

**Le Directeur chargé de la Santé Publique**

Département Santé Environnement  
Pôle Environnement Extérieur

Dossier suivi par : Damien LOUBIAT  
Téléphone : 03.62.72.88.32  
Télécopie : 03.62.72.88.19

damien.loubiat@ars.sante.fr

Lille, le 31 JAN. 2012

Le Directeur chargé de la Santé Publique

à

Monsieur le Préfet du Nord  
Direction Départemental des Territoires et de la Mer  
Service urbanisme et connaissances des territoires  
Atelier des stratégies territoriales  
A l'attention de Annelise BAILLEUIL  
62, Boulevard de Belfort BP 289  
59019 LILLE

**Objet :** Elaboration du Porter à Connaissance du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération de Maubeuge Val de Sambre

**Réf. :** Votre transmission reçue le 9 décembre 2011

**PJ :**

- extrait du PRQA – orientations 31 à 41
- extrait du PRSE – fiches action 4 à 6
- extrait rapport INERIS « *Politiques combinées de ... et antagonismes* »

Par courrier cité en référence, vous m'informez que la Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre a repris les démarches officielles d'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Considérant les impacts sanitaires directs et indirects liés aux déplacements des personnes et des biens (notamment déplacements par route), l'Agence Régionale de Santé apporte une attention particulière aux PDU de la région.

Le CERTU et l'ADEME ont publié un guide en novembre 2008 « Agir contre l'effet de serre, la pollution de l'air et le bruit dans les plans de déplacements urbains - Approches et méthodes » qui pourra utilement orienter le travail de la collectivité en matière de propositions d'actions à intégrer au PDU ainsi que l'évaluation de leur impact sur la qualité de l'air et sur la qualité de l'environnement sonore.

Vous trouverez ci-dessous les attentes de l'Agence Régionale de Santé

#### **Etat initial**

Le document devra produire un état initial « qualité de l'air ». Celui-ci s'appuiera sur une description du réseau local d'ATMO Nord – Pas de Calais et sur une analyse des données de la qualité de l'air et données météorologiques sur une période d'au moins 3 années. L'analyse du seul indice ATMO sera insuffisante. Comme mentionné dans le rapport ADEME « *La qualité de l'air dans les agglomérations françaises - Bilan 2008 de l'indice ATMO* » publié en 2010, l'indice ATMO reste un indicateur qui n'est pas représentatif des situations particulières et des pointes de pollution qui peuvent être rencontrées au voisinage immédiat des sources de pollution (axes routiers, zones industrielles...). Les résultats d'éventuelles campagnes mobiles devront être exploités. L'analyse de l'état initial devra également s'appuyer sur d'autres sources disponibles (cadastre des émissions ATMO Nord – Pas de Calais, Industrie au Regard de l'Environnement...).

Une telle analyse répond à l'orientation 33 du Plan Régional de la Qualité de l'Air Nord – Pas de Calais.

L'état initial « bruit » devrait se baser sur une démarche similaire (analyse de données provenant d'un réseau de mesures ou de campagnes mobiles de mesure). En l'absence de réseau de mesures ou d'une cartographie des bruits de l'environnement (au sens de l'article L.572-2 du Code de l'Environnement), l'état des lieux pourrait présenter les sources locales de bruit (ponctuelles et linéaires), le classement des infrastructures de transports...

Des campagnes de mesures (air, bruit, trafic) pourront également être mises en œuvre pour élaborer l'état initial et permettre à terme l'évaluation du PDU. Une attention particulière devra être apportée aux durées et périodes de mesures de façon à s'assurer de la représentativité de ces mesures.

L'analyse de l'état initial devra porter sur les enjeux du territoire : population exposée, établissements sensibles... et positionner la problématique « pollution atmosphérique induite par les transports » par rapport à la pollution atmosphérique globale générée sur la communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre ainsi que la problématique « bruit induit par les transports » par rapport au bruit dans l'environnement.

### **Plan Régional de la Qualité de l'Air**

Le PRQA Nord – Pas de Calais a été approuvé par arrêté préfectoral du 5 avril 2001. Les orientations prises dans le PDU devront être compatibles avec les orientations des paragraphes « 3.2.2.2 – planification », paragraphe « 3.2.2.3 – actions sur l'offre de transport », paragraphe 3.2.2.4 – actions sur la demande de transport » et paragraphe « 3.2.2.5 – aménagement et habitat ».

Bien que le PRQA soit amené à être remplacé par le SRACE lorsqu'il sera adopté, les orientations proposées par le PRQA demeurent des pistes à suivre.

### **Schéma Régional Climat Air Energie**

En complément, il est à signaler que l'Etat et la Région élaborent conjointement le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) prévu par l'article 68 de la Loi Grenelle 2. Ce schéma en cours de délibération au près du Conseil Régional, remplacera et révisera le PRQA actuel. Les orientations en matière de déplacement concernant le secteur des transports de voyageurs et marchandises sont maintenant élaborées. Les orientations prises dans le PDU de l'agglomération de Maubeuge Val de Sambre devront être compatibles avec les orientations définies dans le SRCAE. La mise en compatibilité des plans existants interviendra dans un délai de 3 ans à compter de l'adoption du SRCAE. Ce schéma a également pour objectif de décliner régionalement le plan national « particule » (inclus dans le Plan National Santé Environnement 2<sup>ième</sup> génération) lequel fixe pour les PM<sub>2,5</sub> pour 2015 une valeur cible de 10 µg/m<sup>3</sup> ainsi qu'un objectif réglementaire de 15 µg/m<sup>3</sup>.

Le SRCAE pointe plus spécialement la question des particules dans l'air et le contentieux en cours avec l'Europe sur cette question (dépassement de la moyenne journalière de 50 µg/m<sup>3</sup> en PM<sub>10</sub> plus de 35 jours/an). Le SRACE a évalué que l'ensemble de la région était concerné par ce dépassement et a classé quasiment l'intégralité (1522 communes sur 1547) de la région en communes sensibles dont l'intégralité de l'agglomération Maubeuge Val de Sambre.

### **Plan Régional Santé Environnement I et II**

Depuis janvier 2006, la région Nord – Pas de Calais est dotée d'un plan régional santé environnement 1. Les actions 4, 5 et 6 ont un lien avec la politique des déplacements.

Le Plan Régional Santé Environnement 2 est en cours d'élaboration. Cependant, les projets de fiches actions ont été mis à la consultation du public. Deux fiches actions sont particulièrement en lien avec les thématiques portées par le PDU : fiche action 2 « réduire les nuisances sonores » et fiche action 8 « la ville durable pour tous ». Le PRSE2 pourrait, dans le cadre d'un appel à projet, être appelé à financer certaines actions innovantes du PDU.

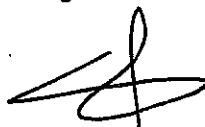
Globalement, le PRQA et le PRSE2 ont des objectifs classiques : encourager l'acquisition de véhicules propres, favoriser les modes doux, encourager la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité... qui devront se décliner dans le PDU. Les fiches proposées dans le guide ADEME/CERTU permettront l'étude des différentes pistes d'action à décliner localement.

J'attire cependant votre attention sur la mesure de mise en place de « zone 30 » dont l'efficacité sur la qualité de l'air peut ne pas être aussi évidente que celle annoncée dans le guide (Cf. extrait guide INERIS).

Un document de l'INERIS intitulé « *Politiques combinées de gestion de la qualité de l'air et du changement climatique (partie 1) : enjeux, synergies et antagonismes* » fait le point sur cet aspect. Le choix des orientations devra prendre en compte ces éléments. L'évaluation environnementale de ce PDU devra tenir compte des synergies possibles entre les deux politiques.

L'avis de l'Agence Régionale de Santé sur document final devra être sollicité dans le cadre de l'élaboration de l'avis de l'autorité environnementale (décret n°2011-210 du 24 février 2011).

Pour le Directeur Général Adjoint, chargé de la  
Santé Publique empêché,  
Le Directeur Adjoint,  
chargé de la Santé Publique,



Christian MERLE

**Copie :** DREAL – service ECLAT

## **Impact sanitaire**

L'impact sanitaire de la pollution atmosphérique est connu et largement documenté : hospitalisation pour cause cardio-vasculaire ou pour cause respiratoire, décès anticipé, cancer du poumon... Des études récentes permettent de mieux évaluer les risques et les bénéfices de certaines politiques. Ainsi l'étude internationale APHEKOM ([www.aphekom.org](http://www.aphekom.org)) a mis en évidence pour la ville de Lille un gain potentiel de 5,8 mois d'espérance de vie pour les adultes de 30 ans et plus si les concentrations en PM<sub>2,5</sub> étaient réduites de 16,6 µg/m<sup>3</sup> (valeur actuelle) à la valeur guide proposée par l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>).

Plus localement une évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique sur l'agglomération de Maubeuge a été réalisée sur la période 2004 - 2006. Cette étude suit la méthodologie mise en place par l'Institut de Veille Sanitaire en 1999 afin d'estimer l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique globale. L'évaluation porte sur 9 communes de l'agglomération urbaine de Maubeuge et concerne 73 276 habitants sur les 96 470 que comptait l'agglomération en 2006. Les deux indicateurs retenus pour caractériser la pollution atmosphérique sont les PM<sub>10</sub> et l'ozone.

Sur la période d'étude, les objectifs de qualité ont été respectés pour les PM<sub>10</sub> (moyenne annuelle de 30 µg/m<sup>3</sup>) mais par contre de nombreux dépassements du nombre de jours avec une moyenne sur 8 h supérieure à 120 µg/m<sup>3</sup> pour l'ozone ont été observés. Les relations expositions-réponse retenues étaient celles issues du Programme national de surveillance des effets sur la santé de la pollution de l'air de l'InVS, actualisées en 2007.

L'impact sanitaire total à court terme de la pollution atmosphérique s'élève à 10 décès anticipés par an. En terme d'admissions hospitalières l'impact sanitaire est de 6 admissions pour cause respiratoire et 9 pour cause cardio-vasculaire par an.

Le scénario de réduction de la pollution atmosphérique qui a le plus d'impact à court terme est la baisse du niveau de fond, avec en particulier une diminution du niveau des PM<sub>10</sub> de 5 µg/m<sup>3</sup> sur l'année. Ce scénario permettrait d'éviter 4 décès anticipés par an, 1 à 2 admissions pour cause respiratoire et 3 pour cause cardio-vasculaire.

En considérant les effets à long terme de la pollution atmosphérique, c'est aussi le scénario de réduction du niveau de fond de la pollution atmosphérique qui est le plus efficace en terme d'impact sanitaire. En diminuant le niveau de fond de 5µg/m<sup>3</sup> en PM<sub>10</sub>, 12 à 13 décès anticipés par an seraient évités.

Cette étude actuellement en cours de validation par l'InVs, pourra servir d'évaluation de politique publique en matière de qualité d'air dont le PDU.

S'agissant du bruit, l'OMS a défini des valeurs guides pour les zones résidentielles (50 dB(A) pour une gêne moyenne et 55 dB(A) pour une gêne sérieuse). Elle a également défini une valeur guide pour les niveaux de bruit de nuit de 40 dB(A) ([http://www.euro.who.int/data/assets/pdf\\_file/0017/43316/E92845.pdf](http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf)) correspondant à la valeur la plus faible en deçà de laquelle aucun effet sanitaire n'a été constaté (LOAEL – Lowest Observed Effect Level). L'OMS propose également une valeur intermédiaire de 55dB(A). L'évaluation des expositions des populations pourrait être basée sur les niveaux OMS.

Plus récemment, l'OMS a évalué l'impact sanitaire du bruit dans l'environnement dans un document "Burden of disease from environmental noise - Quantification of healthy life years lost in Europe" disponible sur internet <http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>. Ce document permet d'évaluer l'impact sanitaire du bruit des transports terrestres (routier et ferroviaire) en terme de gêne, perturbation du sommeil et de maladies cardiaques. Les résultats sont traduits en terme de pertes d'années de vie en bonne santé. L'utilisation de cette méthode permettrait d'évaluer les différents scénarios du PDU.

L'articulation avec les autres plans (SCOT, PLU...) du secteur devra être abordée aux différentes étapes.

L'aménagement des pistes cyclables devra se faire de manière à séparer les flux des cyclistes et des automobiles pour limiter l'exposition des cyclistes à la pollution automobile et pour des questions de sécurité (Cf. rapport AIRPARIF disponible sur internet [http://www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/Rvelo\\_20090217.pdf](http://www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/Rvelo_20090217.pdf)).

Une attention particulière devra être portée sur les synergies possibles des mesures de lutte contre la pollution de l'air et celles de lutte contre le réchauffement climatique.