exemple, des livraisons en vélos cargos.

Une entreprise a rarement le contrôle total de sa chaîne d'approvisionnement et/ou de distribution. Certaines actions peuvent impliquer :

- une refonte des process de production et/ou de stockage ;
- une réinternalisation de certaines activités ;
- ou encore de mutualiser avec d'autres entreprises locales.

Un particulier peut aussi contribuer à réduire le transport de marchandises :

- en évitant la "sur-consommation" ;
- en privilégiant les fournisseurs à proximité ;
- en limitant le recours aux livraisons rapides et en privilégiant la livraison en point relais sur la livraison à domicile.

La Catène de containers, Le Havre (Seine-Maritime)



Sandrine Hélicher

Poêle à bois



Séverine Bernard / DREAL Normandie

Réduire l'utilisation du chauffage au bois

La combustion du bois contribue à plus de 90 % aux émissions de particules du secteur résidentiel-tertiaire. Le chauffage au bois individuel est fortement émetteur de polluants, en particulier de particules fines PM_{2,5}. Aujourd'hui, dans certaines situations, principalement en hiver, le secteur domestique peut être le contributeur majeur des émissions de PM₁₀ et être ainsi à l'origine de pics de pollution. En Normandie, la majorité des maisons est chauffée au bois. Il est possible de limiter davantage les émissions de polluants atmosphériques avec :

- la sobriété dans l'utilisation de l'énergie ;
- le choix de modes de chauffage moins polluants ;
- un appareil performant (label Flamme Verte 7* ou équivalent) qui émet moins de polluants et a un meilleur rendement ;
- un équipement bien dimensionné et adapté aux besoins de chauffage du logement ;
- l'utilisation de combustibles de qualité (bois propre, bien sec, stocké dans un site couvert et aéré, venant de feuillus durs pour une combustion longue...) ;
- une utilisation optimisée de son appareil de chauffage (sensibilisations et formations, pas de sous ou de sur-régime, allumage par le haut, nettoyage régulier des cendres...) ;
- un entretien régulier de son appareil de chauffage et des conduits par un professionnel qualifié.

Sur le secteur de la Seine-Maritime et de l'Eure, un plan d'action relatif au chauffage au bois doit prochainement être intégré au Plan de protection de l'atmosphère avec pour ambition d'améliorer les pratiques et de réduire les émissions liées à l'utilisation du chauffage au bois.



Protéger les populations des pollutions chroniques ou accidentelles

Renforcer l'encadrement des installations à risque

Les accidents liés aux installations à risque peuvent avoir de graves effets sur l'environnement et la santé humaine. Ce constat incite à renforcer les exigences de sécurité et les moyens de protection mis en place. Or, avec l'intérêt de la proximité de l'emploi et l'extension des zones urbaines, de nombreuses installations à risque se sont développées à l'intérieur de grandes zones urbanisées, ce qui a conduit à exposer une population de plus en plus importante. En Normandie, de nombreux sites sont classés « Seveso » ou relèvent du régime des installations classées pour l'environnement.

Créés par la loi du 30 juillet 2003, les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) ont pour objectif de maîtriser les risques sur les territoires qui accueillent des sites industriels correspondant au régime « Seveso seuil haut ». Ils visent ainsi à résoudre les situations difficiles héritées du passé et à mieux encadrer l'urbanisation future. Pour résorber ces situations, l'exploitant de l'établissement Seveso doit mettre en œuvre toutes les mesures de sécurité pour atteindre un niveau de risques aussi bas que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques, d'une part, et de la vulnérabilité de l'environnement, d'autre part.

La maîtrise des risques à la source est la première priorité. Les PPRT délimitent autour des sites industriels classés " Seveso seuil haut " des zones à l'intérieur desquelles :

- des prescriptions peuvent être imposées aux constructions existantes et futures ;
- les constructions futures peuvent être réglementées.

Ils définissent également les secteurs à l'intérieur desquels :

- l'expropriation est possible pour cause de danger très grave menaçant la vie humaine ;
- les communes peuvent donner aux propriétaires un droit de délaissement ;
- les communes peuvent préempter les biens à l'occasion d'un transfert de propriété.

Repères

Le 21 septembre 2001, l'explosion de nitrate d'ammonium sur le site AZF à Toulouse a entraîné le décès de 31 personnes, et a fait environ 2 500 blessés ainsi que de lourds dégâts matériels.

Cette catastrophe a conduit à la promulgation de la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

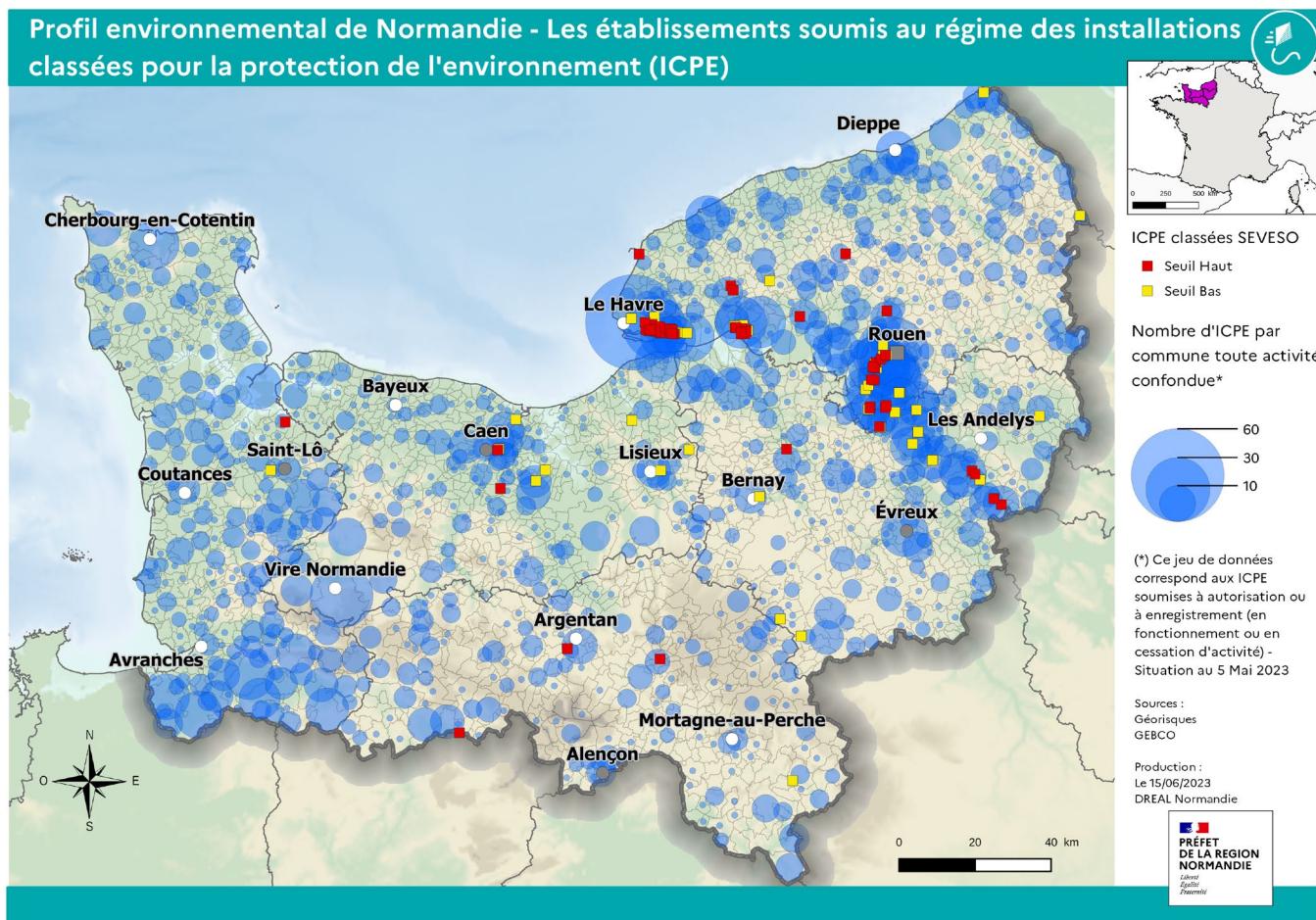
Plusieurs priorités ont été alors mises en avant :

- renforcement des effectifs des inspecteurs des installations classées ;
- renforcement de la réglementation ;
- développement des études de danger ;
- meilleure association des riverains et salariés ;
- remise à plat de l'urbanisme existant autour des sites à haut risque (avec les plans de prévention des risques technologiques).

Incendie du centre de tri de déchets à Donville-les-Bains (Manche) le 29 mai 2020



SDIS de la Manche



Repères

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) concernent tous les établissements relevant du statut Seveso seuil haut. Ils visent à améliorer la coexistence des sites industriels à hauts risques existants et des riverains, en améliorant la protection de ces derniers.

Pour en savoir plus :
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Le financement des mesures correspondantes est défini par des conventions entre l'Etat, les industriels et les collectivités territoriales, qui précisent également les modalités d'aménagement de ces espaces, tandis que les travaux rendus obligatoires par les PPRT et réalisés sur les habitations principales existant à la date d'approbation du plan donnent lieu à un crédit d'impôt.

En Normandie, 21 plans de prévention des risques technologiques ont été prescrits, dont trois concernent de grosses zones industrielles : Le Havre, Port-Jérôme et Rouen. La première étape de la réalisation de ces plans consiste à réduire, autant que possible, le risque à la source. Des phénomènes dangereux ont ainsi pu être limités. La probabilité d'autres phénomènes dangereux a été diminuée. Ces réductions ont ainsi permis d'éviter des mesures contraignantes sur plus de 40 km² de zones urbaines dans la région. Le dernier PPRT approuvé en Normandie est celui de DPC à Caen en 2015.

De nombreux travaux sont en cours avec les industriels, les collectivités et les acteurs économiques pour limiter au maximum les éventuelles mesures foncières dans des zones fortement urbanisées. Les habitants sont sollicités dans le cadre de la procédure. Leur implication est essentielle pour la qualité du dispositif.

Repères

Dans la nuit du 25 au 26 septembre 2019, un incendie s'est déclaré dans le secteur des entreprises Lubrizol France et NL logistique situées quai de France à Rouen. Cette entreprise est classée Seveso seuil haut. Lubrizol produit sur son site de Rouen des additifs pour les huiles de moteurs et autres fluides de transport, des additifs et fluides pour les lubrifiants industriels et des additifs pour l'essence et le carburant diesel. Une partie du hangar de la société NL Logistique a également brûlé. Grâce à la mobilisation des secours et des services de l'État, l'incendie a été contenu puis maîtrisé jeudi à la mi-journée de manière à limiter le développement de la pollution. Une campagne de surveillance approfondie de l'ensemble des impacts environnementaux (dans l'eau, dans l'air, dans les sols), avec des prélèvements, a débuté le 27 septembre.



Fabrice Thérèze / DREAL Normandie

Le projet COP HERL

Lancé suite à l'incendie de Lubrizol et de Normandie Logistique, le projet COP HERL a mobilisé la communauté scientifique rouennaise pour analyser les conséquences de cette catastrophe.

Ce projet a réuni 17 laboratoires et plus de 100 experts scientifiques autour de quatre axes de recherche :

- la caractérisation des substances issues de l'incendie ;
- l'évaluation de la contamination de l'environnement ;
- l'étude des impacts sanitaires ;
- l'analyse des perceptions sociales et de la résilience des populations.

La démarche développe une approche interdisciplinaire. Elle est soutenue financièrement par la Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie, l'Agence Nationale de la Recherche et l'université de Rouen Normandie.

Elle a permis d'apporter des réponses aux enjeux qui n'avaient pu être explorés durant la gestion de crise.

Après quatre ans de travaux, les chercheurs ont mis à disposition les résultats de leurs analyses :

- caractérisation et suivi de marqueurs environnementaux ;
- perception des risques par la population ;
- recommandations à l'attention des acteurs décisionnels.

Pour en savoir plus : www.univ-rouen.fr

Repères

La réglementation européenne « Seveso »

Suite au rejet accidentel de dioxine en 1976 sur la commune de Seveso en Italie, les Etats européens ont souhaité se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs, à travers la mise en œuvre de la directive « Seveso ». Cette réglementation européenne distingue deux types d'établissements, selon la quantité totale de matières dangereuses sur site :

- les établissements Seveso seuil haut ;
- les établissements Seveso seuil bas.

Les mesures de sécurité et les procédures prévues par la directive varient selon le type d'établissements (seuil haut ou seuil bas), afin de considérer une certaine proportionnalité. Une nouvelle version de la directive Seveso est entrée en vigueur en juin 2015. La directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite « directive Seveso 3 » relative aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, a ainsi été publiée le 24 juillet 2012. Depuis 2015, de nouvelles exigences sont applicables aux établissements afin de prévenir et de mieux gérer les accidents majeurs impliquant des produits chimiques dangereux.

Les évolutions attendues avec l'application de la Directive « Seveso 3 » :

- adaptation en profondeur de la législation au nouveau règlement sur la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges (nouvelles méthodes de classification des substances et nouvelles dénominations de dangers) ;
- renforcement des dispositions relatives à l'accès du public aux informations en matière de sécurité, renforcement de sa participation au processus décisionnel et de l'accès à la justice ;
- amélioration de la collecte, de la gestion et du partage de l'information ;
- renforcement de la politique de prévention des accidents majeurs, qui doit garantir un niveau de protection accru dans tous les établissements, ainsi que de nouvelles obligations d'information à destination des populations en cas d'accidents majeurs.

Adapter les aménagements liés aux activités humaines

Les impacts des pollutions sont tels qu'il est primordial, en premier lieu, d'appliquer le « principe d'évitement » qui consiste à choisir, pour tout projet, le scénario qui ne générera pas d'impact sur la qualité de l'air.

La réduction des émissions à la source est aussi un principe de base à mettre en œuvre. Elle doit aussi s'accompagner d'aménagements adaptés vis à vis des sources de pollution ou de dangers potentiels :

- en éloignant les zones à urbaniser, notamment les secteurs d'habitat, d'accueil de publics vulnérables, de travail ou de loisirs...
- par la délocalisation d'activités ;
- par la création d'espaces tampons ;
- par la réalisation d'aménagements favorables aux mobilités les moins polluantes.

Ainsi, la suppression de nombreuses haies entre les espaces agricoles et les zones d'habitat a favorisé la dispersion des substances utilisées pour les cultures, ce qui est dommageable à la fois pour les cultivateurs, dont les produits perdent en efficacité, et pour les riverains, qui subissent la présence de substances pesticides ou azotées dans l'air ambiant. Dans les politiques d'aménagement, le recours à des solutions fondées sur la nature doit pouvoir être systématiquement recherché. La reconstitution de haies d'essences locales et non allergisantes permet ainsi, en plus du rétablissement de nombreuses autres fonctionnalités écologiques, de retenir d'éventuels polluants émis à proximité des zones d'habitat. A ce titre, il serait utile de vérifier les référentiels dédiés aux arbres, arbustes et végétaux recommandés. En effet, certains guides sont conçus selon des critères esthétiques et paysagers, recommandent la plantation de végétaux allergisants (bouleaux, aulnes, frênes, charmes, noisetiers...). La suppression, dans ces référentiels, de ce type de plantes pourrait aider à réduire la diffusion de pollens qui augmentent notamment les situations d'allergies de la population.

A tous les niveaux, les différents acteurs de la société civile, publics et privés, institutionnels, élus, professionnels, associatifs et riverains, ont donc un rôle à jouer dans la prise en compte de la sécurité et de la santé par les politiques d'aménagement.

Récolte du blé



Séverine Bernard / DREAL Normandie