

DEVELOPPEMENT DURABLE**Avis sur le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)****EXPOSE DES MOTIFS****□ RAPPELS SUR LES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA)****▪ CADRE REGLEMENTAIRE**

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) ont été instaurés par la loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie, du 30 décembre 1996. Un PPA doit être mis en place dans :

- ✓ toute agglomération de plus de 250 000 habitants,
- ✓ les zones où le niveau de concentration dans l'air de l'une au moins des substances polluantes, dépasse ou risque de dépasser les valeurs limites fixées par la réglementation.

Conformément aux lois « Grenelle », le PPA doit être compatible avec les orientations du Schéma régional climat – air - énergie (SRCAE) qui a remplacé le PRQA (plan régional de la qualité de l'air).

Pour l'agglomération parisienne, le plan est élaboré par les préfets de département, de police et de la région.

Le projet de plan est soumis pour avis aux Conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) de chacun des départements du territoire couvert par le plan.

Il est ensuite soumis pour avis aux organes délibérants des communes, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), des départements et de la Région. Puis il fait l'objet d'une enquête publique.

Le PPA doit faire l'objet d'une évaluation au terme de 5 ans. Si besoin, il est révisé.

▪ OBJECTIFS DU PPA

Le PPA a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener sur le territoire, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

Le plan de protection de l'atmosphère :

- ✓ dresse une liste des mesures pouvant être prises par les autorités administratives en fonction de leurs compétences respectives,
- ✓ définit également les modalités de déclenchement de la procédure d'alerte.

▪ CONTENU DU PPA

Un plan de protection de l'atmosphère comprend, notamment, les documents suivants :

- ✓ diagnostic général du territoire couvert (occupation des sols, population, activités climat, phénomènes météorologiques, populations sensibles ...),
- ✓ analyse des effets de la qualité de l'air sur la santé,
- ✓ cartographie des stations de surveillance de la qualité de l'air,
- ✓ inventaire des principales sources d'émission des substances polluantes, et une quantification des émissions, ainsi qu'une étude de l'évolution des polluants,
- ✓ analyse des phénomènes de diffusion et de transformation de la pollution,
- ✓ informations sur les projets d'aménagements, d'infrastructures ou d'installations pouvant avoir un impact significatif sur la qualité de l'air.

□ **LA REVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE D'ILE-DE-FRANCE**

Le premier PPA pour l'Ile-de-France a été adopté en 2005. Il portait sur l'ensemble du territoire régional et couvrait la période 2006/2011.

Les très nombreux dépassements des valeurs limites ont conduit à décider de la révision du PPA.

▪ **LE CALENDRIER DE LA REVISION**

La révision du PPA a été lancée en février 2011.

Le projet de PPA révisé a été soumis pour avis, en mars et avril 2012, à l'ensemble des CODERST d'Ile-de-France.

Le 20 juillet 2012, la consultation des collectivités a été lancée. Elles doivent rendre leur avis pour le 20 octobre prochain.

Le projet de PPA révisé fera l'objet d'une enquête publique en octobre 2012 pour une durée d'un mois.

A l'issue de l'enquête publique, le projet de PPA sera éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, et fera l'objet d'une approbation par arrêté inter-préfectoral entre décembre 2012 et janvier 2013.

▪ **LES ENJEUX SANITAIRES**

De multiples études épidémiologiques menées tant en France qu'au niveau de l'Union Européenne, ont mis en évidence les risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique (irritations rhino-pharyngées et oculaires, déclenchement de crise d'asthme, effets sur le système cardio-vasculaire...) et souligné que « *la pollution atmosphérique urbaine constitue un enjeu majeur de santé publique* ».

Pour mémoire concernant 15 000 décès supplémentaires enregistrés lors de la canicule de 2003, pour le Conseil national de l'Air estime que « *s'il n'est pas possible de chiffrer avec précision l'impact de la pollution* » il est vraisemblable que « *des milliers de personnes sont décédées à cause d'elle* ».

A noter également que les épisodes de canicule risquent de se multiplier avec le changement climatique.

▪ **LES VALEURS LIMITES**

L'assignation de la France devant la Cour de justice européenne par Commission européenne pour non respect des valeurs limites de qualité de l'air a conduit à un abaissement des seuils en vigueur.

L'arrêté inter-préfectoral du 27 octobre 2011 pris en réponse, définit de nouvelles conditions d'information et d'alerte en cas d'épisode de pollution atmosphérique ainsi que les mesures à mettre en œuvre dans cette situation :

➤ **Seuils de déclenchement des niveaux d'information et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en Île-de-France pour les 4 polluants concernés**

	Dioxyde d'azote (NO ₂)	Dioxyde de soufre (SO ₂)	Particules (PM ₁₀)	Ozone (O ₃)
Seuils du niveau d'information et de recommandations	200 µg / m ³ moyenne horaire	300 µg/m ³ moyenne horaire	50 µg/m ³ (en moyenne sur une période de 24 h En moyenne calculée sur la période entre 0 et 24 h.	180 µg/m ³ (moyenne horaire)
Seuils du niveau d'alerte	400 µg / m ³ ou 200 µg / m ³	500 µg / m ³ dépassé sur 3h consécutives	125 µg/m ³ en moyenne sur une période de 24 h	1er seuil : 240 µg/m ³ (moyenne horaire) 2e seuil : 300 µg/m ³ (dépassé pendant <u>3 h</u> consécutives) 3e seuil : 360 µg/m ³ (moyenne horaire)

▪ **LES DEPASSEMENTS**

Le plan de 2005/2010 largement a été construit d'une part, sur l'attente des progrès technologiques des véhicules et d'autre part, sur des mesures réglementaires de régulation du trafic automobile lors des pics de pollution. Mais, même si des réductions ont été enregistrées cela n'a pas permis d'atteindre l'ensemble des objectifs fixés en matière de réduction des émissions de polluants.

Ainsi, le projet de plan souligne sur la période, les « *dépassements récurrents* » pour les dioxydes d'azote, les particules PM 10 et PM 2,5.

Avec l'application des nouvelles valeurs limites fixées par l'arrêté d'octobre 2011, pour le seul premier trimestre 2012, il a été comptabilisé 26 jours de dépassement pour le seuil de recommandation et 1 jour pour le seuil d'alerte.

▪ **LES ORIGINES DES POLLUANTS**

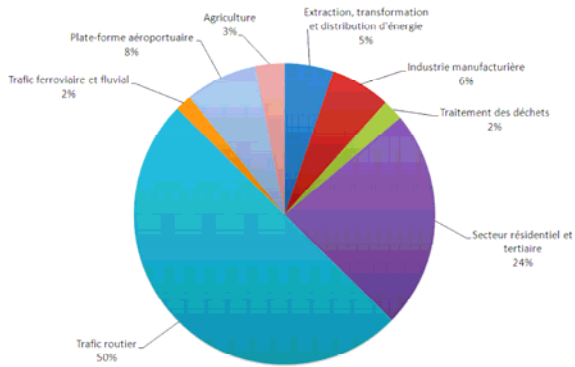
Sur la base des analyses 2008 d'AIRPARIF¹, le document présente un bilan des émissions.

Le trafic automobile est très largement responsable des émissions d'oxydes d'azote (50%) et de particules (25% des PM 10 et 26% des PM_{2,5}).

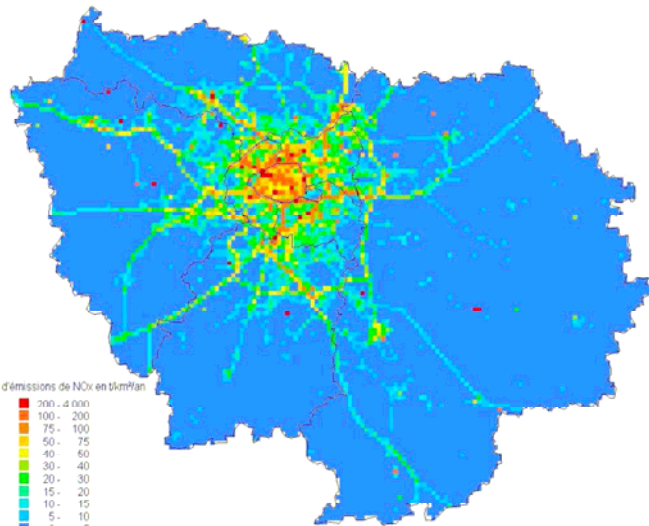
Le secteur dit résidentiel et tertiaires constitue la seconde grande source avec 24% des émissions de NO_x, 27% des PM₁₀ et 40% des PM_{2,5}.

¹ AIRPARIF : association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France.

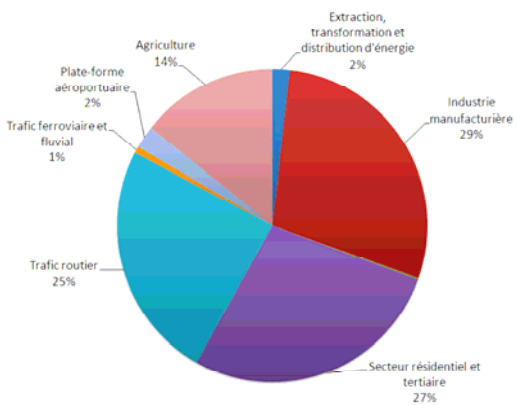
Emissions de NOx en 2008 - Ile-de-France



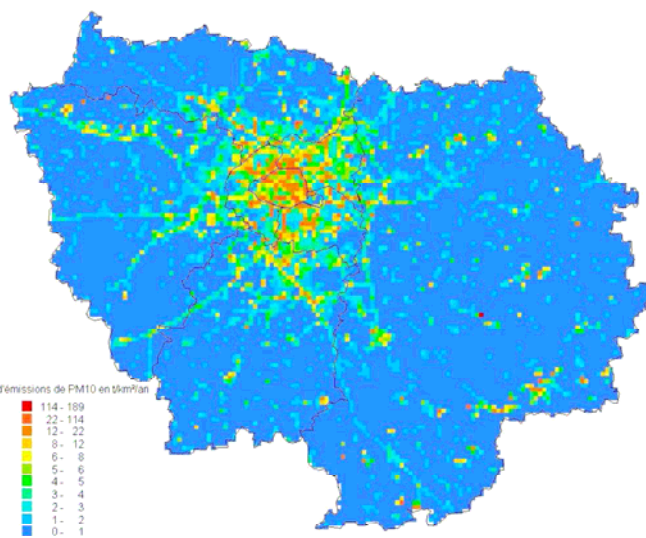
- Véhicules Particuliers représentent 45 % des émissions de ce secteur dont 74 % uniquement dues aux véhicules particuliers diesel, soit 23 % des émissions
- Les véhicules particuliers au diesel contribuent pour 35 % des émissions du secteur du transport routier

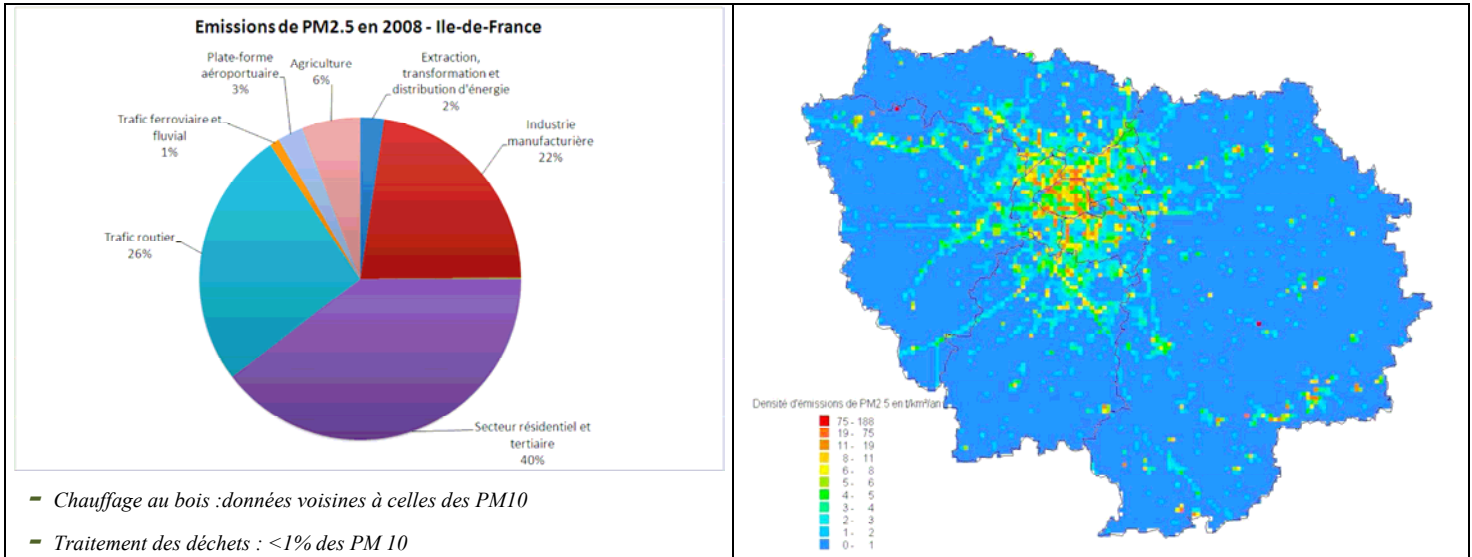


Emissions de PM10 en 2008 - Ile-de-France



- Chauffage au bois : 86% des émissions du secteur résidentiel, mais 4% des besoins de chauffage
- Les véhicules particuliers diesel contribuent pour 8 % aux émissions franciliennes
- Traitement des déchets contribue pour ~1% des PM 10





Pour les Composés organiques volatils (COV) les données sont :

	trafic routier	secteur résidentiel et tertiaire	Activités industrielles	Traitement des déchets
COV (2007)	15% (les deux roues contribuant pour un tiers)	29%	42%	1%

▪ **LE BILAN DU PPA 2006/2011**

Le PPA 2005/2011 comprenait 9 mesures réglementaires. Le bilan dressé est le suivant :

	MESURE	BILAN	PROJET PPA
1	Grands pôles générateurs de trafic : mise en oeuvre obligatoire de plans de déplacements	Début 2011, 70 PDE obligatoires étaient mis en place	Reconduction de la mesure
2	Incinérateurs : Abaissement à 80 mg/Nm ³ de la concentration en NOx des émissions des UIOM	La mesure a permis une réduction de 89 % des émissions en NOx, soit de 1,5 % des émissions franciliennes de 2007.	L'objectif a été atteint. Il est préconisé l'abandon de cette mesure. La question des particules sera traitée dans le cadre du « Plan particules ».
3	Sources d'énergie et grandes installations de combustion : 1/ Renforcement des dispositions applicables aux installations de combustion 2/ Restriction du recours aux groupes électrogènes 3/ Encadrement de l'utilisation du bois comme combustible	L'application du PPA a permis une réduction des émissions des centrales thermiques. Les niveaux de pollution restent encore importants au niveau résidentiel et tertiaire du fait de l'utilisation du bois et du fuel comme combustible.	Un renforcement de la mesure réglementaire 3 du PPA est donc nécessaire au niveau des sources d'énergie du secteur résidentiel et tertiaire.
4	Chaudières (de 70 kW à 2 MW) : obligation pour toutes les chaudières neuves au gaz ou au fioul de respecter des normes de faible émission d'oxyde d'azote	L'évaluation n'a pas pu être effectuée par Airparif faute de données. Depuis 2009, de nouvelles dispositions réglementaires pour l'entretien des chaudières sont applicables	Un renforcement de la mesure réglementaire 4 du PPA est donc possible en prenant en compte ce nouveau contexte réglementaire.
5	Stations-service : réduction des rejets de COV par la mise en place des récupérateurs d'hydrocarbures	Une diminution de 55% des émissions de COV a été observée au niveau des stations services entre 2000 et 2008. Certaines actions n'ont pas été mises en place.	Le nouveau contexte réglementaire concernant la récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement dans les stations-services induit la non reconduction de la mesure.
6	Véhicules légers : En cas de pic de pollution, restrictions de circulation	Le bilan est jugé difficile du fait du faible nombre de déclenchements des procédures d'information et d'alerte	Les conditions liées à la circulation alternée ne sont plus d'actualité. Une révision des conditions de circulation des véhicules doit être entreprise
7	Poids lourds et véhicules utilitaires légers : 1/ identification visible du niveau de pollution,	L'identification du niveau de pollution des véhicules n'a pas pu être menée à bien en l'absence de cadre national.	Reconduite de la mesure. La nouvelle directive Eurovignette et l'expérimentation de ZAPA ² en Ile-de-France (2 collectivités candidates) remettent en avant la nécessité d'identification des véhicules les plus polluants.

² ZAPA : zone prioritaire pour l'air.

	2/ généralisation et harmonisation en Petite Couronne des règlements de livraison avec des restrictions particulières pour les véhicules les plus polluants	les règlements de livraison avec des restrictions particulières pour les véhicules les plus polluants a été mis en place par la ville de Paris avec les disques de livraisons.	Renforcement de la réglementation.
	3/ pics de pollution (lors du franchissement des niveaux d'alerte successifs) : restriction de la circulation des poids lourds dans le cœur dense de l'agglomération	La restriction de la circulation des poids lourds dans le cœur dense de Paris lors des pics de pollution a été mise en oeuvre. L'identification des véhicules les plus polluants semble nécessaire à mettre en place	Renforcement de la réglementation
8	Deux-roues motorisées, lors des pics de pollution :	Le bilan le contrôle accru des cyclomoteurs à la recherche de kits de débridage, est jugé difficile du fait du faible nombre de déclenchements des procédures d'information et d'alerte	
	1/ intensification des contrôles des cyclomoteurs (kits de débridage),		
	2/ suppression de la dérogation dont bénéficient les deux-roues motorisées pour l'application de la mesure de circulation alternée	Mesure réalisée via l'arrêté inter-préfectoral de 2007	
9	Avions : encadrement de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance sur les plates-formes de Paris.	Des efforts ont été réalisés pour équiper en poste fixe les plates-formes aéroportuaires et d'autres sont en cours.	Cette démarche doit être poursuivie afin de réduire les émissions des aéronefs au sol.

▪ LE PROJET DE PPA

27 actions sont proposées dans le projet de PPA. Il s'agit d'une part de mesures réglementaires, d'autre part, de mesures incitatives.

Si ces mesures mettent l'accent sur les polluants pour lesquels sont fixées des valeurs limites d'émission (NOx, particules), leur application permettra également une baisse d'autres polluants, tels les métaux lourds, et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

La mise en œuvre des mesures réglementaires et le suivi de leur application relèvent des préfets.

	MESURES	DISPOSITIONS DE LA MESURE POUVANT PLUS PARTICULIERMENT CONCERNER IVRY
1	Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement	Le seuil étant abaissé de 700 à 500 salariés . 341 établissements seraient concernés
2	Imposer des valeurs limites d'émissions pour les chaufferies collectives	<ul style="list-style-type: none"> - Fixation de valeurs limites d'émissions de NOx et de poussières pour les chaufferies collectives jusqu'à 2 MW - Renforcement des valeurs limites d'émissions existantes pour les installations de 2 MW à 20 MW.
3	Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois	<ul style="list-style-type: none"> - Région : <ul style="list-style-type: none"> o interdiction de l'utilisation des foyers ouverts, (agrément, appoint) o Tout nouvel équipement de combustion du bois installé se doit d'être performant (équivalent au label Flamme Verte 5 étoiles) - Petite Couronne : <ul style="list-style-type: none"> o Inserts performants encouragés
4	Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune dérogation pour les déchets verts et ménagers dans la zone centrale de l'agglomération - Aucune dérogation si collecte des déchets verts et/ou déchetterie
5	Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes	
6	Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles	<ul style="list-style-type: none"> - Abaissement des seuils de déclaration (NOX, particules, poussières) <ul style="list-style-type: none"> o Les unités de traitement de déchets du Sycotom déclarent leurs émissions au registre de Gestion Electronique du Registre des Emissions Polluantes
7	Interdire les épandages par pulvérisation quand l'intensité du vent est strictement supérieure à 3 Beaufort	
8	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> - Les SCOT³ et PLU⁴ doivent au moins comprendre : <ul style="list-style-type: none"> o Un état de la qualité de l'air o Une –des – orientation-s visant l'amélioration de la qualité de l'air o Etudier systématiquement la pertinence des dispositions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Limiter l'urbanisation à proximité de grands axes routiers (crèches, écoles...) ▪ subordonner l'implantation d'équipements commerciaux à la desserte de transports en commun ▪ introduire des obligations maximales de réalisation de réalisation d'aires de stationnement ▪ restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions
9	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact	<ul style="list-style-type: none"> - les études d'impacts doivent comprendre : <ul style="list-style-type: none"> o un état initial de la qualité de l'air o une analyse des effets directs et indirects du projet sur la qualité de l'air <p>le porteur du projet doit lorsque cela est pertinent indiquer les mesures prises pour supprimer, réduire, compenser des conséquences</p>

³ SCOT : schéma de cohérence territoriale

⁴ PLU : plan local d'urbanisme

		dommageables du projet sur l'environnement et la santé et en estimer le coût
10	Mettre en oeuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris	
11	Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution	Les mesures possibles sont notamment: - - - km/h au lieu de 80 km/h sur le boulevard périphérique, 70 km/h pour les axes limités à 90 km/h, 90 km/h pour les axes limités à 110 km/h et 110 km/h pour les axes limités à 130 km/h) -

A l'inverse, la mise en œuvre des actions incitatives relève « *principalement des collectivités* ».

Ces mesures concernent le transport routier, secteur pour lequel, le projet de PPA préconise des « actions volontaristes et efficaces » :

- restreindre la circulation des véhicules les plus polluants dans le cœur dense de l'agglomération parisienne,
- promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixes par le (projet de) PDUIF⁵,
- promouvoir une gestion optimisée des flux de circulation et le partage multimodal de la voirie,
- promouvoir une politique de développement des véhicules propres,
- organiser une conférence régionale sur la réduction des émissions liées au trafic routier.

Des mesures d'accompagnement sont aussi préconisées :

- sensibiliser les automobilistes franciliens à l'éco-conduite,
- sensibiliser les gestionnaires de flottes captives aux émissions polluantes de leurs véhicules,
- former et informer les agriculteurs sur la pollution atmosphérique, notamment par une incitation à l'acquisition de matériels ou installations limitant les émissions de polluants atmosphériques,
- réduire les émissions des plates-formes aéroportuaires,
- sensibiliser les franciliens à la qualité de l'air,
- harmonisation des éléments de communication sur le bois-énergie,
- réduire les émissions de particules dues aux chantiers.

⁵ PDUIF : plan de déplacement urbain d'Ile-de-France.

Des études sont aussi demandées sur :

- la faisabilité d'un contournement du cœur dense de l'agglomération parisienne pour les poids lourds en transit,
- le partage multimodal de la voirie en Ile-de-France,
- l'opportunité de moduler la redevance d'atterrissage sur les aéroports franciliens en fonction des émissions polluantes des avions,
- les évolutions du contrôle technique pollution pour les véhicules légers et les poids lourds.

▪ **LES OBJECTIFS**

Le document donne une évaluation de l'application des mesures qui montrent des réductions de 26 à 43% des émissions selon les polluants retenus et une forte diminution de la population impactée.

	2020 Evolution par rapport au scénario fil de l'eau (sans révision du PPA)			2020 Evolution par rapport à 2008
	Trafic routier	Industrie	Ensemble	Ensemble
NOx	-10%	- 13%	-6%	-38%
PM 10			- 10%	-30%
PM 2,5			- 13%	-43%
COV			-4%	-26%

- La mise en place d'une ZAPA dans la zone Paris et Petite Couronne permettrait une réduction de 15% des émissions de NOx
- La mesure réglementaire relative au bois de chauffage contribue pour 60% à la diminution des particules 10 et pour 80% à celle des particules 2,5. Les gains restants résultent des mesures relatives au trafic routier et aux grandes chaufferies.

L'application des diverses mesures devrait conduire à une réduction de la population exposée.

Valeur limite	Situation en 2009 (population exposée)	Baisse dans le scénario « fil de l'eau 2020 » population exposée	Baisse dans le scénario « 2020 + PPA » populations exposées
annuelle en NO2	3,8 millions	-34%	-61%
annuelle en PM10	2 millions	-70%	-90%
journalière en PM10	3 millions	-70%	-83%

❑ **OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE PLAN**

En mars 2005, le Conseil Municipal avait émis un avis défavorable au projet de PPA qui lui avait été soumis.

Le plan révisé répond sur quelques points aux demandes faites par le Conseil Municipal : information sur les financements et aides possibles, mention des polluants ne faisant pas l'objet de valeurs limites (métaux lourds, et les hydrocarbures aromatiques polycycliques), et dont les émissions seront réduites par la mise en œuvre du PPA.

Mais, il omet toujours de faire des préconisations spécifiques en matière de réduction de la circulation lors des épisodes de canicule, alors que ces épisodes risquent de se multiplier sous l'effet du changement climatique.

Le projet de PPA appelle aussi des observations sur les points suivants :

➤ **Des mesures difficiles à faire respecter**

✓ Chauffage au bois et particule

Des mesures réglementaires seront difficiles à faire appliquer et à contrôler.

Ainsi, qui contrôlera le respect de la mesure 3 qui a pour objectif de limiter les émissions de particules, dues aux équipements individuels de combustion de bois, le projet de PPA considérant que l'interdiction de l'utilisation des cheminées à foyers ouverts et de l'installation d'équipements performants permettra une diminution de 60% des PM10 et de 80% PM 2,5 au plan régional ?

Qui contrôlera le respect des dispositions réglementaires (interdiction des foyers ouverts, installations d'équipements performants) ? Leur non respect hypothèque gravement les objectifs dans ce domaine des particules fines.

✓ Brûlage des déchets

Le brûlage des déchets verts reste une pratique répandue.

Si les émissions ne sont pas quantifiées, l'impact n'est pas nul puisque brûler 50 kg de déchets verts, équivaut en termes d'émissions en particules aux émissions d'un véhicule diesel récent qui parcourt 17 300 km⁶.

Qui contrôlera l'application de l'interdiction de brûlage des déchets verts et ménagers ?

➤ **Les insuffisances des mesures concernant le trafic routier**

✓ Les véhicules au diesel

Le projet de PPA met en évidence à plusieurs reprises, la responsabilité des véhicules diesel dans les émissions de polluants : « *A l'échappement, les véhicules diesels sont responsables de la quasi-totalité des émissions de particules du trafic routier* ».

La réduction des véhicules diesel (59% du parc francilien) apparaît à la lecture du projet de PPA, comme un facteur déterminant pour réduire les émissions de polluant.

Les filtres à particules ne sont pas une solution parfaite puisque « *des études de plus en plus nombreuses au niveau international, montrent que la majorité des filtres à particules équipant les véhicules diesel particuliers ou utilitaires les plus récents, s'ils diminuent les émissions de particules, augmentent en revanche la part du dioxyde d'azote dans les émissions d'oxydes d'azote* ».

⁶ ATMO Rhône Alpes.

En Suisse la pratique de du brûlage des déchets dans les cheminées apparaît courante pollution http://www.sante-habitat.be/pdf/cheminee_et_dioxine.pdf

Le projet PPA préconise de « promouvoir une politique de développement des véhicules propres » dont les effets se feront sentir au-delà de 2020, sur la période du Plan, des pistes pour réduire plus rapidement le parc diesel auraient pu être avancées :

- **retour sur les avantages fiscaux octroyés au diesel,**
- **Intégration dans les critères du « bonus malus » du niveau d'émission de particules et de NO_x.**

✓ ZAPA et NO_x

Le projet de PPA mise sur la mise en œuvre des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) pour réduire les émissions de NO_x. Or Plaine Commune et Paris viennent de retarder ou renoncer à la mise en œuvre de ZAPA.

Cette décision remet en question l'objectif affiché d'une réduction des NO_x de 15%.

Il aurait été judicieux que le projet de PPA intègre des propositions de révision des critères fixés pour les ZAPA, comme la proposition faite par la Ville de Paris d'intégrer tous les polluants.

✓ Vitesse

Si l'abaissement de la vitesse sur les grands axes est une mesure inscrite lors des pointes de pollution, le projet ne propose pas une réduction globale des vitesses.

Parmi les mesures proposées, auraient pu figurer :

- **un abaissement à 70 km/h de la vitesse sur le périphérique, comme le propose le Maire de Paris,**
- **la reprise de l'objectif du projet de PDU de la limitation la vitesse à 30km/h sur la voirie locale en zone urbaine,**
- **un abaissement à 110 km/h de la vitesse maximale autorisée sur toutes les autoroutes franciliennes.**

➤ Pollutions de l'air dans les enceintes souterraines de transport ferroviaire

Alors que le projet de PPA parmi ses objectifs incitatifs met en avant le développement d'une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air qui passe par une réduction de la place de l'automobile, un accroissement des modes actifs et des transports en commun, on peut regretter, par rapport à ces derniers, qu'il ne s'intéresse pas à la qualité de l'air dans les enceintes souterraines de transport ferroviaire et plus précisément aux particules.

Si le projet de PPA souligne à juste titre la responsabilité première des transports routiers dans la mauvaise qualité de l'air et indique que « *la contribution des autres transports (trafic ferroviaire et fluvial d'une part et des plates-formes aéroportuaires, d'autre part) est faible, de l'ordre de 1 % à 2 % pour chacun de ces secteurs* », l'utilisateur du métro, du RER est soumis chaque jour dans les souterrains, à des concentrations de particules beaucoup plus importantes qu'en surface.

Dans une récente étude⁷, l'Observatoire régional de la santé d'Ile de France, rappelle qu'en 2010, les concentrations moyennes en particules fines PM10, en sous-sol se situaient entre 80 et 200µg/m³ et pouvaient aux heures de pointe dépasser 1280 µg/m³ (station Aubert).

Même si, ces niveaux sont variables d'une ligne à l'autre et d'un point de relevé (quai, salle, couloirs, wagon) et ou d'un matériel à l'autre, les concentrations relevées en moyenne sont supérieures au seuil du niveau d'alerte pour l'air ambiant extérieur (125 µg/m³ en moyenne sur une période de 24 h)⁸.

⁷ Observatoire régional de la santé d'Ile de France « pollution de l'air dans les enceintes souterraines de transport ferroviaire et santé » - juin 2012.

Quant aux particules PM2,5, le niveau d'exposition serait maximal pour les voyageurs du RER A et des lignes 14 et 1 du métro et bien supérieur à ceux des piétons. Ainsi sur ces trois lignes « *les niveaux d'exposition médians aux PM2,5 sont compris entre 119 et 155 µg/m³ et les maxima atteignent respectivement 311, 262 et 264 µg/m³ alors que les niveaux relevés au cours des trajets en voiture n'atteignent généralement pas la limite de quantification (40 µg/m³)* ».

La composition chimique des particules prélevées dans les enceintes souterraines diffère de celles en surface. Elles se composent d'éléments métalliques (fer, baryum, cuivre, chrome, manganèse...) qui proviennent notamment de l'usure des freins, du frottement roues/rail du ballast....

Les effets sur la santé de ces particules de nature différente que celle de surface, restent à évaluer.

Les exploitants des réseaux visent à réduire ces concentrations (optimisation de la ventilation, épuration et filtration de l'air).

Reste qu'à l'heure actuelle aucune réglementation spécifique ne porte sur la qualité de l'air dans les enceintes souterraines des réseaux de transport.

Il s'agit là d'un enjeu de santé important, tant pour les usagers du métro et du RER que pour celle des agents.

Parmi les mesures réglementaires, les demandes d'études, le projet de PPA aurait pu inscrire :

- **l'étude de la mise en place de valeurs limites, de dispositifs d'alerte et d'information,**
- **l'étude des impacts sanitaires des particules recensées dans les enceintes souterraines,**
- **l'obligation pour les responsables des projets de construction de nouvelles infrastructures souterraines, d'intégrer la problématique de la qualité de l'air en phase de conception, ce que suggèrent les auteurs de l'étude de l'Observatoire régional de la santé d'Ile de France.**

Au vu de ces éléments, je vous propose donc d'émettre un avis défavorable au projet de PPA et de faire-part de sa demande intégration au projet :

- o de propositions spécifiques lors des épisodes de canicule ;
- o de propositions de révision les critères relatifs au ZAPA et au « bonus malus » ;
- o de baisse de la vitesse autorisée sur tous les grands axes franciliens ;
- o de mesures visant à aller vers la ville 30 ;
- o de mesures visant à réduire les avantages fiscaux octroyés aux véhicules diesel ;
- o de la problématique de la pollution dans les enceintes souterraines de transports ferroviaires.

Le projet de PPA pour l'Ile-de-France est consultable à l'adresse web suivante : http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PPA_complet_cle6741cd-1.pdf.

⁸ Sur l'année 2010, la concentration en particules PM10 dans l'air extérieur de l'agglomération parisienne était d'environ 26 µg/m³, avec des concentrations horaires maximales de 171 µg/m³. Au niveau des stations de surveillance de la qualité de l'air placées à proximité du trafic routier, la concentration moyenne en PM10 était de 52 µg/m³ avec des maximums de 268 µg/m³ – AIRPARIF.

Pour mémoire, les valeurs limites à ne pas dépasser en moyenne annuelle sont de 50 µg/m³. L'OMS pour sa part recommande de ne pas dépasser 20 µg/m³ sur l'année. Les concentrations moyennes en particules dans les enceintes souterraines des transports en commun dépassent jusqu'à quatre fois les valeurs limites françaises et jusqu'à 10 fois les recommandations de l'OMS.

DEVELOPPEMENT DURABLE

Avis sur le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

LE CONSEIL,

sur la proposition de Madame Chantal Duchène, adjointe au Maire, rapporteur,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie affirmant le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à la santé et instaurant pour les agglomérations l'obligation d'élaborer un plan de protection de l'atmosphère,

vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36,

vu l'arrêté du 22 janvier 1997 créant une zone de protection spéciale contre les pollutions atmosphériques en Île-de-France,

considérant la nécessité de la mise en œuvre au niveau francilien d'actions cohérentes pour réduire les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air,

considérant que le projet de plan de protection de l'atmosphère prévoit un ensemble de mesures dont la mise en œuvre doit permettre de respecter les limites fixées par la réglementation pour les concentrations des polluants atmosphériques locaux, émis par les sources fixes et mobiles,

considérant que le PPA propose 27 actions dont l'application permettra la baisse de polluants dont les valeurs limites d'émission sont fixées mais également d'autres polluants tels que les métaux lourds et les hydrocarbures polycycliques,

considérant que ce projet comporte des insuffisances, et notamment :

- il omet d'établir des préconisations spécifiques en matière de réduction de la circulation lors des épisodes de canicule,
- certaines mesures telles que l'interdiction de brûlage des déchets verts et ménagers seront difficiles à faire respecter,
- il ne propose ni de révision des critères déterminés pour la mise en œuvre des zones d'actions prioritaires de l'air (ZAPA), ni de suppressions sur les avantages fiscaux octroyés au diesel et d'intégration des niveaux d'émission de particules et de NOx dans les critères des « bonus-malus »,
- il ne propose ni d'études, ni de mesures liées à la problématique de la pollution des enceintes ferroviaires telles que par exemple l'étude de la mise en place de valeurs limites, de dispositifs d'alerte et d'information,
- il ne vise pas à abaisser la vitesse sur tous les grands axes franciliens,
- il ne propose pas de mesures visant à aller vers la ville 30,

considérant que le plan de protection de l'atmosphère sera soumis à enquête publique après que les avis des collectivités territoriales concernées aient été recueillis,

vu le projet de plan de protection de l'atmosphère pour l'Ile-de-France,

DELIBERE

(par 14 voix pour et 28 abstentions)

ARTICLE 1 : EMET un avis défavorable au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère sous réserve de la prise en compte dans le cadre de l'enquête publique à venir, des mesures développées dans les articles ci-dessous.

ARTICLE 2 : DEMANDE que les dispositifs du Plan de Protection de l'Atmosphère prenne en compte les épisodes caniculaires, qu'il étudie et propose des dispositions plus contraignantes au niveau de la circulation automobile, et parallèlement de dispositions favorisant l'accès aux transports en commun (augmentation des fréquences, minoration des tarifs notamment).

ARTICLE 3 : DEMANDE que le projet Plan de Protection de l'Atmosphère fasse des propositions pour aller vers une suppression des avantages fiscaux octroyés au diesel et pour l'intégration dans les critères du « bonus malus » du niveau d'émission de particules et de NOx.

ARTICLE 4 : DEMANDE que le projet Plan de Protection de l'Atmosphère intègre des propositions de révision des critères fixés pour les ZAPA.

ARTICLE 5 : DEMANDE que le projet Plan de Protection de l'Atmosphère propose des mesures réglementaires pour un abaissement général des vitesses sur tous les réseaux routiers franciliens (périphérique, autoroutes...) et reprenne l'objectif du projet de plan de développement urbain (PDU) de limitation la vitesse à 30km/h sur la voirie locale en zone urbaine.

ARTICLE 6 : DEMANDE que les dispositifs du Plan de Protection de l'Atmosphère prennent en compte et intègrent des mesures liées à la problématique de la pollution des enceintes souterraines ferroviaires :

- étude de la mise en place de valeurs limites, de dispositifs d'alerte et d'information,
- étude des impacts sanitaires des particules recensées dans les enceintes souterraines,
- obligation pour les responsables des projets de construction de nouvelles infrastructures souterraines, d'intégrer la problématique de la qualité de l'air en phase de conception, ce que suggèrent les auteurs de l'étude de l'Observatoire régional de la santé d'Ile-de-France.

TRANSMIS EN PREFECTURE

LE 19 OCTOBRE 2012

RECU EN PREFECTURE

LE 19 OCTOBRE 2012

PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE

LE 19 OCTOBRE 2012