

Volet Air du Schéma Régional Climat Air Energie en région PACA

COMPTE RENDU DE REUNION
Réunion de l'atelier Air – Le 20 septembre 2011

Liste des participants

<u>Prénom</u>	<u>Nom</u>	<u>Organisme</u>
Hélène	BEISSON	MPM
Gilbert	BELLES	Grand Avignon
Frédéric	BERLIOZ	DREAL
Yann	CHANNAC-MONGREDIEN	ATMO PACA
Sandra	DEL CORSO	SAN Ouest Provence
Jean-Luc	DUMAS	ESCOTA
Fabienne	FOURNIER BERAUD	DREAL
Aline	GRAPIN	MPM
Cécile	LAURANS	CA Pays d'Aix
Aurélie	LAYET	SGAR
Valentin	LYANT	Région PACA
Manuella	MACHADO	Port de Nice (CCI Nice Côte d'Azur)
Marie-Line	MARTOS	UIC
Boulaem	MESBAH	Airfobep
Michaël	PARRA	GPMM
Laurence	PASCAL	ARS
Jacques	RIPOCHE	UFIP
Denise	RIZOULIERES	CG 13
Dominique	ROBIN	ATMO PACA
Xavier	VILLETARD	Airfobep
Joseph	WOLFERS	URVN
Marion	THILL	Enviroconsult (prestataire)

Objectifs de la réunion

Présentation du diagnostic régional de la qualité de l'air et des enjeux. Discussion autour de ces enjeux, rôle attendu de l'atelier et premiers axes de pré-orientations à affiner d'ici fin décembre.

Documents joints à ce compte-rendu

- Diaporama présenté en séance
- Bilan 2009 de l'Observatoire Régional de l'Energie

Prochaines étapes

Prochaine réunion : le vendredi 2 décembre

Les prochains ateliers sectoriels du SRCAE vont permettre de bâtir le scénario volontariste et les orientations. Ces ateliers ont lieu les 24 et 25 novembre. Enviroconsult y assistera pour analyser les propositions sous l'angle Air.

Les participants sont invités à se rendre sur l'Extranet pour prendre connaissance des documents de travail, apporter des contributions, faire remonter des éléments pour enrichir le diagnostic...

La rédaction du projet de schéma est à faire d'ici fin 2011 et sera affiné début janvier avant mise en consultation réglementaire prévue en février-mars 2012.

Un pré-projet d'orientation Air sera proposé pour débat lors de la prochaine réunion.

Compte-rendu détaillé des échanges

Introduction DREAL/Région

Nous sommes en pleine phase technique d'élaboration du SRCAE. Cette phase a été scindée en 5 ateliers :

- 3 ateliers sectoriels qui se sont réunis la semaine dernière (Bâtiments-industrie, Transports, ENR)
- L'atelier Adaptation qui se réunit la semaine prochaine
- Et l'atelier Air qui se réunit aujourd'hui.

Nous sommes dans un exercice de co-élaboration Etat Région

Un extranet a été mis en place sur le site de la DREAL pour aider à la réalisation de ce travail technique : accès aux documents de travail, possibilité de donner des contributions.

Des excuses sont présentées auprès des personnes ayant participé à la révision des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) car de nombreux éléments présentés ici ont déjà été présentés dans les PPA. L'exercice arrive en aval des travaux PPA alors que logiquement on aurait dû faire l'inverse.

Les deux exercices sont différents :

- PPA → plans d'actions
- SRCAE → objectifs et orientations régionales et polluants différents (par exemple l'accent n'a pas été mis sur l'ozone dans les PPA car il était jugé que ce n'était pas la bonne échelle pour agir sur cette pollution ; le SRCAE devra d'avantage s'intéresser à l'ozone).

Commentaires et remarques effectuées pendant la présentation du prestataire

1^{ère} partie : Etat de la qualité de l'air

Précisions effectuées lors de la présentation : le SRCAE se limite aux polluants réglementés (diapo 6). Pour les autres polluants (diapo 11), on renverra plutôt vers le Plan Régional Santé Environnement.

Joseph WOLFERS (URVN) : On parle des polluants réglementés... Mais dans un exercice de prospective à 2050 la réglementation est amenée à fortement évoluer. Il faut prendre en compte cette évolution. Pour les particules fines par exemple, la réglementation dit qu'il ne faut pas

dépasser les 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, mais l'OMS recommande 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ne faut-il pas être plus ambitieux et réfléchir au-delà de la simple réglementation ?

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : Commentaire : Pour les polluants de « 1^{er} niveau », on observe une tendance pas très favorable en PACA (diapo 9). Pour comparaison, en Rhône-Alpes, sur la même période, des évolutions de -10% sur les NOx et les PM₁₀ ont été observées, résultat de politiques volontaristes. Pour l'ozone par contre les mêmes évolutions sont remarquées, mais c'est un type de pollution particulier.

Question sur le PRSE : comment va se matérialiser ce lien ?

Valentin LYANT (Région PACA) : Le lien entre les plans se fait au niveau du SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire)

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : certains sujets sont plutôt du ressort SRCAE et d'autres plutôt du ressort du PRSE. L'idée ici est d'éviter les doublons, de bien trouver des lignes de séparation / éviter les redits. Autre élément : le PRSE est plus orienté actions alors que le SRCAE est un document d'orientations.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : ce problème est important : les grandes orientations forment les politiques à venir. Il convient de préciser ce point dans le document

2^{ème} partie : Impacts

Pas de remarques ou questions sur cette partie.

3^{ème} partie : Forces motrices / TRANSPORTS

Compléments de Frédéric BERLIOZ (DREAL) par rapport aux conclusions ressortant de l'atelier sectoriel Transports du SRCAE :

- Pour avoir le maximum d'efficacité, il est important de travailler sur le couple aménagement/transports, pour avoir un meilleur retour sur les lourds investissements consentis en matière d'infrastructures de transport. L'allongement des distances de déplacement lié à la poursuite de l'étalement urbain au rythme actuel annule tous les efforts que l'on peut envisager en termes de report modal vers les TC.
- La place de la voiture a également été largement évoquée lors de l'atelier. Ce qui est vraiment particulier en PACA : c'est la place de la voiture en ville. Pour les déplacements domicile travail, on est à une part voiture de ~ 50% en PACA, alors qu'à Lyon ou Strasbourg on tombe à 30%.
- La question des modes doux a également été évoquée : comment rendre la ville plus « habitable » ?
- Sur l'aspect marchandises / fret → l'atelier s'est plutôt concentré sur la question de la logistique du dernier km (desserte vers les centres villes, etc.). Mais cette question n'a pas été très fouillée.

Jacques RIPOCHE (UFIP) : en ce qui concerne les particules et les NOx, une grande part de la pollution est due au diesel : il faut repasser à l'essence si on veut garder le même parc de véhicules.

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : en effet la question du diesel est un bel exemple d'antagonisme Air / GES et l'objectif dans le SRCAE est bien de proposer des mesures « gagnant gagnant ».

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : a-t-on abordé la question du transit ? Dans les PPA, on a plutôt fait le choix de travailler sur zones agglomérées. Est-ce que ce sujet a été traité dans l'atelier transports ?

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : la difficulté est que nous devons bâtir des orientations sur lesquelles des leviers existent à l'échelle régionale. Il existe des grands projets nationaux sur ces questions, mais la région a peu de maîtrise.

Aurélien LAYET (SGAR) : la région PACA est tout de même engagée dans des plans interrégionaux tels que le Plan Rhône (5 régions), qui inclut tout un volet consistant à augmenter la part modale du fluvial. Il pourra être intéressant l'intégrer dans le schéma.

Jean-Luc DUMAS (ESCOTA) : on a évoqué la différence entre niveaux de fond et niveaux de proximité pour la surveillance de la qualité de l'air. A-t-on évoqué les règles d'urbanisme relatives : par exemple interdit de construire à moins de 100m des autoroutes ?

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : on a plutôt travaillé sur la densification autour des axes routiers et les moyens de relier les pôles urbains entre eux. Mais, par rapport aux règles d'urbanisme que vous évoquez, n'y a-t-il pas des antagonismes ?

Gilbert BELLES (Grand Avignon) : comment décline-t-on des SCOT, des PDU, et maintenant des SRCAE dans les documents d'urbanisme tels que le PLU ? La question de la responsabilité des décideurs est essentielle. Il faut éviter les mauvaises compréhensions des documents d'urbanisme.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : en réalité ce qu'on vise c'est diminuer l'exposition des personnes ; c'est l'aspect sanitaire qui « drive ». Exemple de l'Alsace : ils ont été épargnés par les contentieux européens en mettant notamment en avant des actions telles que « ne pas implanter de crèches à proximité des axes structurants ».

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : dans le cadre de la révision des PPA 13 et 06 une proposition de mesure vise à maîtriser l'urbanisation pour les nouvelles constructions d'établissements sensibles en zone de dépassement des valeurs limites PM/NOx (notamment en proximité des infrastructures routières et en zone dense urbanisée). Après la question est de savoir comment on traduit ces propositions dans le Schéma.

Manuella MACHADO (Port de Nice) : souhaite revenir sur le transit : il serait souhaitable que le SRCAE se fasse le relais de tout ce qui concerne les projets de desserte grand projets sur le fer, le fluvial... Relier les initiatives des autorités portuaires.

3^{ème} partie : Forces motrices / INDUSTRIE

Compléments de Frédéric BERLIOZ (DREAL) par rapport aux conclusions ressortant de l'atelier sectoriel Industrie du SRCAE :

Point de diagnostic que l'on effectivement peut faire : on retrouve en région PACA les 2 extrémités en termes de taille de sites. Les plus gros sont soumis à de nombreuses contraintes réglementaires ou outils de marché (quotas)... Par contre la question de l'évolution se pose... le parti pris est de raisonner à périmètre constant en ce qui concerne les grosses industries.

Et en face, un tissu très nombreux de PME : gisements importants d'économie d'énergie mais difficile à mobiliser.

Valentin LYANT (Région PACA) : ces sites sont tellement gros : si Arcelor ferme on atteint nos objectifs ! Mais ces industriels-là raisonnent à l'échelle nationale, européenne... Et les emplois en jeu en font une piste d'action irréaliste. Est-ce vraiment sur cet enjeu qu'il faut jouer ?

Gilbert BELLES (Grand Avignon) : pour nous, communauté d'agglomération, c'est un problème de compétences : nos compétences d'aménagement de zones économiques, zones d'activités pourraient nous permettre de jouer sur le choix des activités économiques... Mais c'est limité. L'Etat a un rôle majeur à jouer.

Michaël PARRA (GPMM) : il ne faut pas travailler qu'en nominal. Les territoires travaillent pour être attractifs, etc. Il faut mettre en rapport la pollution avec l'économie créée.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : si on prend sous l'angle de l'exposition, ce n'est pas forcément les grandes zones industrielles qui posent le plus de problèmes. Pour les PME-PMI c'est différent car elles peuvent se situer en périurbain à proximité immédiate de la population. Comment toucher ce consortium des PME-PMI ? Comment mieux connaître les enjeux ? Une analyse approfondie serait nécessaire sur le territoire. Que les acteurs de territoire se saisissent de ces sujets. Il faut les entraîner dans la dynamique.

Sur la partie énergie : les CCI ont incité les petites entreprises à faire des bilans énergétiques. Les CCI ou chambres professionnelles pourraient inciter à faire des diagnostics qui pourraient déboucher sur les préconisations.

Gilbert BELLES (Grand Avignon) : dans le cadre du PPA 84, des actions sont menées par la CCI sur les plans de déplacements inter-entreprises.

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : les problématiques d'aménagement autour des ZI ont été abordées dans l'atelier Industrie.

Aline GRAPIN (MPM) : La desserte des zones d'activités est la vraie question sur laquelle il faut se pencher. On en a parlé dans les PPA. Il faut le travailler. Il y a des zones d'activités en PACA qui ne sont atteignables que par la voiture.

Dans le cadre du Plan Climat de la MPM, des réflexions sont menées sur ces sujets. Inciter à la consommation par internet, réduire les prix des tickets pour ceux qui viennent en TC, proposer une approche « vitrine » (on vient voir les produits mais on se les fait livrer uniquement).

Les collectivités ont un rôle majeur à jouer dans le maillage des TC.

3^{ème} partie : Forces motrices / BATIMENT-URBANISME

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : 3 interfaces sont un peu sensibles quand on s'adresse aux problématiques énergie / air / GES → Diesel, bois énergie et air intérieur. Question : la qualité de l'air intérieur mériterait peut-être d'être posée dans le SRCAE ? Comment concilier les lignes énergétiques et le fait que ce soit traité dans d'autres plans ?

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : la question confort thermique et ventilation est moins problématique que dans les pays nordiques. Sans évacuer le problème, il faut reconnaître qu'il est moins marqué que dans d'autres régions. En complément par rapport à la question de l'urbanisme : on est sur des équilibres difficiles à trouver. En PACA, les villes ne sont pas spécialement denses. Mais elles ont peu de place pour la nature en ville (cf. Euromed 2), ce qui les rend peu confortables en été.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : Il n'y a pas forcément conflit entre densification et qualité de l'air. Le problème est sur la desserte...

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : dans les PPA, les réflexions sur cette question ont conduit à proposer la mesure : densifier à proximité des axes de TCSP.

Joseph WOLFERS (URVN) : on raisonne à facteur constant, ce qui rend difficile la proposition de solutions. Mais on est quand même sur des réflexions de diminuer par 4 nos réflexions... On doit imaginer des choses nouvelles. Par exemple : le problème ce n'est pas la voiture individuelle. C'est 10 millions de voitures individuelles !

Xavier VILLETARD (Airfobep) : il faut raisonner globalement. Il y a des interactions entre tous les thèmes et les compartiments environnementaux. Les politiques de la ville doivent raisonner de façon globale. On a tendance à trop segmenter les problématiques.

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : pour la qualité de l'air il est difficile de raisonner à des horizons lointains car de nombreux paramètres entrent en jeu. Il n'est pas raisonnable d'établir des scénarios prospectifs à horizon 2050 en matière de qualité de l'air.

3^{ème} partie : Forces motrices / AGRICULTURE

Xavier VILLETARD (Airfobep) : la question de l'action du consommateur doit rentrer dans tous les sujets / transport, habitat... tous les secteurs.

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : l'agriculture n'a pas été traitée dans un atelier spécifique pour le SRCAE. C'est plutôt à travers le volet adaptation et ENR que l'on s'y intéresse (filière biomasse agricole notamment avec potentiel important en PACA). Mais peut-il y avoir des antagonismes ?

Aline GRAPIN (MPM) : antagonisme à venir : on réfléchit beaucoup à la relocalisation de l'agriculture / circuits courts. Dans le bilan carbone de la MPM : la part alimentation est non négligeable (9-10%). Mais si on utilise une part significative des terres pour faire des biocarburants, cela peut aussi poser des problèmes de conflits d'usage.

Aurélien LAYET (SGAR) : même si le SRCAE ne traite pas des pesticides, mentionner l'existence du plan Ecophyto 2018 (-50% de pesticides d'ici 2018)

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : la mise en place d'un observatoire des pesticides dans l'air est prévue dans Ecophyto 2018 et cela est mentionné dans le PRSE

Jean-Luc DUMAS (ESCOTA) : le secteur autoroutier, même s'il est un contributeur plus minoritaire, s'est également engagé à réduire ses consommations de pesticides de moitié.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : est-ce qu'il est envisagé de travailler sur les zones remarquables ? Il pourrait être intéressant de rebondir sur la notion de « préservation ». Tout un pan de la région connaît une situation QA plutôt bonne. → Cela pourrait être valorisé comme un atout et permettre de développer des actions grâce à cette notion de « préservation » sur laquelle des initiatives et des moyens sont disponibles en PACA.

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : le Décret SRCAE demande de définir des zones sensibles et c'est à travers ces zones sensibles que la notion de préservation des milieux naturels doit être prise en compte. La préservation des sites remarquables pour lesquels il n'y a pas de problématique qualité de l'air avérée ou prévisible n'est pas du ressort du SRCAE.

4^{ème} partie : les pressions

Précision de Valentin LYANT (DREAL) : les données qui vous sont présentées sont issues d'Energ'Air. Il y a un écart entre les données présentées dans le diaporama (année 2007) et celles présentées dans la plaquette de l'ORE (année 2009). De plus, dans les émissions d'Energ'Air : on prend en compte les émissions liées à la consommation d'électricité, c'est une approche par émissions indirectes.

5^{ème} partie : les Réponses

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : question : dans l'idée de bâtir des scénarios, de mieux cerner les enjeux en termes de qualité de l'air, peut-on avoir des idées des évolutions des émissions, des tendances ? Cela peut aider à avoir une meilleure idée des leviers et des forces motrices.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : aujourd'hui on dispose dans la région des données pour les années 2004 et 2007. Pour les PPA, il a été demandé de travailler sur 2008 et 2009, mais uniquement sur les Grandes Sources Ponctuelles et sur une mise à jour des éléments sur le trafic. On peut appréhender grâce à ce travail des premiers éléments de tendance pour les émissions. Par ailleurs, sur les PPA en cours de révision, on travaille sur un tendanciel à une échéance 2015.

Marion THILL (Enviroconsult) : on a par ailleurs des éléments sur la situation nationale (CITEPA) avec des historiques remontant assez loin dans le passé.

Xavier VILLETARD (Airfobep) : toutefois il faut être attentif avec les données CITEPA aux évolutions méthodologiques et la disponibilité d'historiques est variable selon les secteurs.

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : et sur l'ozone (concentrations) ?

Yann CHANNAC-MONGREDIEN (ATMO PACA) : on doit d'abord travailler sur les précurseurs (COV et NOx)

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : finalement quel objectif on se fixe ? Par exemple pour l'ozone il y a une valeur cible... Est-ce que le schéma a vocation à fixer des objectifs ?

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : La réglementation ne définit pas de valeur limite pour l'ozone. Néanmoins, le SRCAE pourrait fixer un objectif de diminution du nombre de dépassements annuels de la valeur cible.

Jacques RIPOCHE (UFIP) : par rapport aux installations de combustion (diapo 37) → une directive européenne est en cours de constitution. Pourriez-vous préciser quels impacts auraient des péages sans arrêt (diapo 35) ?

Xavier VILLETARD (Airfobep) : cela permet d'éviter les cycles d'arrêt - redémarrage qui sont très polluants.

Jean-Luc DUMAS (ESCOTA) : une étude à montrer que l'on économise 0,3L de gazole par poids lourds s'il ne s'arrête pas au péage. Tout ce qui contribue à la fluidification du trafic aide à réduire les émissions. Des projets T30 (télépéage 30) vont être développés (La Ciotat, La Barque...) dans le cadre du paquet vert autoroutier → d'ici mars 2013.

Question : qu'entendez-vous par limitation des vitesses pour la gestion du trafic ?

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : Dans le cadre de l'élaboration du PPA 13, des réflexions sont en cours sur la réduction pérenne de la vitesse sur les autoroutes.

Jean-Luc DUMAS (ESCOTA) : La gestion dynamique de trafic serait plus adaptée que de la réduction pérenne. En plus cela permet de jouer sur les deux tableaux : congestion et pollution.

Aline GRAPIN (MPM) : Quid d'un RER ou équivalent pour relier les grandes agglos ? Il existe un réel besoin avec petites gares et parcs relais. C'est une action phare à mener. Répété à tous les ateliers.

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : en effet la question a été abordée dans l'atelier transports. Ce qui a été dit : il y a des instances de concertation sur tous ces projets. Mais on ne s'interdit pas d'identifier dans le SRCAE les grands manques d'infrastructures dans la région, les points durs.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : ce schéma doit permettre de donner des messages. On ne peut occulter ces points durs.

Aline GRAPIN (MPM) : si on fait un SRCAE qui n'a pas cette ambition, à quoi va-t-il servir ?

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : le SRCAE n'est pas le lieu pour les discuter, mais c'est le lieu pour les accompagner : gares dans les villes, parcs relais, etc.

Gilbert BELLES (Grand Avignon) : l'articulation du SRCAE avec les PDU et l'articulation entre les PDU est également un gros débat.

Valentin LYANT (Région) : Le TER est une compétence de la Région qui se permet d'intervenir à ce titre. Mais on pourrait aussi envisager qu'il y ait une voie réservée sur l'autoroute !

Il faut aussi se poser la question des priorités : sur quels trajets on agit ? Les chiffres de l'étude domicile - travail qui ont été montrés en atelier transports montrent que c'est l'axe Vitrolles-Marseille où l'utilisation des TC est la plus faible.

Jacques RIPOCHE (UFIP) : concernant la question des émissions des ports : récupération des COV dans les opérations de chargement - déchargement notamment. Qu'en est-il ?

Concernant les ZAPA → il faut savoir que des problèmes se posent en termes de classification des véhicules, c'est en cours de discussion avec le ministère

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : le sujet ZAPA à l'atelier transports a été vu comme un élément intéressant pour les questions de maîtrise de l'énergie et partage avec les modes doux

→ Mettre ZAPA en lien avec l'atelier transports dans la diapo (36)

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : les émissions de GES ne sont pas un critère de classification des véhicules autorisés ou non à circuler dans les ZAPA. Néanmoins, les ZAPA auront un impact sur les émissions des GES.

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : en termes de coûts/efficacité, cela peut être intéressant.

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : pour l'instant les ZAPA ont un statut d'outil volontaire pour les collectivités > 100 000 habitants. On pourrait envisager de mettre en place des ZAPA sur toutes les zones concernées par des dépassements en PACA, notamment les zones en contentieux PM.

Situation en PACA : CPA (Aix) et CANCA (Nice) font des études de faisabilité. MPM intéressée mais n'a pas eu la possibilité de déposer un dossier.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : ATMO PACA est partenaire des collectivités concernées. On parle beaucoup des transports mais les ZAPA peuvent aussi toucher le chauffage, etc.

Joseph WOLFERS (URVN) : est-il possible de modéliser les impacts de tous les projets, idées que vous mentionnez ?

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : certaines mesures vont être chiffrées. Les ZAPA par exemple font faire l'objet d'une étude détaillée de leurs impacts. Mais sur d'autres volets, c'est plus compliqué : par exemple le développement des transports en commun implique des changements sur les flottes de véhicules, sur les répartitions modales... les modélisations sont complexes.

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : il ne sera pas possible de hiérarchiser les actions selon l'impact émissions / QA. Ce n'est pas l'idée du SRCAE.

Valentin LYANT (Région PACA) : le SRCAE se situe dans des grands axes stratégiques notamment pour orienter les gestionnaires des PLU, PCET, etc.

Joseph WOLFERS (URVN) : il faut quand même donner les bonnes orientations. En amont avoir une bonne idée des grandes lignes.

Frédéric BERLIOZ (DREAL) : serait preneur du retour des PPA pour ce qui concerne les véhicules électriques. 2 agglos pilotes dans la région (Aix et Nice).

Fabienne FOURNIER BERAUD (DREAL) : le sujet des véhicules électriques n'a pas directement été posé dans les PPA même si certaines actions telles que le renouvellement des flottes s'intéressent indirectement à la problématique.

Joseph WOLFERS (URVN) : les véhicules électriques c'est une bonne idée comme une mauvaise idée. On déplace le problème mais on ne le résout pas.

Jacques RIPOCHE (UFIP) : il faut bien prendre en compte l'impact global CO₂ du véhicule électrique.

Dominique ROBIN (ATMO PACA) : d'un point de vue « air » *stricto sensu*, l'impact est positif à 100% (attention toutefois à l'exposition de la population résidant à proximité des installations de production électrique).

Jacques RIPOCHE (UFIP) : par rapport aux installations de combustion (diapo 37) les valeurs limites d'émissions doivent correspondre aux références réglementaires au niveau européen. Les chaudières sont fabriquées en Allemagne ou autres et correspondent à des normes allemandes ou européennes. Comment on pourrait aller au-delà des normes que celles disponibles sur le marché ?

6^{ème} partie : Prochaines étapes

→ Cf début du compte-rendu.

Corrections apportées au diaporama présenté en séance

Diapo 13 : Modifier la carte des zones sensibles

Diapo 36 : ajouter le lien entre atelier transports et ZAPA

Diapo 37 : mettre (...) à la place des actions bois énergie

Diapo 40 : pas d'éléments chiffrés pour le prochain atelier