

ENQUÊTE PUBLIQUE
PORTANT SUR LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE
2017 / 2020
SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA RÉGION ÎLE DE FRANCE
DU 18 SEPTEMBRE AU 15 NOVEMBRE 2017 INCLUS

*

RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
TOME 1
JANVIER 2018



PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION : SYLVIE DENIS DINTILHAC

MEMBRES

JACQUES DELOBELLE
ESTELLE DLOUHY-MOREL
SYLVIANE DUBAIL

JACKY HAZAN
ANNE DE KOUROCH
YVES MAËNHAUT

**COMPOSITION
DU
RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES TROIS TOMES SUIVANTS


TOME 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

TOME 2 : CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**TOME 3 : ANNEXES AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE :
COMpte RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES D'ÉCHANGES ET
D'INFORMATION
PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE ET MÉMOIRE EN RÉPONSE
GRILLES DE DÉPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS**

SOMMAIRE

I. LE PROJET DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE D'ÎLE-DE-FRANCE 2017-2020, OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	7
I.1. LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE D'ÎLE-DE-FRANCE 2017-2020	
I.1.1. Nature et caractéristique du projet	7
I.1.2. Porteur du projet	15
I.2. CONTEXTE JURIDIQUE	16
I.2.1. Cadre juridique du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France	16
I.2.2. Cadre juridique de la procédure de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France	19
I.2.3. Cadre juridique de l'enquête publique	19
I.3. AVIS RENDUS SUR LE PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE D'ÎLE-DE-FRANCE 2017- 2020	19
I.3.1. Avis rendus au titre de l'Article L222-4 du Code de l'environnement	19
I.3.2. Avis rendu au titre de l'Article L6361-5 du Code des Transports	20
I.3.3. Avis de l'Autorité environnementale	21
*	
II. L'ENQUÊTE PUBLIQUE, ORGANISATION ET DÉROULEMENT	23
II.1. DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	23
II.2. MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	23
II.2.1. Arrêté d'organisation de l'enquête publique du 23 août 2017	23
II.2.2. Arrêté de prolongation de l'enquête publique du 18 octobre 2017	24
II.3. DOSSIER D'ENQUÊTE MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC	27
II.3.1. Composition du dossier d'enquête	27
II.3.2. Consultation du dossier d'enquête	28
II.4. DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES DEMANDÉS ET/OU MIS À LA DISPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	28
II.5. PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE	29

II.5.1.	Affichages légaux	29
II.5.2.	Parution dans les journaux	29
II.5.3.	Autres mesures de publicité	31
II.6.	RENCONTRES ET RÉUNIONS DIVERSES	31
II.6.1.	Réunion de présentation du projet	31
II.6.2.	Réunions de la commission d'enquête	32
II.6.3.	Réunions et contacts divers	33
II.7.	PERMANENCES	33
II.7.1.	Organisation des permanences	33
II.7.2.	Déroulement des permanences	34
II.8.	DÉROULEMENT DES RÉUNIONS PUBLIQUES	34
II.9.	CLÔTURE DE L'ENQUÊTE - RECUEIL DES REGISTRES ET DES OBSERVATIONS	36
II.10.	COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	36
II.10.1.	Sur l'information	36
II.10.2.	Sur le site dédié à l'enquête publique	37
II.10.3.	Sur le dossier d'enquête	37
II.10.4.	Sur les lieux d'enquête	37
II.10.5.	Sur les réunions publiques	38
*		
III.	EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	40
III.1.	ANALYSE DES OBSERVATIONS DÉPOSÉES	40
III.2.	PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE	42
III.3.	MÉMOIRE EN RÉPONSE DE LA DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE ÎLE DE FRANCE	43
*		
IV.	ÉVALUATION DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	44
IV.1.	LES PHASES DE CONSULTATION : ÉLABORATION, CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES, ENQUÊTE PUBLIQUE	44
	LES ENJEUX JURIDIQUES	

66

IV.3	LES ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX	91
IV.4.	LES ENJEUX FINANCIERS : MONÉTARISATION DES ENJEUX, COÛTS DE LA MISE EN ŒUVRE	93
IV.5.	P.P.A. : DÉFIS SECTORIELS	108
	MÉTHODOLOGIE SECTORIELLE	
IV.5.1.	Secteur Aérien	138
IV.5.2.	Secteur Agricole	158
IV.5.3.	Secteur Industrie	175
IV.5.4.	Secteur Résidentiel et Tertiaire	191
IV.5.5.	Secteur Transports	197
IV.6.	P.P.A. : DÉFIS NON SECTORIELS	217
IV.6.1.	Mesures d'urgences	217
IV.6.2.	Collectivités	223
IV.6.3.	Plan régional	225
IV.7.	P.P.A. : RÔLE DU CITOYEN	226
IV.8.	QUESTIONS DIVERSES – INNOVATION	234

*

* *

LISTE DES ANNEXES ET DES PIÈCES JOINTES

ANNEXES

N°1	Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange du 26 septembre 2017 à Massy
	Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange du 3 octobre 2017 à Paris
	Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange du 10 octobre 2017 à Ivry
	Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange du 17 octobre 2017 à Saint Denis
N°2	Procès verbal de synthèse des observations du 30 novembre 2017 et Mémoire en réponse du 13 décembre 2017
N°3	Grilles de dépouillement des observations et courriers reçus

LISTE DES PIÈCES JOINTES

Pièce 1	Décision de M. le Vice-Président du Tribunal Administratif de Paris du 12 mai 2017 désignant la commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique interdépartementale, ayant pour objet le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île de France Décision de M. le Vice-Président du Tribunal Administratif de Paris du 4 juillet 2017 portant sur le remplacement d'un commissaire enquêteur
Pièce 2	Arrêté interpréfectoral n°IDF-2017-08-23-015 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère sur l'ensemble du territoire de la région d'Île de France
Pièce 3	Première insertion dans les journaux de l'avis d'enquête
Pièce 4	Seconde insertion dans les journaux de l'avis d'enquête
Pièce 5	Exemplaire d'une affiche annonçant l'enquête
Pièce 6	Lettre du 9 octobre 2017 adressée par la Présidente de la commission d'enquête à Monsieur le Préfet de la Région Île de France, préfet de Paris valant décision de prolongation de l'enquête publique

Pièce 7	Réponse du 18 octobre 2017 de Monsieur le Préfet de la Région Île de France, préfet de Paris
Pièce 8	Arrêté interpréfectoral n°IDF-2017-10-18-002 portant prolongation de l'enquête publique relative au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère sur l'ensemble du territoire de la région d'Île de France
Pièce 9	Insertion dans les journaux de l'avis de prolongation
Pièce 10	Exemplaire d'une affiche annonçant la prolongation de l'enquête
Pièce 11	Recueil des certificats d'affichage
Pièce 12	Recueil de l'ensemble des registres des lieux d'enquête concernant l'enquête
Pièce 13	Recueil de l'ensemble des documents concernant l'enquête relatifs au site internet dédié et au registre dématérialisé
Pièce 14	Lettre du 22 novembre 2017 adressée par la Présidente de la commission d'enquête à Monsieur le Préfet de la Région Île de France, préfet de Paris pour solliciter un délai pour la remise du rapport et des conclusions
Pièce 15	Réponse du 30 novembre 2017 de Monsieur le Préfet de la Région Île de France, préfet de Paris accordant un délai
Pièce 16	Lettre du 30 novembre 2017 adressée par la Présidente de la commission d'enquête à Madame Clara HERER, responsable du projet au sein de la D.R.I.E.E. Île de France valant Procès-verbal de synthèse, lui demandant de bien vouloir lui adresser un mémoire en réponse

*
* *

Le « **droit à respirer un air sain** » est un droit reconnu à chacun depuis le vote de la Loi sur l'air du 31 décembre 1996.

Selon les dispositions de l'article L220-2 du Code de l'Environnement, « *Constitue une pollution atmosphérique au sens du présent titre l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, (L. no 2010-788 du 12 juill. 2010, art. 179-II) «ou la présence, dans l'atmosphère et les espaces clos, d'agents chimiques, biologiques ou physiques» ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives.* »

Aujourd'hui, en Île-de-France, selon le bilan 2016 dressé par Air Parif (p.7), ce sont

- « *ce sont plus de 200 000 habitants situés dans l'agglomération et qui résident au voisinage de grands axes de circulation qui sont potentiellement concernés par un dépassement de la valeur limite journalière pour les particules PM10* »
- « *au total, 1,4 millions de Franciliens (soit 10% de la population régionale) restent potentiellement exposés en 2016 au dépassement de la valeur limite annuelle en NO2, dont près de 1 parisien sur 2* ».

La pollution atmosphérique n'est plus un problème ignoré des pouvoirs publics français et européens, régulièrement alertés sur les risques que la mauvaise qualité de l'air fait peser sur la santé des personnes.

L'Union européenne a joué un rôle moteur dans la définition d'une politique ambitieuse dans ce domaine. La Directive du 21 mai 2008 détermine ainsi des objectifs relatifs à la qualité de l'air, de son évaluation mais aussi de la préservation : elle fixe des valeurs-limites pour certains polluants nocifs. Ces dépassements des valeurs-limites déclenche l'obligation, inscrite à l'article 23 de la Directive, de prendre de nouvelles mesures, pour obtenir une amélioration de la qualité de l'air dans les meilleurs délais.

Les Plans de Protection de l'Atmosphère, prévus par le Code de l'Environnement, tiennent lieu des plans de qualité de l'air imposés par la Directive en cas de dépassement de ces valeurs.

*

La région Île-de-France a ainsi élaboré un premier Plan de Protection de l'Atmosphère en 2006. Celui-ci fut révisé en 2013 et avait fait l'objet d'un travail collaboratif. Une commission d'élaboration avait été mise en place réunissant des services de l'Etat, des collectivités, des associations de protection de l'environnement et des acteurs de secteurs d'activités. Elle s'est réunie le 19 octobre 2011 et le 14 février 2012. Avant sa première réunion, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France avait animé des groupes de travail entre les mois de mars et juin 2011.

En 2015, le Préfet de la région Île-de-France prend la décision, avec l'accord de la Ministre en charge de l'Ecologie, de réviser le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France dès 2016. Un comité stratégique de pilotage est mis en place pour l'élaboration de ce Plan de Protection de l'Atmosphère 3ème génération.

Lors de la réunion du 9 mars 2017, le comité de pilotage valide le projet de rapport du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020.

*

* *

I. LE PROJET DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE D'ÎLE-DE-FRANCE 2017-2020, OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

I.1. LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE D'ÎLE-DE-FRANCE 2017-2020

I.1.1. Nature et caractéristique du projet

Le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 comporte 25 défis et 45 mesures.

Sur le secteur aérien

Les activités sur les 3 plates formes aéroportuaires (ROISSY CDG, ORLY et LE BOURGET) ainsi que les cycles de décollage et atterrissage des avions sont le 3ème contributeur aux émissions de Nox en Ile de France.

Sans les mesures du PPA, le dossier indique que le secteur aérien est le seul qui voit ses émissions augmenter entre 2014 et 2020. Les mesures du PPA permettent aux émissions de rester stables entre 2014 et 2020 malgré l'augmentation de trafic.

1 seul des défis du secteur aérien est évaluable, le défi 2: « Diminuer les émissions des aéronefs au roulage ».

Ce défi comporte 2 actions. L'action 1 consiste à mettre en place une Gestion Locale des départs et l'objectif est de diminuer de 3% le temps de roulage à Orly au départ en 2020 par rapport en 2015 (disposition déjà en place à Roissy CDG depuis 2010, mesure non proposée pour Le Bourget). L'action 2 « incitative » consiste à développer sur les 3 grandes plateformes aéroportuaires le roulage à un moteur sur deux (ou deux sur quatre) éteint lorsque l'aéronef est posé.

Le défi 1 « Diminuer les émissions des APU et des véhicules et engins de pistes au sol » n'est pas évaluable.

En effet, la mise en œuvre de l'action 1 « Diminuer les émissions des APU » nécessite des études de faisabilité puis la prise en compte des nouveaux équipements dans les plans des investissements des aéroports. Les aides financières potentielles sont à identifier. Cependant, l'objectif est de diminuer de 10% le temps moyen de fonctionnement des APU à Paris-Orly et Paris CDG en 2020, par rapport à 2015.

Pour l'action 2, « Favoriser l'utilisation de véhicules et d'engins de piste moins polluants, afin d'en augmenter la proportion », il n'y a pas d'objectif de renouvellement de la flotte d'engins de piste par des véhicules moins polluants mais une évaluation financière a été réalisée sur la base du renouvellement total du parc, considérant une durée de vie de 15 ans par engin de pistes.

Le défi 3 « Améliorer la connaissance des émissions des avions » permettra de mettre à disposition des données sur les émissions de Nox, dans un premier temps, lors du cycle LTO par couple avion/moteur sur les aéroports de Paris-Orly et Paris CDG.

Sur le secteur agricole

Le secteur agricole émet 15% des PM10, 5% des PM2,5 et 3% des Nox des émissions régionales Ile de France en 2014.

Pour répondre à l'enjeu de diminution de la pollution atmosphérique, 3 défis sont proposés pour le secteur agricole. Seul le défi 1 est évaluable. Dans le dossier PPA, il n'y a pas d'annexe relative à la méthodologie utilisée pour les calculs du secteur agricole.

Le défi 1 consiste à favoriser les bonnes pratiques associées à l'utilisation d'urée solide pour limiter les émissions de NH3. En effet, l'urée solide est une forme plus volatile que les autres formes d'engrais et la mise en œuvre de bonnes pratiques comme les modalités d'épandage, le fractionnement des apports, l'utilisation de formulation adaptée permet de réduire les émissions de NH3

Ce défi permet de réduire les émissions de Nox de 3,4% en considérant que 100% de l'azote apporté sous forme solide bénéficie d'une bonne pratique en 2020. Les émissions de particules ne sont pas réduites (cf p.63) et la part du secteur agricole dans les émissions totales de polluants progresse en 2020 (car les autres secteurs diminuent leurs émissions).

Le défi 2 consiste à mettre en place des formations par les chambres d'agriculture d'Ile de France sur le cycle de l'Azote et les bonnes pratiques qui en découlent, en ayant une approche intégrée réglementation sur l'eau et celle sur l'air.

Le défi 3 consiste à évaluer l'impact du fractionnement du second apport sur céréales d'hiver sur les émissions de NH3 en mettant en place un programme de recherche ou une synthèse des travaux existants sur le sujet. Ce défi vise des objectifs long terme sans lien direct avec une technique de réduction des émissions bien identifiée. L'indicateur de suivi est le nombre de programme de recherche mis en place.

Au final, les émissions de polluants atmosphériques du secteur agricole en 2020 restent stables par rapport à 2014.

Sur le secteur industriel

Le secteur industriel est représenté dans le PPA en trois groupes d'activités pour réaliser l'inventaire des émissions :

la production et le transport d'énergie : 5 centrales de production d'électricité, centrales de production de chaleur, plus de 900 stations-services...,

l'industrie manufacturière : 3 aciéries électriques, 520 ateliers de traitements de surface, 24 installations de fabrication de produits chimiques, 4 usines de fabrication de verre, 1 cimenterie, une centaine de carrières,...

le traitement des déchets : 26 unités d'incinération d'ordure, 260 centres de traitement des déchets,...

L'industrie est un faible contributeur aux émissions régionales en termes de particules fines : 6% de l'ensemble pour les émissions pour les PM10 et 4% pour les PM2,5. En revanche, ce secteur représente 31% des émissions de COVNM et 14% des émissions de NOx. 3 des 4 défis sont évaluables (tous sont évaluables sauf le défi 2).

Le défi 1 consiste à renforcer la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 50MW). La DRIEE propose de s'assurer que des réductions des émissions sont mises en œuvre et que ces installations, respectent les obligations réglementaires. L'action 1 consiste à réaliser un inventaire des installations soumises à déclaration et à assurer une large information et sensibilisation des exploitants sur la réglementation. Les installations soumises à autorisation, quant à elles, doivent déjà transmettre soit des mesures en continu soit périodiques à l'inspection des installations classées. L'action 2 consiste à mettre en place le plan d'actions visant à renforcer les contrôles, plan pluriannuel à partir de 2017.

Le défi 2 propose de réduire les émissions de particules des installations de combustion à la biomasse et des installations de co-incinération de CSR (combustibles solides de récupération). L'action 1 consiste à sévérer les normes d'émissions (15 mg/Nm3 à 6% d'O2) et l'action 2 à s'assurer que ces dispositions réglementaires sont mises en œuvre. Ce défi n'est valable que pour les nouvelles installations, et on ne connaît pas les projets en préparation dont la mise en service se fera à l'horizon du PPA.

Le défi 3 propose de réduire les émissions de NOx issues des installations d'incinération d'ordures ménagères ou de co-incinération de CSR.

5 Installations existantes d'incinération d'ordures ménagères (UIOM) existantes en Ile de France et les nouvelles installations de co-incinération de CSR sont concernées par les 3 actions suivantes :

Action 1 : sévérer les normes d'émissions de Nox à 80 mg/m³ en moyenne journalière et 200 mg/m³ en moyenne semi-horaire à 11 % d'O2,

Action 2 : au vu des études technico-économiques, modification la réglementation pour imposer les nouvelles VLE et fixer le délai de mise en conformité (avant fin 2019)

Action 3 : s'assurer de la mise en œuvre des VLE renforcées en Nox Les émissions de Nox des UIOM représentent moins de 1% des Nox d'Ile de France mais le PPA considère que des marges de progrès sont encore possibles.

Le défi 4 propose de réduire les émissions de NOx des nouvelles installations de combustion de biomasse (2-100MW) et des installations de co-incinération de CSR grâce à 2 actions : Action 1 : Sévérer les normes d'émission de NOX pour n'autoriser que 200 mg/ m³ à 6% d'O2 Action2 : S'assurer de l'application des VLE en Nox Grâce à ce défi, les émissions de Nox des émissions des chaudières biomasse peuvent être réduites de 50%, soit une réduction de 0,5% des émissions de totales de Nox en IDF en 2020. Au final, par rapport à 2014, dans le secteur de l'industrie, seule la production d'énergie réduit notablement les émissions de polluants atmosphériques en 2020 (Nox, particules fines, COVNM, NH3) et cela s'explique par la fermeture de 2 centrales de production

thermique Vitry-sur-Seine et Porcheville ? Les émissions de polluants atmosphériques en 2020 des autres secteurs (industrie et traitement des déchets) restent stables par rapport à 2014

Sur le secteur Résidentiel / Tertiaire

Le secteur résidentiel comprend les activités de chauffage individuel et résidentiel et les usages de solvants.

Le secteur tertiaire concerne les activités de chauffage des bâtiments du tertiaire. Les émissions liées aux chantiers sont incluses dans ce secteur car la plus grande partie des chantiers franciliens sont liés à la construction de bâtiments.

En 2014, le chauffage résidentiel au bois représente 29% des émissions totales régionale de PM10 et 41% des émissions de PM2,5.

Au total, le secteur résidentiel tertiaire représente 34% des PM10 et 12% des Nox en 2014. Dans le résidentiel tertiaire et les chantiers, 3 défis permettent de limiter les émissions de polluants en favorisant le renouvellement des foyers domestiques anciens de chauffage individuel au bois.

Le défi 1 comporte 2 actions :

Action 1 : informer le grand public et faire connaître les aides financières pour le renouvellement des équipements de chauffage individuel au bois,

Action 2 : inciter les collectivités à mettre en place des fonds de renouvellement des équipements individuels de chauffage (appel à projet Fonds Air de l'ADEME, Fonds Air Bois du Conseil Régional d'Ile de France en préparation)

15 000 renouvellements d'équipements individuels par an sont attendus (contre 10 000 sans PPA).

Le défi 3 consiste en l'élaboration d'une charte globale chantier propre avec l'ensemble des acteurs intervenant dans un chantier .

Pas de date et planning pour l'élaboration de la charte mais en 2020, il est estimé une réduction de 10% des émissions sur 70% des chantiers.

Le défi 2, non évaluable, consiste à promouvoir les bonnes pratiques d'utilisation des équipements individuels de chauffage au bois. Pour relever ce défi, 2 actions sont envisagées :

préparer et communiquer autour d'une charte bois globale avec les fabricants, les distributeurs, les maîtres d'ouvrages, les maîtres d'œuvre, les collectivités, etc... ,

rassembler le plus grand nombre de signataires

réaliser et diffuser une plaquette d'information

Au total du secteur, la différence en 2020 entre les émissions avec PPA et sans PPA de l'ordre de 4 à 5% .

Sur le secteur Transports

Avec 8 défis déclinés en 20 actions, le secteur des transports est au cœur des enjeux de ce « nouveau » PPA (p.13 tome 2).

Les activités émettrices du secteur des transports routier, fluvial et ferroviaire sont :

les émissions liées à la combustion dans les moteurs des véhicules du transport routier,

l'évaporation de carburant notamment pour les 2 roues,
l'abrasion des routes, pneus et des freins (émissions de particules),
les émissions liées à l'utilisation des véhicules diesel du trafic ferroviaire et les
émissions liées à la combustion dans les moteurs de la navigation fluviale.

En 2014, 61% des Nox, 28% des PM10 et 32% des PM2,5 sont émises par le transport routier. Le transport routier est donc principalement visé par les défis du PPA.

Le défi 1 propose d'élaborer des plans de mobilité par les entreprises et les personnes morales de droit public (7700 entreprises, administrations ou établissements publics franciliens potentiels soit plus de 2,4 millions de salariés et agents). Il est proposé de le réaliser en mettant en place 3 actions :

étendre l'obligation de réalisation d'un plan de mobilité aux personnes de droit public franciliennes au 01/01/19,
accompagner la mise en œuvre des plans de mobilité,
faciliter le dépôt et le suivi des plans de mobilité

L'annexe XIV propose en page 77 les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de mobilités . Il s'agit de réaliser une phase de diagnostic concernant la structure, puis de mettre en place un plan d'actions avec au moins une action de nature à faciliter la rationalisation et la mobilité durable des trajets domicile-travail et une action en cas de pic de pollution.

L'ADEME a évalué dans son évaluation nationale des PDE en 2010 une part modale de la voiture baissant de 10 à 15% lors de la mise en place d'un PDE dans l'Entreprise. C'est le chiffre retenu pour l'évaluation des mesures en 2020.

Le défi 2 a pour objectif de mesurer les bénéfices potentiels d'une harmonisation à la baisse de la vitesse sur les axes structurants d'Ile de France.

Les vitesses ont été abaissées sur 4 tronçons autoroutiers et routiers : sur la RN6, au niveau de Montgeron, sur l'A12 et la RN 10 à l'entrée de Trappes, sur l'autoroute A115, sur l'autoroute A 104 depuis l'autoroute A4 jusqu'à la RN2. L'évaluation de la pollution émise par la circulation, ainsi que les bénéfices potentiels en terme de sécurité, de fluidité et de bruit viendront appuyer un élargissement éventuel de cette mesure à l'ensemble du réseau routier national d'Ile-de -France.

Le défi 3 propose de soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme en 2 actions. L'action 1 va consister à rappeler aux EPCI l'intérêt de mettre en place des PLD ainsi que les aides mises en place.

L'action 2 souhaite donner les outils nécessaires aux collectivités afin qu'elles se saisissent de la question de la mobilité dans les documents d'urbanisme.

La Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 a fait des PLUI un outil central de la planification intercommunale mais en IDF, « Le STIF constitue l'unique autorité organisatrice de la mobilité ». » la marge de manœuvre des collectivités pour intervenir sur les transports en commun reste limitée » « Les PLUI franciliens ne peuvent pas comporter d'orientations d'aménagement et de programmation qui tiendraient lieu de PLD ».

Le défi 4 vise à accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte en Ile de France

pour réduire l'exposition des habitants à la pollution atmosphérique.

Le principe des zones à circulation restreinte repose sur l'interdiction aux véhicules les plus polluants de circuler sur toute ou partie du territoire d'une commune. La zone modélisée dans ce défi concerne l'intérieur de l'A86 (A86 exclue).

Pour relever ce défi, l'action suivante est envisagée : finaliser et mettre en œuvre les actions de la convention Villes respirables en 5 ans de la MGP.

Le défi 5 consiste à favoriser le co-voiturage en Ile de France.

En effet, la dernière étude EGT de 2010, donnait un taux d'occupation moyen des véhicules en IDF de 1,28 personne par véhicules et de seulement 1,06 pour les déplacements domicile-travail. L'objectif du PPA est d'amener le taux d'occupation global à 1,35 en 2020 tout déplacement confondu (loisirs, travail, achats, ..). Pour réaliser ce défi, 2 actions sont envisagées :

favoriser le co-voiturage en partageant et diffusant les bonnes pratiques dans le cadre du groupe de travail régional animé par le Conseil Régional.

Il convient aussi de permettre la mise en relation des co voituriers sur le site internet de IDF Mobilités, étudier l'opportunité, la pertinence et la faisabilité de mettre en place de voies dédiées au co-voiturage sur le réseau routier national et autres voies.

Le défi 6 propose d'encourager le développement des véhicules à faibles émissions.

L'hypothèse retenue est un doublement du nombre de véhicules particuliers, véhicules utilitaires électriques ou hybrides rechargeables, de transport en commun et de poids lourds électriques et de poids lourds GNV par rapport au scénario fils de l'eau 2020 (4,66 % en 2020 avec le défi 6 contre 2,58% sans le défi, soit un objectif de 250 000 véhicules à faibles émissions).

Le PPA propose de réaliser ce défi en mettant en place 3 actions :

action 1 : installer des bornes électriques dans les parcs relais afin de développer l'usage des véhicules électriques

action 2 : inciter les communes à mettre en place des politiques de stationnement (gratuité/ tarification avantageuse) valorisant les véhicules les moins polluants (mise en œuvre de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014),

action 3 : créer une plate forme régionale de groupement de commandes à faibles émissions pour les PME/PMI

La mesure DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PROPRES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET PROTÉGER LA SANTÉ pour les flottes captives et les structures publiques est incluse dans la loi de transition énergétique pour une croissance verte (Titre III , chapitre 1er) avec un objectif de mise en œuvre en 2020 .

Ce défi est d'un coût élevé (investissements et aides publiques) pour une baisse de 0,3% des Nox et 0,4% des PM10, 0,7% des PM2,5 à l'horizon 2020.

Le défi 7 a pour objectif de favoriser une logistique durable plus respectueuse de l'environnement. Le transport routier représente 40% des émissions de particules fines PM2,5 et 64% des émissions de Nox. Il représente donc un fort potentiel de réduction des polluants.

Pour mener à bien ce défi, 3 actions sont envisagées :

Action 1 : préserver les sites à vocation logistique (l'action consiste à mettre à jour la

carte des sites à vocation logistique)

Action 2 : fournir un modèle type de charte logistique urbaine, pour optimiser les conditions de livraison et de déplacements dans les zones urbaines.

Action 3 : Mettre à jour la stratégie régionale d'orientation pour le fret en Ile de France. Ce document vise à assurer le soutien de l'Etat vers les modes ferroviaires et fluviaux et à développer des réseaux de transports de marchandises raisonnés et durables

Le défi 8 a pour objectif de favoriser l'usage des modes actifs

Il s'agit de rédiger un livret recensant les bonnes pratiques en matière d'aides à l'achat de vélos, vélos à assistance électrique (VAE) et triporteurs.

Au niveau régional, une part modale en 2020 de 7% du vélo est prise comme hypothèse.

Au final pour le secteur des transports, l'évaluation prospective des émissions avec les mesures PPA fait état d'une diminution de 24% des émissions de Nox, 18% des émissions de PM10 et 22% des émissions de PM2.5.

Sur les mesures d'urgence

En cas d'épisodes de pollution, lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet en informe immédiatement le public et prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de la pollution sur la population. Ces mesures, prises en application du plan de protection de l'atmosphère et après information des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules notamment par la réduction des vitesses maximales autorisées, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles. En cas d'épisode de pic de pollution prolongé, le ministre chargé de l'aviation civile prend les mesures nécessaires pour tenir compte de la pollution due aux mouvements d'aéronefs (Code de l'environnement, article L 223-1).

Au niveau national, les moyens de lutte contre les épisodes de pollution ont été renforcés et les procédures préfectorales adaptées, afin d'améliorer l'efficacité des mesures prises et de mieux coordonner l'action des différentes parties prenantes, notamment en associant les collectivités à la prise de décision.

L'arrêté interpréfectoral n° 2016-01383 du 19 décembre 2016 relatif à la procédure d'information recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en région Ile-de-France permet notamment la mise en œuvre de la circulation différenciée, levier majeur de la diminution des émissions de PM10 et NO2 lors des pics de pollution en ce qui concerne les sources mobiles.

Dans le dossier d'enquête publique, il est cependant précisé que « la liste des dérogations à la mesure de circulation différenciée doit être réduite au strict nécessaire afin de renforcer son efficacité. La liste actuelle issue de celle appliquée en cas de circulation alternée prend en compte un certain nombre de cas particuliers trop important ».

Pour réduire les émissions en cas d'épisode de pollution, trois actions sont envisagées :

Mettre en place un dispositif de partage des différents retours d'expérience des épisodes de pollution :

définir clairement le rôle de chacun des acteurs et les informer des actions qu'ils auront à mettre en œuvre en cas d'épisodes de pollution ;

consolider le dispositif de suivi des épisodes afin de faciliter la rédaction des bilans annuels et les retours d'expérience.

Réduire la liste des dérogations à la mesure de circulation différenciée :

renforcer l'efficacité de la mesure de circulation différenciée et améliorer sa lisibilité et son contrôle.

Stratégie de déploiement : définir une liste de dérogations a minima ; assurer la cohérence de cette liste avec les dérogations applicables à la ZCR de Paris ; informer au plus tôt le public que la plupart des dérogations à la circulation différenciée seront supprimés à partir du 1er janvier 2019, afin de permettre aux usagers concernés de changer de véhicule.

Mettre à jour les listes de diffusion des messages adressés pendant les pics de pollution, et sensibiliser ceux qui les reçoivent pour qu'ils les transmettent le plus largement possible :

améliorer l'information pour réduire l'intensité et la durée des pics de pollution.

Sur les mesures collectives

Les collectivités ont fait remonter le besoin d'une vision commune et d'actions coordonnées au sein du territoire régional. Le PPA propose de fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air au travers de 3 actions :

la mise en place d'une instance de coordination, de suivi et d'évaluation des politiques en faveur de la qualité de l'air relevant des collectivités franciliennes, en veillant aux périmètres de compétence de chacun,

la mise en place d'une instance de partage des bonnes pratiques et de résolution des problématiques techniques,

le partage du retour d'expérience et essaimage des systèmes d'agriculture territorialisés.

Ce thème jugé prioritaire par les collectivités n'a pas été repris dans le PPA. Il s'agit des circuits d'alimentation de proximité et les systèmes d'alimentation territorialisés. Le lien avec la qualité de l'air n'est pas direct mais les réflexions sur l'état des lieux de la production agricole locale et du besoin alimentaire exprimé au niveau du bassin de vie (les circuits courts alimentaires) méritent d'être recensées, suivies et la dynamique doit être poursuivie et partagée.

*

I.1.2. Porteur du projet

Selon les dispositions de l'article R222-20 du Code de l'Environnement, l'autorité compétente pour l'élaboration et modification des plans de protections de l'atmosphère est le préfet. Toutefois, «

Lorsque l'agglomération ou la zone concernée s'étend sur plus d'un département, le plan est élaboré et le périmètre délimité par arrêté conjoint des préfets des départements concernés et, pour l'agglomération de Paris, par l'ensemble des préfets de département de l'agglomération, par le préfet de police et par le préfet de la région Ile-de-France. ».

Ainsi, pour le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020, sont compétents

- le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris
- le Préfet de police, préfet de la zone de défense et de sécurité de Paris
- la Préfète de Seine-et-Marne
- le Préfet du Val d'Oise
- la Préfète de l'Essonne
- le Préfet des Yvelines
- le Préfet des Hauts de Seine
- le Préfet de Seine Saint Denis
- le Préfet du Val de Marne.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France assura la maîtrise d'ouvrage.

*



CONTEXTE JURIDIQUE

I.2.1. Cadre juridique du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France

Le régime juridique du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France s'inscrit dans un cadre de normes tant européennes que nationales.

Au niveau européen

La directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe, transposée dans le code de l'environnement, impose à la France de surveiller la qualité de l'air ambiant et fixe des valeurs limites en matière de concentration de polluants, notamment de dioxyde d'azote et de particules fines PM10, à ne pas dépasser.

Cette même directive prévoit qu'en cas de dépassement de ces valeurs limites dans une zone donnée, des plans relatifs à la qualité de l'air prévoient des mesures appropriées pour que la période de dépassement des valeurs limites soit la plus courte possible.

Dans un **arrêt du 19 novembre 2014, ClientEarth C-404/13**, la **Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)** a précisé la portée des obligations fixées par la directive n° 2008/50/CE. Dans cet arrêt, la Cour de Justice de l'Union Européenne juge, d'une part, que la directive ne fixe pas une simple obligation de moyen mais une obligation de résultat et que, en conséquence, le seul

fait d'établir un plan relatif à la qualité de l'air conforme à l'article 23 de la directive ne permet pas de considérer que l'Etat satisfait aux obligations de l'article 13, c'est-à-dire au respect des valeurs limites de concentration de polluants dans l'atmosphère.

Enfin, la **Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), par un arrêt du 5 avril 2017, Commission européenne c/. République de Bulgarie C-488/15**, condamne, pour la première fois, un Etat membre pour manquement à ces obligations en raison de dépassements systématiques et persistants des valeurs limites applicables aux concentrations de particules fines et cela, en dépit de l'instauration de plans relatifs à la qualité de l'air.

Au niveau national

La directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe, est transposée dans le Code de l'Environnement

- **Article L221-1** : principe de l'obligation de ne pas dépasser les valeurs limites en matière de concentration de polluants
- **Article R221-1** : transposition des valeurs limites.

D'autre part, les mesures appropriées prévues par la Directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 en cas de dépassement des valeurs limites de concentration de polluants atmosphériques sont transposées dans le droit français aux **articles L. 222-4 et L. 222-5 du Code de l'Environnement**. Le territoire français ayant été organisé en zones et en agglomérations pour l'application de la directive, ainsi qu'elle le permet, les « plans relatifs à la qualité de l'air » mentionnés par la directive prennent notamment la forme de « plans de protection de l'atmosphère » élaborés le préfet.

Le Conseil d'Etat, par un arrêt du 12 juillet 2017, Les Amis de la Terre Req. N°394254

- *« rappelle, en s'appuyant sur l'arrêt ClientEarth rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 19 novembre 2014, la portée des obligations fixées par la directive et transposées dans le code de l'environnement (point 3)*
- *juge tout d'abord que le dépassement persistant des valeurs limites de concentration en particules fines et en dioxyde d'azote dans plusieurs zones du territoire national au cours des trois années ayant précédé celle des décisions attaquées constitue une méconnaissance des articles L. 221-1 et R. 221-1 du code de l'environnement, qui transposent l'article 13 de la directive (point 7)*
- *constate ensuite que les plans de protection de l'atmosphère établis dans les zones concernées n'ont pas permis d'assurer, dans un délai raisonnable, le respect des valeurs limites et en déduit que de nouvelles mesures doivent être prises afin que soient respectées les obligations fixées par la directive et reprises dans le code de l'environnement ».*

Il semble, ainsi, que l'objectif à atteindre n'est pas celui d'élaborer un plan qui fixerait des cibles compatibles avec les règles applicables mais de réduire physiquement, concrètement, les concentrations de polluants en dioxyde d'azote et en particules fines PM10. Il s'agit bien d'une obligation de résultat.

Dans le **Code de l'Environnement**, le régime juridique des Plans de Protection de l'Atmosphère est défini aux

- articles L222-4 à L222-7
- articles R222-14 à R222-19 relatifs au contenu des Plans de Protection de l'Atmosphère
- articles R222-20 à R222-31 relatifs à l'élaboration et la modification des Plans de Protection de l'Atmosphère
- articles R222-32 à R222-36 relatifs aux mesures susceptibles d'être mises en œuvre.

Deux procédures en manquement engagées par la Commission européenne à l'égard de la France

- à l'égard des concentrations de **particules fines PM10**, un avis motivé a été envoyé par la Commission européenne à la France le 29 avril 2015. Celui-ci concerne 10 zones géographiques dont l'Île-de-France. Selon le dossier soumis à enquête publique (Tome 2, p.47), « *il est reproché à la France de ne pas se conformer aux niveaux réglementaires de concentration de particules fines dans l'air et de ne pas mettre en place de plans d'actions* »
- à l'égard des concentrations de **dioxyde d'azote NO2**, la Commission européenne a adressé à la France, le 15 février 2017, un avis motivé pour infractions continues et répétées aux limites en matière de pollution atmosphérique fixées pour le dioxyde d'azote (NO₂) et « *invite instamment les États membres à prendre des mesures afin de garantir une bonne qualité de l'air et de protéger la santé publique* ». Celui-ci concerne la zone Île de France.

Dans son communiqué de presse du 15 février 2017, la Commission européenne rappelle, notamment,

o « *Au nombre des mesures envisageables pour réduire les émissions polluantes tout en accélérant la transition vers une économie à faible intensité de carbone figurent la réduction du volume global du trafic, l'utilisation des carburants, le passage aux voitures électriques et/ou l'adaptation du comportement des conducteurs. Dans ce contexte, la réduction des émissions des véhicules à moteur diesel constitue une étape importante pour garantir le respect des normes de l'Union en matière de qualité de l'air.* »

o « *S'il est vrai qu'il appartient aux autorités des États membres de choisir les mesures appropriées pour remédier aux dépassements des limites fixées pour le NO₂, il n'en reste pas moins que des efforts beaucoup plus importants doivent être consentis aux niveaux local, régional et national pour respecter les obligations découlant des règles de l'Union et protéger la santé publique* »

o « *La circulation routière est responsable d'environ 40 % des émissions d'oxyde d'azote (NO_x) dans l'UE. Au niveau du sol, la part relative de la circulation est beaucoup plus élevée (étant donné que les émissions des hautes cheminées industrielles sont diluées avant d'atteindre le sol). Sur le total des émissions de NO_x provenant de la circulation, 80 % environ sont dus aux véhicules à moteur diesel.* »

*

I.2.2. Cadre juridique de la procédure de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France

Une procédure de modification ou de révision est prévue à l'article R222-30 du Code de l'Environnement qui dispose

« Lorsqu'il n'est pas porté atteinte à son économie générale, le plan de protection de l'atmosphère peut être modifié par arrêté du préfet ou par arrêté conjoint des préfets concernés, après avis du ou des conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. Dans le cas contraire, il est modifié selon la procédure prévue aux articles R. 222-20 à R. 222-28. »

*

I.2.3. Cadre juridique de l'enquête publique

Dans l'hypothèse où l'économie générale du plan de protection de l'atmosphère est bouleversé, la procédure relève, notamment, de l'article R222-22 qui stipule

« Le projet de plan, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le ou les préfets mentionnés à l'article R. 222-20. Le préfet du département dans lequel se trouve la plus grande partie de l'agglomération ou de la zone couverte par le plan et, pour l'agglomération de Paris, le préfet de la région d'Ile-de-France sont chargés de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats. »

D'autre part, les règles juridiques applicables à l'enquête publique sont régies par l'article R222-23 selon lequel *« Sous réserve des dispositions mentionnées aux articles R. 222-24, R. 222-25, R. 222-26 et R. 222-27, la procédure d'enquête est régie par le deuxième alinéa de l'article R. 123-8, les articles R. 123-9 à R. 123-13, R. 123-16, R. 123-17 et R. 123-19 à R. 123-22. »*

*

I.3. AVIS RENDUS SUR LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE-DE-FRANCE 2017-2020

I.3.1. Avis rendus au titre de l'Article L222-4 du Code de l'environnement

Conformément à l'article L222-4-II du Code de l'Environnement qui stipule

« Le projet de plan est, après avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés, des commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques concernées et des autorités organisatrices de transports, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, soumis à enquête publique, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du présent code. »

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France a soumis le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017-2020 pour avis aux

- CODERST de chaque département concerné entre le 21 mars et 20 avril 2017
- collectivités (Conseil régional, conseils départementaux, conseils délibérants des EPCI de la région Île de France, conseils municipaux) par courrier du 16 mai 2017
- Syndicat des Transports d'Île-de-France le 2 juin 2017.

Dans le dossier soumis à enquête, dans son Tome 5, est dressé, par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France, un tableau récapitulatif des avis, sur 1379 consultations au titre de l'article L222-4 du Code de l'Environnement

- avis réputés favorables : 1347
- avis exprimés : 32 qui se décomposent de la manière suivante
 - o avis favorables 8 CODERST 11 collectivités
 - o avis défavorables 11 collectivités Syndicat des Transports d'Île-de-France
 - o cas particulier : Ville de Paris qui prend acte.

D'autre part, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France, sous forme de tableau synthétique, fait part, dans le dossier soumis à enquête publique, de l'ensemble des remarques (recommandations ou demandes) faites. La commission d'enquête reprend dans son Procès- Verbal de synthèse l'ensemble des avis émis parmi les éléments contenus dans le dossier et pour leur analyse.

Les réponses de La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France figurent dans le Tome 5 du dossier soumis à enquête publique dans le tableau synthétique déjà mentionné et au regard des observations des organismes consultés.

*

I.3.2. Avis rendu au titre de l'Article L6361-5 du Code des Transports

Par un avis examiné en séance plénière le 8 juin 2017, l'ACNUSA a émis un avis favorable tout en émettant 3 recommandations :

- la levée, dans les meilleurs délais, les incertitudes concernant l'évaluation des émissions du trafic aérien ainsi que les « émissions évitées » par les différentes actions retenues
- une définition plus détaillée de la méthodologie dans les annexes du document. **« L'ACNUSA sera attentive à ces éléments et souhaite être tenue informée de ces évolutions »**
- le souhait que l'engagement d'Aéroport de Paris dans ce Plan de Protection de l'Atmosphère soit entier : « actions spécifiques au secteur aérien mais aussi, étant donné ses activités, par d'autres actions comme celles concernant les installations de combustion ou les transports ».

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France a répondu sur les 2 premiers points :

- « l'objectif du défi AE3 est de mettre à disposition des données permettant de mieux appréhender l'évolution des émissions des avions en polluants atmosphériques locaux
- l'annexe méthodologique a été amendée pour préciser les modalités d'évaluation. »

*

I.3.3. Avis de l'Autorité environnementale

L'Autorité environnementale a rendu un avis délibéré n°2017-36 adopté lors de sa séance du 26 juillet 2017 portant sur l'évaluation environnementale du projet de plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France élaboré par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France.

A titre liminaire, il convient de rappeler que le contexte réglementaire dans lequel l'Autorité environnementale est intervenue. Selon l'Avis rendu par l'Autorité environnementale le 26 juillet 2017 :

« À la date de la saisine de l'Ae, les plans de protection de l'atmosphère n'avaient pas encore été retenus dans la liste des plans et programmes nécessitant une évaluation environnementale. Néanmoins la directive « plans programmes » prévoit que les plans et programmes " susceptibles d'avoir des incidences notables ayant une incidence notable sur l'environnement " sont soumis à évaluation environnementale.

Le PPA d'Île de France a fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'une saisine de l'Ae à l'initiative du préfet d'Île de France.

Pendant l'instruction du présent avis, un arrêté soumettant à examen au cas par cas les PPA a été signé le 28 juin 2017 par le ministre de la transition écologique et solidaire. Cet arrêté s'applique aux PPA, qui font l'objet d'un avis d'enquête publique à compter du 1er juillet 2017. L'autorité environnementale désignée est l'Ae du CGEDD. »

Avis de l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux relevés par l'Autorité environnementale sont :

- les enjeux juridiques liés au contexte de contentieux avec la Commission européenne et à la jurisprudence du Conseil d'Etat (C.E. 12 juillet 2017, Association Les Amis de la Terre, n°394254)
- les enjeux sanitaires : « le contexte sanitaire dans lequel le Plan de Protection de l'Atmosphère est élaboré est préoccupant »(Avis, p.4), enjeux qui représentent un coût économique important.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale portent sur :

- l'intérêt de détailler l'hypothèse de création d'une zone à circulation restreinte circonscrite par l'A86 au regard de son impact sur les usagers
- la nécessité de donner les raisons de l'absence d'inscription de la création d'une zone à circulation restreinte circonscrite par l'A86
- l'insertion au sein de l'évaluation environnementale des informations pertinentes sur la pollution de l'air et la santé humaine afin de proposer au public un document

autoporteur sur les enjeux majeurs du plan de protection de l'atmosphère
– l'intérêt d'accompagner les objectifs de scénarii fondés sur des considérations de santé publique « qui viseraient le respect du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Les éléments de réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France, par son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, a apporté les précisions suivantes aux principales recommandations citées supra :

- à l'égard de la création d'une zone à circulation restreinte circonscrite par l'A86, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France rappelle, tout d'abord, que celle-ci « relève des collectivités : elle ne peut donc pas être imposée par l'Etat ». Ensuite, elle estime que « le défi TRA4 du projet de PPA propose alors d'accompagner les collectivités pour la mise en place de ZCR si elles souhaitent s'engager sur un tel dispositif ».
- en ce qui concerne le lien entre la pollution de l'air et la santé humaine, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France complète l'évaluation environnementale et conclut en mentionnant que la mise en œuvre des 12 défis évaluables permettent
 - o d'éviter de perdre 4 000 années de vie par rapport au scénario « Fil de l'eau »
 - o d'éviter environ 240 ports prématurés supplémentaires en 2020 en Île de France, même si « la pollution de l'air en 2020 aura toujours comme conséquence environ 4 000 morts prématurés par an »
 - o une réduction des coûts sanitaires liés à la pollution atmosphérique estimée à 384M€.
- quant au droit à chacun de respirer un air sain, après avoir rappelé l'objectif du Plan de Protection de l'Atmosphère tel que défini par l'article L222-5 du Code de l'Environnement, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île de France considère que « dans les délais d'élaboration du PPA, il n'a pas été possible de creuser ces scénarios et de modéliser l'impact sanitaire du respect des recommandations de l'OMS ».

*
* *

II. L'ENQUÊTE PUBLIQUE, ORGANISATION ET DÉROULEMENT

II.1 DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décisions N°E17000006/75 des 12 mai et 4 juillet 2017, M. Le Vice-Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné une commission d'enquête chargée de procéder à cette enquête publique portant sur la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île de France.

Cette commission d'enquête est composée de :

Présidente de la commission
Mme Sylvie DENIS DINTILHAC

Membres
M. Jacques DELOBELLE
Mme Estelle DLOUHY-MOREL
Mme Sylviane DUBAIL
M. Jacky HAZAN
Mme Anne de KOUROCH
M. Yves MAËNHAUT

Une copie de ces décisions figure en **pièce 1 jointe**.

*

II.2. MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

II.2.1. Arrêté d'organisation de l'enquête publique du 23 août 2017

L'arrêté interpréfectoral N°IDF-2017-08-23-015 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère sur l'ensemble du territoire de la région Île de France a été signé le 23 août 2017 par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris, le Préfet de police, préfet de la zone de défense et de sécurité de Paris, la Préfète de Seine-et-Marne, le Préfet des Yvelines, la Préfète de l'Essonne, le Préfet des Hauts-de-Seine, le Préfet de Seine-Saint-Denis, le Préfet du Val-de-Marne et le Préfet du Val-d'Oise.

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, telles que convenues d'un commun accord par les parties. Ainsi, notamment,

- o la durée de l'enquête publique est de 44 jours consécutifs, du lundi 18 septembre au mardi 31 octobre 2017
- o un exemplaire du dossier d'enquête ainsi que des registres d'enquête à feuillets non

- mobiles, côtés et paraphés par la présidente de la commission d'enquête ou un de ses membres sont déposés en chaque lieux d'enquête mentionné dans l'arrêté, soit 25 lieux
- o un registre dématérialisé est mis à la disposition du public via le site internet dédié <http://enquetepublique-ppa-idf.fr>
 - o le siège de l'enquête est fixé à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, où pourront être adressées par écrit les observations et propositions à l'attention de la présidente de la commission d'enquête. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête et consultables pendant toute la durée de l'enquête
 - o un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public aux lieux, dates et horaires selon les dispositions de l'arrêté, soit au total 36 permanences
 - o cinq réunions publiques seront organisées
 - Gonesse le mercredi 20 septembre 2017
 - Massy le mardi 26 septembre 2017
 - Paris le mardi 3 octobre 2017
 - Ivry le mardi 10 octobre 2017
 - Saint Denis le mardi 17 octobre 2017
 - o l'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête et comprenant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du Code de l'environnement sera publié 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les huit départements concernés de la région d'Île-de-France
 - o cet avis sera publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif 15 jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci à la préfecture de police, dans toutes les préfectures, sous-préfectures de la région d'Île-de-France
 - o cet avis sera, également, publié sur les sites internet de la
 - Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris (<http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications/enquetespubliques>)
 - Préfecture de police (<http://prefecturedepolice.interieur.gouv.fr>)
 - o le dossier d'enquête publique sera consultable sur le site internet dédié (<http://enquetepublique-ppa-idf.fr>)
 - o pendant toute la durée de l'enquête publique, des demandes d'information pourront être adressées auprès de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) représentée par Madame Clara HERER, cheffe du service énergie climat véhicules.

Une copie de cet arrêté figure en **pièce 2 jointe**.

II.2.2. Arrêté de prolongation de l'enquête publique du 18 octobre 2017

L'arrêté interpréfectoral N° IDF-2017-10-18-002 portant prolongation de l'enquête publique relative au projet de révision du plan de protection de l'atmosphère sur l'ensemble du territoire de la région Île de France a été signé le 18 octobre 2017 par le Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris, le Préfet de police, préfet de la zone de défense et de sécurité de Paris, la Préfète de Seine-et-Marne, le Préfet des Yvelines, la Préfète de l'Essonne, le Préfet des Hauts-de-Seine, le Préfet de Seine-Saint-Denis, le Préfet du Val-de-Marne et le Préfet du Val-d'Oise.

En effet, suite à l'impossibilité de tenir la réunion publique qui était programmée à Gonesse, les associations ADVOCNAR et FNE Ile de France ont saisi la présidente de la commission d'enquête d'une demande de prolongation d'enquête formulée par courriers reçus le 27 septembre 2017, et un particulier a fait la même démarche en déposant, le 21 septembre 2017, l'observation n°9 sur le registre électronique.

Après échanges avec des membres de la commission d'enquête, au regard, notamment, de la faible participation du public à ce jour, de l'importance et de l'ampleur de l'impact sanitaire du projet (en 2015, 300 000 franciliens sont exposés à la pollution aux particules fines et 1,6 millions exposés au dioxyde d'azote), des actions de communication menées depuis le début de l'enquête publique et limitées au réseau institutionnel, des insertions presse dans des journaux très spécialisés ou à diffusion très locale, et considérant que l'efficacité de la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France repose essentiellement sur le changement de comportement du citoyen, et, donc, de son information et adhésion préalables, la présidente de la commission a adressé le 9 octobre 2017, conformément à l'article L123-9 du Code de l'Environnement, à Monsieur le Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris sa décision de prolonger l'enquête publique.

Celle-ci précisait les modalités d'organisation souhaitées pour la prolongation de l'enquête publique, à savoir :

- de 15 jours, soit jusqu'au 15 novembre 2017 inclus,
- publicité légale de l'avis de prolongation dans les deux journaux suivants : Le Monde et le Parisien,
- publicité complémentaire sur les sites internet des communes de plus de 50 000 habitants,
- campagne de publicité complémentaire : envoi d'un courrier à l'ensemble des collectivités visées par l'article L222-4 du Code de l'environnement, au STIF et à l'Acnusa annonçant la prolongation et demandant de relayer l'information auprès des différents publics avec lesquels ils sont en contact; presse municipale des lieux d'enquête paraissant au cours de l'enquête ; panneaux lumineux et, pour la Ville de Paris, journaux lumineux,
- deux réunions publiques : une de remplacement à Gonesse, l'autre supplémentaire à Issy les Moulineaux, au cours de la semaine 45, soit du 6 au 10 novembre 2017
- des permanences supplémentaires selon le calendrier suivant

DÉPARTEMENT	COMMUNE	PERMANENCES
Paris	Paris 12ème - Mairie	Jeudi 2 novembre 16h-19h
	Paris 18ème - Mairie	Samedi 4 novembre 9h-12h Jeudi 9 novembre 16h-19h
Seine-et-Marne	Meaux - Mairie	Lundi 6 novembre 14h-19h

Yvelines	Versailles - Mairie	Vendredi 10 novembre 9h-12h
Essonne	Palaiseau - Mairie	Mercredi 8 novembre 14h-17h
Hauts-de-Seine	Issy-les-Moulineaux - Mairie	Mercredi 15 novembre 9h-12h
Seine-St-Denis	Saint Denis - Mairie	Mercredi 15 novembre 14h-17h
Val de Marne	Chevilly Larue - Mairie	Lundi 13 novembre 14h-17h
Val d'Oise	Sarcelles - Mairie	Lundi 13 novembre 14h-17h

Selon les dispositions de l'article R123-17 du Code de l'Environnement

« Sans préjudice des cas prévus par des législations particulières, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, plan ou programme ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en informe l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête ainsi que le responsable du projet, plan ou programme en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion. ...

...Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage du projet ou la personne publique responsable du plan ou programme refuserait de participer à une telle réunion ou de prendre en charge les frais liés à son organisation, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en fait mention dans son rapport. »

Par courrier du 18 octobre 2017, Monsieur le Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, a répondu

« Votre décision comporte notamment une demande d'organisation de deux nouvelles réunions publiques ainsi que la désignation des journaux « Le Monde » et « Le Parisien » pour procéder à la publicité légale de l'avis de prolongation d'enquête. Je vous informe qu'au regard des dépenses supplémentaires qui seraient ainsi occasionnées, il n'est pas possible d'y donner une suite favorable, compte tenu des crédits disponibles alloués à l'enquête publique. De plus, les conditions matérielles, notamment en matière de commande publique et de location de salles, ne permettent pas d'organiser ces réunions publiques dans le délai imparti pour la prolongation de l'enquête, qui ne peut excéder 15 jours. En effet, l'avenant au marché pour la réalisation de l'enquête publique ne peut pas dépasser 21 000€ (au-delà de ce seuil, il serait nécessaire de réaliser un nouveau marché public, ce qui est impossible en terme de délais) ; or, la publicité légale obligatoire pour informer de la prolongation de l'enquête consommera l'essentiel de cette enveloppe ».

L'arrêté portant prolongation précise, notamment,

- la prolongation de l'enquête publique d'une durée de 15 jours, soit jusqu'au 15 novembre 2017 inclus
- la tenue de 7 permanences complémentaires
- la publication de l'avis de prolongation sur les sites internet de la
Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris (<http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications/enquetespubliques>)
Préfecture de police (<http://prefecturedepolice.interieur.gouv.fr>)

Une copie de la décision de prolongation, du courrier de Monsieur le Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris du 18 octobre 2017 et de l'arrêté portant prolongation sont annexées en **pièces jointes 6, 7 et 8.**

*

II.3. DOSSIER D'ENQUÊTE

II.3.1. Composition du dossier d'enquête

Selon les dispositions de l'article R222-24 du Code de l'Environnement, « *le dossier soumis à enquête comprend au moins les pièces suivantes :*

1° Une notice explicative indiquant l'objet de l'enquête ;

2° La mention des textes qui régissent l'enquête publique et le plan de protection de l'atmosphère ;

3° Un résumé non technique de présentation du projet ;

4° Le projet de plan, tel que défini aux articles R. 222-14 à R. 222-19, ainsi qu'un résumé non technique du plan régional pour la qualité de l'air, s'il existe, et du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu à l'article L. 222-1 et suivants ».

Les pièces de ce dossier soumis à enquête publique sont les suivantes :

Tome 1

- Présentation du cadre de l'enquête
- Arrête d'ouverture de l'enquête publique
- Avis d'enquête publique
- Résumé non technique du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017-2020

Tome 2

- Projet du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017-2020
- Annexes du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017-2020

Tome 3

- Evaluation des incidences du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020
- Avis de l'Autorité environnementale
- Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Tome 4

- Résumé non technique : synthèse du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île de France (SRCAE)
- Changeons d'air en Île-de-France : plan régional pour la qualité de l'air (2016-2020)
- Résumé non technique : éléments clés du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Tome 5

- Enregistrement des avis reçus sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017-2020 lors des consultations visées par les articles L222-4 du Code de l'Environnement et l'article L6361-5 du Code des Transports
- Synthèse du contenu des avis reçus sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017-2020 lors des consultations visées par les articles L222-4 du Code de l'Environnement et l'article L6361-5 du Code des Transports

II.3.2. Consultation du dossier d'enquête

Ce dossier a été tenu à la disposition du public dans les 25 lieux d'enquête mentionnés dans l'arrêté interpréfectoral du 23 août 2017 portant sur l'ouverture de l'enquête publique aux jours et heures ouvrables.

Le dossier était, également, consultable, pendant toute la durée de l'enquête, sur le site internet dédié (<http://enquetepublique-ppa-idf.fr>).

Ce site internet a permis au public de déposer ses observations sur un registre dématérialisé. Les observations correspondantes ont été annexées au registre d'enquête ouvert au siège de l'enquête et consultables sur le site dédié.

*

II.4. DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES DEMANDÉS ET/OU MIS À LA DISPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Air Parif	Surveillance et information sur la qualité de l'air en Île-de-France Bilan 2016 – Juin 2017
	Evaluation prospective de la qualité de l'air à l'horizon 2020 en Île-de-France Evaluation du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France Septembre 2017
Sénat	Rapport sur le coût économique et financier de la pollution de l'air Juillet 2015
Assemblée Nationale	Rapport sur l'évaluation des politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air – Mai 2016
Cour des comptes	Les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air Décembre 2015

Mission Régionale d'autorité environnementale Île-de-France

Avis n°MRAe 2017-88

Cadrage préalable à la réalisation de l'évaluation environnementale du plan climat-air-énergie de la métropole du Grand Paris (PCAEM)

Avis n° MRAe 2017-90

Avis délibéré sur le plan climat-air-énergie territorial de Paris

Commission européenne

Communiqué de presse relatif à l'avis motivé adressé à la France le 15 février 2017

Conseil d'Etat

12 juillet 2017, Association Les Amis de la Terre, req. N°394254

Conclusions de Mme von Coester, rapporteur public

*

II.5. PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE**II.5.1. Affichages légaux**Mise en place de l'affichage portant sur l'ouverture de l'enquête publique

Les affichages légaux prévus à l'article 4, 2ème alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête publique ont été effectués à la préfecture de police, dans toutes les préfectures, sous-préfectures de la région d'Île-de-France.

Un exemplaire de l'affiche est joint en **pièce 5**.

Les certificats attestant l'affichage des avis d'enquête sur les panneaux administratifs des différentes préfectures et sous-préfectures de la région de l'Île-de-France sont joints en **pièce 11**.

Mise en place de l'affichage portant sur la prolongation de l'enquête publique

Les affichages légaux prévus à l'article 3 de l'arrêté portant prolongation de l'enquête publique ont été effectués à la préfecture de police, dans toutes les préfectures, sous-préfectures de la région d'Île-de-France.

Un exemplaire de l'affiche est joint en **pièce 10**.

Les certificats attestant l'affichage des avis d'enquête sur les panneaux administratifs des différentes préfectures et sous-préfectures de la région de l'Île-de-France sont joints en **pièce 11**.

II.5.2. Parution dans les journauxArrêté interpréfectoral portant sur l'ouverture de l'enquête publique

Conformément aux dispositions de l'arrêté organisant l'enquête, la publicité légale a été effectuée dans les journaux.

1ère parution

le 30 août 2017	La Gazette du Val d'Oise La Marne
le 31 août 2017	Les Echos
le 1er septembre 2017	Le Moniteur

soit 15 jours minimum avant le début de l'enquête publique

2nde parution

le 19 septembre 2017	Les Echos
le 20 septembre 2017	La Gazette du Val d'Oise La Marne
le 22 septembre 2017	Le Moniteur

soit dans les 8 premiers jours qui ont suivi le début de l'enquête publique.

Les copies des insertions de l'avis d'enquête publique dans les journaux sont jointes en **pièces 3 et 4**.

Arrêté interpréfectoral portant sur la prolongation de l'enquête publique

Selon les dispositions de l'article 3 de l'arrêté portant sur la prolongation de l'enquête, il était prévu que la publicité légale soit faite dans deux journaux diffusés dans toute la région Île de France.

Les insertions dans la presse ont été réalisées, le 25 octobre 2017, dans le journal Le Parisien, dans ses éditions départementales :

Le Parisien 75	Le Parisien 93
Le Parisien 77	Le Parisien 94
Le Parisien 78	Le Parisien 95
Le Parisien 91	Le Parisien 60
Le Parisien 92	

L'avis de prolongation a, également, fait l'objet de la publicité légale par insertion de presse dans les journaux suivants

- le 25 octobre 2017 La Marne
- le 26 octobre 2017 Les Echos

Les copies des insertions de l'avis de prolongation d'enquête publique dans les journaux sont jointes en **pièce 9**.

II.5.3. Autres mesures de publicité

Un atelier presse a été organisé par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) le lundi 18 septembre 2017 dans ses locaux, à Vincennes. Selon les termes de l'invitation, cet atelier a permis « *d'aborder avec les spécialistes de la DRIEE : les enjeux de la pollution de l'air en Île-de-France, les objectifs du PPA, les effets attendus de ce PPA sur la qualité de l'air en Île-de-France, les changements de comportements nécessaires à une meilleure qualité de l'air* ».

A la suite, des articles de presse ont porté sur le sujet de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France 2017-2020

94 citoyens, le 19 septembre 2017

Le Parisien, le 19 septembre 2017

Journal de l'environnement, le 20 septembre 2017

Localtis, le 21 septembre 2017

Le Pays Briard, le 24 septembre 2017

Le Parisien, le 9 octobre 2017

Afin de compléter l'information du public, des plaquettes « *Moi, citoyen : j'agis pour la qualité de l'air* » étaient à la disposition du public lors des réunions publiques.

Suite à la décision de la commission d'enquête publique de prolonger la durée de l'enquête publique, un courrier daté du 20 octobre 2017 a été transmis à l'ensemble des collectivités franciliennes pour leur annoncer la prolongation de l'enquête publique et leur demander d'en faire la publicité auprès de leurs administrés à l'aide de l'ensemble de leurs supports de communication mobilisables (panneaux d'affichage, revue municipale, site internet...). Un article a été publié sur maqualitedelair-idf.fr.

*

II.6. RENCONTRES ET RÉUNIONS DIVERSES

II.6.1. Réunion de présentation du projet de plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France 2017-2020

Le 12 juin 2017, une réunion préparatoire a été organisée à la préfecture de région d'Île de France, préfecture de Paris. Son ordre du jour portait sur la présentation du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France 2017-2020 et les conditions de déroulement de l'enquête

publique.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie a présenté son projet de plan et la commission d'enquête a pu découvrir l'ensemble des documents présentés pour constituer le dossier officiel d'enquête avec des explications approfondies.

Ainsi, ont été évoquées les différentes phases de la future enquête, les lieux d'enquête ainsi que les lieux des permanences possibles, le nombre de permanences à assurer sur chacun des lieux de permanence envisagés, la possibilité d'organiser des réunions publiques d'information et d'échange, la mise en place d'un site internet dédié complété d'un registre électronique pour recueillir les observations du public.

II.6.2. Réunions de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie pour formaliser l'organisation de l'enquête, le dépouillement des observations du public, l'élaboration d'un procès-verbal de synthèse des observations du public, l'exploitation du mémoire en réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie, la coordination dans la rédaction du rapport final :

- le 12 juin 2017 (lancement)
- le 6 septembre 2017 (signatures et formation registre dématérialisé)
- le 27 septembre 2017 (grille de dépouillement des observations)
- le 17 octobre 2017 (préparation du PV de synthèse et de la réunion mi-enquête)
- le 23 novembre 2017 (préparation du PV de synthèse)
- le 13 décembre 2017 (préparation du rapport et des conclusions)
- le 20 décembre 2017 (préparation des conclusions)

Par ailleurs, la commission d'enquête a rencontré la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie :

- le 12 juin 2017 (présentation du projet et organisation de l'enquête)
- le 19 juillet 2017 (préparation des réunions publiques)
- le 28 août 2017 (complétude du dossier)
- le 12 septembre 2017 (préparation des réunions publiques)
- le 25 septembre 2017 (point sur la communication au public)
- le 8 novembre 2017 (réunion mi-enquête)
- le 30 novembre 2017 (remise du PV de synthèse)
- le 13 décembre 2017 (remise du mémoire en réponse)

II.6.3. Réunions et contacts divers

Pour lui permettre une meilleure compréhension du projet soumis à enquête publique et une appréhension éclairée des enjeux portés par ce projet, la commission d'enquête a estimé nécessaire de prendre contact avec différentes personnes : élus, organismes publics ou privés et

associations. Ces contacts ont aussi permis d'approfondir certains aspects du projet et de recueillir des avis sur le projet et ses incidences, les attentes vis-à-vis de l'enquête.

La commission d'enquête a ainsi rencontré :

- ✓ le 25 septembre 2017, à Paris, Air Parif
- ✓ le 26 septembre 2017, à La Défense, Autorité environnementale
- ✓ le 4 octobre 2017, à Saint Denis, l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune
- ✓ le 4 octobre 2017, à Paris, la Ville de Paris
- ✓ le 5 octobre 2017, aux Lilas, la Métropole du Grand Paris
- ✓ le 5 octobre 2017, à Paris, la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande
- ✓ le 6 octobre 2017, à Paris, le STIF/ Syndicat des Transports d'Ile-de-France
- ✓ le 11 octobre 2017, à Paris, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Île-de-France
- ✓ le 12 octobre 2017, à Paris, l'Office Régional de la Santé
- ✓ le 16 octobre 2017, à Roissy, ADP/ Aéroport de Paris
- ✓ le 17 octobre 2017, à Paris, l'ACNUSA
- ✓ le 31 octobre 2017, à Paris, Docteur Dixsaut
- ✓ le 6 novembre 2017, à Arcueil, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Île-de-France

*

II.7. PERMANENCES

II.7.1. Organisation des permanences

Les commissaires enquêteurs ont assuré personnellement 43 permanences sur la totalité de la durée de l'enquête, soit du 18 septembre au 15 novembre 2017, en divers lieux d'enquête.

La commission d'enquête s'est attachée à déterminer les lieux d'enquête ainsi que les dates et heures des permanences en tenant compte des horaires d'ouverture des lieux d'enquête et des rythmes de vie des franciliens. Ainsi, elle a privilégié des permanences près des bassins d'emplois, en nocturne et le samedi matin. Enfin, quasiment tous les jours, un membre de la commission était présent sur le terrain pour tenir une permanence chaque jour de l'enquête publique.

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations des arrêtés interpréfectoraux organisant l'enquête publique et portant prolongation de l'enquête publique.

II.7.2. Déroulement des permanences

Les permanences des commissaires enquêteurs ont été tenues, globalement, dans les meilleures

conditions d'accueil dans les différents lieux d'enquête.

Au cours de l'enquête, des contrôles des registres ont été effectués et les observations déposées dans les registres ont été photographiées et transmises à l'autorité organisatrice de l'enquête, la préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris.

Les copies des courriers adressés à la présidente de la commission d'enquête ont été jointes dès réception au registre d'enquête de la préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête.

Enfin, il faut souligner la très faible participation du public lors des permanences, ce que la commission d'enquête déplore.

*

II.8. DÉROULEMENT DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Compte tenu de l'importance du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020, de l'enjeu sanitaire pour l'ensemble des Franciliens et de la nécessité d'informer le plus possible le public en vue de recueillir ses observations, la commission d'enquête a estimé qu'il était indispensable d'organiser des réunions publiques d'information et d'échanges en différents lieux de la région Île-de-France.

Ces réunions publiques d'information et d'échanges prévues dans l'arrêté interpréfectoral d'organisation de l'enquête se sont déroulées en présence de la commission d'enquête selon le calendrier défini à l'article 8 :

Gonesse	le mercredi 20 septembre 2017
Massy	le mardi 26 septembre 2017
Paris	le mardi 3 octobre 2017
Ivry	le mardi 10 octobre 2017
Saint Denis	le mardi 17 octobre 2017

Il convient de noter que la réunion publique prévue à Gonesse n'a pu avoir lieu, faute de mise à disposition de la salle. Cet incident est à l'origine de la demande de prolongation faite par les associations ADVOCNAR et FNE Île-de-France ainsi que par un particulier.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) a pris en charge l'organisation de ces réunions, en liaison avec la préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris et la commission d'enquête ; les salles choisies présentaient des conditions d'accueil satisfaisantes et, à l'entrée de chaque salle, chacun des participants s'est vu remettre une plaquette « *Moi, citoyen : j'agis pour la qualité de l'air* ».

Le synopsis prévu était, pour chaque réunion publique, le suivant :

Quand	Quoi
19h30	Ouverture des portes
20h00	Le modérateur accueille et propose aux participants de prendre place
20h05	La présidente de la commission salue les élus et indique qu'ils prendront la parole à la fin de la réunion présente les membres de la commission d'enquête le rôle et les modalités de l'enquête publique les objectifs de la réunion
20h10	Le modérateur présente le déroulé et l'organisation de la réunion (présentation, temps d'échange, questions orales, écrites sur fiches..) Présente les autres personnes présentes sur la tribune Passe la parole à la D.R.I.E.E.
20h15	La D.R.I.E.E. présente le P.P.A. en mettant en exergue les évolutions apportées dans le cadre de la révision et la pollution du secteur (cartes, source principale de pollution) Paris, St Denis : pollution routière Gonesse, Massy : pollution aeroportuaire Massy : pollution agricole Ivry, St Denis : pollution industrielle avec le support d'une projection explicitant le projet.
20h45	Le modérateur remercie les orateurs, rappelle les règles du jeu et le principe de la discussion : chacun peut émettre un avis ou poser une question.
20h50	Echanges avec la salle
22h15	Le modérateur remercie la D.R.I.E.E. Passe la parole aux élus, si présents et ensuite, à Sylvie Denis Dintilhac
22h30	La présidente de la commission rappelle les prochaines réunions publiques les permanences le site dédié et le registre électronique
22h40	Fin de la réunion

Ces réunions étaient animées par un modérateur chargé de s'assurer que l'ensemble du public puisse participer en posant les questions qu'il a jugé opportunes et nécessaires à la compréhension du projet.

Le public présent à ces réunions publiques a été très variable : de quelques personnes à Massy à environ 50 personnes lors des autres réunions publiques.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France avait sollicité l'appui d'experts d'Airparif, des représentants de la DGAC, entre autres.

Le compte rendu complet de chaque réunion publique figure en **Annexe 1**.

*

II.9. CLÔTURE DE L'ENQUÊTE - RECUEIL DES REGISTRES ET DES OBSERVATIONS

L'enquête publique s'est achevée, comme prévu après prolongation, le 15 novembre 2017.

L'ensemble des documents originaux (registres et courriers) a été rassemblé à la préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris pour le 22 novembre 2017, clôturé et signé par la présidente de la commission d'enquête.

Par lettre du 22 novembre 2017, la présidente de la commission d'enquête a sollicité, auprès de Monsieur le Préfet de région Île de France, préfet de Paris, une prorogation du délai de remise du rapport d'enquête publique tout en s'engageant à le remettre sous quinzaine à compter de la réception du mémoire en réponse.

Par courrier du 30 novembre 2017, Monsieur le Préfet de région Île de France, préfet de Paris a accepté cette demande.

Ces courriers figurent en **pièces jointes 14 et 15**.

Lors de la réunion de la commission d'enquête le 23 novembre 2017, le traitement des observations recueillies a été réparti entre les membres de la commission et des copies des registres ont été mises à la disposition de chaque membre de la commission d'enquête, les originaux restant à la préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris .

*

II.10. COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

II.10.1. Sur l'information

Les modalités relatives à l'information du public prévues par l'arrêté interpréfectoral d'organisation de l'enquête ont été respectées.

En ce qui concerne la prolongation de l'enquête, l'arrêté interpréfectoral prévoyait une insertion presse de l'avis de prolongation dans deux journaux « *régionaux ou locaux diffusés dans les huit départements concernés de la région Île-de-France* ». Il a été publié dans chaque diffusion départementale de « Le Parisien », « Les Echos » et « La Marne ».

Enfin, la commission d'enquête avait insisté sur la nécessité de prévoir une campagne de communication grand public. Cette demande a été, à nouveau, formulée à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie lors d'une réunion tenue le 25 septembre 2017 en leurs locaux. Seules des actions destinées à la presse et aux institutionnels ont été menées. D'autre part, la journée du 20 septembre 2017 qualifiée « Journée Qualité de l'air » devait, selon la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie, permettre une action grand public . L'action a été très discrète, voire inexistante.

II.10.2. Sur le site internet dédié à l'enquête publique

Le site internet dédié à l'enquête publique présentait le dossier d'enquête et permettait également de déposer des observations et de consulter les observations formulées par le public.

Les observations déposées sur ce registre électronique étaient par ailleurs imprimées chaque jour pour être mises à la disposition du public à la préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête, et communiquées quotidiennement à la commission d'enquête.

L'accès au site était aisé et la consultation du dossier, aidée par un sommaire détaillé, pouvait se faire soit par téléchargement, soit en mode lecture. Le dossier du Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 a été téléchargé 397 fois.

Le dépôt des observations sur le registre électronique ne semble pas avoir posé de difficultés au public, les informations et les observations ayant été transcrites clairement.

Toutefois, il convient de signaler quelques erreurs mentionnées sur le site

- ✓ la réunion publique qui devait avoir lieu à Paris le mardi 3 octobre 2017 a été annoncée avec une mauvaise adresse (Espace Saint Martin, 199bis rue St Martin ou 12ème arrondissement) jusqu'au vendredi 29 septembre 2017
- ✓ les permanences prévues à la Mairie de Neuilly sur Seine étaient affichées à La Défense Puteaux.

II.10.3. Sur le dossier d'enquête

Il n'a pas été signalé de problème quant à sa consultation.

II.10.4. Sur les lieux d'enquête

Les locaux mis à disposition pour l'enquête et les permanences étaient conformes à un accueil correct du public. Toutefois, dans certains lieux d'enquête, le public s'est plaint d'une mauvaise signalisation et les permanences se tenaient dans des locaux éloignés de la mairie ce qui limitait

l'information du public.

Généralement, le personnel d'accueil, informé de l'enquête publique, a dirigé les personnes vers le lieu prévu pour l'enquête.

Par ailleurs, certaines préfectures avaient été retenues comme lieux d'enquête et lieux de permanences par souci de ne pas multiplier les lieux de dépôt de dossier. Dans cette hypothèse, il faut reconnaître que l'accès pour le public n'était pas facilité.

II.10.5. Sur les réunions publiques

A l'exception de la réunion publique prévue à Gonesse, les réunions publiques ont été organisées et se sont déroulées de manière satisfaisante. Le public a pu être accueilli correctement et s'exprimer sans difficulté.

*
* *

III. EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

III.1. ANALYSE DES OBSERVATIONS DÉPOSÉES

371 observations et courriers, dont plus de 200 lors de la période de prolongation, ont été reçus au cours de l'enquête publique portant sur la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île de France, selon le tableau récapitulatif suivant :

Site internet dédié	Paris 12ème	Paris 15ème	Paris 18ème	Meaux	Versailles	Etampes	Neuilly s/ Seine	Issy les Moulinaux	Aulnay sous Bois	Chevilly Larue	Us
339	3	16	1	1	1	1	4	2	1	1	1

Deux courriers sont parvenus après la fin de l'enquête et de ce fait, n'ont pu être mis à la disposition du public, conformément à l'article R123-13 du Code de l'Environnement. Ils ne sont donc pas pris en compte par la commission d'enquête.

Après lecture et analyse de l'ensemble des observations, de grandes tendances peuvent être mises en exergue :

elles proviennent très majoritairement de particuliers (74% environ)

ce sont principalement exprimés les résidents des départements fortement pénalisés par la pollution de l'air (Val d'Oise, Hauts de Seine, Yvelines et Paris)

plus de 60% des observations expriment de manière explicite un avis défavorable

les principaux thèmes abordés dans les observations portent sur les défis contenus dans le P.P.A Île-de-France (73%), l'évaluation de la pollution (46%), les enjeux sanitaires et environnementaux (34%).

La répartition des observations par types d'auteurs peut, toutefois, être affinée :

- Les élus

En vertu de l'article L222-4 du Code de l'Environnement, l'ensemble des collectivités territoriales de la région Île-de-France avaient été consultées. Le taux de réponse, lors de cette consultation administrative ante enquête publique, a été très faible. Au cours de l'enquête publique, certaines collectivités territoriales ont déposé sur les registres pour

différentes raisons :

- ✓ elles n'avaient pu réunir à temps leur organe délibérant : Ville de Saint Denis, Ville de Vaires Sur Marne, la Communauté d'agglomération Paris Saclay, Commune de St Witz, Conseil Départemental de l'Essonne,
- ✓ elles souhaitaient que leur délibération, relatée dans un tableau synthétique, apparaissent en intégralité : E.P.T. Plaine Commune, Conseil Départemental du Val de Marne, La Métropole du Grand Paris
- ✓ elles voulaient corriger une imprécision : Conseil Départemental de Seine et Marne,
- ✓ leur contribution avait pour objectif de consolider leur argumentation : Ville de Champlan, Monsieur le Maire de Villeneuve le Roi, Monsieur le Maire de Saint Maur des Fossés, Ville de Paris, Madame le Maire de Chevilly Larue

Des groupes politiques se sont, également, exprimés : Union des Démocrates et des Ecologistes Île-de-France, EELV de Villeneuve le Roi Ablon,

- Les associations

Elles ont été très présentes et beaucoup d'associations franciliennes d'ordre environnemental ont versé des contributions sur le registre électronique.

Certaines dépositions ont été adossées à des contributions rédigées par F.N.E. Île de France (23) et par ADVOCNAR (46), soit plus de 23% des observations reçues sur registre électronique.

Elles ont été traitées individuellement par renvoi aux observations

- REL – 138 pour la contribution de F.N.E. Île de France
- REL – 163 pour la contribution de ADVOCNAR Version courte

De plus, la commission d'enquête a examiné chacune des observations et courriers déposés dans les registres et les a numérotés par registre. Chaque intervenant s'est exprimé sur un seul ou plusieurs thèmes.

Les observations et courriers recueillis dans les registres ont été dépouillés par tableaux en fonction des occurrences constatées (Cf. Annexe jointe séparément à ce rapport).

Sachant qu'une observation pouvait porter sur plusieurs thèmes, celle-ci était comptabilisée dans plusieurs rubriques :

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8
← Observations	← Phases de consultation	← Enjeux juridiques	← Enjeux sanitaires et environnementaux	← Enjeux financiers	← Etat des lieux, évaluation	← Défis du P.P.A.	← Information du citoyen	← Suivi du P.P.A
371	22%	25%	34%	19%	46%	73%	12%	8%

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement et compte tenu des résultats d'occurrences constatées, la commission d'enquête a élaboré 9 thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements de la commission d'enquête. Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête traitant du thème,
Analyse et synthèse des observations et des courriers recueillis sur le thème au cours de l'enquête,
Questions posées par le public et la commission d'enquête.

*

III.2. PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

La commission d'enquête a remis à l'autorité organisatrice et au porteur de projet le procès-verbal de synthèse des observations lors d'une réunion qui s'est tenue le 30 novembre 2017 à la préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris.

Ce Procès-verbal de synthèse présentant les neuf thèmes retenus par la commission est annexé au présent Rapport tout comme les grilles de dépouillement et d'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête et jointes à ce Procès-verbal.

A l'issue de cette remise, il fut convenu que le porteur de projet remettrait le mémoire en réponse le 13 décembre 2017.

Annexe 2 : Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse

Annexe 3 : Grilles de dépouillement et d'analyse des observations recueillies

*

III.3. MÉMOIRE EN RÉPONSE DE LA DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE ÎLE-DE-FRANCE

Comme envisagé ci-dessus, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie a remis le mémoire en réponse à la commission d'enquête lors d'une réunion tenue en leurs locaux le 13 décembre 2017.

Les parties sont convenues que la commission d'enquête remettra son rapport et ses conclusions le 3 janvier 2018.

Le mémoire en réponse, intégré à la suite du Procès-verbal de synthèse, est annexé au présent Rapport.

Annexe 2 : Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse

*

* *

IV. ÉVALUATION DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'analyse des éléments contenus dans le dossier soumis à enquête et de l'ensemble des observations a conduit la commission d'enquête d'envisager l'évaluation du plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 sous sept sujets :

- les phases de consultation
- les éléments de contexte
 - les enjeux juridiques
 - les enjeux sanitaires et environnementaux
 - les enjeux financiers
- le projet de P.P.A.
 - les défis sectoriels
 - les défis non sectoriels
 - le rôle du citoyen

Par souci pédagogique et de clarté dans la présentation, l'analyse de chaque sujet est traitée de manière identique et comporte les parties suivantes

Synthèse des éléments du dossier

Cette partie rappelle, pour chaque sujet, les éléments d'information présentés au public dans les documents mis à l'enquête, notamment en matière de contenu du projet et de ses justifications, d'avis des organismes consultés et de l'Autorité environnementale (Ae).

Analyse et synthèse des observations recueillies

Sont présentées les observations et avis reçus au cours de l'enquête publique suivant les principales questions et problématiques.

Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France

Appréciations de la commission d'enquête

Cette partie reprend l'ensemble des questions posées dans le cadre du Procès-verbal de synthèse. Après chaque question, se trouve la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France telle qu'elle figure dans son Mémoire en réponse. En conclusion, la commission d'enquête présente sa position à la lumière du dossier et du mémoire en réponse.

*

IV.1. LES PHASES DE CONSULTATION :

ÉLABORATION, CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES, ENQUÊTE PUBLIQUE

IV.1.1. Synthèse des éléments du dossier

Sur la phase d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020

La concertation réalisée lors de la phase d'élaboration du projet de plan est principalement traitée dans le résumé non technique et l'Annexe IX du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 /2020.

La révision du PPA s'est voulue plus participative en associant les acteurs des secteurs concernés pour rechercher des mesures pragmatiques. Une organisation transversale en mode projet a été mise en place. L'inventaire des émissions de chaque secteur a permis de quantifier leur contribution respective à la pollution atmosphérique. Après partage et validation de l'état initial, 8 groupes de travail sectoriels, « instances de proposition et d'analyses » se sont réunis 3 fois pour proposer des mesures, validées par un Comité stratégique de pilotage. Cette procédure suivie figure dans le Résumé non technique du plan.

D'autre part, l'annexe IX du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 /2020 décrit de manière empirique la « gouvernance » qui s'articule en cinq niveaux : comité stratégique, comité technique, groupes de travail sectoriels, commission de suivi et conférence citoyenne. En effet, une conférence citoyenne a été mise en place via le site <http://maqualitedelair-idf> afin de permettre au public de participer en amont.

Sur la phase de consultations administratives

Si le fondement légal de cette phase de consultation est mentionné dans différents documents du dossier soumis à enquête publique, les avis rendus selon les dispositions des articles L222-4 du Code de l'Environnement et L6361-5 du Code des Transports figurent dans le Tome 5 du dossier, intitulé « Enregistrement des avis reçus.. » et « Synthèse du contenu des avis reçus.. ».

Le Conseil Départemental de la Seine et Marne, dans son observation REL – 76, note « Il apparaît que suite à l'envoi de l'avis du Département de Seine-et-Marne à la DRIEE, nos remarques n'apparaissent pas dans la Synthèse du contenu des avis reçus sur le projet de PPA lors des consultations visées par les articles L.222-4 du Code de l'environnement et L.6361-5 du Code des transports, contrairement à d'autres Départements. L'avis du Département apparaît donc seulement comme favorable dans l'Enregistrement des avis reçus sur le projet de PPA lors des consultations publié sur le site de l'enquête publique, sans tenir compte de la recommandation et de la réserve émise »

Il apparaît, ainsi, que sur 1380 avis sollicités, seuls 33 avis ont été exprimés, soit 2,4% et 1347 avis réputés favorables, soit 97,6%, par défaut de réponse.

Sur la phase d'enquête publique

Les éléments relatifs à l'enquête publique portent sur la procédure et les modalités d'organisation de celle-ci. Ils sont contenus dans le Tome 1 du dossier soumis à enquête, « présentation du cadre de l'enquête, arrêté d'ouverture de l'enquête publique et avis d'enquête publique ».

En ce qui concerne la prolongation de l'enquête publique, l'arrêté portant prolongation de l'enquête publique jusqu'au 15 novembre 2017 a été adressé à chaque lieu d'enquête à charge pour eux de verser au dossier cette pièce complémentaire.

Sur les avis émis

Autorité Environnementale	Le dossier est de bonne qualité. Le format standardisé de présentation contribue à la lisibilité du plan
ACNUSA	La révision de ce PPA a fait l'objet d'une concertation approfondie, dans des délais resserrés
CODERST 95	Remarque que les présidents de commission sont à la fois les techniciens des secteurs ai, si que porteurs de lobbies
CODERST 91	Souligne que c'est une bonne chose que tous les sujets soient couverts à la fois avec des objectifs
Mairie d'Arcueil	Souligne la dynamique positive engagée pour une gouvernance partagée des actions en faveur de la qualité de l'air
Conseil Régional d'Ile de France	Remercie les services régionaux pour le travail de concertation effectué mais regrette le caractère contraint du planning
Mairie d'Epinay	Regrette le choix de la période de consultation incompatible avec la volonté de concerter et d'impliquer largement les parties prenantes
Grand Paris Sud Est Avenir	Souligne la dynamique positive pour fédérer les acteurs
Métropole Grand Paris	Salue la dynamique de travail transversale avec les acteurs mise en place, elle doit se poursuivre et se renforcer
Ville de Paris	Prend acte du mode d'élaboration du PPA qui a associé les associations, les collectivités et les professionnels et de la transversalité de la démarche
EPT Plaine commune	Regrette le choix de la période de consultation incompatible avec la volonté de concerter et d'impliquer largement les parties prenantes

IV.1.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Près de 22 % des observations ont trait aux phases de consultations au sens large du terme.

Les personnes qui ont déposées ces observations soulignent la démarche de la DRIEE qui a permis un travail de concertation entre l'Etat et les collectivités de convier les acteurs des différents secteurs économiques à des ateliers de conception

des mesures . Cette démarche est vue comme « *bon exemple de démocratie participative* ». de créer une dynamique de travail transversale entre les différents acteurs qu'il conviendra de poursuivre.

Cependant, certains relèvent que les présidences de groupe de travail peuvent être considérées comme source de conflit d'intérêts (« *juge et partie* »).

Des collectivités et associations regrettent également que la période de consultation lancée à l'été 2017 ne permette ni l'appropriation du sujet, ni le débat. Elles constatent d'ailleurs que de nombreuses communes n'ont pas émis d'avis explicite sur le projet du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région Île de France 2017 / 2020. Ainsi, M. François Durovray, Président du Conseil départemental de l'Essonne précise, dans son courrier, « *le délai de 3 mois imposé pour émettre un avis pendant la période estivale ne m'a pas permis de proposer le vote d'une délibération à l'Assemblée départementale.* » tout comme l'Etablissement Public Territorial de Plaine commune qui « *interpelle le Préfet de Région et le Préfet de Police de Paris, pilotes de ce projet de PPA, sur le choix de la période de consultation des collectivités qui ne permettra pas ni une bonne appropriation du document ni des débats au sein de toutes les collectivités dont les instances ne se réunissent pas pendant la période estivale* ».

Le dossier, quant à lui, est jugé « *complexe et volumineux* » « *bavard* », « *... difficile à analyser pour une personne qui n'est pas spécialiste d'environnement* ». L'absence d'une cartographie de qualité est soulignée tout comme son manque de lisibilité ou/et de légendes. Enfin, certains considèrent la présentation du dossier inadaptée pour la consultation par internet.

En ce qui concerne l'enquête publique stricto sensu, le public fait part d' « *une publicité bien discrète* », « *d'une communication insuffisante* », « *aucune affiche d'information distribuée aux collectivités* », « *aucun message radio ou télévisé* ».

IV.1.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur de projet Appréciations de la commission d'enquête

D'ordre général

- L'annexe IX du Tome 2 du dossier soumis à enquête publique présente la « *Note d'organisation de la révision du PPA* » de manière relativement détaillée. Toutefois, celle-ci n'est absolument pas circonstanciée à l'espèce, c'est à dire la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020 : aucune date précise, aucun élément factuel. Pouvez vous compléter ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'annexe IX relative à la note d'organisation de la révision du PPA correspond à la note approuvée par le Préfet précisant les modalités d'organisation (constitution du comité de pilotage, du comité

technique, des groupes de travail) mises en place pour cette révision, du calendrier prévisionnel du projet et du contenu a minima de cette révision. Cette note d'organisation est propre à cette révision. Elle est le point de départ des travaux menés qui a permis de mobiliser l'ensemble des acteurs et a évolué en fonction des contraintes du projet.

Cette organisation a été validée par le 1^{er} comité de pilotage du PPA qui s'est réuni le 22 janvier 2016. Le relevé de décision de ce COPIL en témoigne :



DRIEE/SECV

25/01/2016

Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Ile-de-France
1^{er} Comité stratégique de pilotage
Relevé de décisions

Rappel

Le Préfet de la région Ile-de-France a pris la décision de réviser le Plan de Protection de l'Atmosphère dès 2016.

Cette décision a été prise avec l'accord de la Ministre en charge de l'écologie, et elle a été annoncée lors du Comité Interministériel (CIM) du Grand Paris du 15 octobre 2015.

Le premier PPA francilien date de 2006 et a été révisé en 2013. Avec la révision lancée lors du premier comité stratégique de pilotage du 22 janvier 2016, s'ouvrent les travaux du PPA de 3ème génération. Le Préfet souhaite qu'un projet de PPA soit disponible dès la fin de l'année 2016 pour qu'il soit soumis à consultation dès 2017.

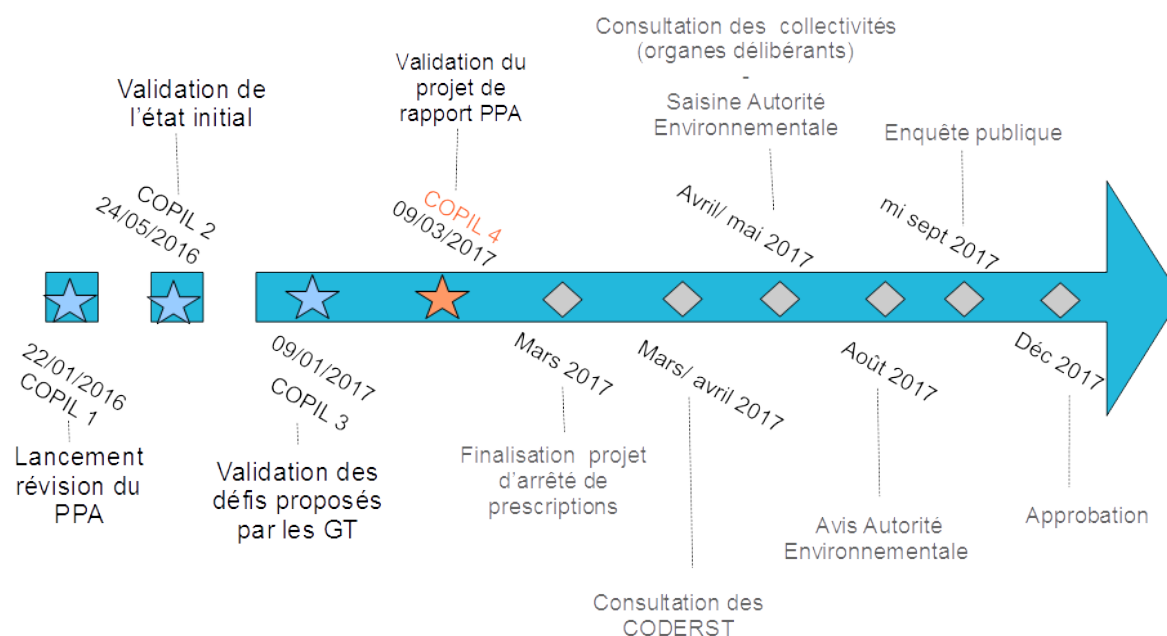
Décisions

- Les modalités d'organisation de la révision du PPA présentées en séance par la directrice de projet sont validées, sous réserve des aménagements ci-après
- La Métropole du Grand Paris et la Région Ile-de-France sont ajoutés à la liste des membres du Comité technique (COTECH)
- Deux ateliers sectoriels supplémentaires sont créés : un atelier « santé » et un atelier « consultation du public »
- Les organismes suivants sont retenus pour assurer la présidence et le secrétariat des différents ateliers :

atelier	présidence	secrétariat technique
Résidentiel / Tertiaire	FFB + UNICLIMA	DRIHL
Transport routier et fluvial	GATMARIF + OPTILE	DRIEA
Agriculture	Chambre régionale d'agriculture	DRIAAF
Industrie	UIC + Airasif	DRIEE
Transport aérien	ADP + FNAM	DGAC
Collectivités locales	CD94 + AMIF	ADEME
Consultation du public	FNE IdF	SGAR
Santé	Un représentant des médecins	ARS

Un site Internet collaboratif sera prochainement mis en ligne pour permettre une diffusion rapide des documents et informations à l'ensemble des participants aux ateliers sectoriels.

Ces groupes de travail sont présentés en page 59 du rapport du projet de révision du PPA. Le calendrier présenté est le calendrier prévisionnel du projet au démarrage des travaux. Ce calendrier a été mis à jour au fur et à mesure de l'avancement du projet. La dernière mise à jour a été présentée lors du comité de pilotage n°7 :



Enfin, il peut être précisé que le dossier mis en enquête publique comprenait une note de « Présentation du cadre de l'enquête » précisant les dates de chaque phase de consultation.

Appréciation de la commission d'enquête

Si la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France rappelle, dans sa réponse, que le calendrier de la révision était précisé lors de chaque réunion du COPIL, la commission d'enquête a pour mission de s'assurer de la bonne information du public. Ainsi, elle considère que ces informations, certes antérieures à l'enquête publique, auraient pu être mentionnées de manière précise dans le dossier soumis à enquête publique et auraient appuyé la démarche de participation en amont souhaitée par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France.

D'autre part, il convient de mentionner que la note « Présentation du cadre de l'enquête » ne mentionne que les dates d'envoi des courriers de consultations visées par l'article L222-4 du Code de l'Environnement et l'article L6361-5 du Code des Transports et non le calendrier lié au processus d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020.

*

Sur la phase d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020

- Les deux précédents Plans de Protection de l'Atmosphère pour la région Île de France avaient été élaborés, conçus en interne par les services de l'Etat. Le Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020 a, quant à lui, associé, en amont, un certain nombre d'acteurs. Pour quelle raison avez vous adopté ce processus d'élaboration, quelle en est la justification ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA de 2013 avait également fait l'objet d'un travail collaboratif. Une commission d'élaboration avait été mise en place réunissant des services de l'Etat, des collectivités, des associations de protection de l'environnement et des acteurs de secteurs d'activités. Cette commission était l'équivalent du COPIL mis en place pour la révision du PPA 2017. Elle s'est réunie le 19 octobre 2011 et le 14 février 2012. Avant sa première réunion, la DRIEE avait animé des groupes de travail entre les mois de mars et juin 2011.

Comme en 2013, l'état des lieux a montré qu'il fallait agir davantage et plus rapidement pour améliorer la qualité de l'air des franciliens en ciblant notamment les sources diffuses de pollution. Le retour d'expérience sur différents plans et schémas a permis de reconnaître que pour une action rapide et efficace, l'adhésion et l'engagement des principaux acteurs est indispensable dès le début de l'élaboration du projet ; de cette collaboration naît de plus de nouvelles idées, dans une démarche « bottom-up ». Pour favoriser cet engagement, la participation des acteurs des secteurs d'activité à la définition des défis du PPA a été recherchée. Par ailleurs, les principaux secteurs d'émissions polluantes sont les transports et le résidentiel/ tertiaire (chauffage). Ces sources sont diffuses et concernent, dans les comportements et les moyens d'agir, tous les franciliens et tous les acteurs (collectivités, entreprises, associations mais aussi citoyens). Pour réduire ces émissions polluantes , cette révision du PPA vise d'accompagner chacun dans son changement de comportement. Le projet cherche donc davantage à sensibiliser les publics aux enjeux de la qualité de l'air en les rendant accessibles et compréhensibles pour ceux qui souhaitent comprendre. Les échanges mis en place pour élaborer ce PPA ont aussi cette vocation.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, dans sa réponse, montre sa volonté d'associer le citoyen pour favoriser l'émergence d'idées, sensibiliser le public et accélérer son changement de comportement.

La commission d'enquête note avec faveur cette démarche de collaboration. Toutefois, elle regrette que celle-ci se soit concrétisée principalement en associant des groupements et remarque une nouvelle fois l'importance d'une véritable campagne de communication grand public.

*

- Ont été ainsi constitués 8 groupes de travail, un comité technique, un comité stratégique. Existait-il un lien entre eux ? Quel a été le fil directeur entre toutes ces instances ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme cela est indiqué en annexe IX du PPA, le comité stratégique de pilotage (COPIL) a vocation à acter les décisions et orientations du PPA. Il a été le garant de l'avancée des travaux sous la co-présidence du Préfet de région – Préfet de police, désignés comme co-élaborateurs du PPA d'Île-de-France dans le Code de l'environnement. Les groupes de travail ont été des forces de propositions de défis et actions. Chaque président de groupe de travail a ainsi présenté au 3ème COPIL les différents défis et actions qu'il souhaitait porter au PPA. Le comité technique (COTECH) a fait le lien entre les travaux des groupes de travail et le COPIL. Il a coordonné les travaux des groupes, suivi le calendrier, évalué les mesures proposées et rédigé le projet de PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

Par sa réponse, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France explicite, à nouveau, les rôles de chaque organes créé pour le processus d'élaboration du Plan de protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020. Aucun élément n'est apporté par rapport au dossier soumis à enquête.

La commission d'enquête aurait souhaité savoir s'il existait des liens fonctionnels et/ou organiques entre eux ce qui aurait facilité la cohérence et la cohésion des différentes actions contenues dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020.

*

- Chaque instance représentait différentes composantes de la société civile. Quels ont été les critères de choix, de nomination ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les acteurs de la société civile, présidents des groupes de travail, ont été choisis par leur représentativité dans le secteur d'activité du groupe de travail concerné et en fonction de leur disponibilité. C'est ainsi que les fédérations ou syndicats professionnels ont été privilégiés pour tenir la présidence des groupes de travail (la FNAM pour le secteur aérien, l'UIC pour les industries, la FFB pour le résidentiel ou encore Ile-de-France mobilités, ex STIF et le GATMARIF pour les transports). Ces acteurs connaissent bien les opportunités et les contraintes de leur secteur. Ils ont permis, par leur représentativité, d'engager les professionnels du secteur pour la reconquête de la qualité de l'air et d'animer de réels échanges sur les défis et leur dimensionnement.

Pour les accompagner, un représentant de l'Etat issu d'une direction régionale ou nationale compétente dans le secteur considéré, assurait le secrétariat du groupe de travail. Au-delà des missions de secrétariat, son rôle a été de soumettre aux membres du GT plusieurs propositions d'actions, d'identifier si besoin les leviers juridiques, de rappeler si besoin la réglementation applicable... Il assurera également le suivi des défis du PPA de son secteur.

Appréciation de la commission d'enquête

Plusieurs observations du public ont soulevé la composition des groupes de travail et leur impartialité ou partialité éventuelle.

Il apparaît, à travers la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, que les critères retenus sont le professionnalisme, la représentativité, critères légitimes.

En ce qui concerne le suivi des défis, contrairement aux dires de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, le défi relatif au secteur agricole sera suivi par la Chambre d'agriculture d'Île-de-France.

*

- Ceux-ci se sont réunis plusieurs fois au cours de la phase d'élaboration. Le travail réalisé en phase amont d'un projet est toujours éclairante pour la compréhension du projet finalisé. Un bilan de cette concertation aurait été, certainement, utile pour l'information du public. Pourrions nous avoir un bilan de cette concertation pour chaque groupe de travail, le comité technique, le comité stratégique ? Ainsi que la conférence citoyenne organisée en amont ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les comptes-rendus des différents groupes de travail et les présentations des COPIL sont joints en annexe de la présente réponse. Le bilan de la concertation est le projet de PPA tel que présenté avec ses 25 défis et 46 actions, tous issus des groupes de travail.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France considère que « le bilan de la concertation est le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère tel que présenté »...

La concertation débute par l'information donnée sur le projet par le maître d'ouvrage, suivi d'échanges d'arguments entre parties prenantes sur l'appréciation du projet compte tenu de son impact et de la perception de ses inconvénients permettant de s'accorder sur les conditions d'un projet partagé. Elle suppose une confrontation entre ces parties, l'explicitation des points de vue de chacun. Elle implique que ces derniers soient pris en compte dans le processus de décision – dans un cadre désormais élargi et approfondi de la concertation et de la participation (cf. ordonnance du 3 août 2016, relative à la démocratisation du dialogue environnemental).

La commission d'enquête considère qu'un bilan de concertation ne peut correspondre au projet abouti. Un bilan de concertation est le compte-rendu détaillé de la concertation à laquelle il a procédé dans le cadre d'un processus explicite, traçable et évaluable.

Un bilan de concertation aurait été, en l'espèce, un outil utile, intéressant pour mieux comprendre la démarche de travail collaboratif évoqué supra.

*

Sur la phase de consultations administratives

- L'article L222-4 du Code de l'Environnement et l'article L6361-5 du Code des Transports prévoient la consultation d'autorités administratives. Celle-ci s'est effectuée entre les mois

de mars et août 2017. Très peu d'avis sollicités ont été reçus. La question de l'opportunité de cette période de consultation se pose : pourquoi avoir réalisé cette consultation en période estivale et ne pas l'avoir reportée à l'automne ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les collectivités, en tant que membres du COPIL et en tant que participants à un GT dédié regroupant plus de 90 membres ont été informées, au fil de l'eau et depuis janvier 2016 de l'avancement du projet. Notamment, les périodes de consultation ont été annoncées lors du COPIL de mars, et un rappel a été fait aux collectivités de l'importance d'inscrire le PPA à l'ordre du jour de leurs conseils municipaux de juin ou juillet.

Dans le cadre de l'élaboration du PPA 2017, les collectivités ont été associées à l'élaboration du PPA à travers un groupe de travail dédié et au travers du COPIL et du COTECH ; la période de consultation des collectivités avait été annoncée bien avant la lettre préfectorale de consultation pour les inciter à organiser leur séance de délibération :

- III. le calendrier des consultations a été présenté au COPIL 4 du 9 mars 2017 (voir compte rendu joint) où sont invitées de nombreuses collectivités.*
- IV. Un message du 13 mars 2017 a été transmis aux membres du COPIL, dont l'association des maires d'Ile-de-France, leur précisant la période de consultation des collectivités et rappelant l'importance d'inscrire le PPA à l'ordre du jour de leur conseil de juin ou juillet.*
- V. Les échéances de chaque étape de la procédure du PPA étaient régulièrement rappelées sur le site www.maqualitedelair-idf.fr.*

Par ailleurs, 8 comités techniques (COTECH) se sont tenus. La région, Cheffe de fil pour la qualité de l'air des collectivités y a participé. Ces COTECH ont été l'occasion de présenter le calendrier du projet jusqu'à sa validation.

La consultation des collectivités a été lancée par courrier du 16 mai 2017. Cette date, en dehors de la période estivale, est le résultat de l'avancée de la phase préparatoire du projet de PPA tel que mentionné pour répondre à la question d'ordre général et de la nécessité de mettre en place un plan d'actions rapidement pour lutter contre la pollution atmosphérique comme cela a été rappelé par la commission européenne puis plus tard par l'arrêt du conseil d'Etat. Une consultation en octobre aurait conduit à recevoir les avis en fin d'année et d'engager l'enquête publique qu'en 2018.

Compte tenu de ces divers messages, il n'a pas été jugé pertinent d'étendre la période de consultation à une durée plus longue que les trois mois réglementaires (art. R.222-21 du Code de l'environnement).

23 avis de collectivités ont été transmis avant l'échéance de la consultation. Cependant, nous avons invité les collectivités qui avaient délibéré après cette échéance à transmettre leur avis à la commission d'enquête soit directement soit via le registre électronique. Le registre électronique

d'enquête compte ainsi 15 avis supplémentaires.

L'expérience du précédent PPA laisse à penser que la période de consultation ne soit pas la seule cause du peu de retour des collectivités. La consultation des collectivités sur le PPA 2013 a été lancée par courrier du 11 juillet 2012 et le délai de réponse était fixé au 20 octobre 2012, ce qui laissait aux collectivités le temps hors période de congés pour réunir leur instance consultative et de transmettre leur avis. Pourtant seulement 63 avis ont été transmis sur les plus de 1300 avis attendus.

En ce qui concerne les autres autorités à consulter, nous soulignons que les deux autorités concernées (Ile-de-France Mobilités et l'ACNUSA) ont fait part de leur avis avant la fin de la consultation.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie apporte une réponse très détaillée et très factuelle.

Force est de constater que très peu de collectivités ou organismes consultés ont adressé un avis explicite : le taux de retour est de 2,4%. Ce qui est très faible.

Certes, les collectivités étaient au courant du calendrier d'élaboration et de la période durant laquelle elles auraient à s'exprimer. Or les organes délibérants se prononce sur un projet finalisé. Celui-ci a été approuvé en mars 2017 et le projet d'arrêté de prescriptions fin mars 2017.

A titre de comparaison, la Cour des comptes, dans son Rapport Les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air – Décembre 2015, fait référence à l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère de Grenoble et mentionne « Au cours de l'enquête publique menée de juillet à octobre 2012, les 273 communes du SCoT, 12 intercommunalités, le conseil régional et le conseil départemental ont été consultés. 79 avis ont été transmis, soit un taux de réponse de 28%. » (Annexe 12 p.64)

La commission d'enquête regrette ce faible taux de retour constaté, qui est encore plus marqué que lors de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère en 2013.

*

Sur la phase d'enquête publique

- A l'égard du dossier, certaines réserves, critiques portent sur le manque de lisibilité de celui-ci. Le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020 est à l'échelle, certes, régionale mais recouvre un ensemble de situations diverses et réparties sur l'ensemble du territoire appréhendé. La réalisation d'un atlas cartographique avec des cartes « focus » sur certains points locaux aurait été utile pour l'appréhension du projet du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020. Ainsi, l'Autorité environnementale remarque « aucune dans l'évaluation environnementale » (Avis p.9), « certaines cartes paraissent fondées sur des données obsolètes ou pour le moins contestées » (Avis p.10). D'autre part, la raison d'être de ce plan est l'impact des émissions sur la santé et en termes économiques et financiers. Or, très peu d'éléments figurent au dossier. Ces deux axes seront

examinés infra.

Pouvez vous nous fournir des cartes actualisées portant sur les différents points noirs de la pollution en région Île de France, lisibles et légendées ?

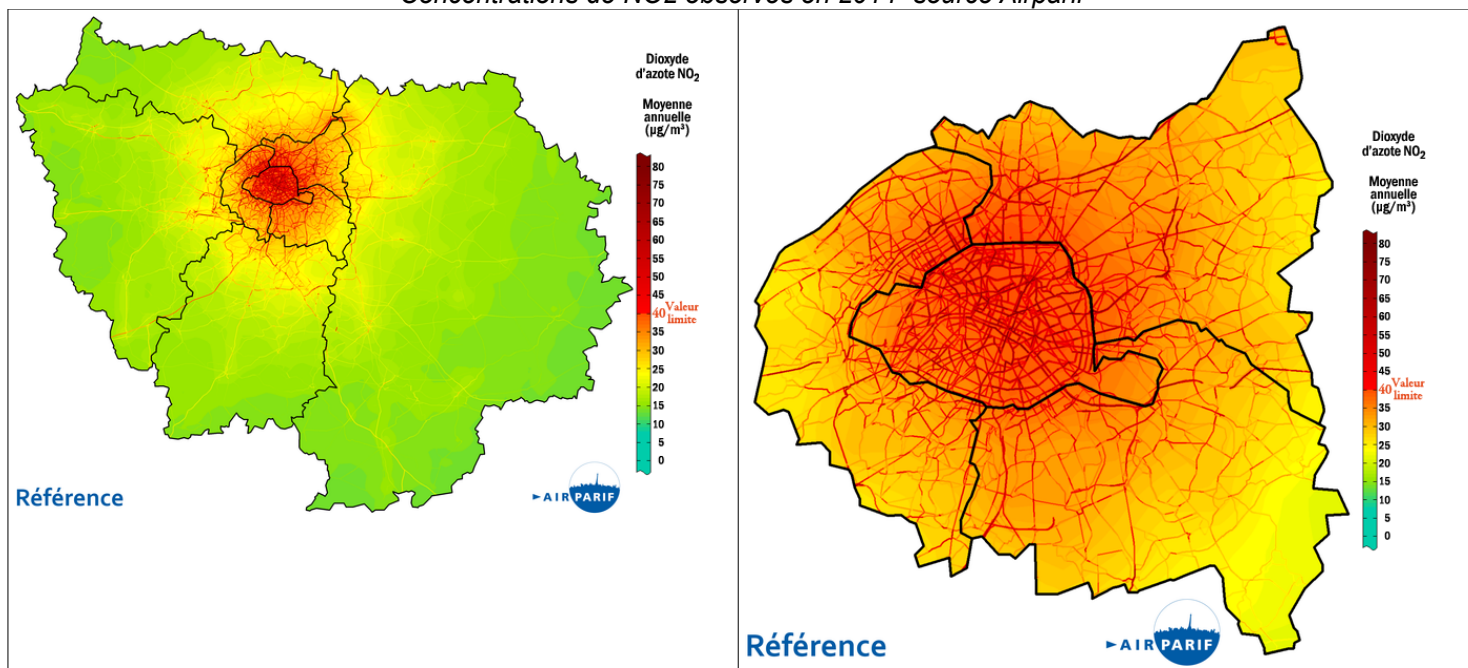
Commentaires et avis techniques du porteur de projet

2 éléments de réponses sont apportés : l'un sur les points locaux et l'autre sur les cartes plus précises.

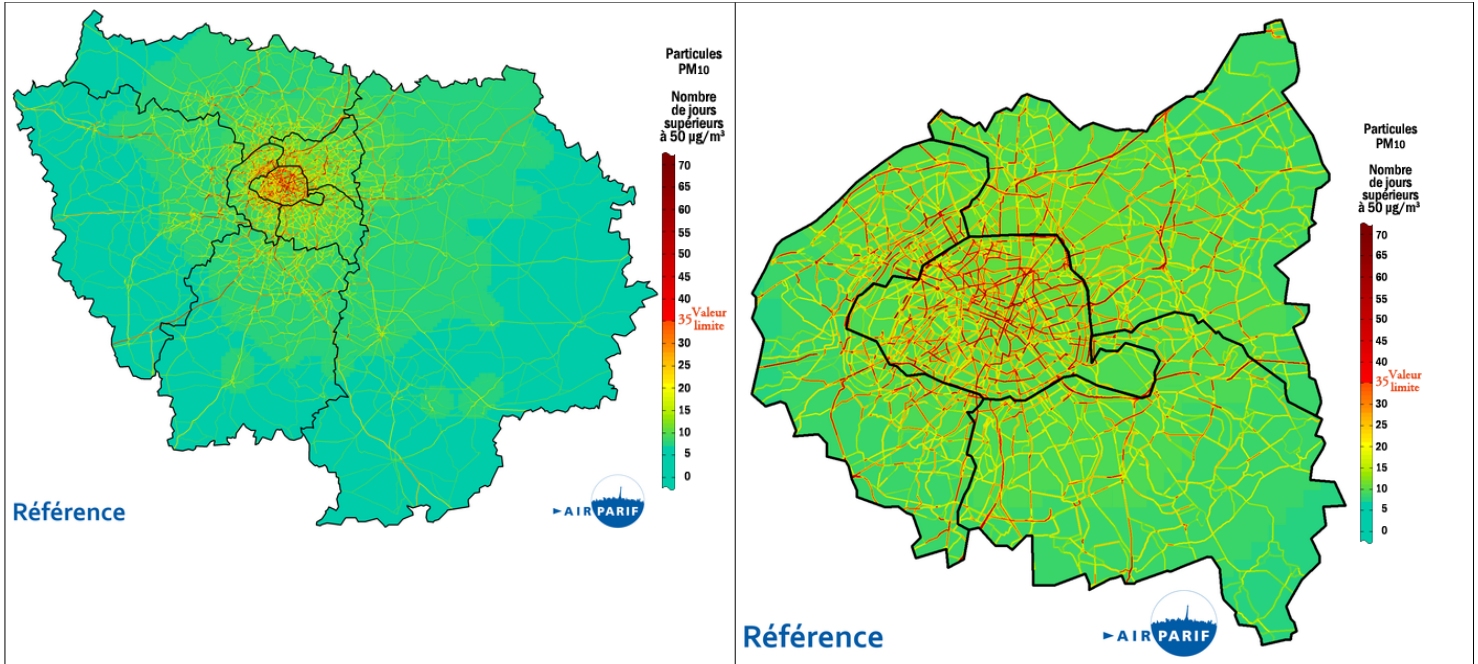
En ce qui concerne les points locaux d'accumulation de polluants, il est souligné que la pollution atmosphérique (en particules et en oxydes d'azote) en Ile-de-France provient majoritairement du trafic routier et du chauffage au bois, et qu'elle est ensuite soumise aux aléas de la météorologie : à certains endroits, il peut y avoir accumulation temporaire mais aussi des variations saisonnières et annuelles. Recenser ces mailles sous-entendrait qu'il n'y a pas de problème dans les autres mailles, ce qui n'est pas totalement vrai en raison des conditions météorologiques et de l'incertitude des cartes et modélisations : ces points noirs ne sont donc pas recensés.

En croisant les cartes Airparif indiquant en rouge les mailles dépassant les valeurs limites (par exemple la carte ci-dessous indiquant les zones en dépassement de la valeur limite annuelle en NO₂) avec la carte de densité de population, certaines zones apparaissent comme étant peuplées et en dépassement des valeurs limites : Ce sont les zones où il faut agir prioritairement.

Concentrations de NO₂ observés en 2014- source Airparif



Concentrations de PM₁₀ observés en 2014- source Airparif



Carte de la densité francilienne

Ce travail de recensement est demandé aux EPCI dans le cadre de l'élaboration de leur Plan Climat Air Energie Territorial. Ce recensement est demandé aux EPCI puisqu'ils ont les outils locaux pour lutter contre ces points noirs, notamment en limitant l'aménagement et la présence de citoyens dans les zones à forte concentration en polluants.

En ce qui concerne la précision des cartes, nous rappelons que l'avis de l'autorité environnementale évoquait davantage les cartes de l'évaluation environnementale. Suite à cet avis, certaines de ces cartes ont été modifiées. Nous avons également expliqué dans le mémoire en réponse à cet avis que toutes les cartes n'avaient pas intérêt à être zoomées sur Paris et Proche couronne comme l'autorité le recommandait.

Le nombre de cartes total du PPA est limité : 9 cartes. Elles seront toutes mises sur le site internet www.maqualitedelair-idf.fr à une échelle plus grande dans un cahier cartographique. Une version numérique permet en effet de mieux gérer les zooms.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France repose sur deux points : les points noirs et la lisibilité des cartes.

En ce qui concerne les points noirs, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France fait part de l'absence de recensement et estime que c'est aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale de recenser les points noirs sur leur territoire à l'occasion de l'élaboration de leur Plan Climat-air-énergie territorial.

La commission d'enquête, dans un souci de cohérence à l'échelon régional et de pédagogie vis-à-vis du public, du citoyen, estime que ces listes auraient été utiles.

D'autre part, à l'égard des cartes, il ne s'agit pas de multiplier inutilement le nombre de cartes versées au dossier soumis à enquête publique mais de faire en sorte que celles qui existent soient exploitables. La commission d'enquête maintient qu'il est impossible d'apprécier, convenablement et de manière localisée, l'impact des concentrations de particules fines PM10.

Toutefois, la commission d'enquête salue l'engagement de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France de verser ces cartes sur le site internet www.maqualitedelair-idf.fr.

*

- Le plan de Protection de l'Atmosphère Île de France concerne l'ensemble de la population francilienne, qui est importante du fait de sa densité. D'autre part, la pollution, objet du Plan de Protection de l'Atmosphère, a un impact négatif sur un nombre considérable de Franciliens.

Avez-vous mené une campagne de communication grand public pour porter à la connaissance du public votre projet ? Si oui, quels ont été les moyens, canaux utilisés ? Quelles actions ont été poursuivies ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'enjeu essentiel de la qualité de l'air aujourd'hui est d'inciter tous les secteurs d'activité à réduire leurs émissions et les Franciliens à changer leurs comportements, notamment en privilégiant des modes de déplacements et de chauffage moins émetteurs de polluants. Dès lors, la communication sur la qualité de l'air vers les Franciliens a été considérée comme une clé de succès de cette révision. Il s'agit de favoriser l'appropriation des bons réflexes pour éviter de polluer par tous les acteurs et la population d'Ile-de-France, de les inciter à participer à l'élaboration du PPA mais aussi de les inciter à mettre en œuvre les actions prévues. Le comité de pilotage (COFIL) du PPA a alors mis en place des actions de communication lors de l'élaboration du PPA en amont de l'enquête publique, pendant l'enquête publique et il a prévu des actions de communication pendant la mise en œuvre du PPA.

- **La communication lors de l'élaboration du projet de PPA**

- Un site internet dédié à la qualité de l'air en Ile-de-France

Dès le début du projet, un site internet dédié à la qualité de l'air en Ile-de-France et à l'élaboration du PPA a été créé et publié à l'adresse : www.maqualitedelair-idf.fr

Ce site a vocation à faire comprendre à l'ensemble des franciliens les enjeux de la qualité de l'air, de présenter des bonnes pratiques permettant de réduire les émissions et de présenter le projet de révision du PPA. La première version du projet de PPA a été mise en ligne le 7 mars 2017. Une adresse de messagerie électronique permettait à l'ensemble des franciliens de faire part de leurs remarques sur le projet, de leurs propositions ou poser toutes les questions sur la qualité de l'air.

Pour faire connaître ce site, les actions suivantes ont été réalisées :

- publication d'un article dans le journal quotidien « 20 minutes » le 28/11/2016,
- détermination des signets les plus pertinents pour mettre en avant le site dans les moteurs de recherche internet,
- présentation du site à l'ensemble des membres des groupes de travail participants à l'élaboration du PPA dont des associations de protection de l'environnement et des collectivités les invitant à diffuser très largement l'adresse du site,
- rappel sur l'ensemble des communiqués de presse diffusés et sur tous les supports de communication (plaquettes) réalisés de l'adresse du site.

La fréquentation du site est suivie régulièrement via un outil (Google Analytics). Cet outil a permis de montrer qu'à partir de la date de lancement de l'enquête publique, 1204 personnes sont venues consulter les pages du site depuis sa mise en ligne. Le pic de consultation atteint 180 personnes le deuxième jour de l'enquête. La tenue à jour d'une page « actualités » sur le site et la mise en ligne de sondages permet d'inciter les navigants à revenir sur le site.

- Une présentation du rapport très travaillée pour être accessible par tout public

Le rapport présentant le PPA et ses défis a été particulièrement soigné pour le rendre le plus accessible à tous les citoyens. Une société d'infographie (ANTHEDESIGN) a travaillé sur sa mise en forme afin qu'il soit visuel. La charte graphique fait appel à des personnages et symboliques évocateurs et inspirés de ceux mis en place par le Ministère, afin de conserver une cohérence sur les actions de communication. Les rédacteurs ont limité, autant que faire se peut, les termes trop techniques et la vulgarisation des messages était une priorité. Ce projet peut être comparé avec la précédente version du PPA pour apprécier l'effort fourni. Cette charte graphique se retrouve sur l'ensemble des supports de communication élaborés pour le PPA et notamment ses synthèses dédiées à un secteur d'activité particulier.

- *Des communiqués de presse à chaque grande étape d'avancement du PPA*

Plusieurs communiqués de presse ont été diffusés par la Préfecture de région au moment des grandes étapes de l'avancée du projet :

- IV. le 22/01/2016 pour annoncer le lancement des travaux de révision du PPA,*
- V. le 26/05/2016, lors du deuxième comité de pilotage du projet (COFIL) actant l'organisation des groupes de travail pour l'élaboration du projet,*
- VI. le 10/01/2017, après le COFIL validant le pré-projet de PPA afin de le présenter et le faire connaître,*
- VII. le 09/03/2017, avant la consultation des collectivités territoriales sur le projet de PPA,*
- VIII. le 18/09/2017, avant la mise en enquête publique du projet pour annoncer les dates de l'enquête publique et ses modalités d'organisation.*

Ces communiqués de presse sont encore disponibles sur le site internet de la DRIEE (<http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/presse-r622.html>).

Sans qu'il ne soit possible de faire état de l'ensemble des articles publiés à la suite de ces communiqués de presse, peu d'organes de presse les ont repris. Cependant on peut citer quelques articles :

- III..1. Article du 03/02/2016 dans les Echos relatant le lancement de la révision du PPA (https://www.lesechos.fr/03/02/2016/LesEchos/22121-357-ECH_la-region-revise-son-plan-de-protection-de-l-atmosphere.htm)*
- IV. Article du 13/01/2017 sur le site Actu-environnement.fr présentant le projet de PPA : <https://www.actu-environnement.com/ae/news/pollution-air-prefecture-idf-actions-plan-protection-atmospherique-ppa-28258.php4>*
- V. Article du 10/03/2017 dans le journal de l'environnement : « Un nouveau PPA pour l'Île-de-France » <http://www.journaldelenvironnement.net/article/un-nouveau-ppa-pour-l-ile-de-france,80355>*

On peut noter également, même si l'article ne fait pas suite à un communiqué de presse, que Le

Monde a publié un article le 7 juillet 2017 sur le PPA. Il fait état de l'avis défavorable de la Région Ile-de-France sur la version du projet de PPA avant l'enquête publique (http://www.lemonde.fr/pollution/article/2017/07/07/la-region-ile-de-france-rend-un-avis-defavorable-sur-le-plan-de-protection-de-l-atmosphere_5157110_1652666.html).

Le site Actu-environnement.fr a quant à lui écrit un article sur le PPA le 24/08/2017 suite à l'avis de l'autorité environnementale sur le PPA. <https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan-protection-atmosphere-Ile-de-France-PPA-avis-Autorite-environnementale-29530.php4>.

II. Un groupe de travail dédié à la sensibilisation des citoyens

Comme cela a été rappelé en introduction de la présente note, la communication et la sensibilisation du public sur la qualité de l'air et les défis à relever par cette révision du PPA a été une préoccupation dès le début du projet. Un groupe de travail dénommé « actions citoyennes » a ainsi été mis en place. Il était présidé par la Fédération Nationale de l'Environnement Ile-de-France, une association de protection de l'environnement particulièrement représentative en Ile-de-France ; le groupe de travail réunissait des associations. L'un des sujets évoqués dans ce groupe de travail concernait la sensibilisation du public aux enjeux de la qualité de l'air et la nécessité de faire évoluer les comportements. Une enquête en ligne a été réalisée afin de sonder les connaissances des citoyens et éventuellement ajuster le projet de PPA en fonction de leurs réponses. Les questions ont été préparées par les associations dans le cadre du GT, et leur mission était de diffuser le lien vers cette enquête en ligne.

Une plaquette recensant les 10 bons gestes en faveur de la qualité de l'air a ensuite été élaborée dans ce cadre, par les associations qui devaient ensuite la diffuser dans leurs canaux.

La dernière réunion du groupe de travail du 1^{er} mars 2017 a permis de travailler sur les modalités de diffusion de ces « 10 bons gestes » et sur des actions de communication sur la qualité de l'air. La réflexion n'a pas encore abouti du côté des associations. L'équipe projet a également incité les associations à communiquer très largement sur le projet de PPA. Une réunion a été organisée le 23 mai 2017 pour leur expliquer l'évaluation des risques sanitaires du PPA et leur donner ainsi les bases utiles à leur communication.

• La communication sur l'enquête publique

II. La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités

Au-delà des obligations réglementaires d'affichage de l'avis d'enquête sur les lieux d'enquête et d'insertion dans la presse de l'avis, plusieurs actions de communication ont été menées pour faire connaître les dates de l'enquête publique et ses modalités.

III. Un communiqué de presse a été diffusé le 18/09/2017 et un atelier presse réunissant un large panel de journalistes a été organisé le même jour. Les documents diffusés sont disponibles sur le site internet de la DRIEE (<http://www.driee.ile-de-france.developpement->

durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :

- III.10. Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/ile-de-france-un-plan-pour-une-meilleure-qualite-de-l-air-en-2020-19-09-2017-7272342.php>), journal à large diffusion en Ile-de-France,
 - III.11. Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206>),
 - III.12. Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html),
 - III.13. Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html>)
 - III.14. Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<http://www.journal-des-communes.fr/actualites/7893/Environnement%20-%20R%C3%A9gions/Qualit%C3%A9%20de%20l'air%20:%20lancement%20de%20l'enqu%C3%AAt%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France>)
- IV. Mise en ligne sur l'ensemble des sites internet des préfectures d'Ile-de-France, à l'exception de la Seine-et-Marne, des informations relatives à cette enquête publique (Préfecture de région : le 27/09, Préfecture de police de Paris : le 20/09, 78 : le 20/09, 91 : le 15/09, 92 : le 20/09, 93 : le 12/09, 94 : le 13/09, 95 : le 07/07),
- V. Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site maqualitedelair-idf.fr d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.
- VI. Publication sur le site internet du Ministère de la transition écologique et solidaire d'un article sur l'enquête publique daté du 03/10/2017. Le Ministère a également publié un article sur son compte Facebook. Il est suivi par plus de 79 000 internautes.
- VII. Publication d'un article dans la lettre d'actualité du SPI Vallée de Seine, secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles. Le SPI Vallée de Seine est un lieu d'échange et de transparence sur toutes les questions d'environnement industriels. Il réunit régulièrement les associations, collectivités et industriels de la vallée de la seine autour d'un sujet environnemental. L'article annonce l'enquête publique et ses modalités.
- VIII. Information communiquée par messagerie électronique à l'ensemble des membres du COTECH du PPA en les invitant à relayer l'information le plus largement possible. Certaines communes d'Ile-de-France ont ainsi mis en ligne sur leur site internet un article présentant l'enquête publique et ses modalités. On peut citer à titre d'exemples, sans que cela ne soit exhaustif, la Communauté de communes Etampois Sud de Seine, Est Ensemble Grand Paris, Pontoise, Bagnole, Chevilly-la-rue, Fontainebleau, Meudon, Nanterre, Valenton. Certaines communes ont été plus loin. Ainsi, Neuilly-sur-Seine a relayé

l'information sur son compte twitter et facebook. L'information a également été affichée sur les panneaux d'information numériques de la ville. Il en est de même de la ville d'Estampes. L'avis d'enquête publique est affiché sur l'ensemble des panneaux d'information municipale. La ville d'Estampes a transmis l'information dans le journal local "Etampes Info", sur les 2 sites internet (Ville/agglo), sur 1 bandeau sur les 2 sites en page d'accueil, dans la newsletter de la ville, sur les panneaux lumineux.

- iv. Suite à la décision de la commission d'enquête publique de prolonger la durée de l'enquête publique, un courrier daté du 20 octobre 2017 a été transmis à l'ensemble des collectivités franciliennes pour leur annoncer la prolongation de l'enquête publique et leur demander d'en faire la publicité auprès de leurs administrés à l'aide de l'ensemble de leurs supports de communication mobilisables (panneaux d'affichage, revue municipale, site internet...). Un article a été publié sur maqualitedelair-idf.fr.*

L'avis d'enquête publique a été publié dans Les Echos, Le Moniteur BTP, La Gazette du Val d'Oise et La Marne. L'avis de prolongation de l'enquête publique a fait l'objet d'une publication dans Les Echos, Le Parisien et La Marne.

L'organisation de 5 réunions publiques

En accord avec la commission d'enquête, 5 réunions publiques ont été préparées. 4 d'entre elles se sont effectivement tenues, Monsieur le Maire de Gonesse ayant refusé d'ouvrir la salle réservée sur sa commune. Environ 150 personnes ont participé à ces réunions publiques.

Une plaquette de communication synthétisant le PPA pour le grand public a été élaborée et mise en ligne sur le site internet maqualitedelair-idf.fr. Des exemplaires ont été mis à disposition du public lors des réunions. Elle illustre les enjeux de la qualité de l'air en Ile-de-France et présente les bons gestes pour limiter les émissions.

La présentation du projet de PPA lors des réunions publiques a également été beaucoup travaillée pour rendre le document et la démarche de son élaboration compréhensibles par le public.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France est très précise et détaillée. Elle démontre que les actions, les outils d'information ont été nombreuses, diverses et échelonnées dans le temps.

La commission d'enquête acte tous ces états de fait. Elle rappelle, compte tenu, selon la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, que l'efficacité du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 suppose l'adhésion et le changement de comportement du citoyen francilien, la nécessité de mener une campagne de communication grand public.

A ce jour, le Préfet de la région Île-de-France, autorité de l'Etat pour la région, et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, service

déconcentré de l'Etat, se sont exprimé principalement à des institutionnels, à charge pour eux de relayer l'information. Il serait, peut-être, souhaitable que l'Etat s'adresse directement au citoyen en utilisant des canaux grand public, tels la radio ou les chaînes de télévision.

*

- Au cours de l'enquête publique, le public peut prendre connaissance du dossier, poser des questions, soumettre ses observations, des propositions. Une publicité via des journaux à diffusion plus large aurait certainement permis de sensibiliser un plus grand nombre d'individus.

L'enquête publique a fait l'objet d'une publicité réglementaire dans des journaux soit spécialisés, soit à diffusion locale. Pourquoi un tel choix ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La communication réalisée autour de l'enquête publique est présentée à la question 8. Les journaux ont été choisis en fonction de leur périodicité de publication ainsi que de leur accessibilité.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette question porte sur la publicité légale effectuée par insertion de presse. Par sa réponse, le choix de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France semble avoir été guidé par l'accessibilité et la périodicité des journaux.

La commission d'enquête, quant à elle, regrette non pas les critères de choix mais les journaux retenus (Le Moniteur, La Marne, La Gazette du Val d'Oise et Les Echos). Elle relève, également, qu'aucun journal généraliste à diffusion régionale et/ou nationale n'a été sélectionné.

Cet état de fait est d'autant plus regrettable que la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France souligne souvent que l'efficacité du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 suppose l'adhésion et le changement de comportement du citoyen francilien.

*

- La réunion publique prévue le 20 septembre 2017 à Gonesse n'a pas eu lieu. Pouvez vous nous en donner les raisons ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Alors que la salle avait été réservée et payée, que les prestations permettant l'accueil du public avaient été commandées et que les supports de présentation avaient été préparés, le maire de Gonesse a décidé unilatéralement de ne pas ouvrir la salle et donc de suspendre la réunion publique pour des raisons qui lui sont propres. L'équipe projet du PPA qui s'est déplacée sur les lieux le jour de la réunion publique n'a pu que constater les conséquences de cette décision et n'a pu infléchir la décision prise par le maire. Le corps préfectoral, lui aussi mobilisé, n'a pu permettre l'ouverture de la salle dans les termes du contrat signé et payé avec la ville.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note cette réponse et, présente sur place, elle peut attester cette impossibilité d'accéder à la salle prévue.

*

- L'enquête publique devait initialement se clôturer le 31 octobre 2017. Un particulier et deux associations, l'ADVOCNAR et FNE Île de France, ont demandé une prolongation de celle-ci dans la perspective d'organiser une nouvelle réunion publique à Gonesse. L'enquête publique a été prolongée jusqu'au 15 novembre 2017 mais sans réunion publique supplémentaire. Pouvez vous justifier ce choix ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

En cette période de fin d'année budgétaire, l'équipe projet n'avait plus de budget à mobiliser pour organiser une réunion publique supplémentaire. Par ailleurs, le public ayant demandé ces nouvelles réunions publiques s'était d'ores et déjà déplacé dans deux réunions publiques (St Denis, Ivry) et a pu réagir sur le registre électronique dédié.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête ne peut que regretter un tel état de fait et estime que l'on ne peut pas préjuger de l'attitude du public au préalable. D'autre part, les associations qui ont demandé une prolongation d'enquête et l'organisation d'une réunion publique de remplacement ne peuvent que représenter elles-même.

*

- Des observations portent sur la suite qui sera donnée à l'avis rendu par la commission d'enquête et sur la prise en compte des éléments de son rapport et de ses conclusions. Pouvez vous expliciter dans quelle mesure vous les prendrez en compte et selon quelle procédure ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le texte du PPA sera modifié pour intégrer les observations et questions formulées, dans la mesure du possible. S'il y a des modifications non substantielles à apporter à l'arrêté, celles-ci seront effectuées. Le texte sera ensuite soumis pour approbation aux Préfets en CAR.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France apparaît laconique : le public ne peut comprendre la procédure de modification et la signification de modifications non substantielles. Une réponse plus pédagogique aurait certainement permis au public de mieux appréhender le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020.

*

IV.2. LES ENJEUX JURIDIQUES

IV.2.1. Synthèse des éléments du dossier

Le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 est décrit, sous l'angle juridique dans les Tomes 1 et 2, ainsi que les annexes du dossier soumis à enquête.

Le « Résumé non technique » présente le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 comme un « *outil juridique pour une meilleure qualité de l'air* », dont le régime juridique est défini par les articles L222-4 à L222-7 du Code de l'Environnement. Il apparaît, également, comme « *des plans d'actions qui décrivent les mesures à mettre en œuvre pour une amélioration réelle de la qualité de l'air, tant en pollution chronique que pour diminuer le nombre d'épisodes de pollution* ».

Dans le Tome 2 « Projet de PPA », le projet est présenté comme « *un nouveau PPA pour répondre aux normes européennes* ».

La notion de valeur limite à respecter est abordée en dressant le tableau de l'ensemble des normes existantes et organisant la lutte contre la pollution de l'air. Ainsi, sont décrits les différents cadres juridiques applicables au niveau international, européen, national et infra-national.

Ensuite, le contexte pré-contentieux, auquel est soumis la France à l'égard de l'Union Européenne, est visé à travers

- l'avis motivé adressé par la Commission européenne à la France le 29 avril 2015 pour non conformité aux niveaux réglementaires de concentration en particules fines dans l'air et l'absence de plans d'action répondant aux ambitions de la Directive

- la mise en demeure adressée par la Commission européenne le 18 juin 2015 pour non respect des valeurs limites annuelles et horaires fixées pour le NO2 pour 19 zones.

Enfin, le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 s'insère dans un contexte réglementaire. Si l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 relève de la compétence du Préfet de région Île de France et du Préfet de Police, il s'articule avec d'autres compétences préfectorales et d'autres autorités.

En ce qui concerne les Annexes, l'aspect juridique du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 est abordé à quatre niveaux

- Annexe V « Liens entre le PREPA et le PPA »

- Annexe VI « Conformité du PPA avec la Directive 2008/50/CE

- Annexe IX « Note d'organisation de la révision du PPA »

- Annexe XVI « Méthodologie détaillée du défi TRA3 : plans locaux de déplacement ».

L'évaluation environnementale, quant à elle, rappelle le contexte réglementaire justifiant le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 et présente son articulation avec les Plans

Climat Air Energie territoriaux (P.C.A.E.T)

le Plan national de REduction des Polluants Atmosphériques (P.RE.P.A)

le Plan Régional Santé Environnement (P.R.S.E)

le Schéma Régional Climat Air Energie (S.R.C.A.E)

le Schéma Directeur de la Région Île de France (S.D.R.I.F)

le Plan de Déplacements Urbains de l'Île de France (P.D.U.I.F).

D'autre part, sont mentionnés quatre Plans de Protection de l'Atmosphère approuvés dans des agglomérations proches de l'Île de France.

Sur les avis émis

Autorité environnementale	abondance de plans et programmes, dont l'accumulation n'est pas gage d'efficacité et de rapidité pour l'atteinte des résultats
CODERST 78	Indique qu'il est difficile pour les collectivités locales de trouver des seuils pour faire des plans de déplacements, souhaiterait disposer de schémas de synthèse
CODERST 91	Regrette qu'à chaque fois que le débat est abordé, les responsabilités sont souvent ailleurs
Commune d'Arcueil	Considère le plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020 insuffisant pour répondre aux objectifs réglementaires européens Demande à l'Etat de donner aux collectivités les moyens réglementaires et financiers pour agir
EPT Est Ensemble	N'est pas traitée la question de la coordination inter-régionale et des différents PPA Aborde la question de la répartition des compétences et de la gouvernance
GP Sud Est Avenir 94	Ne permet pas de répondre aux objectifs réglementaires
Conseil départemental 94	Considère le plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020 insuffisant pour répondre aux objectifs réglementaires européens Demande à l'Etat de donner aux collectivités les moyens réglementaires et financiers pour agir
Conseil départemental 95	Cohérence nécessaire des mesures sur toute région
Conseil Régional	Regrette que le projet actuel soit loin d'exploiter toutes les possibilités réglementaires et préfère s'appuyer sur des mesures incitatives

IV.2.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Une observation sur quatre comporte une mention relative aux enjeux juridiques du Plan de Protection de l'Atmosphère île de France 2017/2020.

Très majoritairement, celle-ci consiste à souligner le fait que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 ne permettra pas de respecter les normes européennes en matière de qualité de l'air à l'horizon 2020. De fait, il ne répond pas aux exigences juridiques.

L'arrêt du Conseil d'Etat, rendu le 12 juillet 2017, qui adresse une injonction au Gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en NO2 et en PM10 sous les valeurs limites, est très souvent cité. (C.E., 12 juillet 2017, Association Les Amis de la Terre France, n°394254).

Enfin, une contribution très juridique émane de cette association et a été versé sur le registre électronique sous le numéro REL – 248. Après avoir rappelé que la Directive 2008/50/CE, transposée dans le Code de l'Environnement, détermine une obligation de résultat exprimée à l'égard des émissions de polluants, le déposant note que le projet de plan « *se borne à démontrer que « le nombre d personnes exposées à des dépassements de valeurs limites pour les NO2 et les PM10 sera divisée par trois ».*

Selon cette déposition, l'obligation de respecter un « *délai aussi court que possible* » n'est pas non plus remplie.

Le contenu du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 n'est pas satisfaisant : les mesures ne sont pas suffisamment précises pour être déclinées dans les P.C.A.E.T, les dispositions de l'article R222-15 du Code de l'Environnement ne sont pas prises en compte.

IV.2.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur de projet Appréciations de la commission d'enquête

- **Tome 2, page 42** : il est fait mention de deux annexes
 - annexe 4 qui porterait sur des engagements à échéances 2020 et 2030
 - annexe 5 qui démontrerait la cohérence du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020 avec les normes du Code de l'Environnement.
 Pouvez vous nous éclairer sur la cohérence de ces renvois ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La référence à l'annexe 4 est une erreur. L'annexe visée est l'annexe V faisant le lien entre le PREPA (engagements nationaux) et le PPA.

La référence à l'annexe 5 est une erreur. L'annexe visée est l'annexe VI « Conformité du PPA avec la directive 2008/50/CE ».

Le rapport du PPA sera modifié.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France reconnaît dans sa réponse que ces deux renvois correspondent à des erreurs matérielles et s'engage à les corriger avant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

2017-2020.

La commission d'enquête prend note de cet engagement.

*

- **Annexe VI** est relative à la conformité du Plan de Protection de l'Atmosphère par rapport à la Directive 2008/50/CE. Il semblerait que de nombreux points sont à préciser, par exemple :
 - station de mesure : 30-31 ?
 - Nature et évaluation de la pollution : concentrations mesurées depuis le début du projet : sans objet ?
 - informations sur les mesures ou projets d'amélioration antérieurs au 11 juin 2008 : voir PPA 2008 ? (élément non versé au dossier)
 - informations concernant les mesures ou projets visant à réduire la pollution adoptés à la suite de l'entrée en vigueur de la présente directive : voir précédents PPA de 2006 et 2013 ? (éléments non versés au dossier)
 - liste des publications, documents, travaux.. complétant les informations demandées au titre de la présente annexe : note de pages (liste?)

Pouvez vous nous fournir tous ces éléments ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Station de mesure : lire page 33. Le PPA sera corrigé.

Nature et évaluation de la pollution : l'annexe de la Directive demande à présenter les concentrations mesurées depuis le début du projet. Le projet de PPA commençant à sa date d'approbation (2018), ce point ne peut être précisé dans l'annexe du PPA. En revanche, il sera bien suivi après l'approbation du PPA notamment dans les bilans annuels de la qualité de l'air publiés chaque année par Airparif. Les bilans de la qualité de l'air des années antérieures sont disponibles sur le site internet Airparif.

Les précédents PPA sont mis à disposition du public sur le site internet (<https://www.maqualitedelair-idf.fr/ppa-quesaco/>) depuis le début de l'enquête publique.

Appréciation de la commission d'enquête

La demande portait sur les annexes demandées par la Directive 2008/50/CE et la commission d'enquête soulevait 5 points en exemple.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France apporte une réponse partielle, incomplète puisqu'elle ne prend en considération que deux points (station de mesure et nature et évaluation de la pollution).

D'autre part, en ce qui concerne la nature et l'évaluation de la pollution, la Directive 2008/50/CE sollicite les « concentrations mesurées depuis le début du projet » et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France considère que le début du projet se situera en 2018 après approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020.

La commission d'enquête estime que le début du projet peut se situer en 2006, lors de l'approbation du premier Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. En effet, les différentes procédures lancées depuis, en 2013 et 2016, correspondent à des révisions du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France conduites selon les dispositions du Code de l'Environnement qui renvoient à la procédure d'élaboration.

La commission d'enquête regrette l'absence d'une telle annexe qui aurait permis, au public, de mesurer temporellement l'efficacité des différentes mesures applicables et appliquées depuis 2006.

*

➤ **Annexe IX** : Note d'organisation de la révision du PPA

La chronologie des faits n'est renseignée par aucune date. Pouvez vous préciser en indiquant les dates ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Ces précisions ont été apportées au chapitre 1.3 en réponse à la question d'ordre général. Le calendrier de la révision a par ailleurs été présenté lors de chaque COPIL, introduisant ainsi les précisions nécessaires.

Appréciation de la commission d'enquête

Si la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France rappelle, dans sa réponse, que le calendrier de la révision était précisé lors de chaque réunion du COPIL, la commission d'enquête a pour mission de s'assurer de la bonne information du public. Ainsi, elle considère que ces informations, certes antérieures à l'enquête publique, auraient pu être mentionnées de manière précise dans le dossier soumis à enquête publique et auraient appuyé la démarche de participation en amont souhaitée par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France.

➤ Dans le paragraphe « *Contenu du PPA* », vous indiquez que « *les actions seront ensuite classées matriciellement dans le document final selon 4 grands thèmes... ainsi que selon leur typologie..* »

Dans le projet du Plan de Protection de l'Atmosphère contenu dans le dossier soumis à enquête, où se situe ce tableau ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La note d'organisation fournie en annexe correspond à la phase amont du projet présentant la démarche et les objectifs poursuivis de l'élaboration du PPA. Elle est à comprendre comme étant le cahier des charges initial du projet à destination des membres du COTECH et des groupes de travail. Comme la commission d'enquête a pu le lire avec attention, lors des travaux, la réalisation d'une analyse multi-critère (coût, environnement, freins juridiques, acceptabilité) a été jugée plus pertinente que la matrice évoquée dans le cahier des charges. Cette analyse multi-critère a été

proposée par la maîtrise d'ouvrage, qui l'avait par ailleurs réalisée dans le cadre du PPA et a pu démontrer son efficacité ; au regard de la pertinence de cette analyse et de sa cohérence avec la démarche PREPA, celle-ci a finalement été retenue.

Appréciation de la commission d'enquête

La demande portait sur un classement récapitulatif de toutes les actions contenues dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 en 4 thèmes et selon leur typologie (réglementaire, incitatives...)

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France rappelle, dans sa réponse, les critères d'analyse, d'évaluation retenus pour s'assurer de la pertinence des actions.

La commission d'enquête regrette ne pas avoir reçu de réponse à ses questions : cette classification matricielle telle que définie dans l'Annexe IX aurait permis d'avoir d'autres visions globales de l'efficacité du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 à l'échelle de la région.

*

- Le paragraphe « *Risque de contentieux* » semble ne pas être actualisé.
Pouvez vous l'actualiser ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La modification sera apportée.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France est laconique et lacunaire.

La commission d'enquête attire l'attention de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France sur l'importance des normes européennes transposées dans le Code de l'Environnement et l'existence de deux pré-contentieux européens portant sur les concentrations de PM10 et NO2.

D'autre part, elle considère que l'information du public aurait pu être plus complète et surtout actualisée.

*

- Il est mentionné que « *les préfets chargés de la mise en œuvre du plan étaient soumis à une obligation de moyen et non de résultat..* »
Est ce toujours le cas ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Cette annexe mérite effectivement d'être actualisée suite au dernier avis du conseil d'Etat en la matière.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France est laconique et lacunaire.

La commission d'enquête rappelle les termes du Conseil d'Etat (C.E. 12 juillet 2017, Les Amis de la Terre Req. N°394254) :

« l'élaboration d'un plan relatif à la qualité de l'air conforme à l'article 23, paragraphe 1, deuxième alinéa, de cette directive ne saurait permettre, à lui seul, de considérer que l'Etat membre en cause a néanmoins satisfait aux obligations qui s'imposent à lui en vertu de l'article 13 de cette directive.. ».

La commission d'enquête recommande vivement à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France l'actualisation du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020.

*

- En **Annexe XVI** est reproduit une figure montrant l'articulation des plans et schémas entre eux et celle-ci est différente de celle incluse dans l'évaluation environnementale (Tome 3 page 17).
Laquelle faut-il prendre en compte ?
Si les deux doivent être actualisée, pouvez vous nous fournir une figure représentant l'articulation entre les plans et schémas valable au 1er décembre 2017 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La seule différence des 2 schémas, outre la représentation graphique, est l'ajout du PNSE (plan national santé environnement) et du PRSE (plan régional santé environnement) sur le schéma de l'évaluation environnementale. Ces deux plans concernent la santé au sens large et l'air y est davantage analysé sous l'angle air intérieur. Plutôt que sous l'angle de l'air ambiant comme doit le faire le PPA Ces deux plans ne sont donc pas mentionnés dans le schéma du PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

La question portait sur l'actualisation ou l'actualité des articulations des différents schémas et/ou plans figurant sur deux figures contenues dans le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 soumis à enquête publique.

En effet, si la figure de l'Annexe XVI est datée « 2015 », aucune mention ne permet de situer dans le temps le schéma inclus dans l'évaluation environnementale.

La réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France ne porte pas sur ce point mais justifie l'absence de 2 plans dans le schéma de l'Annexe XVI.

La commission d'enquête regrette cette attitude de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France d'autant plus que l'article 188 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et le décret n° 2016-849 du 28 juin 2016 relatif au plan climat-air-énergie territorial ont modifié la gouvernance et le contenu des plans climat-énergie-air territoriaux et que les objectifs de ces derniers doivent être compatibles avec ceux du Plan de Protection de l'Atmosphère s'il existe.

*

- **au niveau européen**, la Commission européenne a adressé, le 15 février 2017, à la France un avis motivé au motif que celle-ci n'a pas remédié aux infractions répétées aux limites en matière de pollution atmosphérique fixées pour le NO₂. La Commission européenne précise que « *la plupart des émissions proviennent de la circulation routière* ». Est-ce que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 constitue pour vous une réponse à cet avis motivé ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'avis motivé de la commission européenne concerne la France entière et plus spécifiquement quelques zones, dont la zone sensible pour la qualité de l'air en Ile-de-France. Le PPA de l'Ile-de-France représente donc une partie de la réponse de la France. Comme cela est expliqué dans le PPA, ce plan n'est par ailleurs pas le seul outil en Ile-de-France pour améliorer la qualité de l'air francilien dans la mesure où les actions en faveur de la qualité de l'air font intervenir des compétences détenues par d'autres entités que l'Etat : les collectivités. Ces dernières devront ainsi compléter les actions du PPA. Les Plans Climat Air Energie Territoriaux que doivent réaliser les collectivités de plus de 20 000 habitants sont ainsi indispensables pour compléter l'action de l'Etat. La feuille de route pour la qualité de l'air demandée par le Ministère en charge de la transition écologique et solidaire et en cours d'élaboration en Ile-de-France avec les collectivités devra également se traduire par un engagement des collectivités et de l'Etat à mener des actions complémentaires.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête a bien conscience que l'avis motivé adressé par la Commission européenne à la France concerne l'ensemble du territoire mais ce sont les points les plus sensibles qui sont visés dont l'Île-de-France. D'autre part, la question portait sur l'adéquation du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 à la remarque concernant la pollution routière.

Il semble que la réponse soit incomplète.

*

- Le processus d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 a débuté antérieurement à ce dernier avertissement de la Commission européenne, avez vous pris des mesures d'ajustement ? Si oui, lesquelles ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'analyse de la situation francilienne qui a conduit à la révision anticipée du PPA s'est trouvée justifiée par l'avertissement de la Commission européenne, adressé à la France entière. Cet avertissement a justifié la démarche lancée et la volonté d'agir le plus rapidement possible, notamment en élaborant le PPA dans le calendrier le plus serré possible compte tenu des contraintes techniques et réglementaires associées à son élaboration.

Appréciation de la commission d'enquête

Si l'analyse de la situation francilienne a conduit à procéder à une révision anticipée du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020, il doit s'agir de la situation de 2013 ou 2015 et non celle de 2017, date du dernier avis motivé et dont il était question .

*

- La révision anticipée du Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 est fondée sur la volonté d'ajuster les mesures pour amplifier l'impact des mesures prises en 2013. quelles sont les mesures spécifiques qui permettent de répondre à chacun des deux avis motivés ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les avis motivés de la Commission européenne concernent l'insuffisance de résultats dans la diminution des concentrations en dioxyde d'azote et en particules PM10. L'ensemble des défis du PPA vise à répondre à ces deux avis, en complément des PCAET, du PREPA et de la feuille de route. Chaque défi PPA est justifié par la réduction des émissions de particules, d'oxydes d'azote, ou des deux, selon la répartition suivante :

Nom du défi	Polluant principal
Aérien 1	NOx
Aérien 2	NOx
Aérien 3	Aucun
Agricole 1	NH ₃ (et donc particules secondaires)
Agricole 2	NH ₃ (et donc particules secondaires)
Agricole 3	Aucun
Industrie 1	NOx
Industrie 2	Particules totales (PM ₁₀ et PM _{2,5})
Industrie 3	NOx
Industrie 4	NOx
Résidentiel Tertiaire 1	PM ₁₀
Résidentiel Tertiaire 2	PM ₁₀

Nom du défi	Polluant principal
Résidentiel Tertiaire 3	Particules totales (PM ₁₀ et PM _{2,5})
Transport 1	NOx
Transport 2	Aucun
Transport 3	NOx
Transport 4	NOx
Transport 5	NOx
Transport 6	NOx
Transport 7	Indirectement NOx
Transport 8	NOx
Mesures d'urgence	NOx, PM ₁₀ et PM _{2,5} lors des épisodes
Collectivités	Tous
Actions citoyennes	Tous
Conseil régional	tous

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse peut difficilement apparaître comme satisfaisante puisque la commission d'enquête demandait la liste des mesures spécifiques et la réponse porte sur les polluants principaux concernés.

*

➤ **en droit interne**, le Conseil d'Etat a rendu, le 12 juillet 2017, un arrêt annulant les décisions implicites de rejet résultant du silence gardé par les autorités détenant le pouvoir réglementaire sur une demande tendant à l'élaboration d'un ou plusieurs plans relatifs à la qualité de l'air (C.E., 12 juillet 2017, Association Les Amis de la Terre France, n°394254).

Quelle est l'incidence de cet arrêt du Conseil d'Etat sur le Plan de Protection de l'Atmosphère ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA n'est pas le seul outil pour améliorer la qualité de l'air et les collectivités ont également un rôle important à jouer compte tenu de leurs compétences (urbanisme, aménagement, police de la circulation, ...). L'arrêt du conseil d'Etat permet de sensibiliser l'ensemble des acteurs de la qualité de l'air sur l'urgence d'agir. La feuille de route pour la qualité de l'air demandée aux Préfets concernés par le Ministre et en cours de préparation avec les collectivités permettra de compléter utilement le PPA, arrêté par le Préfet dans les domaines de compétence du Préfet, pour répondre à cet arrêt.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse peut difficilement apparaître comme satisfaisante.

*

- Pensez vous que le Plan de Protection de l'Atmosphère tel que proposé dans ce dossier soumis à enquête est compatible avec cette jurisprudence ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA complété par la feuille de route pour la qualité de l'air et les PCAET des collectivités soumises à l'obligation d'un tel plan répond à cette jurisprudence.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse apparaît laconique et la commission d'enquête regrette cette attitude.

*

- Si oui, dans quelle mesure ? Pouvez vous justifier ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les résultats des modélisations des effets du PPA sur la qualité de l'air présentés au paragraphe 3.3 de la deuxième partie du rapport montrent qu'avec la moitié des défis du PPA, en 2020, seuls subsisteront des dépassements des valeurs limites de qualité de l'air à proximité des principaux axes de trafic routier. Le nombre de Franciliens exposés à de tels dépassements est divisé par au moins 9 par rapport à la situation de 2014 ; les autres défis du PPA qui seront mis en œuvre dès l'approbation du PPA permettront de réduire encore l'exposition des Franciliens et les dépassements de valeurs limites, mais en l'état actuel des connaissances il n'est pas possible de chiffrer ces gains. Les autres actions à mettre en œuvre sont très locales et dépendent des collectivités : les PCAET et la feuille de route apporteront donc les actions locales complémentaires et suffisantes pour répondre à cette jurisprudence ; il n'est pas non plus possible de chiffrer ces gains en l'état actuel des connaissances.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note que subsisteront des dépassements de valeurs limites en 2020.

*

Sur les éléments de définition du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020

- L'article L222-5 du Code de l'Environnement dispose « *Le plan de protection de l'atmosphère et les mesures mentionnées au deuxième alinéa du I de l'article L. 222-4 ont pour objet, dans un délai qu'ils fixent, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1* ».

Est ce que le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère tel qu'il est soumis à enquête publique permet de ramener les concentrations de dioxyde d'azote et de particules fines en dessous des valeurs limites ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La réponse est apportée en page 64 du PPA mis en enquête publique. Le tableau 39 présente les résultats de la modélisation pour 2020. Complété par les PCAET, les autres défis du PPA qui n'ont pu être évalués mais qui auront des conséquences sur la qualité de l'air, comme cela est écrit en conclusion du rapport, le PPA répondra aux dispositions de cet article en 2025. La feuille de route pour la qualité de l'air renforce également cette prévision.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que les objectifs de non dépassement des valeurs limites seront respectés en 2025, au delà de la durée du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020.

*

- Si oui, quelles mesures ou quelle combinaison de mesures permettent de fonder cette affirmation ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme cela est indiqué en page 64 et 65, les dépassements qui subsistent après mise en œuvre du PPA seront, selon la modélisation, localisés uniquement à proximité des axes principaux du trafic routier. Cela requiert donc des actions locales qui relèvent des PCAET. Un guide sur l'élaboration des PCAET est en cours de finalisation et formulera des préconisations sur la qualité de l'air. Il convient de souligner que 12 défis du PPA n'ont pas été évalués faute d'hypothèses fiables, que les mesures du PREPA, des PCAET et de la feuille de route qualité de l'air n'ont pas non plus été modélisés faute de données et des connaissances fines nécessaires. Pour autant, ils auront un effet sur la qualité de l'air.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse montre que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 a besoin d'être étayé par d'autres documents pour pouvoir, éventuellement, répondre aux objectifs.

*

- L'article L222-5 du Code de l'Environnement dispose « *Le plan de protection de l'atmosphère et les mesures mentionnées au deuxième alinéa du I de l'article L. 222-4 ont pour objet, dans un délai qu'ils fixent, de ramener ...* »
Quel est le délai fixé par le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le délai cible est 2025, à condition que les défis du PPA soient mis en œuvre avant 2020.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête est surprise par la réponse : elle demandait quel était le délai fixé par le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 et elle obtient une réponse autour d'une autre notion « délai cible ».

*

- Est ce que le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère tel qu'il est soumis à enquête publique permet de ramener les concentrations de dioxyde d'azote et de particules fines en dessous des valeurs limites dans le délai qu'il se fixe lui-même ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la question numéro 7.

- Le Conseil d'Etat, dans l'arrêt pré-cité, enjoint à l'Etat de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soient élaborés et mis en œuvre, ..., des plans relatifs à la qualité de l'air permettant de **ramener**, dans ces zones, les concentrations de dioxyde d'azote et de particules fines PM10 **en dessous des valeurs limites dans le délai le court possible**. Pensez vous que le délai que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 fixe pour ramener les concentrations de NO2 et PM10 est le délai le plus court possible ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La mise en œuvre de toutes les actions du PPA en moins de 3 ans tout en incitant les Franciliens à changer leur comportement est effectivement un délai ambitieux qu'il est difficile de réduire.

Appréciation de la commission d'enquête

A travers cette réponse, il semble que le délai « moins de trois ans » soit 2020 alors que supra la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France parle d'un délai cible 2025..

*

- Dans l'affirmative, pouvez vous justifier votre position ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les délais de mise en œuvre des défis actions du PPA sont variables selon chaque défi/action. Si la réalisation d'une plaquette de sensibilisation sur le chauffage au bois à destination des particuliers sera finalisée peu de temps après l'approbation du PPA, la réalisation d'un plan de mobilité par une entreprise nécessite un temps plus long permettant de réaliser un diagnostic des déplacements des employés, des moyens de transports existants, des besoins, la consultation des salariés et le déploiement du plan. Un délai d'un an pour réaliser un tel plan peut dans certains cas être

insuffisant. A ce délai, s'ajoute le temps nécessaire au rappel des obligations des entreprises et des personnes morales publiques concernées.

L'élaboration d'une charte globale chantiers propres pourra être relativement rapide (moins d'un an). Pour autant, il s'agira de sensibiliser un nombre important d'acteurs à adhérer à cette charte et de créer le réseau d'acteurs aujourd'hui inexistant.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête, par cette réponse, pense que certes, le délai doit être le plus court mais aussi réponde à l'obligation d'efficacité, ce qui est loin d'être démontré.

*

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère doit être approuvé par arrêté interpréfectoral et la date de publication de celui-ci le rendra opposable.
Cette approbation ou publication interviendra en 2018.
Le projet soumis à enquête publique porte sur la période 2017 – 2020.
Comment ce Plan de Protection de l'Atmosphère qui sera applicable à partir de 2018 pourra s'appliquer à partir de 2017, soit rétroactivement ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le prolongement de l'enquête publique a effectivement contrarié le calendrier initial du projet. Cependant, des actions incitatives ne nécessitant pas de support juridique ont déjà commencé. C'est par exemple le cas de l'élaboration d'une plaquette de sensibilisation des citoyens sur les bonnes pratiques du chauffage au bois. Les travaux sur la charte chantier et la charge bois-énergie ont également déjà commencé. Dans le secteur des transports, la plate-forme de déclaration des plans de mobilité réalisés par les entreprises a été mise en ligne le 24/11/2017 ce qui permettra de rendre opérationnel le défi dès l'approbation du PPA.

Le public et les acteurs des secteurs ayant participé à son élaboration connaissent à présent le PPA selon son année d'élaboration : 2017. Les travaux d'élaboration ont en effet fait l'objet de nombreuses communications.

Il va de soi que l'arrêté inter-préfectoral ne s'appliquera qu'à partir de sa date de publication sans rétroactivité. Nous n'identifions pas de difficulté juridique sur le fait d'approuver un plan en 2018 dont le titre fait référence à l'année 2017, ne s'agissant que d'un nom de document.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'étonne de cette réponse puisque, initialement, l'enquête publique devait se terminer le 31 octobre 2017, ce qui laissait prévoir une remise du rapport et des conclusions par la commission d'enquête au mieux le 1er décembre 2017. Cette date marque tout de même plus la fin que le début de l'année 2017.

D'autre part, la commission d'enquête fait remarquer que cette réponse démontre que les

références de dates ne seraient plus que des références de document. Tout ceci ne contribue pas à la clarification de la situation.

*

- Ne serait-il pas judicieux de décaler le point de départ de ce Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 ? Voire reporter d'autant la date butoir ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Pour les raisons précédemment évoquées, il ne nous semble pas pertinent de modifier l'intitulé du document.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a pas de commentaire à faire.

*

Sur le contenu du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020

- L'article R222-14 du Code de l'Environnement prévoit que les plans de protection de l'atmosphère « *fixent les objectifs à atteindre et énumèrent les mesures préventives et correctives..* »
Pouvez vous à chaque objectif pré-déterminé associer les mesures qui permettront de l'atteindre ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il est à noter que cet article fait référence à des zones où des dépassements de valeurs limites sont observées. Ces zones peuvent être très limitées ou bien caractérisées. Par exemple, les principaux dépassements de valeurs limites dans l'agglomération de Strasbourg se situent autour d'un axe routier central (http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PPA_Strasbourg_VFINALE.pdf). Les objectifs de ce plan peuvent donc être davantage orientés vers cet axe.

Ce PPA francilien contrairement à d'autres PPA qui peuvent être plus localisés, concerne l'ensemble du territoire d'Ile-de-France. Les sources de pollution principales en Ile-de-France sont des sources diffuses (transports et chauffage urbain). L'objectif est donc général : réduire le nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites. L'objectif finalement atteignable par le seul PPA est de diviser au moins par 9 le nombre de Franciliens exposés à des dépassements des valeurs limites en NO2 et en PM10 par rapport à 2014 et de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air sur les stations de fond. Les moyens pour y parvenir sont l'ensemble des défis du PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse mais s'interroge sur la pertinence de la comparaison avec la situation de Strasbourg.

*

- D'autre part, le même article dispose « *ils recensent et définissent les actions prévues localement pour se conformer aux normes.. dans le périmètre du plan..* ». Comment entendez vous le terme « *localement* » ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La région, les départements et les communes sont des échelons locaux tels que visés par cet article.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse.

*

- Dans l'hypothèse où il s'agirait d'actions à périmètre infra celui du plan, pouvez vous citer quelles actions locales sont prévues dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Chaque fiche-action du PPA présente l'action et sa stratégie de déploiement ce qui permet de connaître le porteur de chaque action et répondre aux dispositions de cet article R222-14. Nous avons par ailleurs publié une plaquette à destination des collectivités pour leur indiquer ce qu'elles devaient et ce qu'elles pouvaient mettre en œuvre. Sont recensés dans le PPA les actions locales suivantes : lauréats du fonds air bois de l'ADEME, zone à circulation restreinte de la ville de Paris.

Défis du PPA	Ce que les collectivités doivent faire pour le PPA	Ce que les collectivités peuvent faire pour le PPA
IND2- Réduire les émissions de particules des installations de combustion à la biomasse et des installations de co-incinération de CSR	Respecter ou faire respecter les valeurs limites imposées aux installations de combustion qu'elles exploitent ou font exploiter par délégation de service public	
IND3- Réduire les émissions de NOx issues des installations d'incinération d'ordures ménagères ou de co-incinération de CSR	Respecter ou faire respecter les valeurs limites imposées aux installations de combustion qu'elles exploitent ou font exploiter par délégation de service public	
IND4- Réduire les émissions de NOx des installations de combustion de biomasse (2-100MW) et des installations de co-incinération de CSR	Respecter ou faire respecter les valeurs limites imposées aux installations de combustion qu'elles exploitent ou font exploiter par délégation de service public	
REST1- Favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois	Informier et faire connaître les aides financières pour le renouvellement des équipements anciens de chauffage au bois	Participer aux appels à projets proposés par le Ministère du Développement durable et l'ADEME. Communiquer sur la qualité de l'air et sur les gestes à adopter au quotidien pour protéger l'atmosphère (ne pas brûler les déchets

		verts à l'air libre, favoriser l'usage de modes de transport faiblement émissifs, etc...)
REST2- Elaborer une charte bois énergie impliquant l'ensemble de la chaîne de valeur (des professionnels au grand public) et favoriser les bonnes pratiques	Réaliser des Plaquettes d'information à l'attention du grand public et des professionnels pour favoriser les bonnes pratiques d'usage de chauffage au bois	Communiquer sur la qualité de l'air et sur les gestes à adopter au quotidien pour protéger l'atmosphère (ne pas brûler les déchets verts à l'air libre, favoriser l'usage de modes de transport faiblement émissifs, etc...)
REST3- Elaborer une charte chantiers propres impliquant l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Effectuer des contrôles lors des phases de construction d'ouvrages publics. ➤ Communiquer auprès des professionnels du bâtiments sur les bonnes pratiques à adopter en matière de qualité de l'air 	Communiquer sur la qualité de l'air et sur les gestes à adopter au quotidien pour protéger l'atmosphère (ne pas brûler les déchets verts à l'air libre, favoriser l'usage de modes de transport faiblement émissifs, etc...)
TRA1- Elaborer des plans de mobilité par les entreprises et les personnes morales de droit public	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prendre en compte les enjeux du PPA dans les documents de planification (PLU, PLUI, PDU, PCAET, SCOT, SRCAE, etc...). ➤ Élaborer et mettre en oeuvre un plan de mobilité sur les sites de plus de 100 agents 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser la mobilité durable en communiquant auprès des professionnels et du grand public des outils à leur disposition et des aides disponibles pour l'achat de véhicules électriques. ➤ Favoriser la mobilité durable en mettant en place les aménagements nécessaires (voies cyclables, parking vélo, de co-voiturage ...)
TRA3- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> ✚✚✚ Prendre en compte les enjeux du PPA dans les documents de planification (PLU, PLUI, PDU, PCAET, SCOT, SRCAE, etc...). ✚✚✚ S'assurer que les mesures liées au PPA soit compatibles avec les autres outils de protection de l'atmosphère (PCAET, SRCAE, PREPA, etc...). ✚✚✚ Éloigner les populations des zones majeures d'émissions de polluants (grands axes routiers, industries, carrières, etc...). 	<ul style="list-style-type: none"> ✚✚✚✚ Favoriser la mobilité durable en communiquant auprès des professionnels et du grand public des outils à leur disposition et des aides disponibles pour l'achat de véhicules électriques. ✚✚✚ Favoriser la mobilité durable en mettant en place les aménagements nécessaires (voies cyclables, parking vélo, de co-voiturage...)
TRA4- Accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte en Ile-de-France	Prendre en compte les enjeux du PPA dans les documents de planification (PLU, PLUI, PDU, PCAET, SCOT, SRCAE, etc...)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre en place de Zones de circulation restreinte (ZCR). La loi TECV a conféré aux maires des prérogatives en matière de gestion de la circulation au sein de leur commune. ➤ Participer aux appels à projets proposés par le Ministère du Développement durable et l'ADEME. ➤ Réduire les vitesses de circulation dans les agglomérations, en dessous de celles prévues par le code de la route afin de limiter les émissions de polluants
TRA5- Favoriser le covoiturage en Ile-de-France	S'équiper de transports moins polluants avec l'achat de véhicules hybride ou électriques et favoriser les nouveaux usages de la voiture en développement le covoiturage	Favoriser la mobilité durable en communiquant auprès des professionnels et du grand public des outils à leur disposition et des aides disponibles pour l'achat de véhicules électriques
TRA6- Accompagner le développement et l'usage des véhicules à faibles émissions	S'équiper de transports moins polluants avec l'achat de véhicules hybride ou électriques et favoriser les nouveaux usages de la voiture en développement le covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser la mobilité durable en communiquant auprès des professionnels et du grand public des outils à leur disposition et des aides disponibles pour l'achat de véhicules électriques. ➤ Encourager les PME à acquérir des véhicules à faibles émissions en permettant l'accès à des tarifs avantageux grâce à des groupements de commandes

TRA7- Favoriser une logistique plus respectueuse de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prendre en compte les enjeux du PPA dans les documents de planification (PLU, PLUI, PDU, PCAET, SCOT, SRCAE, etc...). ➤ Respecter le cadre réglementaire de la qualité de l'air et les lois d'organisation territoriale (loi MAPTAM du 27 janvier 2014, loi Notre du 7 août 2015, la loi TECV du 17 août 2015, etc...). ➤ Éloigner les populations des zones majeures d'émissions de polluants (grands axes routiers, industries, carrières, etc...). 	
TRA8- Favoriser l'usage de modes de transports actifs	Respecter le cadre réglementaire de la qualité de l'air et les lois d'organisation territoriale (loi MAPTAM du 27 janvier 2014, loi Notre du 7 août 2015, la loi TECV du 17 août 2015, etc...)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser la mobilité durable en communiquant auprès des professionnels et du grand public des outils à leur disposition et des aides disponibles pour l'achat de véhicules électriques. ➤ Favoriser la mobilité durable en mettant en place les aménagements nécessaires (voies cyclables, parking vélo, de co-voiturage...).
AC- Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air	Faire appliquer les interdictions énoncées dans le PPA, en empêchant notamment le brûlage de déchets verts à l'air libre	Communiquer sur la qualité de l'air et sur les gestes à adopter au quotidien pour protéger l'atmosphère (ne pas brûler les déchets verts à l'air libre, favoriser l'usage de modes de transport faiblement émissifs, etc...)
COL- Fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Respecter le cadre réglementaire de la qualité de l'air et les lois d'organisation territoriale (loi MAPTAM du 27 janvier 2014, loi Notre du 7 août 2015, la loi TECV du 17 août 2015, etc...). ➤ S'assurer que les mesures liées au PPA soit compatibles avec les autres outils de protection de l'atmosphère (PCAET, SRCAE, PREPA, etc...). ➤ Faire appliquer les interdictions énoncées dans le PPA, en empêchant notamment le brûlage de déchets verts à l'air libre. 	Participer aux appels à projets proposés par le Ministère du Développement durable et l'ADEME.
REG- Mettre en œuvre le plan « Changeons d'Air » du Conseil régional	Respecter le cadre réglementaire de la qualité de l'air et les lois d'organisation territoriale (loi MAPTAM du 27 janvier 2014, loi Notre du 7 août 2015, la loi TECV du 17 août 2015, etc...)	
MU- Réduire les émissions en cas d'épisode de pollution	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Respecter le cadre réglementaire de la qualité de l'air et les lois d'organisation territoriale (loi MAPTAM du 27 janvier 2014, loi Notre du 7 août 2015, la loi TECV du 17 août 2015, etc...). ➤ Mettre en place les mesures d'urgence préconisées par le PPA en cas de pic de pollution. 	

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note l'ensemble des actions locales que sous-tendent la réalisation des objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 mais y-a-t-il un délai prescrit ? Toujours pour assurer l'efficience des mesures.

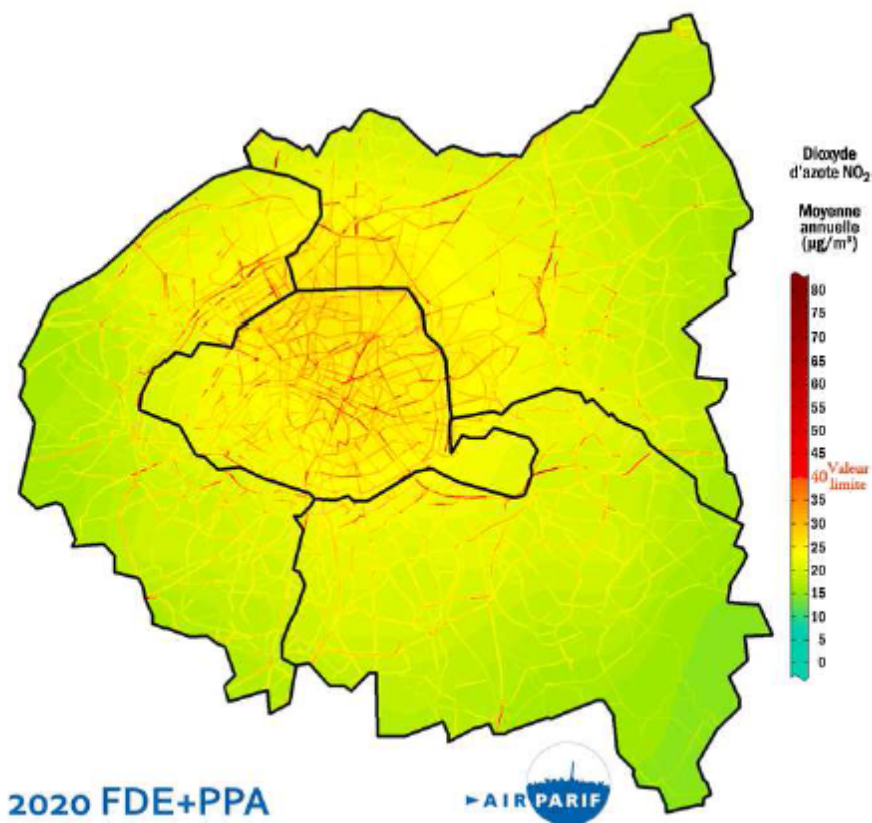
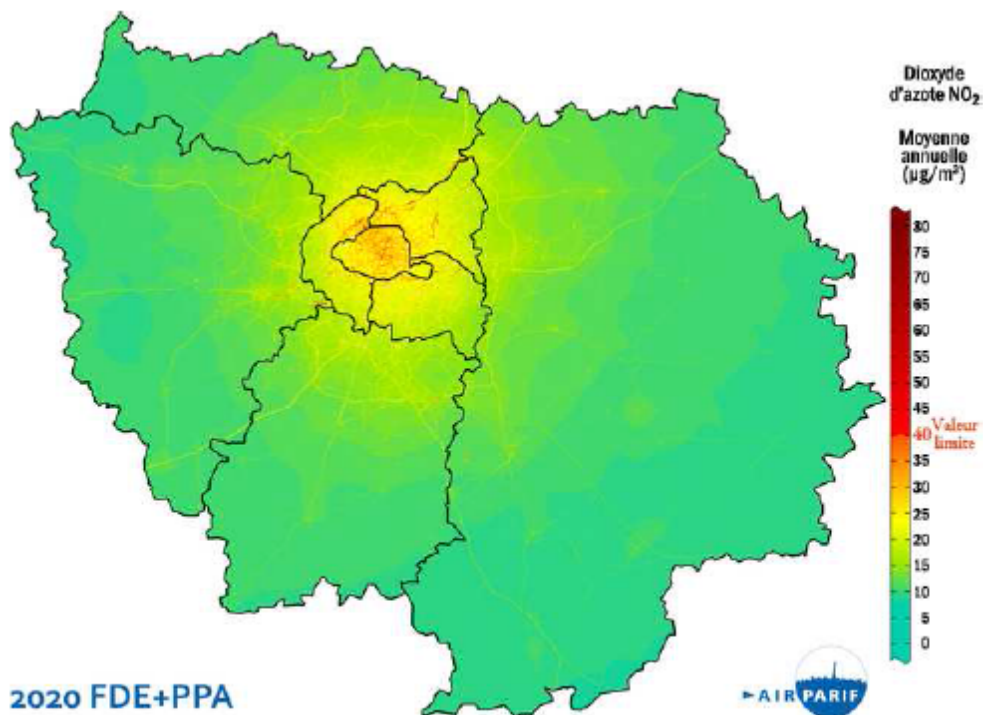
*

- L'article L222-15 du Code de l'Environnement énumère les documents et informations qui doivent figurer dans les plans de protection de l'atmosphère.
Pouvez vous nous indiquer
- les stations de mesure qui constatent des dépassements des valeurs cibles
 - les stations « à proximité du trafic » qui dépasseront encore les valeurs limites à l'issue du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020
 - les stations de mesure qui constateront encore des dépassements de valeurs cibles à l'issue du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les figures 12 et 13 du PPA présentent les stations en dépassement respectivement sur les paramètres valeurs limites PM_{10} et NO_x en 2015. Un carré représente une station de fond et un rond représente une station de trafic. Les dépassements des valeurs cibles sont indiqués chaque année dans le bilan annuel pour la qualité de l'air d'Airparif dont la référence dans le rapport du PPA sera ajoutée. Il n'y a aucun dépassement de la valeur cible en ozone, la valeur cible en $PM_{2.5}$ est dépassée sur la station A1 St-Denis qui dépasse aussi la valeur limite en PM_{10} et est indiquée en rouge sur la carte de la figure 12. La légende de cette carte sera amendée.

AIRPARIF n'est pas en mesure de réaliser une cartographie prévisionnelle des stations en dépassement des valeurs limites et valeurs cibles. Son application de modélisation fournit cependant des cartes de concentrations sur lesquelles il est possible de repérer les zones de dépassement :



Il est à noter que malgré nos demandes, Airparif ne souhaite pas voir publier des cartes avec une précision plus fine et une meilleure échelle. Les résultats sont en effet du ressort de la prévision et restent soumis à des incertitudes.

Les zones en dépassement à l'horizon 2020 ne se raisonnent pas en nombre de stations en dépassement mais en populations potentiellement exposées à des dépassements des valeurs limites. Pour le cas de l'Île-de-France, les zones modélisées encore en dépassement sont, à l'horizon 2020, l'immédiate proximité des axes routiers majeurs.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête regrette cette situation, d'autant plus qu'elle semble répondre à une exigence légale.

*

- *Le même article mentionne « des informations sur les documents d'urbanisme, les projets d'aménagement, d'infrastructures ou d'installations pouvant avoir une incidence significative sur la qualité de l'air ».*

L'annexe VII présente une carte du Grand Paris Express tel qu'il sera après réalisation et, donc, après 2020.

Pouvez vous nous donner une liste des grands projets qui seront en cours de réalisation sur la période 2017/2020 ? avec la localisation et un échéancier ? (Grand Paris Express, Jeux Olympiques, CDG Express, Paris Saclay, ...)

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le calcul des émissions issues des chantiers est basé sur la surface de l'ensemble des chantiers en Île-de-France ainsi que sur la typologie des différents engins de chantier. La surface considérée dans le scénario de référence est celle de 2012, fournie par le Mode d'Occupation des Sols (MOS) de l'Institut de l'Aménagement et de l'Urbanisme (IAU). Le MOS est l'atlas cartographique numérique de l'occupation du sol de l'Île-de-France. Actualisé régulièrement depuis sa première édition en 1982, le millésime 2012 est la huitième mise à jour de cet inventaire. Il n'y a pas eu de nouvelle mise à jour depuis 2012 et il n'existe pas d'évaluation prospective de l'évolution du MOS dans les prochaines années. La surface globale des chantiers a ensuite été répartie par commune au prorata du nombre d'habitants, afin d'obtenir une répartition spatiale statistique des émissions.

En l'absence d'informations détaillées sur les surfaces précises qui seront en chantier en 2020 ainsi que sur les engins de chantiers, il a été considéré en groupe de travail résidentiel-tertiaire qu'en 2020 les émissions du secteur des chantiers seraient identiques, l'amélioration des engins de chantiers compensant aussi une éventuelle augmentation de surface liée aux travaux du Grand Paris.

En conséquence le recensement de l'ensemble des chantiers n'est pas pertinent pour l'exercice de modélisation que représente le PPA Ile-de-France, à l'échelle de toute une région.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête aurait souhaité savoir si l'ensemble des chantiers tant du « Grand

Paris », que « des Jeux Olympiques », que « Expositions universelle 2025 à Saclay »,... étaient pris en compte. Elle regrette l'absence de réponse plus précise puisque tous ces chantiers risquent de fragiliser l'obtention du respect des valeurs limites en 2020 ou 2025 .

*

Sur l'articulation du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 avec d'autres outils juridiques

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 présente les Plans Climat-air-énergie territoriaux comme « *des outils complémentaires pour fournir l'effort restant* ». Comment entendez vous cette notion de complémentarité ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les collectivités peuvent mettre en œuvre des mesures de leur compétence qui ne peuvent pas être imposées par l'État puisqu'elles s'administrent librement. C'est par exemple le cas des règles d'urbanisme qu'elles peuvent inscrire dans leur PLU pour favoriser les modes de transport actifs (parking à vélo,...) ou instaurer des règles de circulation sur leur commune facilitant les modes de transport doux (double sens pour les cyclistes, signalisation adaptée...). Elles peuvent réaliser des aménagements facilitant l'utilisation des modes doux (pistes cyclables, voies piétonnes...). Elles peuvent en outre proposer à leurs concitoyens des aides financières (l'Essonne a par exemple mis en place un fond air bois permettant d'aider au remplacement des chauffages au bois non performants, des collectivités ont mis en place une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique...). Le tableau de réponse à la question 13 de la présente note listait des exemples pouvant être mis en œuvre par les collectivités.

C'est en ce sens que les PCAET sont des outils complémentaires : ils prévoient des actions des collectivités que ne peut mettre en œuvre l'Etat faute de compétence juridique pour le faire.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse.

*

- Est ce deux documents indépendants ou bien l'un découle de l'autre ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme l'indique le schéma 17 en page 48 du PPA, les PCAET doivent être compatibles avec le PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse.

*

- La Note du 6 janvier 2017 relative au plan climat-air-énergie territorial (NOR : DEVR1633517N) émise par La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat prévoit
- « Lorsque tout ou partie du territoire couvert par un PCAET se situe dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA), les objectifs de ce PCAET, notamment en termes de réduction des concentrations de polluants atmosphériques, doivent être compatibles avec ceux du PPA. »*
- Comment allez vous apprécier cette notion de compatibilité ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La compatibilité des PCAET avec le PPA sera évaluée sur la base du tableau de réponse à la question 13, en considérant ce que doivent faire les collectivités. Le guide d'élaboration des PCAET en cours de préparation en associant le Conseil Régional et l'ADEME Ile-de-France prévoit d'ailleurs de mentionner ce tableau figurant sur la synthèse du PPA pour les collectivités.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse fait mention du tableau qui décline les actions locales alors que le texte auquel fait référence la commission apprécie la compatibilité en termes « de réduction des concentrations de polluants atmosphériques ». La commission d'enquête aurait souhaité une réponse plus précise.

*

- Quels objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 devront respecter les P.C.A.E.T. De la région Île de France ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'objectif est de porter l'effort complémentaire permettant de supprimer totalement les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air en mobilisant les compétences que le Préfet n'a pas. Un exercice dit de charge critique, permettant d'estimer l'effort à fournir en termes de baisse des émissions, réparti par secteur d'émission, a été commandité à Airparif. Les résultats sont attendus en 2018 en raison d'un retard d'Airparif. Ils permettront de mieux définir les objectifs. Les derniers efforts sont à porter à proximité des axes de trafic dense près desquels des lieux d'habitation ou de travail sont installés (seuls dépassements qui subsisteront après mise en œuvre du PPA).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête regrette que cette étude n'ait pas pu figurer dans le dossier soumis à enquête publique. Cela semble important pour une bonne information du citoyen dont il faut changer le comportement.

*

Sur la procédure de révision

- L'article R222-30 du Code de l'Environnement prévoit deux procédures applicables pour la modification d'un plan de protection de l'atmosphère. Dans l'hypothèse où il est porté atteinte à l'économie générale du plan, la modification doit être effectuée selon la procédure suivie pour l'élaboration. Tel est le cas pour le Plan de Protection de l'Atmosphère île de France 2017/2020.
Pouvez vous préciser l'atteinte portée à l'économie générale du Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le projet prévoit notamment

- *d'imposer la réalisation d'un plan de mobilité à l'ensemble des personnes morales publiques, ce qui n'était pas le cas du PPA de 2013,*
- *d'imposer des nouvelles normes d'émissions aux installations de combustion à la biomasse et de co-incinération de CSR,*
- *d'inciter les collectivités à mettre en place des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants à travers la mise en œuvre de la convention Villes respirables en 5 ans qui prévoit une subvention de 1M€.*

Ces deux mesures obligatoires supplémentaires et cette mesure incitative supplémentaire changent substantiellement l'économie générale du PPA de 2013.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse.

*

- L'article R222-29 du Code de l'Environnement dispose « *Le ou les préfets concernés présentent, chaque année, aux conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques un bilan de la mise en oeuvre du plan de protection de l'atmosphère* »
Pouvez vous nous les communiquer ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le projet de PPA a été soumis à l'avis des CODERST en 2017 et ce projet présente le bilan du PPA 2013 (voir annexe IV).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse.

*

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 sera approuvé par arrêté inter-préfectoral.
Celui-ci abrogera-t-il les précédents arrêtés inter-préfectoraux approuvant les précédents plans de protection de l'atmosphère ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le projet d'arrêté approuvant le PPA prévoit d'abroger les arrêtés issus du PPA 2013. Son article 30 est ainsi rédigé :

« L'arrêté inter-préfectoral n°2013084-0001 du 25 mars 2013 portant approbation du Plan de Protection de l'atmosphère de la région Ile-de-France, l'arrêté inter-préfectoral n°2013 084-0002 modifié relatif à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère révisé pour l'Île-de-France, et l'arrêté inter-préfectoral n°2015301-0033 modifiant le plan de protection de l'atmosphère de la région d'Ile-de-France sont abrogés à compter de la date de publication du présent arrêté. »

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse et estime que l'information aurait pu être plus claire dans le dossier soumis à enquête publique.

*

- Dans l'hypothèse où les différents plans de protection de l'atmosphère adoptés en 2006 et 2013 ne seraient pas caducs, quelle est la liste exhaustive des mesures applicables au titre des Plans de Protection de l'Atmosphère Île de France sur la période 2017 – 2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les dispositions reprises dans le projet d'arrêté inter-préfectoral du PPA 2017-2020 sont les suivantes :

Arrêté préfectoral/ Projet PPA	Mesures	A conserver	A modifier	A créer	article nouvel arrêté	Commentaire
n°2013 084-0001 du 25 mars 2013 modifié	Art 3 à 9 – Plans de déplacements		X		Articles 4 à 9	
	Art 10 à 27 -Installations de combustion		X		Articles 10 à 18	Prise en compte des défis IND3 et 4 du PPA
	Art 28- utilisation fioul lourd et charbon	X			Article 19	
	Art 29 à 33 – Utilisation de la biomasse comme combustibles	X			Articles 20 à 23	
	Art 34 – Groupes électrogènes	X			Article 24	
	Art 36 – 37 – Déchets verts (dérogations à l'interdiction de brûlage)			X	Articles 25-26	pas de dérogation en zone sensible
	Art 38- Epandage par pulvérisation	X			Art 27	
Projet PPA	Défis IND3 et 4 : Industrie (installations de combustion et biomasse et traitement de déchets)			X	Articles 10 à 18	A voir avec GT Industrie
	Défit TRA 1 : Transport – plans de mobilité			X	Article 4 à 9	Imposé aux établissements publics
	Mesures d'urgence		X			AIP publié 19 décembre 2016

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse. Elle s'interroge de savoir, alors, si la pérennisation de ces mesures a été prise en compte dans les modélisations. Elle considère aussi que ces actions reconduites aurait dû faire l'objet de fiches au même titre que les autres.

*

IV.3. LES ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

IV.3.1. Synthèse des éléments du dossier

En Ile-de-France 12,1 millions d'habitants (en 2015, soit 19% environ de la population française) sont contraints à respirer des substances polluantes qui impactent leur santé et entraînent des pathologies graves, surtout lorsqu'il s'agit des enfants (notamment en bas âge) et des personnes âgées d'autant plus sensibles à la qualité de l'air.

Ces pathologies peuvent être tout à la fois respiratoires ou cardiovasculaires.

En Ile-de-France, l'espérance de vie à 30 ans des habitants est diminuée de 16 mois en moyenne par rapport à une situation sans pollution.

Les effets sanitaires de la pollution atmosphérique entraînent des risques sur la mortalité ou la morbidité ; il convient de les considérer selon la durée d'exposition à laquelle ils ont donné lieu :

Pour les effets à court terme :

Ces effets qui incluent les pics de pollution, se traduisent dans les heures, les jours ou les semaines de l'exposition ; ils peuvent être :

Bénins : toux, hypersécrétions nasales, expectoration, essoufflements Irritation des yeux, de la gorge.

Plus graves : cardiovasculaires ou respiratoires, ils nécessitent des soins plus ou moins urgents. Ils peuvent aller jusqu'au décès.

A noter pour l'Ile-de-France qu'il existe un programme ERPURS (Evaluation des Risques de la pollution Urbaine sur la Santé).

Pour les effets à long terme :

L'exposition continue, (au jour le jour) aux polluants, notamment aux particules fines, sur une longue durée, facilite le développement de pathologies devenant chroniques :Des maladies cardiovasculaires,

Des maladies respiratoires,

Des maladies neurologiques,

Des cancers,

Des troubles de la reproduction,

Des troubles du développement chez les enfants.

Chez les malades qui souffrent déjà de maladies chroniques, elle en aggrave les effets, voire jouer un rôle dans la survenue de pathologies neurodégénérative (Alzheimer, Parkinson...).

S'il est difficile de définir des seuils d'analyse exposition/effets, il existe au plan règlementaire des seuils d'intervention en cas de pics de pollution, dits seuils d'alerte, fixés à 80 microgrammes/m³.

(A titre indicatif ce seuil, pour les PM10, pour Paris et la petite couronne, a été dépassé dix fois entre 2007 et 2010).

Une attention particulière doit être portée sur les personnes dites vulnérables, que sont les personnes âgées, les enfants, les femmes enceintes et toutes les personnes déjà fragilisées par des

pathologies préexistantes comme les maladies respiratoires chroniques comme l'asthme et les maladies cardiovasculaires.

La proximité aux axes à plus ou moins grand trafic impacte les habitants avec plus ou moins d'intensité.

L'ORS Ile-de-France a réalisé une EQIS (Evaluation Quantitative de l'impact Sanitaire) estime que pour Paris et la région parisienne, une distance de 75 m, induit 16% de nouveaux cas d'asthme chez les enfants.

De nombreuses stations de mesure de la pollution ont été installées et sont exploitées par Airparif, via des modèles informatiques ; l'ensemble est constitué en réseau maillé. Les mesures effectuées sont rapportées annuellement à la commission européenne.

A partir du bilan du PPA 2013 qui avait imposé 11 mesures (mises en tableau 17 du tome 2, page 41), une analyse de l'avancement est traduite en pourcentage de réalisation à fin 2015. Ces mesures sont maintenues dans l'arrêté préfectoral qui approuve le PPA révisé.

Pour répondre aux normes européennes, le PPA mis à la présente enquête vise au respect des valeurs limites européennes et aux seuils de la qualité de l'air, ce à partir des critères que sont les valeurs limites, les seuils d'information/recommandation, les seuils d'alerte, les valeurs cibles, les objectifs de qualité de l'air, les recommandations de l'OMS.

Le tableau 19 dresse les valeurs cibles et objectifs de qualité au regard des différents seuils, pour les NOx, les PM10, les PM2.5 et l'Ozone.

Pour les impacts sanitaires, le PPA propose 12 défis évaluable avec trois scénarios :

- Scénario « fil de l'eau », dit FDE (on ne fait rien de plus).

Environ 4000 morts par an, en Ile de France, à cause de la pollution.

- Scénario FDE + PPA.

Pour éviter environ 240 morts prématurées supplémentaires en 2020, en Ile-de-France par rapport aux 4000 morts par année actuellement.

Le coût total des impacts sanitaires de la pollution sans mise en œuvre du PPA est évalué à plus de 6,8 milliards d'euros

- Scénario FDE + PPA +ZCR A86.

Il s'agit d'introduire des Zones à Circulation Restreinte à l'intérieur du périmètre défini par la A 86 : il peut permettre une réduction de 15% des émissions de NOx, 7% des émissions de PM 10 et 9% des PM 2,5, par rapport au scénario FDE 2020 sans PPA.

Le gain financier est évalué à 535 M€ supplémentaires par rapport au Scénario « fil de l'eau » quand celui induit par le PPA de 384 M€ (soit 39% de mieux).

IV.3.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les observations du public (qui ont été essentiellement formulées sur le registre électronique) s'attachent principalement à décrire les effets ressentis par les personnes qui sont affectées par les diverses pollutions tant en raison de leurs déplacements, à vélo par exemple, qu'au regard de leur lieu d'habitation (notamment ceux qui vivent à proximité d'une autoroute ou route à grande circulation, d'une installation polluante, d'un aéroport ou sur les itinéraires d'atterrissages et/ou de décollage).

Il convient de les analyser sous deux aspects :

La sensibilité des habitants, selon qu'ils ne présentent pas a priori- de pathologies particulières, ou qu'ils sont déjà concernés, qu'ils sont jeunes ou très petits, âgés, voire très âgés.

La seconde considération est de tenir compte des effets de la pollution dans le temps, à la fois sur l'instantanéité liée aux pics de pollution, et sur les risques entraînés par l'accumulation dans les organismes, au fil de l'eau, de toutes les particules précédemment décrites. Ce sont les risques sanitaires dans le temps.

*

IV.4. LES ENJEUX FINANCIERS : MONÉTARISATION DES ENJEUX, COÛTS DE LA MISE EN ŒUVRE

IV.4.1. Synthèse des éléments du dossier

Peu d'éléments concernant les enjeux financiers figurent au dossier soumis à enquête publique.

Dans le Tome 2 du dossier soumis à enquête publique, les données financières concernent

- le coût des actions incluses dans les défis : alors, est mentionné, éventuellement, le coût direct
- le coût total des impacts sanitaires de la pollution

soit sans mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020 :
6,8 milliards d'euros

soit avec mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020 :
6,5 milliards d'euros

soit avec mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 et de la Z.C.R. A86 : 5,9 milliards d'euros

L'annexe XI du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 /2020 traite, quant à elle, de cet aspect et sous l'intitulé « *Méthode d'estimation des coûts directs des défis* ». Elle a pour fonction de

- délimiter le champ : uniquement les coûts directs liés à la réduction des émissions impactant le secteur privé et la puissance publique sont pris en compte, sont exclus les coûts indirects et les possibles retombées économiques des défis quelque soit leur nature,
- définir leur contenu : il s'agit d'appréhender les investissements annualisés et les coûts opératoires
- déterminer une méthode : les coûts privés et ceux incombant à la puissance publique sont sommés dans le coût total dans la présentation des fiches Défis. D'autre part, les coûts pour le privé sont ceux liés à la mise en place d'une action de réduction des émissions et qui impactent directement les opérateurs privés. Les coûts pour le public correspondent à ceux impactant l'Etat ou les collectivités locales pour la mise en place des politiques spécifiques de réduction, liés à la mise en place des mesures et au contrôle de leur application.

Sur les avis émis

Autorité Environnementale	<i>Le rapport de la commission d'enquête du Sénat sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, de juillet 2015, est en phase avec ces données sur les risques sanitaires auquel il ajoute un volet économique et conclut que la pollution de l'air représente un coût qui s'établit entre 68 et 97 milliards d'euros par an pour la France. Le rapport souligne également que le bénéfice national annuel net de la lutte contre la pollution de l'air serait de 11 milliards d'euros.</i>
CODERST 75	S'interroge sur l'évaluation des coûts de la pollution, notamment si ce sont les coûts tangibles ou coûts intangibles (valeur statistique de la vie) qui seront pris en compte
CODERST 91	Souligne qu'il manque mention des aides économiques et le soutien aux ménages et l'évaluation de l'impact économique pour les particuliers et les entreprises
CODERST 92	Remarque qu' « <i>une approche plus intégrée des impacts positifs ou négatifs, en opportunités ou handicaps, des secteurs économiques de la région.. impactés par le projet de réglementation aurait été nécessaire pour que ces secteurs puissent anticiper la mise en œuvre de la réglementation</i> »
CODERST 94	Demande si des études de faisabilité ont été réalisées concernant le portage de l'intérêt du projet
Mairie d'Épinay	Dénonce le désengagement de l'Etat à l'égard du projet « Villes Respirables en 5 ans », seul partenariat de l'Etat S'interroge sur les moyens affectés pour la mise en œuvre des 45 actions
Mairie de Stains	S'interroge sur les moyens affectés pour la mise en œuvre des 45 actions
Mairie d'Aubervilliers	Dénonce le désengagement de l'Etat à l'égard du projet « Villes Respirables en 5 ans », seul partenariat de l'Etat S'interroge sur les moyens affectés pour la mise en œuvre des 45 actions
Mairie d'Arcueil	Dénonce le désengagement de l'Etat à l'égard du projet « Villes Respirables en 5 ans », seul partenariat de l'Etat
Grand Paris Sud Est Avenir	Souligne le manque de moyens financiers et l'absence de financement pour fret fluvial et ferroviaire
EPT Est Ensemble	Estime que la Convention « Ville respirable » doit être signée
EPT Plaine Commune	Dénonce le désengagement de l'Etat à l'égard du projet « Villes Respirables en 5 ans », seul partenariat de l'Etat S'interroge sur les moyens affectés pour la mise en œuvre des 45 actions
Conseil départemental 94	Dénonce le désengagement de l'Etat à l'égard du projet « Villes

	Respirables en 5 ans », seul partenariat de l'Etat
Métropole Grand Paris	Regrette le manque de moyens nouveaux qui permettraient aux collectivités locales de mettre en place les actions qui relèverait de leur niveau d'intervention et de compétence Demande que l'implication de l'Etat soit renforcée pour permettre aux collectivités de mettre en place des actions à la hauteur des enjeux, surtout depuis que le cadre réglementaire permet à l'Etat de partager avec celles-ci les éventuelles amendes infligées par la Cour de Justice de l'Union Européenne
Conseil Régional d'Ile de France	Est préoccupé par l'absence de précisions sur les moyens consentis par l'Etat dans le PPA en complément des efforts des collectivités Appelle à prendre toute sa part de responsabilité face à l'enjeu sanitaire et social de toute première urgence que constitue la qualité de l'air Mentionne l'article L. 1611-10 du code général des collectivités territoriales : cette évolution impose un partenariat et une responsabilité pleinement partagée entre l'Etat et les collectivités dans l'élaboration, la mise en œuvre et la charge des actions nécessaires à l'amélioration de la qualité de l'air Demande à l'Etat de modifier les dispositifs d'intervention relevant de son autorité pour permettre à l'ADEME d'apporter un financement équivalent à celui des collectivités pour la mise en œuvre du fonds air-bois sur l'ensemble des territoires des Départements de grande couronne
S.T.I.F.	Demande à l'Etat que soit intégrée au PPA la proposition de nouveaux financements en faveur des transports collectifs, des modes actifs, du transport des marchandises par les modes alternatifs à la route et du renouvellement des véhicules moins polluants

IV.4.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

20% des items contenus dans l'ensemble des observations portent sur les enjeux financiers.

Les collectivités locales se préoccupent du financement des mesures contenues dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020 mais aussi de l'incidence de l'article 33 de la Loi NOTRe du 7 août 2015, en cas de condamnation de la France.

Les particuliers, quant à eux, s'inquiètent des aides qui pourraient leur être apportées dans le cadre du renouvellement de leur véhicules, de l'achat d'un vélo, de l'équipement « chauffage au bois », de la rénovation de leur logement..

IV.4.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur de projet Appréciations de la commission d'enquête

Sur le coût de la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 /2020

- Selon l'Annexe XI, les coûts sont déterminés pour la mise œuvre d'une action de réduction des émissions. Sachant que beaucoup d'actions des défis contenus dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 /2020 portent sur des études de faisabilité, des formations, des recensements... quelle est la part en pourcentage des défis qui ont fait l'objet d'une évaluation purement financière ? Quelle est la liste ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les éléments de coûts sont précisés sur chacune des fiches défi du PPA. La liste des défis ayant fait l'objet d'une évaluation des coûts sont les suivants :

Défi	Coûts privés k€/an	Coûts publics k€/an	Coûts totaux k€/an
TRA1	106043	0	106043
TRA4	8461	715	9176
TRA5	-60110	0	-60110
TRA6	298380	0	298380
TRA8	-97751	13509	-84243
IND 1	2371	0	2371
IND 3	3161	0	3161
IND 4	425	0	425
Aérien 1	48000		48000
Aérien 2	163	0	163
REST 1	377	0	377
REST 3	3656	0	3656
Agri 1	-623	0	-623
	312552	14224	326776

Appréciation de la commission d'enquête

Au regard de la réponse de la Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, il apparaît que seuls 13 défis ont fait l'objet d'une évaluation financière.

D'autre part, les coûts sont supportés à 95% par le secteur privé. Enfin, la notion de coûts telle qu'elle est définie infra, correspond à un coût net et non un coût brut.

La commission d'enquête considère que tous ces éléments figuraient dans le dossier de manière globale et regrette qu'il ne soit pas possible de connaître le montant brut des différents investissements à faire. L'approche est beaucoup plus en terme de rentabilité ou retour sur

investissement que coût de la mise en œuvre.

*

- Dans l'annexe IX, il est écrit « *le coût de la mise en œuvre des actions est estimé à 250 K€/an* ».

Pouvez vous détailler ce montant, par actions et dans le temps ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'annexe IX n'évoque pas le coût de la mise en œuvre des actions du PPA. Elle évoque le coût de l'élaboration du PPA. Cette annexe correspond à la note d'organisation pour l'élaboration du PPA transmise au COPIL au tout début du projet. Son objectif était de préciser l'organisation pour le management du projet (création d'un COPIL, d'un COTECH, de GT...), le calendrier, les attendus du projet, une estimation du coût de l'assistance à maîtrise d'ouvrage et de l'enquête publique ainsi que les modalités de fonctionnement.

Les coûts avancés dans cette note correspondent à :

- *25 k€ pour réaliser les modélisations des effets des défis sur la qualité de l'air. Cette estimation avait été donnée par la Direction Générale de l'Energie et du Climat du Ministère de la transition écologique et solidaire.*
- *150 k€ pour l'aide à la maîtrise d'ouvrage (animation des GT, expertise technique, rédaction...)*
- *75 k€ pour réaliser l'enquête publique.*

Les coûts réellement engagés dépassent ces prévisions.

Appréciation de la commission d'enquête

Tous ces éléments figurent, en effet, à l'Annexe IX (page 39).

La commission d'enquête maintient que, dans la même annexe (p.40), figure le montant de 250k€/an pour le coût de la mise en œuvre. Elle ne peut dans ces circonstances apprécier la cohérence des chiffres avancés.

*

- Pouvez vous dresser un tableau pour chaque défi des actions non chiffrables et chiffrables ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les éléments de coûts sont précisés sur chacune des fiches défi. Lors que les coûts du défi ou d'une de ses actions n'a pu être évalué, la fiche le précise.

Appréciation de la commission d'enquête

La question ne portait pas sur les défis mais les actions incluses dans les défis.

La commission d'enquête note le défaut de réponse.

*

- Seuls les coûts directs sont évalués. Pourquoi avoir exclus les coûts indirects, qui peuvent se révéler importants et qui permettraient d'appréhender de manière globale et cohérente les effets du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région Île de France 2017 /2020 à l'échelle de la région ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'évaluation des coûts des défis ne permet de fournir qu'un ordre de grandeur, aucune méthodologie n'existe pour permettre une estimation précise et certaine. La démarche utilisée et expliquée dans l'annexe XI a consisté à évaluer les coûts directs, c'est-à-dire les coûts immédiats auxquels ont été retranchés les économies directes générées par les mesures.

L'étude ne considère pas les possibles retombées économiques des mesures quelles que soient leur nature. L'examen des impacts sur la compétitivité, la qualité des produits, la génération de nouveaux marchés nécessite des développements importants non programmés car ils dépendent du contexte local, de la situation économique, du marché des secteurs d'activité... L'analyse économique et financière pointue qui aurait été nécessaire est pertinente dans l'absolu mais l'étude réalisée consistait avant pour but uniquement d'aider à la décision.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, dans ses éléments de réponse, fait de l'objectif poursuivi à travers l'évaluation des défis : « 'étude réalisée avait pour but uniquement d'aider à la décision. »

Pourtant, l'appréhension des coûts détermine le comportement, la volonté des acteurs à s'engager, à réaliser le défi. L'efficacité du défi, aussi.

La commission d'enquête estime qu'une analyse globale des coûts bruts, directs et indirects, aurait permis de mieux apprécier l'effort demandé aux différents acteurs, à 95% du secteur privé.

*

- Selon les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête et lorsque cela est possible, seul figure le coût total, c'est à dire un coût indifférencié selon le privé ou le public. Pourquoi est elle une globalisation ? A-t-elle une justification ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les coûts pour le privé sont ceux liés à la mise en place d'une action de réduction des émissions et qui impactent directement les opérateurs privés. Doivent alors être pris en compte :

- *Les coûts d'investissement,*
- *Les coûts opératoires (de maintenance et de fonctionnement) incluant les économies possibles (en cas d'économie d'énergie par exemple) et/ou des gains possibles (recettes de valorisation des sous produits issus du traitement des polluants).*

- Les aides reçues et les taxes versées potentielles.

Les coûts pour le public pris en compte sont ceux impactant l'Etat ou les collectivités locales pour la mise en place des politiques et le déploiement des actions de soutiens financiers, de mises en place de taxes, de dispositifs d'aide à la décision... Ils sont liés à la mise en place des mesures et au contrôle de leur application.

Doivent alors être pris en compte :

- Les coûts d'investissement,
- Les coûts opératoires (maintenance et de fonctionnement) incluant les économies et les gains possibles.
- Les coûts administratifs et de contrôle,
- Les aides versées et taxes reçues potentielles.

Le coût total (privé + public) est utilisé pour calculer le coût-efficacité d'une mesure. Il s'agit de la somme des deux précédents. A noter qu'il y a annulation des aides et taxes qui ne sont qu'un transfert entre public et privé. L'évaluation réalisée dans le cadre du PPA avait pour but d'aider à la décision finale en estimant l'impact sur l'ensemble de la société, publique et privée, d'où cette agrégation.

Le tableau suivant présente la répartition des coûts annuels entre public et privé. On note qu'il n'y a que 2 mesures dans lesquelles, le secteur public fait des investissements : il s'agit de la mesure TRA4, accompagner la mise en place de ZCR (signalisation) et la mesure TRA8 favoriser les modes actifs (infrastructures de pistes cyclables notamment).

	Coûts privés	Coûts publics	Coûts totaux
	k€/an	k€/an	k€/an
TRA1	106043	0	106043
TRA4	8461	715	9176
TRA5	-60110	0	-60110
TRA6	298380	0	298380
TRA8	-97751	13509	-84243
IND 1	2371	0	2371
IND 2	NE	NE	NE
IND 3	3161	0	3161
IND 4	425	0	425
Aérien 1	48000		48000
Aérien 2	163	0	163
REST 1	377	0	377
REST 2	NE	NE	NE
REST 3	3656	0	3656
Agri 2	NE	NE	NE
Agri 1	-623	0	-623
Agri 3	NE	NE	NE

	312552	14224	326776
--	--------	-------	--------

Il est à noter que le montant total est supérieur à celui indiqué dans le rapport du PPA (page 66). Le montant affiché dans le PPA sera modifié pour réparer cet oubli.

Appréciation de la commission d'enquête

Comme pour la question précédente, la Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France, dans ses éléments de réponse, fait de l'objectif poursuivi à travers l'évaluation des défis : « 'étude réalisée consistait avoir pour but uniquement d'aider à la décision. »

Pourtant, l'appréhension des coûts détermine le comportement, la volonté des acteurs à s'engager, à réaliser le défi. L'efficience du défi, aussi.

La commission d'enquête estime qu'une analyse globale des coûts bruts, directs et indirects, aurait permis de mieux apprécier l'effort demandé aux différents acteurs, à 95% du secteur privé.

*

- Pour l'ensemble des défis, pouvez vous dresser un tableau récapitulatif présentant le montant du coût généré par chaque action en fonction de
- la nature de l'opérateur : Etat, collectivité locale, établissement public, entreprise privée, particulier
 - l'instrument financier utilisé : fiscalité, crédit budgétaire, moyens des opérateurs ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Sur chacune des fiches défis sont présentés les aides financières disponibles pour financer la mise en place des actions, lorsqu'elles existent. Seule une présentation des coûts totaux est réalisée (voir question précédente).

	opérateur	Instrument financier
TRA1	Les personnes morales privées et publiques d'au moins 100 employés pour la réalisation du plan Ile-de-France mobilité pour la mise en place de la plate-forme de suivi des plans et le réseau pro'mobilité pour l'information et la formation	Moyens des opérateurs
TRA4	La métropole du Grand Paris et les collectivités signataires de la convention « villes respirables en 5 ans » et l'Etat.	Budget des collectivités et aide de l'Etat de 1 M€
TRA5	Aucun coût (seuls les gains sont évalués)	Sans objet
TRA6	Les collectivités qui s'engagent à soutenir l'installation de bornes de recharge, les opérateurs privés, l'ADEME	Appel à projet ADEME et moyens des opérateurs
TRA8	Collectivités et particuliers qui souhaitent s'équiper	Budget des collectivités et moyens des particuliers
IND 1	Les industriels pour la mise en conformité, l'Etat	Moyen des opérateurs

	pour l'inspection des ICPE	
IND 2	Les industriels	Moyen des opérateurs
IND 3	Les industriels	Moyen des opérateurs
IND 4	Les industriels	Moyen des opérateurs
Aérien 1	ADP	Moyen des opérateurs
Aérien 2	ADP et les compagnies aériennes	Moyen des opérateurs
REST 1	L'Etat, l'ADEME et les collectivités pour la sensibilisation du public, les particuliers qui renouvellent leur chauffage.	Appel à projet ADEME (fond air bois), les budgets des collectivités et des particuliers
REST 2	L'Etat pour l'élaboration de la charte et la communication associée, les opérateurs privés pour son application	Budget de l'Etat et moyens opérateurs
REST 3	L'Etat pour l'élaboration de la charte et la communication associée, les opérateurs privés pour son application	Budget de l'Etat et moyens opérateurs
Agri 2	L'Etat	Budget de l'Etat
Agri 1	L'Etat et les chambres d'agriculture	Budget de l'Etat et des chambres d'agriculture
Agri 3	L'Etat	Budget de l'Etat

*

- L'article 33 de la Loi NOTRe du 7 août 2015 permet à l'Etat, lorsqu'il est condamné par la Cour de justice de l'Union européenne d'engager la responsabilité financière des collectivités lorsque le manquement relève en tout ou partie de leurs compétences (article L. 1611-10 du code général des collectivités territoriales). Dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020, la mise en œuvre de nombreux défis relève de la compétence des collectivités territoriales sans que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020, outil de planification, ne leur assigne d'objectifs clairs, précis. Ce sont souvent de simples mesures incitatives.
- Comment envisagez vous d'établir, dans ces conditions, un partenariat entre la Région, représentant de l'Etat et les collectivités territoriales ? Existera-t-il un partage de responsabilité ou des tâches (élaboration, mise en oeuvre) à accomplir dans la conduite des défis à réaliser ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Sur chaque fiche défi est indiqué un pilote du défi qui a la charge de s'assurer de sa mise en œuvre, d'identifier les freins et de les lever.

Le défi « collectivités » du PPA prévoit la mise en place d'une instance de gouvernance Etat-collectivités permettant de recenser les bonnes pratiques et de coordonner les actions de chacun.

La feuille de route pour la qualité de l'air en cours d'élaboration avec les collectivités permettra également cette coordination. Son élaboration est co-pilotée par le Préfet de région et le Conseil régional désigné comme étant le chef de file sur la qualité de l'air par la loi NOTRE. Cette feuille de route correspond de surcroît à ce que prévoit le défi « collectivités » précédemment évoqué.

Enfin, il peut être précisé que les compétences de chacun sont fixées par la loi et qu'il appartient aux collectivités de les appliquer en faveur de la qualité de l'air. C'est la raison pour laquelle les mesures envers les collectivités sont incitatives. Les PCAET que certaines doivent réaliser en sont un des moyens. Ces PCAET sont soumis à l'avis du Préfet de région et de la Présidente du Conseil régional.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France répond en citant quatre arguments qui pourraient permettre un partenariat : le pilote du défi, l'instance d gouvernance prévue au défi « Collectivités », la feuille de route et les Plan Climat Air Energie territoriaux.

La commission d'enquête retient qu'il s'agit d'une liste comportant des identités et des moyens. Il manque la définition d'un lien entre tous. Le défi Collectivités prévoit de créer deux instances : coordination et partage des actions qui ne sont pas des lieux de décision. La feuille de route telle que visée dans la réponse n'est pas dans le projet du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020. Elle n'a pas, non plus, été versée au dossier soumis à enquête et portée à la connaissance du public.

*

Sur les enjeux financiers représentés par le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017 / 2020

- Lors des réunions publiques de Paris, Ivry et Saint Denis, vous avez présenté une diapositive (n°5) sur laquelle figurait la mention suivante : « *Île de France 2015 + de 5 000 morts prématurés soit un coût de près de 8 milliards d'euros* ». Cette statistique, de 2015, prend en compte l'application du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2013. Or, dans le dossier soumis à enquête publique, le coût total des impacts sanitaires est évalué à 6,8 milliards d'euros (cf. Tome 2, page 65).
Pouvez vous expliquer cette différence ? Quel chiffre doit on retenir ? Est ce que le coût de 6,8 milliards d'euros correspond à une évaluation à l'horizon 2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Dans le cadre du PPA, plusieurs estimations des impacts sanitaires et de leurs coûts ont été réalisées, à horizon 2020 avec et sans le PPA ainsi qu'en tenant compte des données de concentration réelles de 2015.

Sans la mise en œuvre du PPA, le coût total des impacts sanitaires à l'horizon 2020 est estimé à 6,8

milliards d'euros. Le coût total des impacts sanitaires en 2015 est estimé à 7,79 milliards d'euros. Le tableau ci-dessous présente les résultats détaillés des calculs des coûts sanitaires. La même méthodologie a été utilisée pour les 2 évaluations (2015 et 2020). La différence provient des horizons temporels différents.

Dommages sanitaires, million €/an (€ de 2015)	Polluants	Unité	2015	2020	2020
			FDE	FDE	FDE+PPA
Mortalité chronique (tous âges) VOLY médiane	PM _{2,5}	années de vie perdues	5 811	5 066	4 781
Bronchite chronique (27 ans et +)		cas	360	332	316
Bronchite infantiles (6 - 12 ans)			20	18	17
Admissions à l'hôpital pour causes respiratoires (tous âges)			8	7	7
Admissions à l'hôpital pour causes cardio-vasculaires (>18 ans)		jours	8	7	6
Journées d'activité restreint (tous âges)			1 116	1 011	956
Journées avec des symptômes d'asthme (enfants 5-19 ans)			19	17	16
Journées de travail perdues (15-64 ans)			413	366	346
Bronchite infantile (5 - 14 ans)	NO ₂	cas	19	18	16
Admissions à l'hôpital pour causes respiratoires (tous âges)		cas	16	14	12

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France.

*

- Il n'est donné que le coût total des impacts sanitaires alors que la pollution a des effets en termes de mortalité, de morbidité et à court et long terme.
Pouvez vous nous indiquer l'évaluation monétaire de ces effets pour ces quatre variantes ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La mortalité et la morbidité ont été évalués en termes monétaires, comme le montre le tableau présenté en réponse à la question 8 ; la morbidité étant évaluée selon les indicateurs de bronchites, admissions à l'hôpital pour causes respiratoires, journées d'activité restreintes, avec des symptômes d'asthme ou de travail perdu.

L'évaluation des impacts sanitaires prend en compte l'exposition à la pollution tout au long de l'année, donc y compris pendant d'éventuels pics de pollution. La définition d'un pic de pollution étant très précise, il n'est pas possible d'évaluer le nombre de pics de pollution qu'il y aurait en 2020 avec les outils de modélisation mis à disposition aujourd'hui par Airparif.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France et attire l'attention sur le fait que l'information du citoyen sur les impacts sanitaires de la pollution revêt un caractère important. Cette absence de capacité à traduire financièrement le coût des effets mesurés ou anticipés est à regretter car elle nuit à l'effet pédagogique sur les populations et les responsables locaux.

*

- Il ressort du dossier soumis à enquête publique que l'application du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020 devrait permettre de réduire le coût financier de la pollution de l'air. Par ailleurs, l'impact de la pollution de l'air sur la santé est mesurée selon deux indicateurs : la valeur de vie statistique et la qualité de vie.
Pouvez vous traduire le gain escompté par l'application du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020 selon ces deux indicateurs (valeur de vie statistique et qualité de vie) ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il existe d'autres méthodes d'évaluation des impacts sanitaires que celle utilisée dans le cadre du PPA. Elles ont toutes leurs avantages et leurs inconvénients. Dans le cadre du PPA, celle retenue est la méthodologie utilisée par le Ministère en charge de la transition écologique et solidaire dans le cadre du PREPA et par la commission européenne pour évaluer ses politiques publiques. L'objet de cette évaluation réalisée pour le PPA n'est pas tant de fournir un chiffre prévisionnel du nombre de morts prématurés ou du nombre d'années de vie perdues que d'évaluer par une méthode structurée et reconnue l'impact sanitaire du PPA. Cette méthodologie fait en effet appel à de nombreuses hypothèses et données statistiques conduisant à de nombreuses incertitudes, ce qui ne permet pas de la considérer comme prédictive.

Comme nous l'avons écrit dans le PPA, l'application de 12 de ses défis permettrait d'éviter 4000 années de vie par an par rapport au scénario « fil de l'eau », environ 240 morts prématurées supplémentaires par rapport à ce même scénario et une réduction des coûts estimés à 384 M€.

La valeur de vie statistique (valeur d'une année de vie statistique VOLY – Value Of Life Year) est un paramètre d'entrée qui permet de définir le coût de l'impact sanitaire : c'est un paramètre d'entrée du modèle, et non une sortie de celui-ci. La valeur utilisée dans l'évaluation PPA est celle communément utilisée par la Commission européenne et présentée en page 53 des annexes : 66 728 € (en € de 2015).

Il n'y a pas eu de calcul de l'indicateur qualité de vie dans le cadre du PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête retient la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France. Toutefois, elle estime que les résultats divergents et les critiques méthodologiques qui entourent ces travaux ne doivent, cependant, pas en masquer l'intérêt.

*

- Les émissions émises par les différents secteurs n'ont pas toutes un impact égal sur la santé ou l'environnement, la biodiversité, la dégradation des immeubles..
Connaissez vous la ventilation financière des impacts par secteur émetteur ?
Particulièrement celle liée au transport routier ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il n'est pas possible de distinguer, dans la modélisation des impacts sanitaires, les particules qui ont un impact sur la santé et qui proviennent des émissions du trafic routier de celles qui proviennent d'autres secteurs : pour le corps humain, c'est la somme de toutes ces particules qui a des impacts sur la santé et donc la ventilation des coûts. Le travail d'évaluation est basé sur une évaluation globale des baisses des émissions puis une évaluation des concentrations des polluants sur le territoire « convertissant » les flux émis en concentration à partir d'un modèle de transfert. Ce travail a été réalisé par Airparif. Les résultats en termes de concentration ont été communiqués à l'INERIS pour l'évaluation globale des impacts sanitaires.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France et attire l'attention sur le fait que l'information du citoyen sur les impacts sanitaires de la pollution revêt un caractère important. Cette absence de capacité à traduire financièrement le coût des effets mesurés ou anticipés est à regretter car elle nuit à l'effet pédagogique sur les populations et les responsables locaux.

*

- Quelle est l'évaluation financière du coût non sanitaire de la pollution de l'air en Île de France ? À l'égard de la baisse des rendements agricoles, biodiversité, dégradation des bâtiments, des structures routières...

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'évaluation des coûts du PPA n'a pris en compte que les coûts directs (annexe XI du PPA). La baisse des rendements agricoles, la dégradation des bâtiments et l'impact sur la biodiversité sont des coûts indirects, non évalués dans le cadre de notre étude. Il s'agit d'une autre approche d'évaluation des coûts de la pollution atmosphérique. Elle est très difficile et longue à réaliser et n'apporterait pas plus d'informations pour aider à la décision sur les défis du PPA : l'amélioration de la qualité réduit en effet les coûts indirects.

Compte tenu de la difficulté de ces études sur les coûts indirects et de la relative inexistence de telles études sur l'Île-de-France, certaines évaluations sont en outre contestées. Par exemple, la profession agricole ne partage pas les niveaux de baisse de rendement évalués par l'INRA sur la région Île-de-France (entre 5 et 10 % de baisse de rendement sur les cultures de blé). Elle souligne que l'évaluation a été réalisée « en laboratoire » dans des conditions particulières et à petite échelle et que cette situation n'est pas reproduite dans les conditions réelles. Elle ne constate pas de telles baisses de rendement. Le sujet nécessite de poursuivre les études en la matière.

Appréciation de la commission d'enquête

Comme énoncé précédemment, la commission d'enquête regrette que ces études ne soient pas menées.

*

- La Métropole du Grand Paris, accompagnée de 7 collectivités territoriales, a été désignée lauréate de l'appel à projets de l'Etat « Villes respirables en 5 ans » le 24 septembre 2015. Certaines actions définies dans le cadre de cette opération figurent dans le Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020 et le financement est évoqué. Or, les collectivités, dans leur avis et observations, dénoncent le désengagement de l'Etat. Qu'en est-il ? Est-ce que la convention « Ville respirable en 5 ans » sera signée dans le cadre de ce Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020 ? ou bien sera-t-elle reprise dans le cadre d'une autre action de l'Etat ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La convention « villes respirables en 5 ans » a été signée par l'ensemble des parties le 22 novembre 2017. Elle porte sur le montant prévu initialement, soit une aide de l'Etat de 1 million d'euros.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de ce fait.

*

- La Ville de Paris, dans son observation, évoque, si la France est condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne pour non respect des valeurs limites européennes, de fortes amendes (10 à 30 millions d'euros + 150 à 300 000 euros d'astreintes journalières). Confirmez-vous cette évaluation ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Suite à la procédure d'avis motivé, la Commission Européenne peut choisir de poursuivre le contentieux en transmettant l'affaire à la CJUE. Une première condamnation par cette cour se traduirait par une mise en demeure d'agir. Une seconde condamnation pour les mêmes motifs, suite à la procédure poursuivie par la Commission Européenne, peut se traduire par une sanction financière.

Une première estimation avait été faite en 2012 par le SGAE pour disposer d'un premier ordre de grandeur, en s'appuyant sur un montant forfaitaire auquel s'ajoute un montant journalier par jour de dépassement. Le chiffre estimé à l'époque était d'environ 100 millions d'euros la première année puis 90 millions d'euros/an les suivantes, avec les hypothèses suivantes retenues à l'époque : Amende forfaitaire de 10 millions d'euros + astreinte journalière de 240 k€/jour (240 k€ x 365 jours = 87,6 millions d'euros), sachant que l'astreinte journalière est très variable selon le type d'infraction et sa gravité : elle peut varier de 13 098 € à 785 880 €/jour.

La communication de la Commission du 5 août 2015 (document C(2015) 5511 final) relative à la « mise à jour des données utilisées pour le calcul des sommes forfaitaires et des astreintes que la Commission proposera à la Cour de justice dans le cadre de procédures d'infraction » ne modifie pas significativement cet ordre de grandeur.

En tout état de cause, la Cour de justice de l'Union européenne reste seule compétente pour déterminer les sanctions applicables. En l'état, il n'y a pas de provision pour risque constituée dans les comptes de l'Etat.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que cette estimation transmise par la Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France est beaucoup plus importante dans l'absolu que le montant évoqué par la Ville de Paris dans son observation.

D'autre part, elle considère que cette évaluation ne concerne qu'un seul dépassement : l'amende liée au non respect des valeurs limites PM10. Il convient, certainement, de revoir le montant global des amendes.

Ainsi, la Cour des comptes, dans son Rapport « Les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air » - Décembre 2015, consigne « Le montant de l'amende pour le seul contentieux « particules », estimé par le secrétariat général des affaires européennes (SGAE) en 2012, pourrait s'élever à plus de 100 M€ la première année, puis 90 M€ par an les années suivantes, et ce tant que des dépassements seront observés. Ces sommes sont indicatives : les règles de calcul des astreintes sont très variables en fonction de la gravité des manquements. Ceux-ci ayant des conséquences en termes de santé publique, les astreintes pourraient être très élevées. En outre, le contentieux sur le dioxyde d'azote venant d'entrer dans une nouvelle phase, il est possible que le montant auquel pourrait être condamnée la France soit supérieur à 100 M€. La Cour rappelle qu'en cas de risque de condamnation, il apparaît nécessaire de provisionner dans les comptes de l'État les sommes correspondantes »

*

- Quelle part pourrait être imputable à la région Île de France et, de fait, aux collectivités locales ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La mise en œuvre des procédures prévues par les articles L1611-10 et R1611-36 et suivants du code général des collectivités territoriales, est décidée par les ministres. Les dispositions légales et réglementaires susvisées prévoient la saisine d'une commission consultative sur la responsabilité des collectivités. Cette commission émet un avis sur une répartition prévisionnelle de la charge financière entre l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements et établissements publics à raison de leurs compétences respectives.

Il convient cependant de souligner que la volonté partagée entre Etat et collectivités est de travailler ensemble sur le sujet. La démarche mise en œuvre pour la révision du PPA l'atteste. La feuille de route pour la qualité de l'air voulue par le Ministre et en cours de préparation poursuit cette même volonté.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France

décrit la procédure qui sera suivie dans l'hypothèse d'une mise en cause de la responsabilité des collectivités locales sur le fondement de la Loi NOTRe et souligne la volonté que toutes les parties travaillent ensemble.

La commission d'enquête fait valoir que la démarche de collaboration, jusqu'à maintenant, concerne l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020, phase achevée, et la collecte de données. Mais qu'en est-il pour définir des actions concertées, voire correctrices ?

D'autre part, la commission d'enquête estime que la feuille de route dont il est fait mention ne concerne pas le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020, tel qu'il a été soumis à enquête publique.

*

IV.5. P.P.A. : DÉFIS SECTORIELS

MÉTHODOLOGIE SECTORIELLE

Sur l'évaluation

Les stations de mesure

- Il semblerait que moins de 40 stations fixes d'Airparif équipent l'Île-de-France (12012 km², 12 millions d'habitants en 2014) ce qui représente une moyenne d'1 station pour 300 km² et d'1 station pour 300 000 habitants. L'UE a-t-elle une exigence sur ces ratios ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le dispositif de surveillance de la qualité de l'air doit répondre a minima aux exigences de la directive n° 2008/50/CE du 21/05/08 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Cette directive fixe effectivement des critères à retenir pour déterminer le nombre minimal de points de prélèvement pour la mesure fixe des concentrations d'anhydride sulfureux, de dioxyde d'azote et d'oxydes d'azote, de particules (PM10 et PM2,5), de plomb, de benzène et de monoxyde de carbone dans l'air ambiant. Pour les particules, par exemple, son annexe V fournit le tableau suivant :

1. Sources diffuses

Population de l'agglomération ou zone (en milliers d'habitants)	Si les concentrations maximales dépassent le seuil d'évaluation supérieur (1)		Si les concentrations maximales sont comprises entre les seuils d'évaluation inférieur et supérieur	
	Polluants (à l'exception des PM)	PM (2) (somme des PM ₁₀ et des PM _{2,5})	Polluants (à l'exception des PM)	PM (2) (somme des PM ₁₀ et des PM _{2,5})
0-249	1	2	1	1
250-499	2	3	1	2
500-749	2	3	1	2
750-999	3	4	1	2
1 000-1 499	4	6	2	3
1 500-1 999	5	7	2	3
2 000-2 749	6	8	3	4
2 750-3 749	7	10	3	4
3 750-4 749	8	11	3	6
4 750-5 999	9	13	4	6
= 6 000	10	15	4	7

(1) Pour le dioxyde d'azote, les particules, le benzène et le monoxyde de carbone: ce nombre doit comprendre au moins une station surveillant la pollution de fond urbaine et une station consacrée à la pollution due à la circulation, à condition que cela n'augmente pas le nombre de points de prélèvement. Pour ces polluants, dans un État membre, le nombre total de stations consacrées à la pollution de fond urbaine ne doit pas être plus de deux fois supérieur ou inférieur au nombre de stations consacrées à la pollution due à la circulation selon les prescriptions de la section A, point 1). Les points de prélèvement présentant des dépassements de la valeur limite pour les PM₁₀ au cours des trois dernières années sont conservés, à moins qu'un déplacement de ces points ne s'avère nécessaire dans des circonstances exceptionnelles, notamment en cas d'aménagement du territoire.

(2) Lorsque les PM_{2,5} et les PM₁₀ sont mesurés conformément à l'article 8 dans la même station de surveillance, on compte deux points de prélèvement différents. Le nombre total de points de prélèvement pour les PM_{2,5} dans un État membre ne doit pas être plus de deux fois supérieur ou inférieur à celui pour les PM₁₀ selon les prescriptions de la section A, point 1), et le nombre de points de prélèvement pour les PM_{2,5} consacrés à la pollution de fond des agglomérations et des zones urbaines doit satisfaire aux exigences énoncées à l'annexe V, section B.

La conformité du dispositif de surveillance d'Airparif est auditée par le Laboratoire Central de la Surveillance de la qualité de l'air (LCSQA), qui a confirmé cette conformité.

Airparif dispose à ce jour de 72 stations permanentes (42 stations fixes de mesure des niveaux de fond et 14 stations de mesure des niveaux de proximité au trafic routier, 16 points de prélèvements échantillonnés par tubes passifs ainsi qu'une station d'observation à la Tour Eiffel. Les stations et les polluants mesurés sont précisés sur le site d'Airparif à l'adresse suivante : <http://www.airparif.asso.fr/stations/index> La fiche du réseau de mesure est mise à jour à chaque évolution.

Compte-tenu du nombre d'habitants de l'agglomération parisienne et des niveaux, le nombre de points de prélèvements francilien est supérieur à cette valeur, avec par exemple :

➤ pour le dioxyde d'azote : 41 points de mesure fixes permanents et 17 points de mesure échantillonnés permettant de reconstituer une moyenne annuelle à partir de 14 semaines de mesure par an afin de bien représenter la variabilité des niveaux (pour 10 points au minimum demandés par la directive européenne de 2008).

➤ Pour les particules, 23 stations mesurant les PM₁₀ et 13 mesurant les PM_{2,5} (pour au total pour les particules 21 points de prélèvements minimum demandés par la directive de 2008)

Il est par ailleurs rappelé que conformément à l'état de l'art français et international, le dispositif de surveillance repose sur une articulation entre les systèmes de modélisation et les stations de mesure.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte que par le porteur de projet, le réseau est suffisamment dimensionné pour répondre aux exigences de connaissance de la qualité de l'air.

En effet le nombre de stations est cohérent avec les minima demandés par la directive européenne d'autant plus que ces stations fixes sont complétées par des modélisations.

La commission aimerait que cet audit soit joint au dossier de PPA ainsi que la liste des stations de mesures et de leurs justifications.

*

- Ces ratios sont-ils cohérents avec les autres PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La directive européenne s'applique sur l'ensemble du territoire français. Les dispositifs de surveillance sont gérés par les AASQA (associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air) et audités par le LCSQA. Chacune peut adapter son dispositif de surveillance en fonction des problématiques locales tout en respectant la directive.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission et aimerait avoir des précisions sur les problématiques locales identifiées sur la région en regard des stations de mesures fixes de suivi de la qualité de l'air mises en place.

La commission propose que dans ce même esprit le réseau de surveillance de la région Ile-de-France se renforce notamment au droit des aéroports d'Orly et du Bourget insérés dans un tissu urbain dense. Il pourrait être opportun également de compléter le réseau avec des stations dans le fond urbain influencé par des gros émetteurs (type UIOM).

*

- Ces ratios jouent-ils sur la précision des données ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'objet de la directive est d'obtenir par la surveillance réalisée dans les conditions de la directive une situation représentative de la pollution, i.e. la meilleure précision possible. Les stations de mesure permettent une validation des sorties de modélisation. Leur présence en nombre suffisant dans les zones de forte variabilité spatiale des niveaux permet d'assurer une bonne fiabilité des résultats.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Ile-de-France. La commission maintient son besoin de précisions sur cet aspect.

*

- Ces stations ne mesurent pas toutes les mêmes paramètres. Ce qui diminue d'autant la représentativité de la valeur pour chaque paramètre.
Y a-t-il des standards sur ces sujets ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le système de surveillance de la qualité de l'air mis en place par Airparif répond aux exigences de la directive européenne. Les résultats sont représentatifs de la pollution francilienne.

Il est à noter que Airparif ne se limite pas à ses stations pour connaître l'état de la pollution. Il utilise également des modélisations exploitant notamment l'inventaire des émissions qu'il réalise. Le système de surveillance utilisé est présenté sur son site internet : <http://airparif.asso.fr/methodes-surveillance/modeles>

Appréciation de la commission d'enquête

La commission trouve effectivement cette double approche très riche d'enseignements et pense que les cartographies produites par modélisations facilitent la communication.

La commission a recensé plusieurs modélisations spécifiques qui permettent de développer des observatoires de la qualité de l'air dans certaines zones de l'Île-de-France et apportent une information au public pratiquement en temps réel :

- **ObsAIRvatoire A86, autour du Duplex A86.**
- **Votre Air dans le centre de Paris.**
- **Survol autour des plate-formes aériennes franciliennes, qui concerne le suivi d'Orly d'un côté et du Bourget/CDG de l'autre, agglomérés. Extrait du site survol : « L'impact des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air était perceptible jusqu'à 4 kilomètres de Charles de Gaulle qui est l'aéroport le plus important. Les zones d'études regroupent donc les communes se trouvant dans un périmètre de 5 km autour des aéroports. L'étendue de la zone Paris-Charles de Gaulle/Le Bourget permet également de montrer l'influence du Boulevard périphérique. »**
- **Par ailleurs des cartes communales sont mises à disposition sur le site d'Airparif. Elles ont été réalisées par Airparif avec l'aide de l'État et sur demande de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie Île-de-France, afin de répondre aux exigences du Plan de protection de l'atmosphère de la région (PPA-mesure réglementaire n°8).
Ces cartes à l'échelle des communes présentent les concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules (PM₁₀). Il est mentionné que la superficie et le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la valeur limite annuelle en PM₁₀ (40 µg/m³) sont très faibles.**

Il est indiqué également que pour les Hauts-de-Seine, la Seine-et-Marne et les Yvelines, le retrait du Conseil Général de l'association Airparif ne permet plus la mise à disposition de certaines de ces informations.

Il est toutefois rappelé sur le site d'Airparif que « ces modélisations renseignent sur un indice de pollution qui est un indicateur du niveau de pollution attendu, mais cet indice de pollution n'est

pas une concentration ». D'où effectivement l'intérêt de renforcer le nombre de certaines stations qui renseignent sur les concentrations en des points stratégiques « noirs » ou de fond urbain.

*

- Le réseau fixe d'Airparif est complété par un réseau de mesure au droit de certains sites industriels.
Les mesures sur les sites industriels sont-elles intégrées dans la simulation sur l'existant ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Non. Ces dispositifs appartiennent aux industriels. Ils permettent généralement de mesurer les concentrations de polluants à proximité immédiate du site (cheminée de procédés ou autres) pour veiller à respecter les valeurs limites d'émissions qui leur sont imposées. Ces dispositifs ne permettent pas, en général, de mesurer un niveau de fond et ne sont donc pas représentatifs de la pollution francilienne.

Les émissions de polluants des industriels sont en revanche bien prises en compte dans l'inventaire des émissions et dans la modélisation des concentrations de polluants en Ile-de-France.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Ile-de-France indique dans sa réponse qu'il ne lui paraît pas envisageable que les dispositifs de suivi des émissions de certains industriels participent à l'enrichissement de la connaissance des niveaux de fond de pollution. Néanmoins AIRPARIF souligne que les données d'émissions (autosurveillance des industriels) pourraient être utiles pour améliorer la modélisation lors de la réunion du groupe de travail du CRGT1 industrie.

La commission a bien noté que les émissions de polluants des industriels sont prises en compte dans la modélisation des concentrations de polluants en Ile-de-France.

La commission remarque que pour les installations fortement émettrices et implantées dans un tissu urbain dense, aucune station de mesures des niveaux de fond ne permette de recalculer les valeurs des modèles.

En effet dans le cadre du suivi de la pollution atmosphérique les PPA peuvent implanter des stations de niveaux de fond sur des zones sous influence de pollution industrielle.

Fort est de constaté que le réseau actuel de surveillance des niveaux de fond ne comprend qu'une seule station de suivi de pollution industrielle à Limay.

La commission regrette qu'aucune autre station de ce type ne soit implantée dans les zones sensibles notamment au droit des lieux sous influence des rejets d'UIOM par exemple.

*

- ***Si oui, de quelle manière ? Si non, pour quelles raisons ?***

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la réponse apportée à la question précédente.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête souligne qu'il lui semble utile de compléter la connaissance actuelle des stations de mesure du fond urbain avec l'ajout de certaines stations en zone urbaine dense et sensible à l'influence notamment des rejets des UIOM.

*

- Airparif possède également des stations de mesures mobiles.
Les mesures de ces stations mobiles sont-elles intégrées dans la simulation sur l'existant ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

non. Seules les stations fixes sont utilisées dans le cadre de ce PPA. Ce sont les mesures effectuées sur ces stations fixes qui sont remontées à la commission européenne. Les stations mobiles, comme il est dit en page 33 du PPA, permettent de mesurer des concentrations de polluants dans des endroits précis, à proximité d'une source de pollution. Elles n'ont pas l'objectif de mesure la pollution de fond.

Les mesures des stations mobiles sont des résultats de campagne de mesure, menées par exemple pour affiner un diagnostic de qualité de l'air sur une zone. Les résultats peuvent permettre de s'assurer de la bonne représentativité du modèle dans des zones sans station de mesure. Le cas échéant des résultats de campagne de mesure peuvent montrer la nécessité d'ajouter une station de mesure.

Une campagne de mesure peut également permettre de mesurer des polluants non mesurés en routine sur les stations permanentes (polluant non réglementé dans l'air ambiant notamment).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission comprend tout l'intérêt de ces stations mobiles. La commission suggère que ces stations mobiles soient pourquoi pas également utilisées pour confirmer la pollution évaluée (ou surévaluée ?) liée au chauffage urbain, certains sites industriels et certains points noirs de circulation.

*

- Si oui, de quelle manière ? Si non, pour quelles raisons ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la réponse apportée à la question précédente.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission insiste sur les pollutions encore mal appréhendées dont certaines peuvent se traduire en pollution de fond.

*

- Des micro-capteurs « existent pour mesurer la concentration en temps réel pour les PM2,5

et PM10 »

Ce type de capteur est-il utilisé par Airparif ou par la DRIEE ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Aucune surveillance de la qualité de l'air n'est actuellement assurée par micro-capteur à Airparif. Airparif assure des tests sur ces types de matériel depuis 10 ans et si les dernières expérimentations réalisées ont montré des résultats prometteurs notamment pour le dioxyde d'azote (ce qui est nouveau, les matériels précédents n'étaient pas fiables), ils ne sont pas encore utilisables en opérationnel.

Le LCSQA (laboratoire central pour la surveillance de la qualité de l'air) réalise actuellement plusieurs actions concernant les micro-capteurs (Veille technologique sur les systèmes micro-capteurs pour les mesures de polluants de l'air ambiant, étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un protocole pour l'évaluation en laboratoire des microcapteursPM, étude sur l'influence du traitement de signal sur la réponse des micro-capteurs, Travaux méthodologiques sur les systèmes d'acquisition et de bancarisation liés aux microcapteurs...). Il a également mis en place un GT national réunissant la presque totalité des AASQA (y compris Airparif) afin de capitaliser les différentes expériences et produire une note stratégique définissant la place de ce type de dispositifs dans le dispositif de surveillance.

De plus, Le LCSQA organise une comparaison inter laboratoires en début d'années prochaine en mettant en parallèle plusieurs micro capteurs sur le terrain.

En parallèle des travaux français, des travaux sont également en cours au niveau européen (normalisation, CEN) afin de définir une méthodologie pour évaluer ce type des micro-capteurs. Le LCSQA participe aux travaux européens.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission trouve cette nouvelle génération de capteurs très intéressante. Elle pourra vraisemblablement compléter les mesures de polluants dans des lieux non encore suivis (métro ?). Si dans un futur proche une méthodologie de surveillance complémentaire basée sur ces micro-capteurs est définie, celle-ci pourrait contribuer de manière efficace à l'estimation de la pollution de fond.

*

- Dans quelles circonstances peut-on envisager de les utiliser ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la réponse apportée à la question précédente. Les travaux sont encore en cours sur le sujet.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission pense que cette innovation pourrait être signalée dans le cadre de moyen complémentaire à développer.

*

- Les capteurs d'Air Parif « situés rue du Commandant Pilot » sont « distants des sources de pollution de l'Avenue Charles Gaulle et de l'Avenue Victor Hugo ».
- Ces capteurs sont-ils représentatifs et pour quels types de pollution ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La station visée par cette personne est la station de mesure de Neuilly. Il s'agit d'une station fixe urbaine. Comme indiqué en page 32 du PPA, ce type de station se situe dans une zone urbaine bâtie en continu, dans laquelle les fronts de rue sont totalement constitués de constructions d'au minimum 2 étages. Elle permet de mesurer la pollution de fond représentative du milieu urbain. Il ne s'agit pas d'une station de trafic. Sa vocation n'est ainsi pas de mesurer la pollution à proximité d'axes routiers importants. Elle est à ce titre sciemment éloignée des avenues pour s'affranchir de leur influence directe. Elle mesure les oxydes d'azote, l'ozone, le dioxyde de soufre, les fumées noires (suies) et le benzène.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend bonne note de cette réponse et considère ce positionnement tout à fait adapté à son contexte de station fixe urbaine.

*

- Les valeurs enregistrées donnent quelles indications ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme toutes les stations, la station de mesure permet d'enregistrer au quotidien et en continu les concentrations en polluants.

Appréciation de la commission d'enquête

Selon la liste des stations de suivi établie par Airparif, les stations ne sont pas toutes fixes et ne renseignent pas toutes les mêmes paramètres. La commission prend note des précisions apportées supra concernant les paramètres analysés sur cette station urbaine de Neuilly à savoir les oxydes d'azote, l'ozone, le dioxyde de soufre, les fumées noires (suies) et le benzène. La commission a bien noté également que cette station de fond urbain n'enregistre pas les PM10 ni les PM2,5.

La commission s'interroge également sur le fait que sur les 22 stations de fond urbaines ou périurbaines de Paris et la petite couronne, seules 9 enregistrent les PM 10 et parmi ces 9 stations, seules 4 enregistrent également les PM2,5 à Paris Centre, Gennevilliers, Bobigny et Vitry.

Cela va dans le même sens concernant les 15 stations de fond urbaines ou périurbaines de la grande couronne : seules 3 enregistrent les PM 10 et 2 enregistrent les PM2,5 (une analyse les deux) à Cergy, Rambouillet et Lognes pour les PM10 et à Rambouillet et Gonesse pour les PM2,5. Il serait là encore intéressant de comprendre l'intérêt du positionnement de ces stations par rapport au trafic et ce que ces stations suivent.

Concernant les enjeux vis-à-vis des PM2,5, la commission suggère d'augmenter le nombre de stations de mesures (voir le doublement des stations de mesures de ce polluant) et insiste sur

une localisation plus dense à Paris pour appréhender l'incidence du chauffage au bois d'un côté (selon le sondage Ademe) et la circulation, dans l'attente d'émergence d'autres techniques de mesures appropriées.

*

- Air Paris mesure-t-elle les particules « ultra fines » ? Jusqu'à quelles tailles de particules ? (nanoparticules ?)

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les nanoparticules ne sont pas visées par la directive européenne n° 2008/50/CE du 21/05/08 et ne sont pas l'objet de ce PPA. Des campagnes ont régulièrement été menées entre 2003 et 2008 en collaboration avec le LCSQA. Un groupe de travail national a ensuite testé pendant plusieurs années des appareils de mesure, la mesure de ce polluant non réglementé dans l'air ambiant étant encore peu robuste pour de la mesure permanente en opérationnel.

Airparif a prévu d'acheter un appareil de mesure en continu par comptage en 2018 pour poursuivre le recueil d'information sur ces particules ultra-fines.

Par ailleurs, un point de mesure en continu des PM1 est également prévu en 2018 sur le site de Gennevilliers qui mesure également en continu la composition chimique des particules.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission ne peut qu'encourager ce type d'évolution. Le développement d'un maillage particulier sur la problématique des particules 2,5 et de tailles inférieures pourrait faire partie d'un défi, évaluable en fonction du nombre de stations supplémentaires suivies.

*

- Les stations qui figurent sur la Fig. 5. Sont-elles toujours existantes aujourd'hui (emplacement constant ?)?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

oui. L'état du dispositif de surveillance de la qualité de l'air utilisé par Airparif est également mis en ligne sur le site <http://airparif.asso.fr/stations/index>.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission trouve le site Airparif et les données communiquées très intéressantes. Elle insiste toutefois encore sur le peu de stations de mesures des PM2,5 dans toute la région.

*

- Les résultats de mesures de ces stations ont-ils été intégrés dans la simulation sur l'existant du PPA2017 ? et du PPA 2013 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les résultats présentés dans le PPA2017 et dans le PPA2013 sont de 2 types : un état des lieux initial permettant de faire l'inventaire des émissions ainsi qu'un état des lieux permettant de faire le bilan des dépassements des valeurs limites en concentration, ensuite, une modélisation de l'état de la qualité de l'air en 2020 avec ou sans application du PPA est réalisée.

L'objectif de la modélisation réalisée dans le cadre du PPA est d'aider à déterminer si la variation nette induite par la mise en œuvre des actions du PPA permet une amélioration de la qualité de l'air, en l'état une diminution des concentrations de polluants. Ainsi, une année initiale est modélisée afin de s'assurer que les conditions météorologiques seront identiques entre la simulation initiale et la simulation à horizon 2020. C'est pourquoi l'état initial se base sur les concentrations modélisées sur l'ensemble de la région Ile-de-France, et pas uniquement au droit des stations de mesure : ces stations de mesure permettent de vérifier a posteriori le nombre de dépassements enregistrés au long d'une année, mais elles ne permettent pas de faire de la prospective. Elles ne sont donc pas utilisées en tant que telles et directement.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission note que ces stations confirment uniquement le dépassement du niveau de fond des pollutions.

*

- Sinon quelles sont les stations de mesures supprimées entre le PPA 2013 et le PPA 2017 ?

voir la réponse à la question précédente. Les évolutions du réseau de mesure depuis 2006 sont les suivantes :

Des stations ont fermé. Le tableau ci-dessous résume les stations, la date de leur fermeture et les raisons.

FOND	PARIS 1er Les Halles	Station	23/11/2010	transfert station dans le quatrième arrondissement pendant les travaux du jardin des Halles
FOND	ISSY-LES-MOULINEAUX	Station	24/07/2013	non renouvellement autorisation d'implantation par la commune -remplacée par Paris Stade Lenglen
FOND rurale	Zone rurale Ouest - PRUNAY-LE-TEMPLE	station	31/12/2014	Développement des habitations à proximité de la station : elle n'était plus représentative – Prélèvement déplacé à

				...
TRAFIC	RN20 Montlhéry tube	site tube	29/12/2014	Remplacement par une station de mesure fixe
FOND	BAGNOLET	station	31/12/2015	Demande d'arrêt de la station : vente du terrain et projet immobilier dessus

Des stations ont ouvert également durant cette période, soit en remplacement des stations qui ont fermé soit en complément. Le réseau de mesure en proximité du trafic routier a notamment été fortement renforcé.

BAGNOLET	Station de fond	01/01/2007	renforcement du réseau de mesure
RD910 - Sèvres	site tube prox	08/01/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RN20 - Montrouge	site tube prox	15/01/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RN13 - St-Germain-en-Laye	site tube prox	15/01/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RD7 - Courbevoie	site tube prox	29/01/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RN4 - Champigny-sur-Marne	Station prox	29/01/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
Rue de Rivoli	site tube prox	05/02/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic

			routier
Place de la Bastille	site tube prox	05/02/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RN302 - Villemomble	site tube prox	05/02/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RN186 - Choisy-le-Roi	site tube prox	05/02/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
Porte de Clignancourt	site tube prox	19/02/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
Carrefour Vaugirard-Convention	site tube prox	26/02/2007	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RN2 Pantin	Station prox	01/01/2009	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RN6 Melun	Station prox	05/01/2009	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
Boulevard Haussmann	Station porx	13/02/2010	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
PARIS Centre	Station de fond	01/01/2011	Déplacement pendant les travaux aux Halles

A6 a - Arcueil	site tube prox	07/02/2011	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
Place de l'Opéra	Station prox	19/02/2011	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
Paris 6ème tube	site tube fond	02/07/2012	
Boulevard Périphérique Est	Station prox	25/12/2012	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RD934 Coulommiers	Station prox	08/03/2013	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
PARIS Stade Lenglen	Station de fond	01/01/2014	remplacement station Issy-les-Moulineaux
Boulevard Soult	Station de prox	01/01/2014	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
RAMBOUILLET	Station de fond	19/12/2014	renforcement du réseau de mesure
RN20 Montlhéry	Station de prox	19/12/2014	renforcement du réseau de mesure en proximité du trafic routier
LIMAY	Station indus	29/12/2014	Surveillance industrielle des métaux
ARGENTEUIL Hôtel de Ville	Station de fond	03/01/2015	Renforcement réseau
BAGNEAUX-SUR-LOING	station	28/12/2015	Surveillance industrielle des métaux

POMMEUSE	Station de fond	01/04/2016	Renforcement surveillance HAP
----------	-----------------	------------	-------------------------------

Appréciation de la commission d'enquête

Ces éléments sont très intéressants et mériteraient de figurer dans les annexes du PPA tout comme la liste des stations actives aujourd'hui et de ce qu'elles mesurent.

Cette liste fait mention d'une station « indus » pour Limay, ce qui est particulièrement intéressant compte tenu du développement industriel de cette zone. A l'inverse la commission s'étonne qu'il n'y ait pas d'autres stations « Indus » dans le cadre du suivi de la qualité de l'air de la Région, notamment dans les zones pavillonnaires sous le vent des principaux incinérateurs de la région ou de tout autre gros émetteur d'émissions.

*

- Et entre le PPA 2013 et le PPA 2006 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

voir la réponse à la question précédente

Appréciation de la commission d'enquête

La commission réitère sa demande d'insérer ces éléments dans le PPA révisé.

*

- Quelles incidences sur les résultats des modélisations de l'existant 2006, 2013 et 2014 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

voir la réponse à la question précédente. Les cartographies des niveaux de pollution calculés par modélisation sont validées à partir des résultats de toutes les stations de mesure disponibles pour chaque année. La précision augmente au fur et à mesure des années, en fonction de l'amélioration des systèmes de modélisation. Le renforcement du réseau en proximité du trafic routier sur des typologies peu représentées avant 2007 a amélioré également les résultats.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission souligne en effet les efforts de connaissance depuis 2007 notamment des émissions au droit du trafic, et considère que ces efforts de développement des connaissances doivent être poursuivis.

*

- *Les stations qui figurent sur la Fig. 5. Sont-elles toujours existantes aujourd'hui (emplacement constant ?)?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

oui. L'état du dispositif de surveillance de la qualité de l'air utilisé par Airparif est également mis en ligne sur le site <http://airparif.asso.fr/stations/index>.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission réitère son appréciation positive du contenu des informations mises en lignes sur le site Airparif concernant le dispositif de surveillance.

*

- *Les résultats de mesures de ces stations ont-ils été intégrés dans la simulation sur l'existant du PPA2017 ? et du PPA 2013 ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet
voir la réponse à la question 15

Appréciation de la commission d'enquête

Nous avons bien noté que ces stations servent principalement au recalage des modélisations et à la prospective concernant les dépassements.

*

- *Sinon quelles sont les stations de mesures supprimées entre le PPA 2013 et le PPA 2017 ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet
voir la réponse à la question 16

Appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse est en effet très bien développée supra.

*

- *Et entre le PPA 2013 et le PPA 2006 ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet
voir la réponse à la question 17

Appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse est en effet très bien développée supra.

*

- *Quelles incidences sur les résultats des modélisations de l'existant 2006, 2013 et 2014 ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

voir la réponse à la question 18

*

- Dans le Vexin et à proximité de l'UIOM d'Issy-les-Moulineaux (dans le parc Weiden) (REL 115, 125) des stations de mesures auraient été supprimées. Confirmez-vous ces remarques exprimées au cours de l'enquête ? Si oui, pour quelles raisons ces stations ont-elles été supprimées ? Y a-t-il eu d'autres stations de mesures de supprimées ? Pour quelles raisons ? A l'inverse d'autres emplacements de station fixe ont-ils été créés ? Dans quels secteurs ou zones ? Quels ont été les facteurs de choix de positionnement ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme précisé en réponse à une autre question, la station d'Issy-les-Moulineaux a été déplacée à Paris dans le stade Suzanne Lenglen dans le quinzième arrondissement, suite au non renouvellement de l'autorisation d'implantation par la mairie d'Issy-les-Moulineaux. La nouvelle station remplit le même rôle de surveillance des niveaux de fond sur cette zone.

La station d'Issy-les-Moulineaux n'était pas une station de surveillance industrielle des niveaux autour de l'UIOM.

Dans le Vexin, des stations de surveillance industrielle mesurant le dioxyde de soufre ont été supprimées au début des années 2000, puisque soit les installations industrielles avaient évolué, soit les niveaux très nettement baissés et que cette surveillance n'était plus nécessaire.

Aucune autre station n'a été supprimée dans le Vexin. Airparif a une station à Cergy, une à Frémainville, une à Mantes-la-Jolie et une station industrielle de surveillance des métaux à Limay dans ce secteur.

Dans les Yvelines, une station a été supprimée : Prunay liée au développement du village qui modifiait notablement l'environnement de cette station rurale. Le paramètre a été installé sur une autre station existante.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse concernant la suppression de stations de surveillance du Vexin confirme que ce sont des stations de surveillance industrielles qui ont été supprimées. Et que les stations de mesures sont utiles dans des zones de dépassements des valeurs limites.

Concernant le refus de renouvellement de l'autorisation d'implantation d'une station par la mairie d'Issy-les-Moulineaux, la commission s'étonne que des sujets de santé publique puissent faire l'objet de refus de mesures.

Et renouvelle sa demande de suivi des émissions dans les zones sensibles sous les effets des émissions de gros émetteurs.

*

- Ces stations figuraient-elles sur votre cartographie Fig. 5 ? Les résultats de mesures de ces stations ont-ils été intégrés dans la simulation de l'existant du PPA2017 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La carte de la figure 5 est à jour. Les résultats des mesures des stations ne sont pas directement intégrés à la simulation comme indiqué à la question 15, ils servent à caler le modèle et de vérifier qu'il modélise correctement l'état de la qualité de l'air.

*

- Certains riverains d'infrastructures polluantes ou d'installations industrielles polluantes demandent à ce que leur environnement soit équipé d'une station de mesures. Est-il aisé d'ajouter une station de mesures ? Dans quel délai ? De quels ordres sont les coûts d'installation et d'exploitation des données pour une station de mesures des NOx et PM 10. Voire des NO2 et PM 2,5, ou des PM1,0 voire de diamètres inférieurs. Par ex. sur les tronçons autoroutiers A6/B6 (REL 94), dans le Vexin ou à proximité de l'UIOM d'Issy-les-Moulineaux (REL 115, 125)

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le dispositif de surveillance suivi par Airparif doit répondre à des obligations réglementaires, notamment à la directive européenne n° 2008/50/CE du 21/05/08 et être agréé par le Ministère. Il n'a pas vocation à répondre aux demandes des particuliers.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission confirme que le dispositif de surveillance n'a pas vocation à répondre aux demandes des particuliers. Par contre ce dispositif a vocation de décrire des situations critiques vis-à-vis des dépassements enregistrés.

*

L'année de référence 2014

- *L'année de référence concernant les mesures in situ pour le PPA 2017 est 2014. Les valeurs simulées de l'état initial sont-elles comparables aux années antérieures ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le calcul des émissions se base sur les méthodologies nationales du pôle de coordination des inventaires territoriaux formalisées par les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air et le CITEPA avec l'appui de l'INERIS et sous l'égide du ministère en charge de l'environnement d'où découle le guide méthodologique national pour réaliser les inventaires des émissions [DGEC-novembre 2012 : http://www.lcsqa.org/system/files/ressources/medde-dgrec-guide_methodo-elaboration_inventaires-pcit-2012_vf.pdf]. Ces méthodologies évoluent régulièrement pour intégrer les nouvelles connaissances ou prendre en compte l'évolution des données d'entrée disponibles. Les facteurs d'émissions évoluent également de manière concomitante avec les nouvelles mesures ou études scientifiques : modèles COPERT pour les émissions des véhicules, facteurs d'émission des carrières revus à la baisse suite à des études nationales avec des mesures sur le terrain, Les résultats d'une enquête francilienne sur les utilisations du bois pour le chauffage peuvent également être signalés puisqu'ils ont sensiblement augmenté les émissions de particules

liées à l'utilisation de ce combustible.

C'est pourquoi les inventaires des émissions d'Airparif sont recalculées à chaque évolution méthodologique, afin de permettre une comparaison entre eux des inventaires d'émission.

Au-delà des évolutions méthodologiques, les données d'entrée ont évolué entre les deux exercices d'évaluation du PPA.

Une des principales évolutions est le scénario prospectif national utilisé pour construire les hypothèses « fil de l'eau » : scénario AMSO (Avec Mesures Supplémentaires Objectif Grenelle) de l'étude OPTINEC produite par le CITEPA (Scénarii prospectifs climat – air – énergie. Evolution des émissions de polluants en France – Horizon 2020 et 2030 – CITEPA, Edition du 8 Juin 2011) pour le PPA 2013 et le scénario AMEE (Avec Mesures Existantes Evaluées) du PREPA pour le PPA 2017.

Les données de trafic routier utilisées sont également différentes : pour les travaux d'évaluation du PPA 2017, des données prospectives de la DRIEA ayant été fournies, l'état de référence a également été calculé à partir de données de la DRIEA, pour éviter tout biais méthodologique.

Les résultats des derniers inventaires disponibles sont les suivants ; ils ne peuvent pas être comparés entre eux (il n'y a pas eu d'augmentation des émissions entre 2012 et 2014, la méthodologie a cependant évolué, avec notamment un ajustement à la hausse des facteurs d'émissions en NOx) :

Année de l'inventaire	NOx en kt/an	PM₁₀ en kt/an	PM_{2,5} en kt/an	COVM en kt/an	NH₃ en kt/an
2014	105,7	18,8	12,9	84	11
2012	95	15	10	74	5,9
2010	99	18	13	92	16

Appréciation de la commission d'enquête

Les précisions ci-dessus apportées mériteraient également d'être intégrées dans le PPA révisé.

*

- *Peut-on comparer les valeurs de pollutions de l'état des lieux du PPA 2013 à celles du PPA 2017 ? Sur quelle année de référence se cale le PPA 2013 ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme expliqué à la question précédente, il y a eu des évolutions méthodologiques entre les deux PPA qui impliquent que l'on ne peut pas comparer entre eux les inventaires d'émission des différents PPA.

Le PPA de 2013 se base sur l'inventaire des émissions de 2010, alors que le PPA de 2017 se base sur l'inventaire des émissions de 2014.

En outre, en termes de concentrations de polluants dans l'atmosphère, le PPA 2013 a retenu comme année de référence l'année 2019 quand le PPA 2017 retient l'année 2010 : les conditions météorologiques sont donc différentes dans les deux exercices PPA, ce qui explique que les concentrations modélisées dans les deux simulations prospectives ne peuvent en aucun cas être comparées.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a pris bonne note de la différence de ces deux simulations prospectives et, même si elle comprend les évolutions méthodologiques, trouve dommage de ne pas avoir de moyens de comparer ces deux états des lieux.

*

- *Peut-on comparer les valeurs de la prospective du PPA 2013 à l'horizon 2020 et celles du PPA 2017 à l'horizon 2020 ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il n'est pas possible de comparer les résultats à 2020 en émission et en concentration du PPA en cours de révision avec les résultats à 2020 du PPA de 2013 pour les raisons suivantes :

- *Il y a eu des évolutions de méthodologie dans la réalisation des inventaires des émissions réalisés par Airparif entre 2013 et 2016 ;*
- *Le PPA 2013 étant approuvé, il a été considéré dans le scénario « fil de l'eau » du PPA 2017 ;*
- *plusieurs hypothèses retenues pour modéliser les émissions en 2020 sont différentes entre le PPA2013 et cette révision du fait de l'actualisation des hypothèses.*
- *Les conditions météorologiques sont différentes dans le scénario 2020 du PPA 2013 et dans le scénario 2020 du PPA 2017.*

Un exemple concerne le trafic routier, une des sources principales des émissions de NOx et de particules. La répartition des véhicules.km parcourus sur la région en 2020 diffère de façon importante, le PPA 2013 maintenant une part des véhicules diesel très majoritaire :

	Part véh.km en 2020 selon PPA 2013	Part véh.km en 2020 selon PPA 2020	Part véh.km en 2014
VP diesel	91,00%	59,00%	66,00%
VP Essence	9,00%	38,00%	33,00%
VP GPL	0 %	1,00%	1,00%
VP GNV	0 %	0,03%	
VP Electrique	0 %	2,00%	

Ainsi si on se réfère aux données de 2014, la part des véhicules diesel dans le parc roulant francilien

a bien diminué depuis 2005 et est déjà inférieur à l'estimation du PPA 2013. La tendance actuelle, liée notamment au rapprochement des niveaux de taxation de l'essence et du diesel mais aussi à l'image des véhicules diesel en termes de qualité de l'air, confirme que les hypothèses retenues dans le PPA 2017 sont plus vraisemblables.

Le dernier exemple qui peut être cité est l'intégration dans le scénario « Fil de l'eau » de la ZCR de Paris pour le PPA 2017 qui n'était pas créée lors du PPA2013.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission estime que ces précisions mériteraient à être portées au dossier.

*

- *Certaines actions prévues dans le PPA2013 doivent être concrétisées en 2015. (résultats 2013-2015) A partir de quelle année commence le scénario fil de l'eau ? Et les autres scénarios ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il a été considéré que les mesures du PPA2013 étaient mises en œuvre dans le scénario « fil de l'eau », en tenant compte du fait que leur mise en œuvre, partielle ou totale, se traduisait directement dans l'inventaire des émissions de 2014. Sur cette base, la méthodologie consiste à suivre les tendances de la région (évolution du nombre d'habitants, du nombre de km.véhicules parcourus, des constructions, ...) jusqu'en 2020 sans mise en œuvre des mesures du PPA2017 et sans autre évolution réglementaire que celles déjà actées avant le lancement des travaux d'élaboration du PPA (début 2017). Le PREPA par exemple n'a pas été pris en compte.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission estime que ces précisions mériteraient à être portées au dossier. La commission trouve qu'il pourrait être utile d'intégrer tous les plans/programmes pris en compte dans chaque phase de simulation dans un tableau récapitulatif pour les scénarios :

- ✓ **Fil de l'eau**
- ✓ **Fil de l'eau + PPA**
- ✓ **Fil de l'eau + PPA +ZCR 86.**

Les types de polluants retenus

- *Pourquoi le choix des PM10 plutôt que les PM 2,5 ou PM 1,0 voire les nanoparticules ? Quelles sont celles qui sont les plus polluantes ?*

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Conformément à l'article L222-4 du code de l'environnement, le PPA a pour objectif de ramener les concentrations de polluants en deçà des normes de qualité de l'air. Le diagnostic a montré que sur l'Île-de-France, les dépassements de ces normes concernaient les particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) et le dioxyde d'azote. C'est la raison pour laquelle le PPA ne s'intéresse qu'à ces polluants. Le NH₃ est également considéré dans le PPA puisqu'il s'agit d'un polluant qui, après recombinaison chimique, forme des particules secondaires.

Les particules PM1,0 n'ont pas de valeur limite de qualité de l'air imposée. La directive n° 2008/50/CE du 21/05/08 européenne ne prévoit pas de surveiller ce paramètre. L'ozone est suivi conformément à la directive européenne susvisée, sans valeur limite européenne. Le COVM, en tant que précurseur de l'ozone fait également l'objet d'une surveillance conformément à cette directive.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a bien noté l'objectif du PPA2017 de ramener les concentrations de polluants en deçà des normes de la qualité de l'air en 2025.

La commission trouve que le PPA2017 permet une réelle amélioration de la qualité de l'air même si à proximité des axes de fortes circulations ces concentrations sont encore dépassées en 2020.

La commission pense qu'il serait également intéressant de cartographier les zones pour lesquelles les concentrations en polluants sont déjà en deçà des valeurs cibles voire des recommandations OMS pour ces mêmes polluants.

Concernant l'ozone, la commission rappelle que ce polluant est suivi dans le cadre des mesures d'urgence (seuils d'information-recommandation pour des dépassements de plus de 180 µg sur 1 h sur 100 km² (ou 10% de la population d'un département) (OMS 100 µg sur 8 h) et qu'il y a peu d'information dans le PPA sur les mesures permettant de diminuer sa concentration.

*

➤ Pourquoi le choix des NOx plutôt que le NO₂ ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'appellation NOx concerne l'ensemble des oxydes d'azote (NO et NO₂). Le NO est un composé instable dont la durée de vie dans l'atmosphère est particulièrement limitée. A l'émission, il y a bien du NO et du NO₂. Les capteurs mesurent en sortie de cheminée par exemple les deux composés. Les inventaires des émissions considèrent donc les deux composés sous l'appellation NOx. Mais ce NO mesuré se transformera vite en NO₂. Il s'associe rapidement avec de l'oxygène pour former du NO₂ (NO+1/2O₂= NO₂) plus stable. Les NOx sont d'ailleurs généralement exprimés en équivalent NO₂ dans l'industrie. La part de NO₂ émise par rapport à l'ensemble des Nox émis dépend de la source de pollution).

A partir de l'inventaire des émissions qui considère l'ensemble des oxydes d'azote, Airparif détermine, à l'aide d'un ratio déterminé à partir de la littérature scientifique et ajusté suite aux observations en Ile-de-France, la part correspondant à des NO qui vont se transformer en NO₂ afin d'évaluer par la suite les concentrations de NO₂.

Ainsi, le PPA présente les résultats des émissions pour les NOx et les résultats du nombre de dépassements par rapport aux valeurs limites de qualité de l'air (concentrations) en NO₂. (tableaux 20, 39 et 42).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission note cette différence. La commission a par ailleurs relevé le ratio NO₂/NO_x de 0,22 appliqué par Airparif en Ile-de-France (rapport p 16 « Evaluation prospective de la qualité

de l'air à l'horizon 2020 en Ile-de-France ») correspondant à la moyenne des ratios calculés pour la période 2010-2014.

C'est ce ratio qui est pris pour le calcul des concentrations à 2020.

Sur la forme il semblerait qu'il y ait deux tableaux n°39.

*

- Pourquoi les composés organiques volatiles (COV) ne sont pas pris en compte dans le PPA 2017 « alors qu'ils sont très dangereux pour l'environnement et pour la santé. » ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'ensemble des tableaux des émissions font bien apparaître les COVNM (NM pour non méthanique). Il n'y a pas de valeur limite de qualité de l'air pour ces composés. Les tableaux faisant état des dépassements de ces valeurs limites ne reprennent donc pas les COV.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission note cette information et remercie la DRIEE pour ces précisions. En effet le secteur résidentiel-tertiaire est responsable de 39% des COVNM (en comparaison de 45% en France métropolitaine selon le CITEPA cf tableau joint) et le secteur industrie de 31%.

Si le COVNM émis par le secteur industriel a considérablement diminué et diminuera encore dans le cadre du PPA2017, on peut s'étonner que près de la moitié des émissions du secteur résidentiel provient de la combustion et l'autre moitié de l'utilisation domestique des solvants. Une information sur ce sujet pourrait être portée dans le cadre de l'information du citoyen.

Classement des sous-secteurs* les plus émetteurs en 2015

Classement	Sous-secteur	Part du sous-secteur dans les émissions nationales de la France métropolitaine
1	Résidentiel dont : Combustion des appareils de chauffage (chaudière, inserts, foyers fermés et ouverts, cuisinières, etc.) Utilisation domestique de solvants Engins mobiles non routiers – Loisirs / jardinage Feux ouverts de déchets verts et autres (feux de véhicules, etc.)	45% dont : 23% 21% 0,5% 0,5%
2	Construction	10%
3	Autres industries manufacturières	8,4%
4	Agro-alimentaire	5,8%

* : un secteur (au nombre de six au total : transformation de l'énergie, industrie manufacturière, résidentiel/tertiaire, agriculture/éleviculture, transport routier ou autres transports) est désagrégé en différents sous-secteurs.

*

- Pourquoi l'ozone n'est pas pris en compte dans le PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La directive européenne ne fixe pas de valeur limite pour l'ozone. Il est rappelé que le PPA répond à l'article L222-4 du code de l'environnement.

Appréciation de la commission d'enquête

La gestion des épisodes de pollution de l'air a été renforcée par un arrêté publié au Journal Officiel le 27 août 2016. L'arrêté permet une grande réactivité, notamment en cas d'épisode de pollution persistant à l'ozone. Cela montre qu'effectivement l'ozone est pris en compte dans le cadre de la qualité de l'air, même si la directive européenne ne fixe pas de valeur limite pour l'ozone. Les

mesures d'urgence concernent également ce paramètre (cf. Tableau 19 p44 du PPA).

*

DIVERS : Végétation et espaces verts/contribution

- L'abattage de 2 cèdres de 60 ans en centre-ville a été réalisé par la mairie de Juvisy. Cette action va à l'encontre de la protection de l'atmosphère en Ile-de-France. Le bénéfice des arbres ou de la végétation en tant que capteurs de pollution ou de réduction des îlots de chaleur (et donc effet sur l'ozone) a-t-il été évalué, voire intégré dans les simulations du PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

En moyenne les impacts sont faibles, voire négligeables, et l'influence de la végétation urbaine sur la qualité de l'air des villes reste marginale. [source : INRA - Impact de la végétation urbaine sur la qualité de l'air – <http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756>].

Pour considérer l'impact de la pollution de l'air sur les végétaux, on distingue la nature physique du polluant (gazeux comme les NOx ou solide comme les particules). Les végétaux peuvent piéger les polluants gazeux selon différents mécanismes :

- *absorption par les stomates (polluants hydrophiles et/ou de faible poids moléculaire : oxydes d'azote, dioxyde de soufre, ozone, CO, CO₂),*
- *piégeage dans la cuticule cireuse (polluants lipophiles et/ou de haut poids moléculaire : COV, HAP),*
- *entrée par les racines (divers polluants) : après dégradation par des micro-organismes et solubilisation dans l'eau du sol.*

Pour ce qui est des particules, elles peuvent être piégées par les végétaux par dépôt en surface (rugosité, poils, cires), mais elles peuvent être ensuite lessivées par les pluies ou remises en suspension. La végétation servant ainsi de « stockage » de la pollution. La végétation peut ainsi constituer des écrans limitant la dispersion des particules (haies d'arbres...).

Dans les deux cas (polluants gazeux, particules), des couverts végétaux en ville peuvent apporter une contribution à la lutte contre la pollution de l'air. Cependant, malgré ces effets bénéfiques, il est à noter que là où existe un important trafic routier, même une densité importante de végétation n'est pas suffisante pour résorber les effets des polluants [Impact de la végétation urbaine sur la qualité de l'air – INRA 2015- Mestayer P.G.1, Brunet Y.]

Bien que produisant un ombrage nécessaire à la diminution des températures, les végétaux sont susceptibles d'affecter la qualité de l'air en été en l'aggravant la pollution de l'air via l'émission de composés organiques volatils (COV) qui sont des précurseurs de l'ozone. Plus la chaleur augmente, plus la production de COV par les végétaux augmente.

Les bilans, positifs ou négatifs, dépendent fortement des polluants, de la situation géographique, des saisons, de la morphologie urbaine, de la nature des dispositifs végétaux. Certains dispositifs ont également des effets indirects sur la qualité de l'air via, par exemple, les ombrages ou les parasites.

Appréciation de la commission d'enquête

Ces éléments sont tout à fait intéressants. Les résultats de nombreuses études sont en général en faveur de la végétation en ville. Le premier intérêt est certainement la lutte contre les îlots de chaleur (différentiel de plusieurs degrés entre un espace végétal et un espace minéral). La végétation est considérée comme poumon vert, et même si les arbres ne peuvent pas absorber toute la pollution générée par un flux de trafic, la végétation joue un rôle a minima sur la concentration en fond. Des études indiquent également que l'ombre liée à la végétation réduit les besoins énergétiques liés à la production de froid par exemple en été.

Il serait intéressant d'utiliser la végétation en ville pour augmenter sa résilience, réduire les besoins énergétiques, et avoir indirectement un effet favorable sur la santé.

La loi Alur tend vers une ville concentrée et minérale, le PPA pourrait avoir une influence pour le maintien d'une végétation minimale dans un vrai sol.

*

Sur les défis

Sur le bilan du Plan de Protection de l'Atmosphère 2013

- Comment les 4 mesures prévues au Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 sont-elles intégrées dans le Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 révisé ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le projet d'arrêté approuvant le PPA prévoit d'abroger les arrêtés issus du PPA 2013. Son article 30 est ainsi rédigé :

« L'arrêté inter-préfectoral n°2013084-0001 du 25 mars 2013 portant approbation du Plan de Protection de l'atmosphère de la région Ile-de-France, l'arrêté inter-préfectoral n°2013 084-0002 modifié relatif à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère révisé pour l'Île-de-France, et l'arrêté inter-préfectoral n°2015301-0033 modifiant le plan de protection de l'atmosphère de la région d'Ile-de-France sont abrogés à compter de la date de publication du présent arrêté. »

Des prescriptions de ces arrêtés sont cependant reprises dans le projet d'arrêté d'approbation. Il s'agit des articles suivants :

Arrêté préfectoral/ Projet PPA	Mesures	A conserver	A modifier	A créer	article nouvel arrêté	Commentaire
n°2013 084-0001 du 25 mars 2013 modifié	Art 3 à 9 – Plans de déplacements		X		Articles 4 à 9	
	Art 10 à 27 -Installations de combustion		X		Articles 10 à 18	Prise en compte des défis IND3 et 4 du PPA
	Art 28- utilisation fioul lourd et charbon	X			Article 19	
	Art 29 à 33 – Utilisation de la biomasse comme combustibles	X			Articles 20 à 23	
	Art 34 – Groupes électrogènes	X			Article 24	
	Art 36 – 37 – Déchets verts (dérogations à l'interdiction de brûlage)			X	Articles 25-26	pas de dérogation en zone sensible
	Art 38- Epandage par pulvérisation	X			Art 27	
Projet PPA	Défis IND3 et 4 : Industrie (installations de combustion et biomasse et traitement de déchets)			X	Articles 10 à 18	A voir avec GT Industrie
	Déficit TRA 1 : Transport – plans de mobilité			X	Article 4 à 9	Imposé aux établissements publics
	Mesures d'urgence		X			AIP publié 19 décembre 2016

Appréciation de la commission d'enquête

Les 4 mesures réglementaires REG 3, REG4, REG5, REG7 du PPA d'Ile de France de 2013 seront abrogées et reprises dans le nouvel arrêté inter-préfectoral approuvant le PPA 2017. Elles ne sont pas intégrées dans des fiches défis donc elles ne seront pas évaluées ni suivies dans le cadre du PPA.

On se souvient du tumulte médiatique créé par l'interdiction à partir du 1^{er} janvier 2015 de l'utilisation des foyers ouverts en zone sensible, prescription qui avait finalement été abrogée. Nous regrettons dans ce contexte que le contenu des nouvelles prescriptions proposées pour la mesure REG3 « Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion de bois » n'ait pas fait l'objet d'une plus grande communication, d'autant que le sujet des feux de cheminées a été mis en avant par la DRIEE, en réunion publique par exemple.

*

- Comment seront-elles suivies et évaluées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

S'agissant de prescriptions réglementaires, elles sont contrôlées en application des polices concernées au même titre que les autres prescriptions. Par exemple, sur les sites industriels, les inspecteurs des installations classées intègrent dans leurs contrôles les dispositions du PPA (prescription sur les installations de combustion, les groupes électrogènes...). L'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts relève de la police du maire (police générale).

Appréciation de la commission d'enquête

Nous comprenons à cette réponse que les indicateurs de suivi des mesures REG3, REG4, REG5, REG7 du PPA 2013 sont donc abandonnés et que ces mesures n'auront pas d'indicateurs dans le cadre de l'organisation mise en place pour le suivi des actions du nouveau PPA.

*

- On constate par ailleurs en annexe IV p25 et 26 que certains des indicateurs du Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 n'ont pas été renseignés, par exemple :

REG 4 : la quantité de déchets verts collectés en déchetterie, pas de chiffre depuis 2013...

OBJ1 : la longueur cumulée de pistes cyclables (pourtant sujet majeur) 1 seul chiffre : en 2014.

Pouvez vous nous les indiquer ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les données indiquées sont celles les plus à jour ; le recueil des données nécessite dans certains cas des traitements longs, les données qui ne sont pas indiquées n'ont pas pu être collectées._

Appréciation de la commission d'enquête

D'après la définition recueillie sur le portail de l'Etat au service des Collectivités (https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/6_determiner_les_indicateurs.pdf) « *outils d'évaluation de la performance, les indicateurs permettent de mesurer le niveau d'activité, d'efficacité, d'efficience, d'économie, de qualité, de délai et ainsi de rendre compte de l'impact d'une action sur l'aspect financier, qualitatif, quantitatif, etc. C'est une représentation chiffrée de l'objectif défini à différents niveaux et mis à jour à intervalles déterminés* ». Or, des indicateurs retenus dans le cadre du PPA n'ont pas pu être collectés dont certains importants comme l'évolution de la longueur cumulée en pistes cyclables (seul un chiffre en 2014)

La réponse du porteur de projet interroge sur la pertinence des indicateurs choisis pour mesurer l'avancement/l'impact du PPA 2013 et inévitablement celle de la pertinence des indicateurs retenus pour le PPA révisé.

*

➤ Par ailleurs, les ETU3 et ETU4 prévus dans le Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 sont mentionnées dans le dossier soumis à enquête.

Pourriez vous nous communiquer les études réalisées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'étude ETU4 est consultable sur internet : http://www.utac-otc.com/ETUDES%20OTC/Emissions%20polluantes/Rapport_etude_pollution_v9.pdf

http://www.utac-otc.com/ETUDES%20OTC/Emissions%20polluantes/Rapport_etude_pollution_v9.pdf

Appréciation de la commission d'enquête

Nous voyons un intérêt dans ces études : celui d'examiner des nouvelles approches pour réduire la pollution atmosphérique.

L'étude ETU 4 portant sur l'étude concernant les contrôles techniques périodiques des émissions polluantes des véhicules légers et des véhicules lourds a bien été réalisée. Par contre, nous ne savons pas si l'étude ETU3 sur l'opportunité de moduler la redevance d'atterrissage sur les aéroports franciliens en fonction des émissions polluantes des avions a été réalisée.

Nous regrettons que le résultat des études ne soit pas indiqué dans le bilan du PPA 2013 , que le résultat soit concluant ou non. Cela éviterait que le public ne voie les études que comme des

productions intellectuelles inutiles et/ou ne débouchant sur rien de concret.

*

- De plus, REG2 : les contrôles inopinés sur les ICPE rubrique 2910 sont en baisse depuis 2013 ce qui est en totale contradiction avec le PREPA (renforcer les exigences réglementaires voir Annexe V p.29)

Comptez vous remédier à cette incohérence ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'annexe IV relative au bilan du PPA 2013 (page 25) montre que les contrôles réalisés en 2013 et 2014 est sont relativement stables (139 contrôles en 2013 et 133 en 2014). L'année 2015 (71 contrôles) est atypique et mériterait une vérification des statistiques de l'inspection des installations classées.

L'ambition du PPA en cours de révision est bien de maintenir un contrôle renforcé des installations de combustion. L'inspection des installations classées a déjà intégré défi « Industrie-1 » dans son programme de travail avant que le PPA ne soit approuvé.

Le projet de PREPA était connu seulement en 2016 et a été publié en mai 2017. la mesure REG 2 qui date du PPA de 2013 ne pouvait être concernée. La mesure IND 1 du projet de PPA prévoit de renforcer les contrôles et pas uniquement les contrôles inopinés. Plus globalement les chiffres des contrôles inopinés réalisés ont été vérifiés, et portent ici sur l'ensemble des contrôles inopinés air qui concernent des installations industrielles émettrices de polluants visés par le projet de PPA (NOx, poussières, COV ...):

56 Contrôles inopinés air ont été réalisés en 2013, 57 en 2014, 61 en 2015, 57 en 2016 et 67 (réalisés ou programmés restant à réaliser) en 2017. Il est prévu actuellement de réaliser 63 contrôles inopinés en 2018 dont une grande partie portant sur des installations en 2910.

Appréciation de la commission d'enquête

La mise en œuvre de plans d'actions de contrôle renforcé des installations de combustion et la mise en place des actions correctrices dans les délais requis par la réglementation en cas de non-conformité nous semblent en effet essentielles dans le cadre du défi secteur industrie du PPA révisé et en phase avec les orientations du PREPA.

*

- L' Arrêté inter-préfectoral n° 2013 084 0002 relatif à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère révisé pour l'Île-de-France a été modifié par l'Arrêté inter-préfectoral n°2015 021-0008.

Pouvez vous établir un tableau comparatif ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Prescription initiale 2013	Modification apportée par arrêté 2015
Fiche mesure réglementaire n°3	Supprimée et remplacée par la fiche annexée à l'arrêté de 2015

du PPA 2013	http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/arrete_modificatif_bois_approbation_PPA_RAA.pdf
<p>Page 12 du PPA 2013 :</p> <p>« <i>Mesures applicables à la zone sensiblement</i> <i>L'utilisation des foyers ouverts est interdite, même en cas de chauffage d'appoint ou de flambée d'agrément.</i> <i>Tout nouvel équipement de combustion du bois installé doit être performant (équivalent au label Flamme Verte 5 étoiles).</i></p> <p><i>Les renouvellements d'installations existantes et les installations d'inserts dans des foyers ouverts existants sont autorisés et même encouragés, dès lors que les appareils installés sont performants.</i></p> <p><i>Pour le reste de l'Île-de-France, ces dispositions constituent des recommandations.</i></p> <p><i>Mesures applicables à Paris-Charles</i> <i>La combustion individuelle du bois est interdite. »</i></p>	<p>Remplacée par :</p> <p>«</p> <p>Mesure applicable à l'Île-de-France</p> <p><i>L'utilisation des foyers ouverts est interdite, sauf pour une utilisation en chauffage d'appoint ou à des fins d'agrément.</i></p> <p>Mesure applicable à la zone sensible</p> <p><i>Tout nouvel équipement de combustion du bois installé doit être performant.</i></p> <p>Mesures applicables à Paris</p> <p><i>L'utilisation de biomasse solide comme combustible dans des installations et appareils de combustion est interdite, sauf dans les cas suivants, à condition que celle-ci ne provoque pas de nuisance dans le voisinage :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>dans des poêles, appareils à convection, cuisinières, foyers fermés et inserts de cheminées intérieures d'un rendement thermique supérieur à 65%, utilisés en chauffage d'appoint ;</i> ➤ <i>dans des cheminées à foyer ouvert uniquement utilisées en appoint ou à des fins d'agrément ;</i> ➤ <i>dans des installations de combustion d'une puissance thermique nominale inférieure ou égale à 100 kW utilisées dans l'artisanat, lorsque cette combustion est liée au respect de certaines qualités de production ;</i> ➤ <i>dans des appareils très faiblement émetteurs de poussières, y compris pour une utilisation en chauffage principal.</i> <p>Mesures d'accompagnement</p> <p><i>Les renouvellements d'installations existantes anciennes par des équipements performants et l'installation d'inserts performants ou de poêles performants dans des foyers ouverts existants sont encouragés, au moyen de dispositifs incitatifs.</i></p> <p><i>Le renouvellement des appareils anciens au profit d'équipements performants, présentant de très bons rendements énergétiques, constitue un gisement important de réduction des émissions de polluants, et s'accompagne</i></p>

	<p><i>d'économies d'énergie substantielles pour les particuliers qui font ce choix.</i></p> <p><i>Aux fins d'accélérer ce renouvellement, et en complément du crédit d'impôt transition énergétique existant, l'ADEME a lancé en juin 2015 un appel à manifestation d'intérêts « Fonds air » visant à accompagner les collectivités ou groupements de collectivités volontaires pour monter, financer et animer un fonds d'aide au renouvellement des appareils de chauffage individuels au bois non performants sur leur territoire.</i></p> <p><i>Dans le cadre de cet AMI, deux types de projets peuvent être accompagnés :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Etude de préfiguration : la collectivité ou le groupement de collectivités s'engage à lancer une étude dans l'optique de dimensionner et préfigurer la mise en place d'un futur fonds d'aide au renouvellement des appareils de chauffage au bois ainsi que des mesures d'accompagnement ;</i> ➤ <i>Création d'un fonds d'aide aux particuliers : la collectivité s'engage à constituer et gérer un fonds d'aide à la modernisation des appareils de chauffage individuels au bois.</i> <p><i>Le Fonds expérimental « Air Bois » mis en place dans le cadre du PPA de la Vallée de l'Arve, a montré l'efficacité d'un dispositif d'incitation financière pour accélérer le renouvellement des équipements individuels de combustion du bois peu performants. »</i></p>
--	---

Appréciation de la commission d'enquête

Le porteur de projet ne répond pas à la question posée : le comparatif n'est pas établi avec l'arrêté inter-préfectoral n° 2015 021-008 du 21 janvier 2015.

Comme indiqué sur le site de la DRIEE (<http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/mise-en-oeuvre-du-ppa-revise-a2246.html>), cet arrêté modifie certaines dispositions relatives aux valeurs limites d'émissions des installations classées et exclut des installations des prescriptions réglementaires. Nous avons souhaité avoir un comparatif pour apprécier, si l'arrêté complémentaire de janvier 2015 assouplissait ou sévérissait les prescriptions du PPA de 2013.

Par ailleurs, il n'est d'ailleurs pas fait mention de l'abrogation de l'arrêté inter-préfectoral du 21 janvier 2015 dans la réponse de la question 1.

*

- Il n'y a pas de bilan chiffré des mesures du Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 sur les

émissions de polluants. On reste sur une évaluation de l'atteinte ou non d'indicateurs.

Dans l'évaluation des mesures du Plan de Protection de l'Atmosphère, il y a un scénario de référence 2014. Prend t-il en compte des résultats tangibles du Plan de Protection de l'Atmosphère 2013 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

En page 36 du rapport du PPA, les figures 9 et 10 montrent respectivement le nombre de dépassements par des valeurs limites de qualité de l'air et le nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites annuelles entre 2007 et 2015. Ces figures montrent une baisse notable de ces dépassements. L'objectif du PPA 2013 comme celui du PPA 2017 est bien une suppression des dépassements des valeurs limites de qualité de l'air.

Le scénario de référence est une modélisation des émissions de 2014. Il ne prend pas en compte le PPA 2013 qui était alors tout juste approuvé. Le scénario « fil de l'eau » prend en compte le PPA2013.

Appréciation de la commission d'enquête

Il n'y a pas de bilan chiffré du PPA 2013 en 2017 mais ce bilan est présenté comme positif car une baisse notable et continue des dépassements de valeurs limites annuelles de qualité de l'air en Ile de France est constatée. Les résultats du PPA 2013 sont intégrés au scénario « fil de l'eau » qui prévoit en 2020 le respect de la plupart des valeurs limites.

Sur le suivi du P.P.A.

- Qui va superviser le suivi des défis dans le PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les groupes de travail mis en place pour l'élaboration du PPA sont maintenus. Ils ont en charge le pilotage des défis tel que mentionné sur chaque fiche défi. Ils sont également chargés de collecter les indicateurs de suivi du PPA, de les analyser et d'en tirer les conclusions en termes d'actions à mener pour relever le défi. Ces résultats et plans d'actions éventuels seront présentés au comité de suivi du PPA. Le comité de pilotage (COPIL) mis en place pour l'élaboration du projet de PPA est maintenu et deviendra le comité de suivi du PPA. C'est cette instance qui aura la charge de s'assurer de la bonne avancée des défis et d'acter les décisions nécessaires pour relever l'ensemble des défis du PPA.

Le schéma de la page 59 du rapport du PPA présente cette articulation. La rédaction du chapitre 5.2 sera modifiée pour plus de clarté.

Appréciation de la commission d'enquête

Le porteur de projet précise à la commission d'enquête qu'un comité de suivi du PPA sera créé en remplacement du comité de pilotage (COPIL) qui avait été mis en place pour l'élaboration du projet.

Pour plus de clarté, la rédaction du chapitre 5.2 du rapport sera modifié.

- Comment sera financé le suivi du PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Sur budget propre à l'État, cela fait partie de ses missions de fonctionnement.

Appréciation de la commission d'enquête

Le porteur de projet rappelle que le financement du suivi sera assuré sur le budget de l'état et que le fonctionnement fait partie de sa mission.

*

IV.5.1. Secteur Aérien

Synthèse des éléments du dossier

Trois défis concernent le secteur aérien et sont décrits dans le tome 2 du dossier soumis à enquête.

Sur les avis émis

Structure consultée	Observation sur les mesures secteur aérien
ACNUSA	Rappelle que ses compétences se limite à l'impact de <u>l'activité aéroportuaire</u>
	L'autorité souhaite que l'engagement de Paris Aéroport dans ce PPA soit entier : plans de mobilité, mode de transports des passagers et des salariés vers et depuis l'aéroport
CODERST 78	S'interroge sur l'exclusion dans les calculs des paramètres concernant les émissions des avions en vol
CODERST 77	S'étonne qu'aucune mesure ne concerne les avions en vol
Mairie d'Arcueil	Demande d'étudier les possibilités d'imposer des normes maximales d'émissions des avions à l'atterrissage et au décollage
CD 94	idem
CD 95	Rappelle la demande des Valdoisiens d'avoir connaissance de leurs expositions aux polluants atmosphériques au regard des perspectives d'évolution du trafic aérien au-delà de 2020 par la mise à disposition des données d'émissions liées à l'activité des plates formes aéroportuaires et la caractérisation de l'exposition des populations.
Commune d'Epinais sur Seine	Demande des actions plus fortes sur la maîtrise des émissions polluantes des aéronefs comme l'interdiction des engins les plus polluants et la limitation du trafic
Grand Paris Sud	Constata l'absence de normes maximales d'émissions des avions à l'atterrissage et au décollage
Métropole Grand Paris	Demande à l'Etat de veiller à l'évolution raisonnée des émissions

	liées au secteur aérien
Commune de Stains	Demande des actions plus fortes sur la maîtrise des émissions polluantes des aéronefs comme l'interdiction des engins les plus polluants et la limitation du trafic
Ville de Paris	Demande de veiller à la maîtrise du trafic aérien d'Aéroport de Paris et de ses émissions polluantes et d'évaluer l'impact de cette activité sur la pollution de fond de l'agglomération parisienne concernant les Nox et PM
Plaine Commune	Demande des actions plus fortes sur la maîtrise des émissions polluantes des aéronefs

Analyse et synthèse des observations recueillies

Les observations relatives au secteur aérien ont été émises essentiellement par des habitants soumis aux nuisances des aéroports, des Collectivités, des Associations de Défense de l'Environnement et des Associations de Défense des populations survolées.

Des riverains témoignent de leur quotidien : « ...J'habite le Val d'Oise, c'est irrespirable et bruyant à cause avions Je trouve donc le plan de protection de l'atmosphère nettement insuffisant car il ne tient pas compte des avions en l'air qui lâchent leur gazs et font du bruit... » « boules de goudron dans le jardin », « l'air sent mauvais (nous sommes survolés à 1400m à Cormeilles » « J'habite à Yerre (8 km d'Orly)... pollution noire sur les volets,...odeurs de carburants »

Un observateur s'étonne que le Plan SURVOL ne soit pas évoqué dans le PPA.

L'Association Convergence Associative regroupant 174 associations et collectifs contre les nuisances aériennes a étayé son argumentaire d'un rapport de 31 pages. Elle regrette que :

- le niveau d'émissions de polluants des 25 autres aéroports de la région soit considéré comme négligeable alors que la totalité de leurs mouvements dépasse le niveau des mouvements de Roissy et d'Orly.
- les défis n'agissent que sur la phase roulage au sol et que les émissions du décollage et l'atterrissage (84% du total des émissions pour Roissy et 82% pour Orly) ne sont pas concernées.
- l'augmentation de passagers est prévue sans augmentation du nombre de mouvements des avions

Dans ce contexte, toutes les contributions relatives au secteur aérien indiquent que le PPA ne met pas en place les mesures pertinentes pour réduire la pollution atmosphérique du secteur.

Les Associations demandent que le PPA soit amendé des propositions suivantes :

1. évaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France sans limite d'altitude
2. renforcer la surveillance de l'air sur et autour des zones aéroportuaires, comme moyen d'alerte et de prise de décision, par un organisme indépendant où les élus, les associations et les professionnels sont représentés à parties égales.
3. appliquer les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air fixées en 2005
4. plafonner le trafic aérien en Île-de-France

5. appliquer le principe «pollueur payeur»
6. généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures
7. contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires
8. restreindre le trafic aérien en cas de pic de pollution : Application de l'article L223-1 du Code de l'environnement
9. fixer clairement les objectifs de réduction des émissions polluantes à atteindre pour le transport aérien : avec des résultats attendus pour chaque mesure, évaluation et obligation de résultat

D'autres mesures sont proposées:

10. respecter le plafond annuel des mouvements d'avion et le couvre-feu actuel
11. prendre en compte le transport routier induit par les aéroports (voyageurs, employés, fret...)
12. interdire les avions les plus polluants au Bourget, ne pas augmenter le nombre de gros porteurs
13. imprimer sur les billets d'embarquement, la quantité de polluants et GES que les trajets aériens provoquent

Questions posées par le public et la commission d'enquête
Commentaires et avis techniques du porteur de projet
Appréciations de la commission d'enquête

Sur l'évaluation

- Le secteur aérien n'est pris en considération que sur 3 axes : émission des APU, émission des véhicules et engins de pistes au sol, et émissions des aéronefs au roulage. »
- Concernant les émissions des avions, et plus particulièrement les émissions liées au cycle LTO, celles-ci ne sont évaluées que partiellement puisque les phases de décollage et d'atterrissage ne sont pas prises en compte. Cela semble réducteur.
- Quels sont les paramètres qui sont dans ce cas sous-estimés ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les évaluations prennent en compte l'ensemble du cycle LTO ce qui correspond à l'atterrissage (Landing) et le décollage (Take-Off). La phase roulage est également intégrée au cycle. Le détail des émissions des aéronefs pour les différentes phases est fourni pour chaque scénario ci-dessous.

Référence (2014) Total 3 aéroports (Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget)

	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)
<i>Décollage</i>	1 533	25	20	3
<i>Montée</i>	2 938	61	54	9
<i>Atterrissage</i>	797	36	34	17
<i>Roulage</i>	617	71	60	536
TOTAL	5 885	193	168	565

Fil de l'eau 2020 - Total 3 aéroports

	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)
Décollage	1 616	25	21	3
Montée	3 095	61	57	10
Atterrissage	837	36	35	18
Roulage	650	70	63	569
TOTAL	6 198	192	177	600

Fil de l'eau + PPA 2020 - Total 3 aéroports

	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)
Décollage	1 616	25	21	3
Montée	3 095	61	57	10
Atterrissage	837	36	35	18
Roulage	647	70	63	501
TOTAL	6 195	192	176	532

A ces émissions sont ajoutées celles liées aux activités réalisées sur la plateforme *aéroportuaire* (dont l'utilisation des APU) pour donner les résultats des émissions affichés dans le PPA.

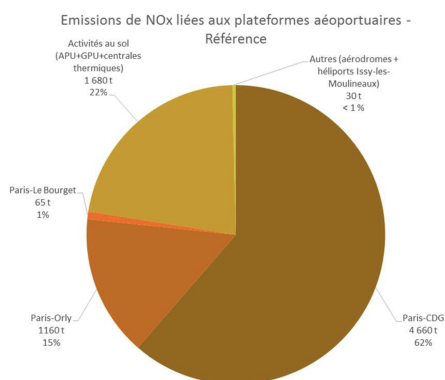
Les émissions de l'avion en vol ne prises en compte qu'en dessous de 300 pieds, soit 915m. A plus de 1000 mètres d'altitude, ces émissions sont transportées par l'air, diluées et transformées. L'impact sur l'Ile-de-France est négligeable.

Appréciation de la commission d'enquête

Ces précisions sont très intéressantes et méritent d'être intégrées.

Les plateformes aéroportuaires contribuent pour 7 % aux émissions franciliennes de NOx. Ce qui est loin d'être négligeable compte tenu du rayon de concentration réel de ces pollutions.

La part des activités aux sols est de 22% pour les NOx (27% Orly et 73% Paris-Charles de Gaulle) selon l'étude Airparif page 57.



La commission note une légère augmentation des quantités de polluants émises dans les scénarios 2020 par rapport à 2014 à l'exception des COVNM pour le scénario 2020+PPA.

Il est intéressant de noter dans l'étude Airparif que les émissions des activités aux sols des deux plates-formes aéroportuaires sont supérieures aux émissions des seuls avions de l'aéroport

de Paris-Orly. (ex ci-dessus pour les NOx). De même avec un nombre de vols 2 fois supérieurs sur Paris-Charles de Gaulle par rapport à Orly, les émissions en NOx de Paris-Orly sont 4 fois inférieures à celles de Paris-Charles de Gaulle.

La commission pense qu'il serait intéressant de valider ces données avec des mesures sur site.

*

- Dans quelles proportions ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la réponse à la question précédente.

Appréciation de la commission d'enquête

Voir nos différentes appréciations ci-dessus.

*

- Pourquoi ne limiter le champ d'études qu'aux seuls PM10 et NOx sur les phases retenues ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la réponse à la question précédente qui montrent que les PM10 et les NOx ne sont pas les seuls paramètres pris en compte ainsi que les réponses aux questions 33 et 34.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête a bien intégré ces réponses et remercie la DRIEE de ces précisions.

*

- Quelle est la pollution atmosphérique aux abords des pistes d'ORLY ? Et l'impact de cette pollution sur la flore environnante ? Peut-on dire que les émissions en NOx émises à Orly équivalent à la moitié des émissions en NOx du périphérique ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'impact des aéroports sur la pollution atmosphérique très locale n'est pas l'objet du PPA. Cet impact est pris en compte par l'observatoire SURVOL. Les informations sur cet observatoire sont disponibles sur le site internet : <http://survol.airparif.fr/observatoire/contexte-et-objectifs-du-projet>

Pour information complémentaire, le tableau ci-dessous présente le résultat de l'inventaire des émissions de 2014 pour le cycle LTO sur l'aéroport d'Orly.

Aéroport d'Orly

	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)
Décollage	290	5	5	1
Montée	593	15	13	2
Atterrissage	177	10	8	3
Roulage	100	10	9	62
TOTAL	1160	40	35	68

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a noté ces points de précision et a consulté l'observatoire SURVOL qu'elle a trouvé très instructif. En effet les concentrations calculées sont délivrées de manière quotidienne et l'on peut visionner la pollution autour des aéroports Paris-Orly et du Bourget-Paris Charles de Gaulle. Une consultation régulière démontre bien la variation des pollutions en fonction de la météo et du nombre de vols.

*

- Une remarque (REL 128) indique qu'à « Villeneuve-le-Roi, les oxydes d'azote sont émis à 70,18 % par l'aéroport d'Orly qui produit aussi 35 % des particules. » Cela est-il confirmé ? Si oui, comment est-ce intégré dans la maille territoriale ? Si non, comment l'impact d'Orly sur le territoire de Villeneuve le Roi est-il pris en compte ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Nous formulons la même réponse que la question précédente. L'ordre de grandeur est juste. L'inventaire des émissions 2012 d'Airparif montre que les émissions des activités aéroportuaires (aéronefs et émissions au sol) contribuent pour 62 % aux émissions d'oxydes d'azote sur la commune de Villeneuve le Roi et à 25 % des émissions PM₁₀ et à 28 % des émissions de PM_{2,5}. Concernant la deuxième partie de la question, il est confirmé que les émissions aéroportuaires sont toutes prises en compte dans la modélisation des concentrations. Les émissions des avions sont prises en compte en fonction de l'altitude à laquelle elles sont émises (un avion est considéré comme un point se déplaçant dans l'espace). Ainsi le lien émissions/concentration n'est pas direct ; les émissions des avions se dispersent et les concentrations mesurées à Villeneuve-le-Roi proviennent minoritairement du secteur aérien. Cette contribution est évaluée à moins de 10 % sur les concentrations mesurées au droit de la plateforme d'Orly (cf. bilan de la qualité de l'air sur la zone autour d'Orly : http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/rapport-survol-orly-bilan_2015.pdf)

Appréciation de la commission d'enquête

L'aéroport de Paris-Orly (ligne noire sur la cartographie Airparif) est implanté en partie sur le territoire de la commune de Villeneuve-le-Roi pour l'est de la zone aéroportuaire.

La zone urbaine de Villeneuve-le-Roi est à l'est de la RD125 dans l'axe d'une des pistes. Les concentrations moyennes annuelles 2015 en dioxydes d'azote (NO₂) sont inférieures à la valeur limite européenne de 40µg/m³ sur 1 an, qui est également la valeur recommandée par l'OMS.

Les concentrations annuelles calculées sont supérieures sur les zones urbanisées d'Orly, Thiais et Chevilly-la-Rue par exemple, au nord ou sur Wissous à l'ouest. Toutefois il est vrai que les activités aéroportuaires contribuent à hauteur de 62% des émissions de la commune de Villeneuve-le-Roi en NOx.

*

- Le nombre de mouvements de l'aéroport d'Orly est limité à 200 000 mouvements par an dans le cadre d'un pacte environnemental du fait que cette plateforme est enclavée dans un tissu urbain dense et préexistant.

Comment est contrôlé le respect de ce pacte (2014 : plus de 228 000 mouvements...)?

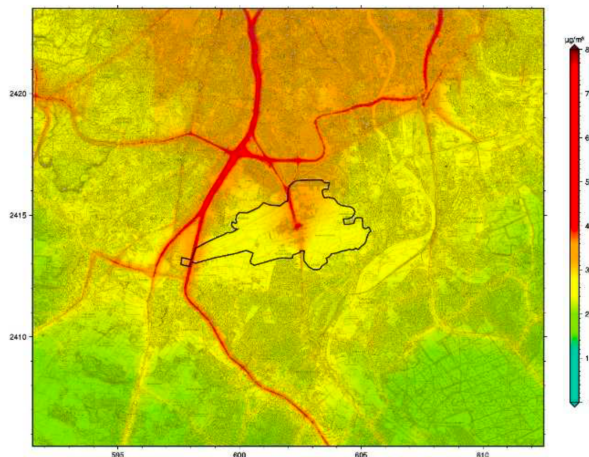
Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly (<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&categorieLien=id>) dispose dans son article 1er que « Le nombre maximum de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly est fixé à 250 000 sur deux périodes de planification horaire consécutives (été et hiver) ».

Réglementairement, c'est donc cette limite de 250 000 créneaux attribuables que ne peut dépasser le coordonnateur de l'aéroport d'Orly, COHOR, ce qui plafonne en conséquence le nombre de

mouvements à 250 000.

S'agissant du trafic réalisé, la DGAC établit annuellement des statistiques sur la base de données de trafic mensuel. Celles-ci montrent que, sur les 10 dernières années, le trafic se situe autour de 230 000 mouvements, exception faite des années 2009 et 2010 où l'on en dénombrait autour de 215 000 - 220 000.



Concentrations moyenne annuelle 2015 en dioxyde d'azote (NO₂) autour de l'aéroport de Paris-Orly

mouvements à 250 000.

S'agissant du trafic réalisé, la DGAC établit annuellement des statistiques sur la base de données de trafic mensuel. Celles-ci montrent que, sur les 10 dernières années, le trafic se situe autour de 230 000 mouvements, exception faite des années 2009 et 2010 où l'on en dénombrait autour de 215 000 - 220 000.

Appréciation de la commission d'enquête

Il est vrai que l'article 1^{er} de l'arrêté du 6 octobre 1994 limite le nombre maximum de créneaux horaires à 250 000 par contre dans les considérants, au préalable, il est écrit « Considérant qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an, objectif fixé par le schéma directeur de la région d'Ile-de-France approuvé par le décret du 26 avril 1994 ». Il semblerait ainsi que le nombre de créneaux horaires et le nombre de mouvements autorisés ne soient pas la même chose. Les associations font bien la distinction et retiennent pour le plafonnement du nombre de mouvements 200000. En comparaison sur le site parisaéroport.fr il est mentionné pour Orly : « La capacité de programmation est de 72 mouvements à l'heure, mais leur nombre est plafonné à 250 000 par an et les vols entre 23 h 30 et 6 heures ne sont pas autorisés ». Il serait intéressant de clarifier ce point au sein du PPA.

*

- Les nuisances sonores accentuent-elles les effets sur la santé de la pollution atmosphérique des aéroports ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA ne concerne pas les nuisances sonores. A titre d'information, une étude a par ailleurs fait l'analyse d'un lien entre pollution de l'air et nuisances sonores « La pollution de l'air modifie-t-elle l'impact du bruit des avions sur la mortalité cardiovasculaire? ». (Evrard et al., IFFSTAR), dont la conclusion est « La pollution de l'air ne modifie pas l'impact de l'exposition au bruit des avions sur la mortalité par maladies cardiovasculaires ».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a étudié la conclusion de cette étude : effectivement la pollution de l'air n'augmente pas selon cette étude, les effets de l'exposition au bruit des avions sur la mortalité par maladies cardiovasculaires.

*

- Les survols aériens impactent-ils la santé des riverains en-dessous de l'altitude de 1000 m ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'évaluation des risques sanitaires réalisée dans le cadre du PPA est globale (toute l'Ile-de-France). La méthodologie utilisée ne permet pas de connaître précisément l'impact d'une source sur une zone géographique aussi limitée. Si la question concerne le mode de prise en compte des émissions des aéronefs sur la qualité de l'air respiré par les riverains :

- *Le calcul des niveaux de pollution (exemple de la plateforme de modélisation SURVOL opérée par Airparif) prend en compte les émissions des aéronefs situées sous la couche de mélange. Cette hauteur est très variable d'une heure à l'autre et d'un jour à l'autre. Elle est minimale en début de matinée et notamment en période hivernale et peut descendre jusqu'à 50 m environ et elle est maximale en pleine journée en été avec plusieurs milliers de*

mètres de hauteur. Au-delà de cette hauteur de mélange, les polluants émis ne participent pas directement à la pollution locale et ne sont ainsi pas pris directement en compte.

- Concernant le calcul des émissions annuelles des aéronefs permettant l'identification de leur participation aux émissions totales d'un polluant donné, les émissions des avions considérées sont celles émises lors du cycle atterrissage – décollage (landing and take-off, LTO). Les durées des phases du cycle LTO sont standards, sauf pour le temps de roulage avant le décollage et après l'atterrissage où les durées moyennes sur Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ont été fournies par la DGAC. Concernant le cycle LTO, la valeur standard OACI du cycle LTO pour la hauteur de couche limite est utilisée, c'est-à-dire 915m. Ce choix n'induit pas de différence significative sur le calcul des émissions. En effet, les émissions ont été calculées en 2000 par Airparif pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle dans les deux situations : en prenant en compte la hauteur standard du cycle LTO de l'OACI et en prenant en compte hauteur de couche limite réelle jour par jour pour l'année considérée. Les écarts observés sur les émissions annuelles de NOx sont de l'ordre de 4 %.

Globalement, toutes les sources contribuant à la pollution locale ont un impact sanitaire à hauteur de leur contribution aux concentrations locales.

Appréciation de la commission d'enquête

Le temps de roulage sur Orly selon le site parisaeroport.fr est réduit : six minutes en moyenne des pistes aux terminaux, 72 mouvements à l'heure, 80 postes de stationnement. La piste 3 est accessible à tous les types d'avions. 31,3 millions de passagers

Concernant Paris-Charles de Gaulle, deux doublets de pistes indépendants sont adaptés aux très gros-porteurs avec une capacité de programmation de 120 mouvements par heure (à partir de la saison été 2017), 317 postes de stationnement d'avion et une capacité théorique de 79 millions de passagers par an (65,9 millions comptabilisés). La différence de fonctionnement des deux aéroports pourrait en effet expliquer leur part relative dans les émissions du secteur.

*

- Est-il possible de réduire le nombre de survol et d'augmenter l'altitude de ceux-ci à Sannois ? Comment se décide les changements de trajectoires ? Un changement de trajectoire peut-il contribuer à l'amélioration générale de la qualité de l'air et surtout de diminuer le nombre de personnes exposées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La limitation du trafic d'un aéroport est une décision ministérielle et ne relève pas des compétences du Préfet. Ces questions ne peuvent donc pas être considérées dans le cadre du PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a pris bonne note que ce type de modification n'est pas du ressort du PPA et nécessite une décision ministérielle. Changer de trajectoire est en effet un processus long et réfléchi qui nécessite également une justification technique. Une enquête publique doit être réalisée au préalable, pour chaque changement, et dans toutes les communes impactées.

*

- Comment l'état peut-il veiller à la maîtrise des émissions polluantes liées au secteur aérien ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA prévoit 2 défis concernant le secteur aérien destinés à réduire les émissions du secteur. Il s'agit d'un engagement du secteur. La réglementation des aéronefs relève de l'OACI (organisation internationale de l'aviation civile). Cependant cela ne relève pas du PPA.

Il existe essentiellement deux volets d'action : la maîtrise des émissions en vol et celle des émissions au sol.

Concernant les émissions en vol, les moteurs de propulsion, turboréacteurs et turbopropulseurs, doivent se conformer à des normes de certification dont la définition incombe à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Pour ce qui concerne l'émission des oxydes d'azote, la dernière norme est entrée en vigueur en 2014 ; elle impose une division par deux des émissions rapportées à la poussée des moteurs en comparaison de celle en vigueur 20 ans plus tôt.

Pour ce qui concerne l'émission de particules fines, une recommandation pour la mise en œuvre de la première norme mondiale de certification des émissions de particules fines non volatiles a été proposée en février 2016. Cette norme établit une méthode consistant à mesurer la concentration massique, exprimée en $\mu\text{g}/\text{m}^3$, à la sortie du moteur. Elle s'appliquera aux moteurs fabriqués à compter du 1^{er} janvier 2020.

Une révision de cette norme est en cours qui portera sur la masse et le nombre de particules émises rapportés à la poussée du moteur. Elle devrait être applicable en janvier 2023 pour les moteurs en production et en janvier 2025 pour les moteurs de nouveaux types.

Concernant les émissions au sol, le plan de protection de l'atmosphère à court terme ou l'article 45 de la loi de transition énergétique pour une croissance verte, à court et moyen terme, imposent des obligations.

Dans ce contexte réglementaire, l'évolution des émissions fait l'objet d'un suivi annuel (https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Emissions_gazeusesVF.pdf). La fiche 3 du plan de protection de l'atmosphère propose en outre de rendre publiques des données plus détaillées en matière d'émissions des avions sur les aéroports de Paris – Charles de Gaulle et de Paris Orly.

Appréciation de la commission d'enquête

Mesurer les émissions de particules fines en sortie de moteurs est une vraie évolution dans la connaissance du fonctionnement des moteurs. Cela devrait à terme favoriser une nouvelle génération de moteurs moins polluants.

L'ACNUSA nous a également indiqué que les paramètres d'évaluation de l'impact des plateformes aéroportuaires allaient être harmonisés dans le cadre d'un groupe de travail regroupant le CITEPA, la DGAC, Airparif, ADP et l'ACNUSA afin de mettre au point une méthodologie commune d'évaluation. Tout cela va dans le sens d'une meilleure connaissance des impacts et d'une réduction de ceux-ci à terme par adaptation des pratiques. Certaines réductions d'impacts pourront être perceptibles en 2020 mais l'horizon 2025 semble être plus réaliste compte tenu de

l'évolution des normes.

Il est en effet de ce fait important de poursuivre la réduction des émissions au sol, compte tenu de la part non négligeables de celles-ci dans l'impact global du secteur, pour maintenir une faible évolution des émissions du secteur à l'horizon 2020. Le développement de solutions types « Taxibot » ou « électrique embarqué » pourraient également contribuer à cette évolution du secteur.

*

- Les émissions autres que celles liées aux mouvements d'avion n'ont pas été prises en compte (chaufferies, éclairage,) ni les flottes de véhicules du personnel naviguant et ceux des autres employés travaillant sur l'aéroport. Pourquoi les émissions des infrastructures portuaires n'ont-elles pas également été étudiées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il s'agit de ne pas compter plusieurs fois les émissions d'une même source. Le trafic des employés est pris en compte dans le secteur des transports routiers au même titre que les déplacements franciliens. Les chaufferies des aéroports sont comptabilisées dans l'inventaire du secteur aérien puisqu'elles sont localisées sur la plateforme aéroportuaire. Ceci est indiqué par exemple en page 57 du rapport Airparif https://www.airparif.asso.fr/_pdf/.../rapport-ppa_180917.pdf.

Appréciation de la commission d'enquête

Les centrales thermiques sont en effet comptabilisées dans le cadre des émissions de la plateforme, ce qui est une bonne chose. Toutefois la commission regrette que le trafic passager ne soit pas mentionné (sans être comptabilisé à nouveau dans ce secteur). En effet cette mention aurait sans doute permis d'attribuer d'autres défis à ce secteur comme par exemple le développement d'équipement des parkings des aéroports en prises électriques pour recharger les véhicules électriques, ou bien aller dans le sens d'innovation comme à :

- Amsterdam où la flotte de taxis au départ de l'aéroport est composée de Tesla. Une convention entre l'aéroport et les compagnies de taxi a été passée et l'aéroport a financé l'acquisition des Tesla.
- Stockholm où des bus propres circulent autour de l'aéroport, en plus d'un accès rapide au centre en TGV.

Nous tenons par ailleurs à souligner l'autre point positif qu'ADP ait réalisé un plan de déplacement interentreprises.

*

- L'attractivité des aéroports : Quelle est la part des passagers venant en TC ? Quel est le nombre de véhicules gérés/jour par les parkings minutes et autres parkings ? Quelle est l'incidence de ces trafics sur la pollution ? A quel endroit sont-ils quantifiés dans le cadre de ce PPA (transport ?)?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le trafic routier ayant pour origine et destination les aéroports est calculé dans le trafic routier. La méthodologie de calcul des émissions du trafic routier considère les flux de trafic (et le type de véhicule associé) sur chaque axe routier, l'origine ou la destination du déplacement sont déterminés par des matrices de choix incluses dans le modèle (et basées, dans la modélisation utilisée, sur l'enquête globale transports de 2010) ; elles ne sont donc pas connues de façon explicite.

Au sein du trafic, la part correspondant aux déplacements avec origine ou destination les aéroports peut être estimée à environ 2 % aux heures de pointe.

Les enquêtes menées montrent que la part des passagers qui accèdent aux aéroports en transports en commun est respectivement de 42% pour Paris - Charles de Gaulle et 36% pour Paris - Orly en 2016.

Pour l'ensemble de ces deux aéroports, les sorties de parkings s'élèvent en moyenne à 50 000 véhicules par jour. Comme tout le trafic généré par les aéroports, ces véhicules sont inclus dans les comptages routiers régionaux ; il ne s'agit pas de trafic supplémentaire.

Appréciation de la commission d'enquête

Ces précisions sont très intéressantes et mériteraient d'être intégrées dans les annexes du PPA. Peut-être une action en faveur de l'augmentation de la part des passagers arrivant en transport en commun est-elle envisageable ? Dans le cadre du PDUIF par exemple, tout comme les bus propres ou les équipements des parkings en prises électriques ?

*

- Est-il prévu un agrandissement de l'aéroport d'Orly ? Dans ce cas quid du couvre-feu et du nombre de vols annuels ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

A l'échelle de temps du PPA (2017-2020), il n'est pas prévu un tel projet. L'aéroport de Paris-Orly bénéficie de deux mesures destinées à en limiter le trafic et les nuisances qu'il est susceptible de provoquer sur les riverains.

Tout d'abord, la décision du 4 avril 1968 qui interdit les décollages et atterrissages la nuit entre 23h30 et 6h. Ce texte prévoit la possibilité de dérogations qui, en pratique, sont très rares. Il s'agit d'un véritable couvre-feu de l'aéroport.

Ensuite, l'arrêté du 6 octobre 1994 qui limite le nombre de créneaux horaires attribuables (pour décoller ou atterrir) à 250 000 par an. Il en résulte que le trafic de l'aéroport oscille ces dernières années autour de 230 000 mouvements.

Ni la modification du nombre maximal de créneaux horaires attribuables ni la remise en cause du couvre-feu de l'aéroport ne sont à l'ordre du jour.

Le maintien de ce cadre réglementaire ne peut en rien justifier l'absence de programmes d'investissements dans les infrastructures terminales de Paris-Orly : ceux-ci sont nécessaires afin d'améliorer la qualité du service rendu et accompagner la croissance du trafic de passagers due à l'augmentation de l'emport moyen, c'est-à-dire du nombre moyen de passagers par avion.

Ainsi, Aéroports de Paris investit à hauteur d'un milliard d'euros pour Paris-Orly sur la période

2016-2020, permettant à la fois de réaliser des opérations de maintenance lourde, indispensables du fait du vieillissement des infrastructures, et de moderniser les espaces d'accueil des passagers. L'extension du terminal Sud, ou « jetée internationale », a été inaugurée en avril 2016. La construction du bâtiment de jonction a commencé en septembre 2015 en vue de son ouverture au public au 2^{ème} trimestre 2019, pour un coût de 385 millions d'euros. Ce bâtiment vise à répondre à la hausse du nombre de passagers, comme indiqué précédemment, ainsi qu'à augmenter la flexibilité, la robustesse opérationnelle et la qualité du service aéroportuaire. Il devrait également permettre à l'entreprise et aux compagnies de diminuer leurs coûts d'exploitation grâce à la centralisation des ressources.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a pris bonne note que la situation actuelle de l'aéroport de Paris-Orly sera inchangée dans les années à venir avec un trafic de l'aéroport oscillant autour de 230 000 mouvements et le maintien de :

- **L'interdiction des décollages et atterrissages la nuit entre 23h30 et 6h (décision du 4 avril 1968)**
- **La limitation du nombre de créneaux horaires attribuables (pour décoller ou atterrir) à 250 000 par an (l'arrêté du 6 octobre 1994).**

*

- En cas de maintien du nombre de mouvements mais avec des avions gros porteurs, quelles conséquences sur la pollution de l'air ? Reste-t-on dans un « équivalent » vis-à-vis des impacts initialement admis dans le cadre du pacte environnement ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'annexe XXIV présente les modalités d'évaluation des émissions du secteur aérien. Le type d'avion est un paramètre influençant les émissions. Cette question concerne plus particulièrement l'aéroport de Paris-Orly où existe une limitation du nombre de créneaux horaires attribuables. S'il est difficile de répondre à cette question en raisonnant sur des avions particuliers (leurs performances sont variables), on constate toutefois, en page 10 du bilan des émissions gazeuses liées au trafic aérien commercial (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/emissions-gazeuses-liees-au-traffic-aerien>) que les émissions constatées lors du cycle atterrissage - décollage étaient de 1231,4 tonnes en 2016 et de 1 248,0 tonnes en 2000. Ainsi, dans le cas précis, la combinaison de la modernisation de la flotte et de l'augmentation de l'emport s'est traduite par une stabilité des émissions.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a quelque difficulté à interpréter cette information (de quelles émissions d'agit-il ?).

*

- Correction apportée dans l'annexe 24, p.128

"Ainsi, les valeurs projetées pour 2020 ont été établies à :

[...]

en considérant les mouvements 2014 suivants :

Paris-Charles-de-Gaulle : 465 623 mouvements,

Paris- Orly : 228 167 mouvements,

Le Bourget : 55 581 mouvements."

actualisés à partir d'hypothèses de trafic assises sur les hypothèses du contrat dérégulation économique"

Ces précisions changent-elles les résultats des évaluations ?

Et dans quel sens et quelles proportions ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Airparif a confirmé que les données entrées dans le calcul des émissions sont bien celles de la DGAC corrigées et qui ont fait l'objet d'une observation sur le registre d'enquête. Les données affichées dans le projet de révision actuel proviennent d'une ancienne version. Elles seront mises à jour conformément à la demande de la DGAC.v

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a noté cette mise à jour au PPA pour la mise en cohérence du document.

*

Sur les défis

- Sur le périmètre du secteur : Le Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020 parle de secteur aérien, alors qu' AIRPARIF présente les chiffres des plateformes aéroportuaires. Quelle est la bonne enveloppe ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir réponses 36 à 50 du thème 5.

Ces points sont précisés dans le rapport d'Airparif disponible sur le site Internet : http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/rapport-ppa_180917.pdf dans son annexe 6 ainsi que dans l'annexe 1 pour la partie généralités.

Les émissions prises en compte sont celles des plateformes aéroportuaires soit celles des aéronefs et des activités au sol (hors trafic routier induit en zone publique des plateformes).

Les émissions considérées sont celles des aéronefs roulant, décollant et atterrissant à Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, et sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

Les émissions au sol sont celles des APU (Auxiliary Power Units) servant à alimenter l'avion en électricité et pour la climatisation, des GPU (Ground Power Units) qui sont des unités mobiles sur la plateforme qui peuvent alimenter les avions en électricité à la place des APU ainsi que celles des centrales de production d'énergie présentes sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly sont également considérées.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette approche prenant en compte uniquement les aéronefs et les activités au sol présente l'inconvénient de morceler l'ensemble des actions à mener par Paris Aéroport pour réduire la pollution atmosphérique dans le cadre du PPA : dans le cadre des défis aériens, mise en œuvre des actions sur les APU, dans le cadre du défi transport 1, mise en œuvre des plans de mobilité et réflexions sur les modes de transport des salariés vers et depuis l'aéroport, dans le cadre du défi transport 7, réflexion sur le fret vers et depuis les aéroports, etc.. Au global, on ne voit pas l'ensemble des efforts accomplis par les aéroports pour réduire les émissions de polluants atmosphériques résultant de leur activité commerciale.

- Sur le champ d'application : quels aéroports sont concernés ? Roissy, Orly, Le Bourget ? Les Trois : cumulativement ou alternativement ?
Si les trois aéroports ne sont pas concernés, pouvez vous nous fournir un tableau récapitulatif ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les 3 aéroports sont concernés.

Appréciation de la commission d'enquête

Dans la rédaction des défis, il conviendrait d'être plus explicite, en particulier pour l'aéroport de Bourget.

Pour le défi 1

- le coût du défi n'est pas estimable alors qu'il s'agit principalement d'investissements programmés sur la période 2017/2020. pourquoi ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'explication est fournie sur la fiche défi : « il n'a pas été possible d'estimer le coût total de la limitation de l'utilisation des APU. La mise en œuvre de la partie 1 du défi résulte de combinaison d'investissements dont les coûts ne peuvent être définis précisément. A titre d'exemple, l'amenée de puissance électrique suffisante aux postes avions pour le branchement d'équipements mobiles de climatisation est intégrée dans un programme de travaux général sans qu'il soit possible d'isoler les coûts spécifiques ».

L'exemple est donné de l'augmentation de puissance électrique pour mettre en œuvre certains de ces moyens : cette augmentation est nécessaire afin de permettre le branchement d'équipements mobiles de climatisation. Un tel investissement est intégré dans le programme général de travaux du groupe Aéroports de Paris sans qu'il soit possible d'isoler les coûts spécifiques à cette mesure.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette mesure existait déjà dans le PPA 2013 et nous regrettons que l'évaluation des investissements n'ait pas été réalisée par Paris Aéroports

*

- La rubrique « Fondement et besoins juridiques » renvoie à une annexe. Laquelle ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il s'agit de l'annexe XXIV méthodologie détaillée pour l'aérien. Cependant, le texte relatif aux fondements juridiques a été oublié. Il sera ajouté :

« De manière générale, l'article 45 de la loi sur la transition énergétique demande l'établissement d'un programme d'actions de réduction des émissions pour les plateformes aéroportuaires.

L'arrêté du 27 juillet 2012 régleme[n]te déjà l'usage des APU. Des temps maximum d'utilisation des APU sont définis dans cet arrêté en fonction de l'équipement ou non des postes de stationnement. Les temps définis en l'absence de moyens de substitution pourront éventuellement être adaptés en fonction du retour d'expérience de cet arrêté. Il serait intéressant d'étudier l'opportunité de leurs modifications lorsqu'un moyen de substitution fixe ou mobile est disponible. Une étude sera menée en ce sens.

En ce qui concerne les véhicules et engins de pistes, ceux-ci sont soumis au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes, ainsi que la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (EMNR).

Notation 2 : besoin modéré »

Appréciation de la commission d'enquête

Nous prenons connaissance de l'arrêté de 2012 réglementant l'usage des APU.

*

- Le défi n'est pas évaluable et pourtant une analyse multicritère a été réalisée. Quelle donnée faut-il retenir ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme cela est expliqué dans la fiche défi, le défi a été évalué pour partie, celle de l'action 2 « Favoriser l'utilisation des véhicules et d'engins de piste les moins polluants, afin d'en augmenter la proportion ». La grille multi-critère correspond à cette évaluation. Pour autant, le défi n'est pas évaluable dans son ensemble. Il est donc bien à considérer comme non évaluable.

Appréciation de la commission d'enquête

Dans l'évaluation multicritère, le coût est lié à l'action 2 et la réduction d'émissions atmosphériques à l'action 1. Nous considérons le résultat du positionnement du défi comme erroné et nous comprenons qu'il soit annoncé comme non évaluable.

*

- La stratégie de déploiement prévue pour l'action 1 comprend des actions déjà réalisées à

ce jour ou déjà très largement en cours. Pouvez vous actualiser cette donnée ? Que reste-t-il à faire à ce jour ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les défis aériens du PPA visent à amplifier la mise en œuvre de pratiques initiées comme cela est également envisagé par d'autres défis (favoriser les bonnes pratiques agricoles, favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage au bois, encourager les modes doux, ...). Ces défis sont déclinés en actions nouvelles d'incitation.

Défi « aérien 1 » : Diminuer les émissions des APU et des véhicules et engins de pistes au sol

Ce défi est la continuité de la mesure REG10 du précédent PPA (Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs. Il a été considéré que cette mesure a été réalisée à 90 % puisqu'un arrêté ministériel du 27 juillet 2012 réglemente l'usage des auxiliaires de puissance

(<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2012/7/27/DEVA1100262A/jo>). Cependant la mise en œuvre de cet arrêté ministériel nécessite d'être accentuée. C'est l'objectif de l'action 1 du défi. L'action 2 du défi vise à renouveler la flotte de ces appareils par des appareils moins polluants. C'est une action nouvelle, qui comme d'autres actions du PPA, vise à accentuer le remplacement des équipements les plus polluants.

Défi « aérien 2 » : Diminuer les émissions des aéronefs au roulage.

Ce défi prévoit deux actions. La première consistant à mettre en œuvre une gestion locale des départs sur l'aéroport d'Orly est certes initiée mais doit être poursuivie et le PPA permet d'inciter au déploiement de cette gestion.

La seconde action consistant à couper un moteur sur 2 de l'avion lors du roulage au sol, vise à augmenter le taux d'utilisation de cette pratique de 40 à 80 %. Il s'agit bien d'une nouvelle action d'incitation, de sensibilisation et d'accompagnement des compagnies aériennes, comme cela est prévu pour accompagner les ménages à remplacer leur système de chauffage au bois ou à changer leur mode de transport.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous n'avons pas de réponse à notre question sur ce qu'il reste concrètement à faire sur l'action 1 reprise du PPA 2013 et annoncée réalisée à 90%

*

- La mise en œuvre de l'action 1 « Diminuer les émissions des APU » nécessite des études de faisabilité puis la prise en compte des nouveaux équipements dans les plans des investissements des aéroports. N'est ce pas l'objectif de loi LTCV article 45 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

*L'article 45 de la loi TECV fixe un objectif général de réduction des émissions en termes **d'intensité d'émissions**. Les émissions sont ainsi ramenées à une unité de trafic. La loi encourage ainsi*

l'augmentation d'emport des avions et leur taux de remplissage. Le défi vise à étudier les actions possibles sur les APU.

« Article 45

I. - Les personnes publiques ou privées exploitant un aéroport défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quater vicies A du code général des impôts établissent, au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment.

L'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques est, par rapport à l'année 2010, de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025. L'intensité en gaz à effet de serre est le rapport entre le volume des émissions de ces gaz et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée la même année. L'objectif de réduction s'applique à l'ensemble constitué par les aéroports mentionnés au premier alinéa du présent I.

II. - Les véhicules terrestres et aériens utilisés pour les missions opérationnelles de défense, de sécurité, d'intervention, d'incendie et de secours ne sont pas concernés par ces programmes d'actions.

III. - Les programmes d'actions mentionnés au premier alinéa du I sont communiqués à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui en établit un bilan national au plus tard le 31 décembre 2017.



- Un décret

précise les modalités d'application du présent article ainsi que la liste des personnes publiques ou privées soumises aux obligations qu'il fixe. »

Appréciation de la commission d'enquête

L'article 45 indique que les aéroports «...établissent au plus tard le 31/12/16 ... un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment... ». Nous regrettons de ne pas avoir l'information sur les mesures éventuelles autour des APU proposées par les aéroports franciliens dans le cadre de la Loi TECV

*

- l'objectif est de diminuer de 10% le temps moyen de fonctionnement des APU à Paris-Orly et Paris CDG en 2020, par rapport à 2015. Pourquoi le Bourget non concerné?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'essentiel des émissions proviennent des aéroports d'Orly et de Paris CDG (données inventaire 2014 disponibles dans le rapport Airparif):

Aéroport de CDG

	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)
Décollage	1230	20	15	2
Montée	2315	45	40	7
Atterrissage	605	25	25	12
Roulage	510	60	50	466
TOTAL	4660	150	130	487

Aéroport d'Orly

	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)
Décollage	290	5	5	1
Montée	593	15	13	2
Atterrissage	177	10	8	3
Roulage	100	10	9	62
TOTAL	1160	40	35	68

Aéroport de Le Bourget

	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)
Décollage	13	0	0	0
Montée	30	1	1	0
Atterrissage	15	1,1	1	2
Roulage	7	0,7	0,6	8
TOTAL	65	3	2,7	10,4

Il s'agit de viser les plus gros émetteurs pour être le plus efficace possible, le secteur ne pouvant pas s'engager sur tous les fronts sur une courte période de 3 ans.

Lors de l'élaboration de cette mesure concernant les APU, sa non applicabilité à l'aéroport de Paris – Le Bourget n'a pas été expressément débattue. Néanmoins, on peut avancer quelques raisons au fait qu'elle n'ait pas été envisagée : l'aéroport de Paris - Le Bourget présente des particularités en matière d'assistance en escale, de variété des compagnies et aéronefs le fréquentant, de services aux passagers (temps d'attente très variables et pas maîtrisables) qui rendent incertaine l'atteinte des objectifs sur cet aéroport. Ces caractéristiques, combinées à la faible part d'émissions dont il est à l'origine par rapport à celles des aéroports de Paris – Charles de Gaulle et Paris - Orly, peuvent expliquer l'absence de cette mesure pour Paris – Le Bourget.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous comprenons les limitations techniques potentielles sur l'aéroport du Bourget. En revanche, l'argument « le secteur ne pouvant s'engager sur tous les fronts sur une courte période de 3 ans » n'est pas adapté. D'une part ce défi existait déjà dans le précédent PPA et l'aéroport du Bourget a eu le temps de s'approprier la mesure, d'autre part nous rappelons le message fort du PPA,

« nous sommes tous, au quotidien et dans nos habitudes, les ambassadeurs du PPA ».

*

Pour le défi 2

- La loi LTCV article 45 demande aux personnes publiques ou privées exploitant un aéroport d'établir au plus tard le 31/12/16 un programme d'actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plate-forme. Objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques est par rapport à 2010, de 10% en 2020 et 20% en 2025. L'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie établit un bilan national au plus tard le 31/12/2017.
Décret sorti le 11 mai 2016 (2016-565), applicable à Paris Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget. Peut-on avoir les programmes de réduction des 3 aéroports ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Ces éléments ne sont pas disponibles dans le cadre de l'enquête publique relative au PPA. Ces documents ont été communiqués à l'ADEME qui doit en faire pour fin 2017 un bilan qui sera rendu public. Il est rappelé que l'objectif de réduction de l'intensité des émissions est assigné aux émissions cumulées des 11 aéroports concernés.

Enfin, les programmes d'action et prévisions d'émissions établis dans le cadre de l'article 45 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) peuvent faire l'objet d'une présentation lors de la commission consultative de l'environnement si les parties prenantes le souhaitent.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous souhaitons apprécier si les défis du PPA ne sont pas un recyclage des actions prévues dans la loi TECV. Aussi, les défis du PPA, proposés par les experts du secteur aérien seront-ils intéressants à mettre en perspective des programmes d'actions des aéroports pour réduire la pollution atmosphérique, élaborés dans le cadre de la LTECV.

*

- Cet article sert de fondement juridique au défi 2. Est ce réellement pertinent ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'article 45 de la loi TECV fixe un objectif général de réduction des émissions en termes d'intensité d'émissions. C'est bien l'objectif du défi 2 que de chercher à réduire les émissions des aéronefs pendant la phase de roulage.

Appréciation de la commission d'enquête

Voir l'appréciation de la commission d'enquête sur la question 16 précédente

Les actions et effets résultants de l'article 45 de la loi TECV ne sont pas disponibles donc nous

restons sur une analyse de texte.

*

- En ce qui concerne l'action 1, la stratégie de déploiement vise une action déjà en cours. Quel est le bilan à ce jour ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La démarche est en cours de déploiement à Orly comme indiqué sur la fiche défi. Le bilan n'a pas encore été réalisé.

Appréciation de la commission d'enquête

La DSNA a publié un communiqué en novembre 2016 indiquant que Paris-Orly a été labellisé Airport-CDM le 15 novembre 2016 par Eurocontrol. Cette labellisation repose notamment sur un système de GLD. Le système GLD a été connecté au réseau opérationnel du Network Manager d'Orly en décembre 2014.

<https://www.cdmparis.net/Pages/PARIS-ORLY.aspx>

Voir en particulier le paragraphe intitulé Certification Advanced ATC Tower

Cette mesure est déjà réalisée.

Nous regrettons que le groupe de travail ait présenté cette mesure déjà réalisée et que les coûts et réduction de polluants atmosphériques soient inclus dans la seule mesure évaluable du secteur aérien du présent PPA.

*

- En ce qui concerne l'action 2, les deux premières mesures de la stratégie de déploiement devraient être déjà réalisées. Le confirmez vous ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La première action a effectivement été réalisée. Le calendrier de la deuxième action prévoit la réalisation d'ici la fin du 2nd semestre 2017, soit à la fin de l'année.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette action devrait donc produire ses premiers bénéfices en 2018.

*

IV.5.2. Secteur Agricole

Synthèse des éléments du dossier

Pour répondre à l'enjeu de diminution de la pollution atmosphérique, 3 défis sont proposés pour le secteur agricole. Seul le défi 1 est évaluable. Dans le dossier PPA, il n'y a pas d'annexe relative à la méthodologie utilisée pour les calculs du secteur agricole.

Sur les avis émis

Structure consultée	Observation sur les mesures secteur agricole
Mairie d'Arcueil	étudier l'effet comparé des pratiques agricoles sur l'émission de particules primaires (PM10) et définir des mesures permettant de limiter les émissions
	intégrer des actions en faveur de l'agriculture biologique, comme le requiert le plan bio Etat-Région et le plan d'Agriculture durable afin de limiter les émissions de NH3
	Imposer la couverture des stocks de fumier et lisier
	Veiller à maintenir les interdictions d'engrais et de production phytosanitaires à proximité des cours d'eau ou autres points d'eau et élaborer des cartes définissant le classement des cours d'eau avec les conseils départementaux
CD 94	idem
Mairie d'Epinaux/seine	Demande la mise en place d'actions significatives dans le domaine agricole en particulier sur les émissions d'ammoniac dues aux épandages d'engrais
Plaine Commune	Demande que des actions plus fortes soient portées dans le secteur agricole, en particulier sur les émissions d'ammoniac dues aux épandages d'engrais

Analyse et synthèse des observations recueillies

Le secteur agricole a peu mobilisé les observateurs/requérants.

2 observations font des constats locaux: « *Constat en Brie d'une exposition aux pesticides liés au secteur agricole* » « *la réglementation concernant l'épandage de produits phytosanitaires dans la plaine Neauphle n'est pas assez stricte (quantité de produits et conditions météo) 286* ».

Quelques observations insistent sur la nécessité de préserver les espaces agricoles et se plaignent de projets de zones urbaines mal maîtrisées qui « *mitent l'espace agricole* » et détruisent la végétation, comme s'inquiètent plusieurs Yvelinois « *il y a lieu de préserver les Yvelines et le poumon vert que constitue ce département (REL - 219)* »

Une observation interroge sur l'autorisation en vigueur des produits toxiques du secteur agricole dont on retrouve trace dans les analyses faites à l'intérieur des villes.

L'observation 186 pose la question de l'évolution du secteur agricole face à ses habitudes et demande des mesures réglementaires : « *Peut-on envisager de faire évoluer la filière agricole pour diminuer ces traitements ou, a minima, interdire ces traitements quand les conditions météorologiques pourraient entraîner une pollution à grande échelle?* »

Les remarques indiquent que les mesures proposées par le PPA ne sont ni incitatives, ni contraignantes. Il ne s'agit pas d'actions de terrain mais "*d'études maintes fois documentées*".

L'absence de thème sur l'agriculture biologique est constaté.

Les propositions :

- favoriser le respect de la biodiversité
- ne pas autoriser l'activité agricole nourricière à moins de 300m des routes à grande circulation,
- ne pas autoriser les épandages chimiques à moins de 100m des habitations et équipements publics »
- réduire l'utilisation des engrais, fractionner les épandages, généraliser l'utilisation de la géolocalisation
- aider les agriculteurs à une conversion biologique

Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Appréciations de la commission d'enquête

Sur l'évaluation

- Quelle est la part de la pollution liée aux activités agricoles dans la pollution de fond ?
Pouvez vous apporter des éléments justificatifs et concis ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les émissions du secteur agricole pour le scénario de référence sont communiquées en page 28 du rapport. La part que représente le secteur dans les émissions régionales y figure pour chaque polluant. Le tableau 23 de la page 55 présente ces mêmes informations pour le scénario « fil de l'eau » et le tableau 38 de la page 63 présente les données pour le scénario « fil de l'eau + PPA ».

Une annexe méthodologique sur l'évaluation des émissions du secteur agricole sera ajoutée au PPA. Elle est jointe au présent mémoire.

La pollution de fond Ile-de-France en particules PM10 sur l'ensemble de la France peut être caractérisée par les données recueillies par l'ACSM « SIRTA ». Lors de l'épisode de pollution de décembre 2016, la part des particules était répartie comme suit : plus de la moitié issue de la combustion du bois, un peu moins de la moitié composée des particules secondaires issues de l'agriculture. Ces données sont publiées dans <https://www.lcsqa.org/rapport/2017/ineris/episodes-pollution-particulaire-debut-decembre-2016-elements-comprehension-parti>.

Appréciation de la commission d'enquête

Il est indiqué page 107 que lors de l'épisode de pollution de décembre 2016, plus de la moitié des particules PM10 étaient issues de la combustion du bois, un peu moins de la moitié des particules secondaires de l'agriculture. Ceci pose le problème de la taille des particules secondaires (dont je pensais qu'elles étaient « fines »¹. Page 28 du tome 2, la part des PM issues

1

Effectivement, page 110 et 154, les particules de nitrate et de sulfate d'ammoniaque issues respectivement de la combinaison de l' NH_3 et de l'acide nitrique et de l'acide sulfurique sont des $\text{PM}_{2,5}$ et ne peuvent être comptabilisées, sinon elles seraient comptées deux fois (page 159). Le PPA donne par deux fois un cours de chimie

de l'agriculture ne représentent que 15 % des émissions régionales (et non un peu moins de la moitié) !

Alors que page 155 il est indiqué que les particules secondaires nitrate et sulfate d'ammonium sont des PM_{2,5}, la figure page 156 donnée à titre de démonstration indique la composition chimique des PM₁₀.

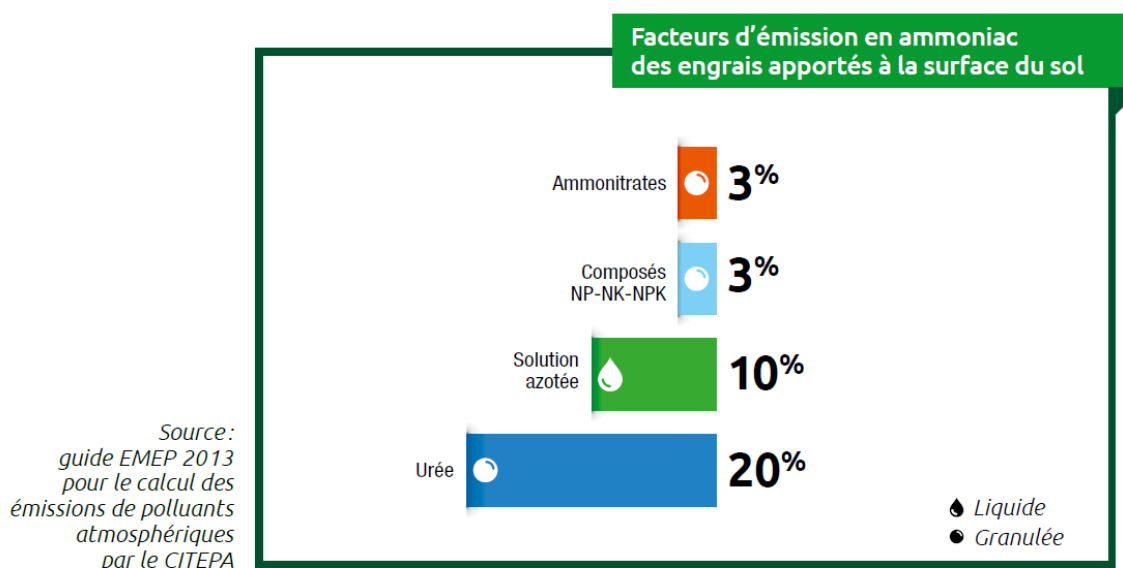
Effectivement, page 110 et 154, les particules de nitrate et de sulfate d'ammoniaque issues respectivement de la combinaison de l' NH_3 et de l'acide nitrique et de l'acide sulfurique sont des PM_{2,5} et ne peuvent être comptabilisées, sinon elles seraient comptées deux fois (page 159). Le PPA donne par deux fois un cours de chimie approfondie sur la formation de ces composés (page 107 et 154).

*

- Pourquoi cette focalisation sur l'urée, alors que l'on indique qu'elle est peu utilisée ? Quels sont ses avantages par rapport aux autres engrais azotés, ammonitrates etc... ? D'ordre économique, facilité d'épandage ou d'enfouissement ? Quel est l'avis d'ARVALIS sur l'usage comparé de l'urée et des autres engrais ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'urée se volatilise davantage que les autres engrais azotés et forme donc davantage de NH_3 dans l'air. La comparaison des facteurs d'émission entre les différents types d'engrais est la suivante :



L'urée est légèrement moins chère pour un rendement proche des ammonitrates.

approfondie sur la formation de ces composés (page 107 et 154).

TABLEAU 1 Que 13 €/ha de différence			
Engrais	Prix	Quantité/ha	Coût/ha
✓ Ammonitrate 33,5	0,23 €/kg	400 kg	92 €
✓ Urée 46	0,27 €/ha	293 kg	79 €

Source : Arvalis.

TABLEAU 2 Peu d'écart de rendement selon le type d'engrais			
Blé	PS (kg/hL)	Rendement (t/ha)	Protéines (%)
✓ Ammonitrate 33,5	76,3	60,5	13,8
✓ Urée 46	75,3	60	13,7
✓ Témoin	75,3	41,1	11,6

Source : Arvalis.

Cependant, le PPA ne se focalise pas que sur l'urée. Le défi 2 prévoit des formations sur le cycle de l'azote et ses répercussions en termes de pollution atmosphérique. Cela concerne tout type d'apport azoté. L'étude de l'impact du fractionnement du second apport sur céréales d'hiver prévu par le défi 3 du secteur concerne également les autres types d'engrais.

Appréciation de la commission d'enquête

L'urée dégage plus de NH₃ que les autres engrais ammoniacés : 20% pour l'urée et 10% pour les solutions azotées. Le PPA compte sur l'utilisation de bonnes pratiques pour réduire les émissions de NH₃. Ces bonnes pratiques semblent concerner tous les engrais ?

Le PPA insiste sur l'utilité de la formation des agriculteurs plutôt que sur des mesures réglementaires. Par ailleurs, les objectifs des mesures proposées portent plus sur la fréquentation des formations que sur des mesures quantifiées, par exemple le nombre d'agriculteurs « convertis ». Ces formations seront dispensées par les Chambres d'Agriculture, l'INRA...

En conclusion, le PPA dans ce secteur vise des améliorations à long terme. Il estime que les agriculteurs « ont déjà adopté un certain nombre de pratiques allant dans le sens d'une diminution des émissions de PM et de NH₃ ». Le résultat attendu sera cependant assez faible.

*

- L'enfouissement sur le blé et les céréales en particulier ne peut plus se faire quand le blé est sorti. Donc le taux d'abattement revendiqué de 65% n'est pas valable pour chaque épandage. Si ce taux est réaliste, pourquoi les émanations de NH₃ sont-elles si peu abaissées (-5,5 %) ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les taux d'abattement retenus par le GT agriculture sont issus du guide de la CEE-NU pour l'enfouissement et les inhibiteurs d'uréase (Options for Ammonia Mitigation: Guidance from the UNECE Task Force on Reactive Nitrogen : http://www.clrtap-tfrn.org/sites/clrtap-tfrn.org/files/documents/AGD_final_file.pdf)

L'annexe méthodologique du secteur agricole sera ajoutée aux annexes du PPA. Elle explique la démarche d'évaluation. La commission pourra lire que des hypothèses ont été prises sur l'évolution des techniques employées entre le scénario « fil de l'eau » et le scénario « fil de l'eau + PPA ».

Par ailleurs, le taux d'abattement s'applique sur les pertes d'azote. Sans bonne pratique, ces pertes sont estimées à 20 %. Par exemple, imaginons épandre 100 kg d'azote. 20 kg sont volatilisées dans l'atmosphère sous forme de NH₃ sans bonne pratique. L'enfouissement a un taux d'abattement de 65 %. Ainsi, 13 kg d'azote ne se volatiliseront pas et 7 kg se volatiliseront. Ainsi, la technique de l'enfouissement permet de réduire la perte d'azotes de 20 à 7 %. Ce sont ces pertes qui permettent d'estimer les émissions dues à l'épandage. Toutes les techniques n'ont pas le même taux d'abattement. Il reste dans le scénario « fil de l'eau + PPA » des agriculteurs qui ne mettent en œuvre aucune bonne pratique par exemple. La nouvelle répartition de l'usage des techniques en application du PPA permet ainsi de réduire les émissions de 5557 par rapport au scénario « fil de l'eau » soit 5,5 %.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de l'ajout de cette annexe méthodologique aux annexes du PPA, ce qui permettra une meilleure compréhension des défis appliqués à ce secteur. Dans sa réponse la DRIEE n'indique pas clairement si la méthodologie intègre dans ses résultats, le remplacement de tous les épandages par une technique avec enfouissement, y compris lorsque les végétaux ont atteint une certaine taille.

*

- Est-on sûr que l'urée dégage moins de NH₃ que les autres engrais ? Une étude semble montrer le contraire.

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il n'est pas dit dans le PPA que l'urée dégage moins de NH₃. Au contraire, le facteur d'émission de l'urée est plus important (voir question 52). Le défi 1 propose d'assortir de bonnes pratiques l'utilisation de l'urée pour limiter les émissions.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête a bien intégré cette précision.

*

- A-t-on des études sur la formation et la quantité de particules à partir des réactions de l'NH₃ avec les oxydes d'azote ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

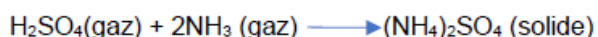
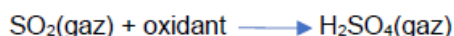
Le CITEPA a mené des études sur le sujet. L'une a concerné par exemple l'analyse des particules mesurées lors du pic de pollution du printemps 2014. Le CITEPA explique la formation des particules à partir de l'ammoniac comme suit.

L'ammoniac (NH₃) est rapidement converti en ammonium ou disparaît par dépôt sec (adsorption, absorption). Sa durée de vie et sa réactivité chimique sont suffisantes pour qu'il rentre en réaction avec d'autres espèces chimiques, issues elles aussi d'activités humaines, et notamment le dioxyde d'azote NO₂ et le dioxyde de soufre SO₂ pour former respectivement du nitrate d'ammonium et du

sulfate d'ammonium. Les mécanismes mis en jeu peuvent se résumer comme cela est présenté ci-après mais la réalité est plus complexe (présence d'espèces chimiques multiples, d'humidité, température...).

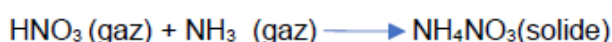
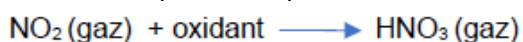
Formation du sulfate d'ammonium :

le SO_2 issu principalement de la combustion de combustibles fossiles chargés en soufre est oxydé dans l'atmosphère et se transforme en acide sulfurique. Ce dernier réagit avec l'ammoniac pour former un aérosol (présence de substances dans divers états solides, gazeux, liquides) de sulfate d'ammonium de manière irréversible.



Formation du nitrate d'ammonium

Le NO_2 est aussi oxydé dans l'atmosphère et se transforme en acide nitrique. Cet acide réagit pour former du nitrate qui finit lui aussi à se transformer en présence de NH_3 en nitrate d'ammonium. Les réactions sont réversibles et leur équilibre dépend des conditions météorologiques ambiantes.



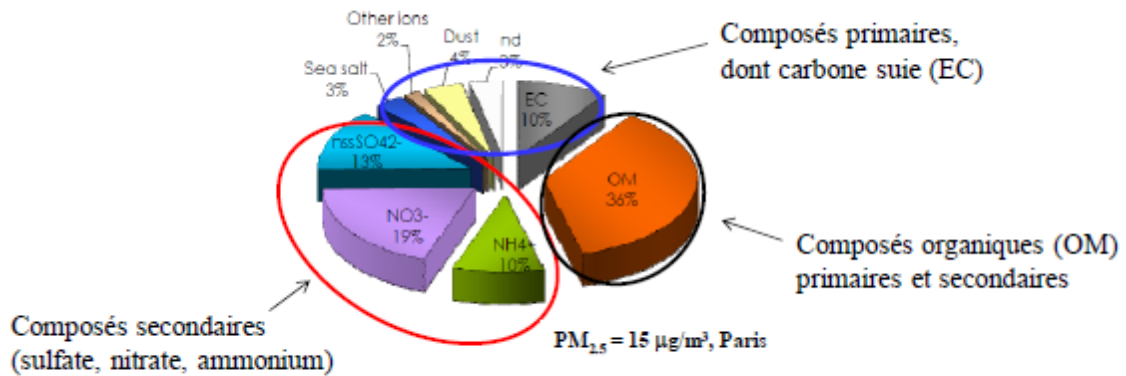
La formation du nitrate d'ammonium à partir des solutions azotées dépend de nombreux facteurs : nature du sol (texture, pH...), météo (température, pluie, vent...), type d'engrais (minéral, organique, variété), ou encore des pratiques culturales (dose, enfouissement, présence de la culture...). Elle met en jeu la chimie de l'atmosphère dépendante également des substances présentes. Il est donc très difficile d'évaluer la quantité de NH_3 se transformant en nitrate d'ammonium.

Le nitrate et le sulfate d'ammonium sont des solides. Ils ont des diamètres moléculaires inférieurs à $2,5 \mu\text{m}$: ce sont donc des $\text{PM}_{2,5}$.

Le nitrate d'ammonium et le sulfate d'ammonium sont donc des particules secondaires (issues de réactions chimiques complexes) et sont les marqueurs de la présence de NH_3 dans l'atmosphère. Ils ciblent ce polluant qui provient à 95 % des activités agricoles.

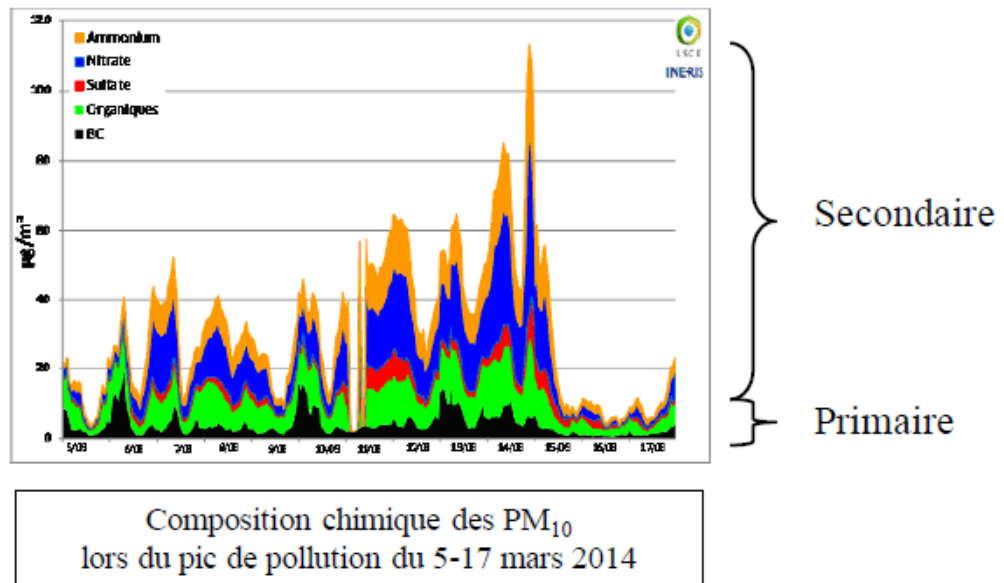
Ces espèces chimiques secondaires pour lesquelles l'ammoniac est un précurseur se retrouvent dans les particules mesurées dans l'air ambiant. La composition de ces particules varie dans le temps et l'espace. Ainsi la composition chimique des particules dans l'air ambiant est différente d'un lieu à un autre. Au printemps par exemple les particules sont très chargées en espèces chimiques secondaires de type nitrate et sulfate d'ammonium. En hiver, il y en aura moins et plus d'espèces primaires telles que carbone suie et composés organiques.

La figure suivante présente la composition chimique des particules retrouvées dans l'air ambiant en moyenne dans des zones qui ne sont pas sous influence directe du trafic routier. Ces particules sont constituées de substances chimiques primaires et secondaires en proportion variable. La part nitrate (NO_3^-), ammonium (NH_4^+) et sulfate (SO_4^{2-}) représente les espèces secondaires dans lesquelles l'ammoniac est impliqué. Les proportions des diverses espèces évoluent selon les périodes de l'année.



Source Christian Seigneur, journée étude CITEPA 2016

La figure suivante présente l'évolution de la composition des particules pendant l'épisode de pollution aux particules du printemps 2014. La part nitrate d'ammonium y est forte ce qui est la caractéristique des épisodes de pollution printaniers, mettant en évidence le rôle de l'ammoniac issu des épandages d'engrais réalisés pendant cette période.



Source Olivier Favez 2016

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête remercie la DRIEE pour ces précisions qui mettent en effet en évidence le rôle de l'ammoniac issu des épandages d'engrais dans la pollution chimique de particules PM10 et PM2,5.

*

- Les indicateurs portent sur les quantités d'engrais avec uréase livrés, taux d'enfouissement

etc..Aucune donnée sur les abattements d'NH3 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les agriculteurs sont dans l'impossibilité technique de mesurer le taux d'abattement d'NH3 en changeant leur pratique. Ces taux ont fait l'objet d'études (voir notamment le guide de la CEE-NU pour l'enfouissement et les inhibiteurs d'uréase) ce qui a permis de les évaluer théoriquement. Les indicateurs du défi cherchent à mesurer le nombre de changement de pratiques agricoles. Il s'agit bien de voir si les actions mises en place dans le cadre du PPA convertissent des agricultures aux bonnes pratiques et in fine de voir si les hypothèses retenues pour évaluer la nouvelle répartition des usages d'azote en 2020 sera confirmé (et indirectement la réduction des émissions).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête intègre le fait que le taux d'abattement de NH₃ est théorique et que les résultats effectifs attendus dépendent également de la nouvelle répartition des usages d'azote en 2020.

*

- Par quels organismes seront assurée les formations envisagées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les chambres d'agriculture d'Ile-de-France sont chargées d'organiser ces formations. Elles pourront faire appel à des prestataires extérieures ou non (par exemple l'INRA) et seront accompagnées par la DRIAAF.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette organisation.

*

- Cette recherche n'a aucun objectif affiché. Ne pourrait-on pas indiquer un objectif tangible, par exemple une diminution des émissions de NH₃, un meilleur rendement etc.. ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Nous comprenons que la recherche visée par la question est l'évaluation de l'impact du fractionnement du second apport sur céréales d'hiver sur les émissions de NH₃ (défi 2 du secteur agricole). L'objectif est indiqué dans la fiche défi. Il s'agit d'évaluer, quantifier, qualifier les impacts de cette pratique agricole en termes d'émissions de NH₃. C'est un programme de recherche qui conclura justement sur le niveau de baisse des émissions de NH₃ que permet cette technique. Il s'agit aussi d'évaluer son impact sur l'eau.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note que cette recherche a pour but d'évaluer le bénéfice de la technique proposée en terme d'émissions de NH₃ et de son impact sur l'eau.

*

Sur les défis

Question d'ordre général :

- Il n'existe pas d'annexe méthodologique. Est ce un oubli ? Sinon, quelle en est la justification ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'annexe méthodologique sera ajoutée. Voir pièce jointe.

Appréciation de la commission d'enquête

L'annexe sera ajoutée. Elle est nécessaire pour la compréhension.

*

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020 ne comprend aucune mesure prescriptive à l'égard du secteur agricole. Ne peut on aller plus loin que des mesures de formation ou purement incitatives ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA vise à expliquer pourquoi toutes les convaincre que chacun doit changer de comportement pour améliorer la qualité de l'air. Cela vaut aussi pour le secteur agricole. Il nous semble que des formations, de la pédagogie permettront d'atteindre plus facilement cet objectif qu'une disposition réglementaire contestée. Le GT « agricole » n'a pas conclu sur des propositions de réglementation supplémentaire.

Appréciation de la commission d'enquête

En Ile-de-France, près de la moitié du territoire est agricole et constituée de terres cultivées. L'intégration du secteur agricole dans le présent PPA est une excellente décision. Ainsi, tous les franciliens devraient se retrouver dans les actions sectorielles à mener pour améliorer leur cadre de vie. Dans ce contexte, nous regrettons que les mesures du secteur agricole restent incitatives. La Région Ile de France a voté récemment une convention « innovation » avec la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France pour accroître la compétitivité et la performance économique et environnementale des exploitations (soutien au développement des nouvelles technologies, accompagnement de projets innovants et accroissement des circuits de proximité). Cette convention pourrait être l'occasion d'accélérer le processus de prise en compte de la qualité de l'air par le secteur.

*

Pour le défi 1

- Quel polluant atmosphérique sera réduit du fait de la mise en œuvre du défi 1 ? quel est le lien entre le NH3 et les Particules fines ? Quel est le coefficient de corrélation ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi « agricole 1 » vise à réduire les émissions de NH_3 . Ce polluant formant par la suite des particules, dites particules secondaires, le défi permettra également de réduire ces particules.

L'ammoniac issu des activités agricoles est émis sous forme gazeuse dans l'atmosphère lors des phases de fertilisation. Il est rapidement converti en ammonium ou disparaît par dépôt sec (adsorption, absorption). Sa durée de vie et sa réactivité chimique sont suffisantes pour qu'il rentre en réaction avec d'autres espèces chimiques, issues elles aussi d'activités humaines, et notamment le dioxyde d'azote NO_2 et le dioxyde de soufre SO_2 pour former respectivement du nitrate d'ammonium et du sulfate d'ammonium. Les mécanismes mis en jeu peuvent se résumer comme cela est présenté ci-après mais la réalité est plus complexe (présence d'espèces chimiques multiples, d'humidité, température...).

Formation du sulfate d'ammonium :

le SO_2 issu principalement de la combustion de combustibles fossiles

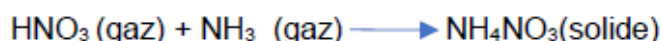
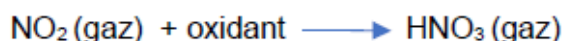
$$\text{SO}_2(\text{gaz}) + \text{oxidant} \longrightarrow \text{H}_2\text{SO}_4(\text{gaz})$$

$$\text{H}_2\text{SO}_4(\text{gaz}) + 2\text{NH}_3(\text{gaz}) \longrightarrow (\text{NH}_4)_2\text{SO}_4(\text{solide})$$

chargés en soufre est oxydé dans l'atmosphère et se transforme en acide sulfurique. Ce dernier réagit avec l'ammoniac pour former un aérosol (présence de substances dans divers états solides, gazeux, liquides) de sulfate d'ammonium de manière irréversible.

Formation du nitrate d'ammonium

Le NO_2 est aussi oxydé dans l'atmosphère et se transforme en acide nitrique. Cet acide réagit pour former du nitrate qui finit lui aussi à se transformer en présence de NH_3 en nitrate d'ammonium. Les réactions sont réversibles et leur équilibre dépend des conditions météorologiques ambiantes.



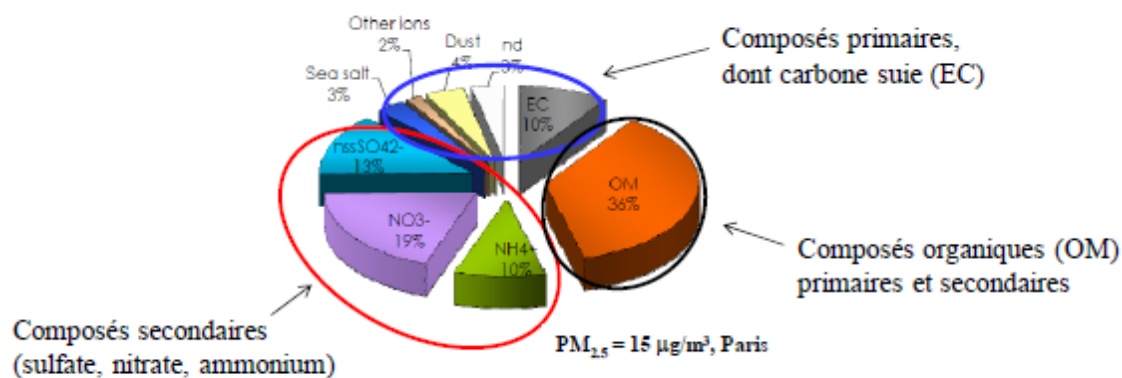
La formation du nitrate d'ammonium à partir des solutions azotées dépend de nombreux facteurs : nature du sol (texture, pH...), météo (température, pluie, vent...), type d'engrais (minéral, organique, variété), ou encore des pratiques culturales (dose, enfouissement, présence de la culture...). Elle met en jeu la chimie de l'atmosphère dépendante également des substances présentes. Il est donc très difficile d'évaluer la quantité de NH_3 se transformant en nitrate d'ammonium.

Le nitrate et le sulfate d'ammonium sont des solides. Ils ont des diamètres moléculaires inférieurs à $2,5 \mu\text{m}$: ce sont donc des $\text{PM}_{2,5}$

Le nitrate d'ammonium et le sulfate d'ammonium sont donc des particules secondaires (issues de réactions chimiques complexes) et sont les marqueurs de la présence de NH_3 dans l'atmosphère. Ils ciblent ce polluant qui provient à 95 % des activités agricoles.

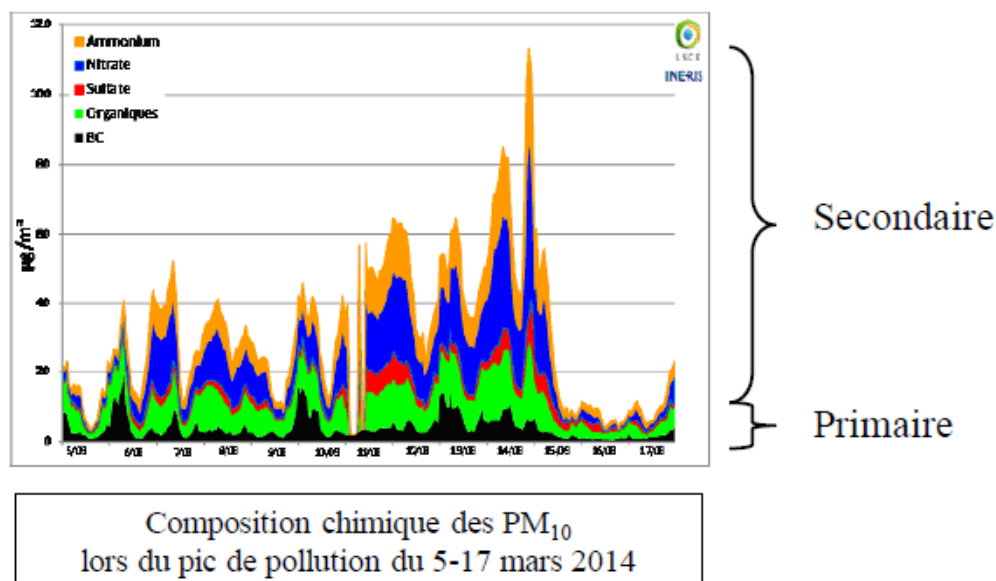
Ces espèces chimiques secondaires pour lesquelles l'ammoniac est un précurseur se retrouvent dans les particules mesurées dans l'air ambiant. La composition de ces particules varie dans le temps et l'espace. Ainsi la composition chimique des particules dans l'air ambiant est différente d'un lieu à un autre. Au printemps par exemple les particules sont très chargées en espèces chimiques secondaires de type nitrate et sulfate d'ammonium. En hiver, il y en aura moins et plus d'espèces primaires telles que carbone suie et composés organiques.

La figure suivante présente la composition chimique des particules retrouvées dans l'air ambiant en moyenne dans des zones qui ne sont pas sous influence directe du trafic routier. Ces particules sont constituées de substances chimiques primaires et secondaires en proportion variable. La part nitrate (NO_3^-), ammonium (NH_4^+) et sulfate (SO_4^{2-}) représente les espèces secondaires dans lesquelles l'ammoniac est impliqué. Les proportions des diverses espèces évoluent selon les périodes de l'année.



Source Christian Seigneur, journée étude CITEPA 2016

La figure suivante présente l'évolution de la composition des particules pendant l'épisode de pollution aux particules du printemps 2014. La part nitrate d'ammonium y est forte ce qui est la caractéristique des épisodes de pollution printaniers, mettant en évidence le rôle de l'ammoniac issu des épandages d'engrais réalisés pendant cette période.



Source Olivier Favez 2016

Il n'existe pas de coefficient de corrélation puisque la transformation chimique dépend de nombreux facteurs..

Appréciation de la commission d'enquête

La dernière figure est particulièrement révélatrice du rôle de l'ammoniac dans les épisodes de pollution aux particules.

Le tableau 1 et le tableau 20 du Tome 2 du dossier d'enquête présentent une conformité de l'Île de France par rapport aux limites européennes en NH₃ et dans le reste du document, le sujet du NH₃ est éludé. La transformation du NH₃ en particules fines aurait mérité d'être développée dans le dossier et les défis du secteur agricole.

*

- « L'urée solide est une forme d'engrais relativement peu utilisée » Quelle est la pertinence de ce défi ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le GT a évalué une utilisation comprise entre 8 et 15 % du marché. L'urée étant cependant le plus volatil des engrais et nettement plus volatil que les autres engrais, son utilisation génère davantage d'émission de NH₃ à l'atmosphère (Cf question 52).

Appréciation de la commission d'enquête

Pour l'ensemble des défis du secteur agricole, nous nous sommes référés aux explications contenus dans le dossier de l'ADEME « Les émissions agricoles de particules dans l'air Etat des lieux et leviers d'action » datant de 2012 (http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/20120301_les-emissions-agricoles-de-particules-dans-l-air-etat-des-lieux-et-leviers-d-actions_ademe.pdf) et nous constatons que

le PPA n'amène pas de propositions nouvelles par rapport aux pistes de réflexions et programme de recherche lancés en 2012.

*

- Quelle est la périodicité ? Quel est l'échéancier ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les défis doivent être mis en œuvre d'ici 2020.

Appréciation de la commission d'enquête

Le planning manque de précision quant à la mise en œuvre et aux résultats attendus.

*

- En termes d'acceptabilité, le défi est qualifié « vert » page 17 et « orange » page 86. Quel indicateur faut-il retenir ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il est orange. Le tableau de la page 17 sera modifié.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous actons que le tableau sera modifié : le défi est « orange ».

*

Pour le défi 2

- Les fondements et besoins juridiques font référence au « Décret et arrêté PREPA en cours de mise au point par le MEEM ». Pouvez-vous actualiser ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La correction sera apportée.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous actons qu'une actualisation des références doit être apportée.

*

- Les fondements et besoins juridiques font référence à des Directives européennes. Ont-elles été transposées en droit national ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Oui elles ont été retranscrites dans le code de l'environnement.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous aurions apprécié les références au droit français.

*

- Le défi 2 porte sur des actions de formation adressées aux agriculteurs . Est ce dans le cadre d'une formation continue ou d'une formation initiale ? Combien d'agriculteurs devraient être concernés, en nombre et en pourcentage par rapport à l'ensemble des agriculteurs d'Île de France ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi prévoit d'inscrire cette formation au catalogue de formation proposé aux agriculteurs par les chambres d'agriculture (fonds VIVEA cité dans la fiche). C'est un stage de 2 jours proposés (formation continue) ouvert à tous les agriculteurs de la région. C'est une démarche volontaire. Le nombre d'agriculteurs n'a donc pas été estimé. C'est la raison pour laquelle le défi n'est pas évaluable. Ils seront encouragés à s'y inscrire.

Appréciation de la commission d'enquête

La formation des agriculteurs permet de faire passer les messages et peut, peut-être, toucher les populations plus âgées qui n'ont pas bénéficié d'enseignement sur l'environnement pendant leur formation initiale.

*

- Un objectif a été fixé mais celui-ci n'est pas qualitatif. Pourquoi ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les indicateurs correspondent à des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions, ils ne sont pas des indicateurs de recensement et ont pour unique objectif de déterminer si l'action du PPA a été mise en œuvre ; ils doivent par ailleurs pouvoir être suivis pendant toute la période du PPA. Il s'agit donc de trouver des indicateurs « collectables » avec régularité. Un indicateur qualitatif serait de mesurer le nombre d'agriculteurs convertis à une bonne pratique après la formation. Cela suppose de réaliser un sondage auprès des agriculteurs et donc de s'assurer que l'ensemble des agriculteurs répondent. La démarche étant volontaire, cela n'est pas garanti. Il a été préféré de retenir un indicateur plus direct permettant de suivre la mise en œuvre du défi.

Appréciation de la commission d'enquête

Il faut vraiment encourager les agriculteurs à s'inscrire à cette formation et nous craignons que faute de participants les stages n'aient pas lieu.

De notre point de vue, un objectif pertinent aurait été : former x% des agriculteurs en 2018, y% en 2019,

*

- Quel est l'échéancier de ce défi ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi doit être mis en œuvre avant la fin du PPA (2020).

Appréciation de la commission d'enquête

Le planning manque de précision quant à la mise en œuvre et aux résultats attendus.

*

- Le défi 2 correspond à un objectif à long terme. Quelle est la compatibilité avec le Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 /2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La pollution atmosphérique qui est engendrée par l'agriculture est le résultat de phénomènes complexes qui sont tributaires de nombreux facteurs, dont certains sont indépendants du contrôle de l'exploitant (notamment, les émissions sont très variables et il n'existe pas d'outils lui permettant de les mesurer). De surcroît, l'effet de la contribution de l'agriculture à la pollution globale est parfois contre-intuitif : les particules secondaires générées par les émanations azotées agricoles au contact d'autres polluants n'apparaissent qu'au-dessus de la ville, pas à la campagne.

Un travail de prise de conscience de cet enjeu nouveau des impacts de la fertilisation agricole sur la pollution de l'air est à mener dans le secteur agricole, les actions de sensibilisation ayant jusqu'à présent principalement porté sur la protection de la ressource en eau. La pédagogie à déployer au sein du monde agricole suppose l'amélioration et la diffusion des connaissances ainsi que l'évolution des pratiques. Elle sera à compléter par des conseils techniques globaux et le choix d'investissements dans les exploitations qui prennent aussi en compte l'enjeu que représente la qualité de l'air.

On peut néanmoins affirmer qu'un mouvement est engagé, qu'il convient de conforter. En Île-de-France, les agriculteurs ont déjà adopté des pratiques qui contribuent à la maîtrise des émissions de PM et d'ammoniac dans l'atmosphère :

*travail du sol simplifié (non-labour), qui permet une augmentation de la teneur en matière organique du sol (ce qui est bon pour le climat par stockage du carbone),
couverture du sol en inter-culture (ce qui réduit très fortement les émissions de particules primaires par érosion éolienne),*

meilleure prise en compte de la météo (éviter des périodes considérées à risque pour les épandages : temps sec, chaud et/ou venteux),

pour une optimisation de la fertilisation, calcul prévisionnel de la dose et fractionnement des apports,

investissement dans du matériel d'épandage le plus précis possible.

En examinant ce sujet, il ne faut pas perdre de vue que l'épandage de fertilisants azotés est une condition incontournable de la bonne santé économique d'une exploitation agricole francilienne. Seules des actions conçues de façon concrète et réalisable permettront de progresser dans le sens recherché, et c'est ce à quoi s'attachent les trois « défis AGRI » prévus dans le nouveau PPA.

Rappelons enfin que ce défi a été considéré comme « non évaluable » ce qui signifie que la baisse

des émissions suite à la conversion des agriculteurs à une bonne pratique n'a pas été prise en compte dans l'évaluation du PPA. Ce défi permet de travailler aussi pour l'avenir.

Appréciation de la commission d'enquête

Pour l'ensemble des défis du secteur agricole, nous nous sommes référés aux explications contenus dans le dossier de l'ADEME « Les émissions agricoles de particules dans l'air Etat des lieux et leviers d'action » datant de 2012 (http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/20120301_les-emissions-agricoles-de-particules-dans-l-air-etat-des-lieux-et-leviers-d-actions_ademe.pdf) et nous constatons que le PPA n'amène pas de propositions nouvelles par rapport aux pistes de réflexions et programme de recherche lancés en 2012.

En revanche, comme indiqué dans la réponse du porteur de projet, l'élaboration de diagnostics, de « conseils techniques et de choix d'investissements dans les exploitations qui prennent aussi en compte l'enjeu que représente la qualité de l'air » nous semblent des pistes de travail intéressantes.

*

- Le PPA ne répond pas à l'objectif pour le secteur agricole : pas de diminution des particules fines sur la durée du PPA et uniquement des incitations pour les agriculteurs Quid de REG 4 (dérogation relatives à l'interdiction de brûlage des déchets verts) et REG7 (interdire les épandages par pulvérisations) repris du PPA 2013 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les deux dispositions du PPA 2013 (REG 4 et REG7) sont maintenues dans le projet d'arrêté du PPA 2017. La quantité de particules non émises à l'atmosphère suite à la mise en œuvre des défis du PPA 2017 ne peut pas être estimée : en effet, les particules secondaires ne peuvent pas être comptabilisées dans l'inventaire des émissions qui ne peut que comptabiliser les émissions de particules primaires, au risque sinon de compter deux fois certains polluants.

Appréciation de la commission d'enquête

L'arrêté de mise en œuvre du PPA 2017 reprendra les interdictions relatives au brûlage des déchets verts et de l'épandage par pulvérisations.

Pour les particules, la réponse du porteur de projet à la question 22 a contribué à notre compréhension du sujet.

*

Pour le défi 3

- Le défi 3 correspond à un objectif à long terme. Quelle est la compatibilité avec le Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 /2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la question 31.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous comprenons que ce soient des mesures de long terme mais le résultat n'est pas compatible avec le délai du PPA.

*

- Quel est l'échéancier ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi doit être mis en œuvre avant la fin du PPA (2020).

Appréciation de la commission d'enquête

Le planning manque de précision quant à la mise en œuvre et aux résultats attendus.

*

- Quel est le financement ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Budget des chambres d'agriculture et aide de l'ADEME comme mentionné sur la fiche défi.

Appréciation de la commission d'enquête

Dans la fiche défi, il est uniquement indiqué « ADEME peut contribuer... le ministère chargé de l'agriculture également ». Ce financement apparaît donc comme possible mais pas assuré.

*

IV.5.3. Secteur Industrie

Synthèse des éléments du dossier

Le secteur industriel est représenté dans le PPA en trois groupes d'activités pour réaliser l'inventaire des émissions et est concerné par quatre défis.

Sur les avis émis

Structure consultée	Observation sur les mesures secteur industrie
CD 94	Etudier et mettre en évidence l'effet des actions de rénovation thermique des bâtiments sur les émissions des usines d'incinération produisant chaleur et électricité
	Etudier et mettre en évidence l'effet des actions de prévention et valorisation des déchets sur les émissions des usines d'incinération des ordures ménagères
Mairie d'Arcueil	idem

Analyse et synthèse des observations recueillies

Les observations alertent majoritairement sur l'implantation d'industries polluantes ayant un impact négatif sur la santé des populations:

1. *une industrie de broyage de métaux sur les quais de Seine très polluante (REL - 67)*
2. *l'usine de traitement des déchets Isséane avec de gros nuages noirs (particules fines?) (REL - 114)*
3. *la société de démolition MENTION à Beynes (REL - 149)*
4. *une décharge de produits dangereux et une plate forme de recyclage de gravats qui devraient s'implanter sur les communes de Villenoy et Iles-les-Villenoy (zone sensible répertoriée dans le dernier PPA) REL - 273*
5. *l'incinérateur d'ordure ménagère d'Ivry-sur-Seine*
6. *la cimenterie de Gargenville (REL - 78) et le projet de carrière associée, installations industrielles mobilisant de nombreuses craintes*

En complément, l'association 93 (observation REL - 315) s'interroge sur l'effet cumulatif d'activités industrielles, considérées individuellement comme « conformes » mais dont les effets cumulés ont un impact lourd sur la santé des populations.

Au sujet des incinérateurs,

- pour limiter leur recours, il est proposé de repenser la gestion des ordures et de favoriser le compostage (REL - 239)
- le collectif 3R demande que les dioxines bromées et les particules fines soient incluses dans l'état des lieux de la pollution pour les analyser régulièrement et les inclure à terme dans la réglementation REL - 303

FNE propose de doter les équipements de combustion de dispositifs de filtration de fumé et de dispositifs de surveillance des émissions de toxiques type dioxine et furanes, (REL – 299,REL - 138)

Au sujet des mesures du PPA, l'observation REL - 256 est très argumentée.

Elle indique dans sa PJ que « *C'est la moindre des choses de veiller à la bonne application des règlements...* » et propose de renforcer les sanctions en cas de dérive mais s'inquiète du manque de moyens probables de la DRIEE « *... Il faut renforcer les moyens de l'inspection des installations classées, à l'évidence. Qu'en est-il? Le projet de loi de finances pour 2018 marque un recul des crédits affectés à l'objectif de protection de l'air, ainsi qu'une diminution des effectifs de l'inspection de l'environnement...* »

Elle s'interroge également sur les défis qui ne proposent de réduire les émissions que pour les nouvelles installations. Elle rappelle que l'arrêté ministériel du 2 octobre 2009 prévoit : « Dans certaines zones, des plans de protection de l'atmosphère peuvent être mis en place et rendre les prescriptions réglementaires de ces installations plus contraignantes qu'au niveau national sans obstacles juridiques majeurs. *« Alors faisons-le ! Et aussi pour les installations déjà existantes ! »*

Pour le défi 3, elle trouve « *en retrait* » la proposition de réaliser des études technico-économiques (ETE) de mise en place de moyens de réduction des émissions de NOx et se demande si ces études prendront en compte le « *coût social et de santé humaine engendré par les pollutions de l'air* »

Enfin pour le défi 4 qui ne s'applique qu'aux nouvelles installations, Réduire les émissions de NOx des installations de combustion à la biomasse entre 2 et 100 MW et des installations de co-incinération de CSR, l'observation fait remarquer qu'en effet l'étude ORENOX menée par l'ADEME sur les installations existantes met en avant un problème de réglages de plages de température dans les chambres de combustion pour les anciennes installations. « *Or, le projet ORENOX est de fait le projet de Compte-R, société privée* » (NDLR :concepteur fabricant français de chaudière et solutions biomasse) » et l'observateur s'interroge sur les risques de collusion.

Une observation demande que "*le plan de préservation de l'air lors des phases anticycloniques*" (limitation de la circulation automobile) "*couvre également l'interdiction des usines d'incinération d'OM (REL - 313)*"

Des observations regrettent l'absence de mesures relatives aux énergies renouvelables et souhaitent le renforcement de la part des énergies renouvelables dans la production d'énergie, entre autres (REL - 125).

Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Appréciations de la commission d'enquête

Sur l'évaluation

- Pourquoi le secteur de la combustion est-il le principal secteur ciblé ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

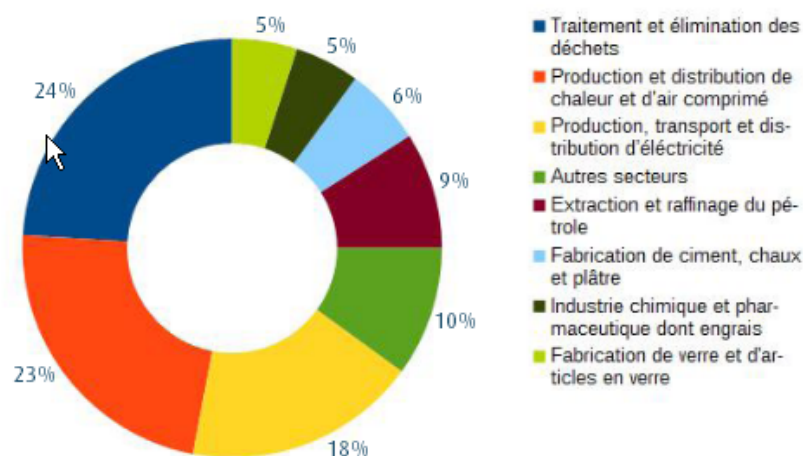
Le secteur de l'industrie a la particularité que de nombreuses installations sont soumises à une réglementation spéciale : la police des installations classées. Cette réglementation impose à chaque installation des prescriptions techniques de nature à limiter les émissions atmosphériques et des valeurs limites d'émission. Un des principes de cette réglementation est celui de l'application des meilleures techniques à un coût économiquement acceptable par les plus gros émetteurs pour réduire au maximum leurs émissions. Ainsi, il n'est pas nécessaire que le PPA ajoute de nouvelles dispositions à ces installations qui fond l'objet d'un contrôle par l'inspection des ICPE.

En revanche, le groupe de travail a identifié le besoin de renforcer le contrôle des installations émettrices et soumises à déclaration. Il a souhaité également prévoir des dispositions sur des nouvelles installations en développement (combustion à la biomasse, co-incinération de combustible de récupération).

Le secteur de la combustion et du traitement des déchets sont les principales sources de NOx émanant de l'industrie (voir bilan de l'inspection des installations classées 2016 : <http://www.driee.ile-de-france.developpement->

durable.gouv.fr/IMG/pdf/2017_brochure_envir_sprn_v8-36pages.pdf

Rejets atmosphériques de NOx en 2015 par secteurs d'activités



Ces 2 activités représentent 47 % des émissions d'oxydes d'azote du secteur.

Appréciation de la commission d'enquête

En effet le secteur industriel est un secteur très réglementé qui comporte 11850 installations dont 13,5% sont soumises à autorisation. La commission note que 25% des émissions de COVNM régional émanent du secteur de l'industrie manufacturière et que le secteur de production d'énergie produit à lui seul 8% de NOx. Le PPA intègre en effet de réelles mesures orientées vers la baisse de NOx.

La commission d'enquête salue la mesure du PPA en faveur du renforcement du contrôle des installations émettrices et soumises à déclaration pour 1731 installations de combustion de 2 à 20MW, ainsi que la réduction de certains seuils. Cette mesure, compte tenu du suivi direct par la DRIIE, pourrait en effet être porteuse de résultats vraisemblablement mesurables à l'horizon 2020.

Nota : à la page 62 il est fait renvoi à l'annexe 21 alors qu'il s'agit de l'annexe 22. Par ailleurs le graphique page 62 sur la quantité de polluants émis n'est pas légendé. D'une manière générale la commission attire l'attention sur la clarté des illustrations (légendes notamment) qui rendent peu compréhensibles certaines données.

*

- Trois champs sont pris en compte pour l'évaluation de la pollution ? Quel est leur poids en Ile-de-France par rapport aux émissions industrielles totales ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La question fait sûrement référence au tableau 7 de la page 28 du PPA qui présente 3 groupes d'activités du secteur industriel : la production et le transport d'énergie, l'industrie manufacturière et le traitement des déchets.

Ce tableau a vocation à présenter les principales activités industrielles les plus émettrices en termes d'émissions atmosphériques en Ile-de-France. Il ne s'agit pas de la liste des industries retenues pour l'évaluation des émissions du secteur.

Le périmètre de l'évaluation des émissions du secteur de l'industrie est celui défini par le guide méthodologique pour l'élaboration des inventaires territoriaux des émissions atmosphériques (DGEC- novembre 2012 : http://www.lcsqa.org/system/files/ressources/medde-dgcec-guide_methodo-elaboration_inventaires-pcit-2012_vf.pdf).

Les secteurs d'activité retenus sont ceux du guide (SNAP3) à l'exception du secteur des chantiers et BTP. La liste de ces secteurs est jointe en annexe. Le guide méthodologique national pour réaliser les inventaires des émissions distingue bien l'énergie et le traitement des déchets.

[DGEC- novembre 2012 : http://www.lcsqa.org/system/files/ressources/medde-dgcec-guide_methodo-elaboration_inventaires-pcit-2012_vf.pdf].

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête a pris acte de ces secteurs et de la méthodologie associée.

*

- Quels sont les secteurs exclus : Critères de sélections ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Aucun secteur n'a été exclu conformément à l'application du guide susvisé.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse.

*

- Parmi les secteurs exclus, quels types d'émissions et poids dans les émissions globales ? (% ?)

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Aucun secteur n'a été exclu conformément à l'application du guide susvisé.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse.

*

- Chaque groupe d'activités mentionné dans les champs retenus est-il exhaustif ou bien seules certaines activités ont été ciblées ? Critères de sélections ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir réponse à la question 60.

Appréciation de la commission d'enquête**La commission d'enquête prend note de la méthodologie appliquée.**

*

- Pour les installations non soumises à déclaration GEREP, l'estimation de la pollution s'est basée sur la consommation énergétique réaffectée en fonction du nombre de salariés des petites entreprises. Puis les autres émissions de polluants ont également été affectées par nombre de salariés. Pertinence ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La méthodologie utilisée pour évaluer les émissions est décrite dans le guide méthodologique national

[DGEC- novembre 2012 : http://www.lcsqa.org/system/files/ressources/medde-dgec-guide_methodo-elaboration_inventaires-pcit-2012_vf.pdf].

Ce guide précise pour chaque activité du secteur industrie, les polluants à considérer, l'indicateur d'activité à retenir et les facteurs d'émission à appliquer lorsqu'il n'existe pas de déclaration des émissions dans GEREP. Par exemple, pour une industrie sidérurgique, le guide indique que les COV doivent être considérés. L'indicateur est la tonne d'acier produite. Le facteur d'émission est de 4,8 g/t d'acier produit. Pour une industrie d'application de peinture, sont aussi considérés les COV. L'indicateur d'activité à retenir dépend de l'utilisation de la peinture (bâtiment et construction, construction navale, construction automobile, prélaquage ou autres applications industrielles). Le facteur d'émission dépend aussi de l'utilisation.

Les facteurs d'émission sont issus d'études propres à chaque secteur d'activité, le rapport OMINEA du CITEPA constitue la base nationale de référence (<https://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/ominea>).

Appréciation de la commission d'enquête**La commission d'enquête a pris note de cette réponse et trouve que les éléments descriptifs du secteur industrie manufacturière restent peu explicités dans le PPA.**

*

- Emissions liées à l'utilisation industrielle des solvants : comment fait-on la corrélation entre des quantités nationales de ventes et leur usage industriel en Ile-de-France?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Comme indiqué à la question 64, l'évaluation des émissions de COV sur la région est réalisée à partir de facteurs d'émission conformément au guide national

[DGEC- novembre 2012 : http://www.lcsqa.org/system/files/ressources/medde-dgec-guide_methodo-elaboration_inventaires-pcit-2012_vf.pdf].

Pour chaque type d'activité du secteur industrie, en ce qui concerne les émissions de COV,

correspond un facteur d'émission et un indicateur à considérer. Par exemple, pour l'activité de combustion dans l'industrie, le paramètre à considérer est la consommation énergétique des installations franciliennes. Pour la sidérurgie, l'indicateur est la tonne d'acier produite. Pour l'application de peinture, l'indicateur est la quantité de peinture consommé par l'industriel... La méthodologie ne prévoit pas d'appliquer une corrélation entre une consommation nationale de solvants et leur usage industriel en Ile-de-France.

Appréciation de la commission d'enquête

Selon ce guide national, si l'on prend par exemple la consommation de peinture d'un territoire, les émissions de COV sont estimées soit sur la base des déclarations Gerep des entreprises incluses en Ile-de-France pour le secteur de la construction de véhicule automobile ou de prélaquage, soit pour tous les autres secteurs, en répartissant la consommation de peintures sur la France entière sur ce territoire à l'aide d'une clé de répartition basée sur l'effectif des sites concernés (par exemple réparation automobile), identifiés à l'aide de leur code NAF. En ce qui concerne l'utilisation domestique de peintures, la consommation de peinture d'un territoire est selon ce même guide, estimée en répartissant la consommation de la France entière sur ce territoire via la population.

Cette méthodologie peut sans doute être adaptée en fonction des données connues sur chaque territoire.

*

- Quelle est la cimenterie prise en compte dans les émissions du PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il y a une seule cimenterie en Ile de France, située à Gargenville dans les Yvelines : elle est prise en compte dans l'évaluation des émissions du PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a bien pris note que la cimenterie de Gargenville est la seule existante à ce jour en Ile-de-France. Et que ses émissions ont été prises en compte dans le cadre du PPA.

*

- La cimenterie (1921) de Gargenville (Yvelines) serait selon la FNE IdF et l'Association Vexinoise de Lutte Contre les Carrières Cimentières (AVL3C) « *très polluante (350 à 450 000 tonnes de CO₂ générés par an)* ». Quels sont les polluants émis par cette cimenterie pris en compte dans le cadre du PPA ? Et quelles quantités ? L'exploitation de la carrière est-elle également intégrée ? Sous quel secteur et pour quels types d'émissions ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les émissions de CO₂ n'ont pas d'impact sur la qualité de l'air en Ile de France et ne sont pas réglementées à ce titre. Cependant les émissions de CO₂ non biomasse rejetées par la cimenterie sont très inférieures à celles mentionnées dans l'avis. Elles baissent régulièrement depuis 2013 pour passer de 335 293 t en 2013 à 228 520 t en 2016 (source GEREP).

L'installation est soumise au SEQE 3 (Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre) entre 2013 et 2020 lequel est destiné à réduire les émissions de gaz à effet de serre des émissions industrielles.

L'installation est soumise à la directive IED et a déjà fait l'objet du réexamen suite à la sortie des conclusions des MTD du secteur de la fabrication du ciment en avril 2013. Leur nouvel arrêté préfectoral de 2015 a abaissé les valeurs limites en NOx et en poussières, ces nouvelles VLE étant applicables au 9 avril 2017. Les émissions de NOx ont été régulièrement abaissées entre 2013 et 2016 passant de 525 t à 225 t).

La déclaration GERP de l'année du scénario de référence (2014) a été retenue. Cette déclaration est consultable sur le site internet IREP :

<http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/irep/form-etablissement/details/2507#/>

Emission dans l'Air

Polluant	Unité	2011	2012	2013	2014	2015
19 - Ammoniac (NH3)	kg/an	28100	0	15300	0	0
36 - Chlore	kg/an	0	0	0	0	0
48 - Cobalt et ses composés (Co)	kg/an	0	11.8	0	121	0
53 - Cuivre et ses composés (Cu)	kg/an	0	0	0	199	0
61 - CO2 Total d'origine biomasse uniquement	kg/an	0	0	11900000	10300000	0
86 - Manganèse et ses composés (Mn)	kg/an	0	0	0	0	0
88 - Mercure et ses composés (Hg)	kg/an	10.6	11.6	0	27.3	0
93 - Naphthalène	kg/an	0	0	0	0	52.7
94 - Nickel et ses composés (Ni)	kg/an	0	58.5	0	70.3	0
102 - Oxydes d'azote (NOx - NO + NO2) (en eq. NO2)	kg/an	546000	455000	525000	372000	306000
128 - Zinc et ses composés (Zn)	kg/an	0	0	0	240	0
129 - CO2 Total d'origine non biomasse uniquement	kg/an	352000000	340000000	335000000	280000000	292000000
131 - CO2 Total (CO2 d'origine biomasse et non biomasse)	kg/an	352000000	340000000	347000000	290000000	292000000
158 - Thallium et ses composés	kg/an	0	0	0	57.6	14.7

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie la précision de cette réponse. La réduction des valeurs limites en NOx et en poussières de cette installation est en effet favorable à une réduction de la concentration de ces polluants dans cette zone d'étude. En dehors des valeurs imposées par la réglementation, l'entreprise semble avoir déjà réalisé des modifications dans son exploitation qui permettent de réduire ses émissions en NOx divisant par plus de 2, ses émissions entre 2013 et 2016. La commission note également que d'autres polluants sont renseignés (naphthalène en 2015 et nickel et mercure en 2012 et 2014) mais ceux-ci ne font pas l'objet du PPA.

*

- La société de démolition Mention localisée à Beynes, rejette 2 à 3 fois par semaine à l'air libre des fumées malodorantes qui « *provoquent maux de tête et de ventre ; selon les vents, plusieurs communes sont impactées* ».

Ce type d'activités est-il pris en compte dans le cadre de l'état initial du PPA2017 ? Quels sont les polluants émis et quelles quantités leurs sont affectées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les particules PM₁₀ et les NOx ne sont pas des composés odorants. L'entreprise Mention à Beynes est une société de chantier (<http://bennes-mention.wifeo.com/>). Elle n'entre pas dans le secteur Industriel pour l'évaluation des émissions.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note que cette entreprise est une société de chantier et qu'elle ne devrait pas, en toute logique, émettre des fumées. Il s'agit pour cette personne gênée par l'activité, d'alerter la DRIEE, mais cela est en effet hors cadre du PPA.

*

- « *Une industrie de broyage de métaux sur les quais de Seine* » semble « *très polluante* », ce type d'activités est-il pris en compte dans le cadre de l'état initial du PPA2017 ? Quels sont les polluants émis et quelles quantités leurs sont affectées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le broyage des métaux n'est pas cité dans les secteurs à prendre en compte par la méthodologie nationale (voir l'annexe sur les secteurs d'activité considérés).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'étonne que ce secteur de broyage des métaux ne soit pas considéré dans le cadre de la méthodologie nationale car c'est le fonctionnement d'une de ces entreprises qui a motivé, entre autres, le suivi de la qualité de l'air sur Limay, du fait de l'abondance notamment de particules fines enregistrées dans le secteur. La commission prend acte de cette réponse.

*

- Souligne la présence des incinérateurs principalement à l'Est de Paris - Usine de traitement des déchets Isséane ; gros nuages noirs (particules fines?). Quels sont les polluants émis par cette installation pris en compte dans le cadre du PPA ? Quelles sont les mailles du territoire influencées par cette installation ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Cette installation Isséane est située au sud-ouest de Paris, à Issy-les-Moulineaux.

La déclaration GERP de l'année du scénario de référence (2014) de cette installation a été retenue

(<http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/irep/form-etablissement/details/10255#/>)

Les polluants pris en considération sont ceux visés par le PPA (oxydes d'azote, particules fines, composés organiques volatils).

L'influence de cette installation sur son voisinage ne relève pas du PPA mais elle a été prise en compte dans l'étude d'impact de l'installation.

Appréciation de la commission d'enquête

Dans sa réponse la DRIEE souligne que ce sont les déclarations Gerep 2014 qui ont été intégrées puisqu'elles correspondent au scénario de référence. La commission note que pour cette installation spécifique les émissions de l'année 2014 sont moindres que celles de 2016. Les polluants particules fines et les composés organiques volatils ne sont pas clairement accessibles avec ce lien.

En outre, si il est vrai que le PPA ne traite pas directement du voisinage des installations industrielles, il n'en demeure pas moins qu'il traite les pollutions de fond influencées par le voisinage de ces installations. La commission réitère sa demande de recalage entre les concentrations calculées et les concentrations réelles au voisinage de ces installations, par des mesures en situation récentes.

*

- Secteur Urbanisme et Grand Paris : Le PPA intègre un impact constant de ce secteur (idem 2015) sans tenir compte ni des chantiers du Grand Paris : constructions, gares et lignes de métro nouvelles, prolongement d'anciennes, ni de l'impact des futurs jeux olympiques de 2024. Comment le PPA a-t-il intégré les chantiers du Grand Paris (dans quel secteur et sous quelle forme) ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le calcul des émissions issues des chantiers est basé sur la surface de l'ensemble des chantiers ainsi que sur les émissions des engins de chantiers.

La surface considérée dans le scénario de référence est celle de 2012, fournie par le Mode d'Occupation des Sols (MOS) de l'Institut de l'Aménagement et de l'Urbanisme (IAU). Le MOS est l'atlas cartographique numérique de l'occupation du sol de l'Île-de-France. Actualisé régulièrement depuis sa première édition en 1982, le millésime 2012 est la huitième mise à jour de cet inventaire. Il n'y a pas eu de nouvelle mise à jour depuis 2012 et il n'existe pas d'évaluation prospective de l'évolution du MOS dans les prochaines années. La surface globale des chantiers a ensuite été répartie par commune au prorata du nombre d'habitants, afin d'obtenir une répartition spatiale statistique des émissions.

En l'absence d'informations précises sur l'évolution des surfaces de chantiers et des émissions des engins de chantiers, il a été considéré en groupe de travail qu'en 2020 la superficie de chantiers restait identique.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a bien noté que la surface de chantiers évaluées en 2012 a été répartie par

commune au prorata du nombre d'habitants, et qu'aucune évolution des surfaces n'a été prise en considération à l'horizon 2020. La commission trouve que cette répartition aurait pu être modulée en fonction de la carence en construction de logements sociaux par exemple et de la connaissance de la localisation des chantiers du Grand Paris, dont le Grand Paris Express (aujourd'hui 300 chantiers seraient en cours pour le seul Grand Paris Express).

*

- Comment les JO vont-ils influencer la réussite du PPA et l'atteinte des valeurs limites en 2025 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La définition des projets de construction liés aux JO n'est pas connue avec précision à ce stade. Leur influence ne peut donc pas être évaluée.

Appréciation de la commission d'enquête

Il y a en effet moins de précisions à ce jour concernant les projets de construction liés aux JO. Leur influence pourrait être utilement évaluée dès que des précisions suffisantes auront été apportées, en y ajoutant une meilleure répartition des chantiers liés à la construction de logements sociaux et du Grand Paris. La commission considère à ce jour que la part des chantiers dans les émissions à l'horizon 2020 est en effet sous-évaluée.

*

Sur les défis

Pour le défi 1

- Quel est le planning de ce défi ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le renforcement du contrôle des installations sera intégré au programme de l'inspection des installations classées de 2018. Le recensement des installations soumises à déclaration a déjà commencé en 2017.

Appréciation de la commission d'enquête

L'indicateur de suivi du défi est « le nombre d'installations répertoriées ».

Cf notre appréciation à la réponse de la question 3 : *L'indicateur est une représentation chiffrée de l'objectif défini à différents niveaux et mis à jour à intervalles déterminés* »

Nous avons donc compris que le nombre d'installations répertoriées variait significativement sur la durée du PPA.

Si le recensement était fait une fois pour toute en 2018, l'indicateur ne nous semble pas adapté.

*

- L'action 2 consiste à mettre en place le plan d'actions visant à renforcer les contrôles, plan pluriannuel à partir de 2017. Est ce un plan interne à la DRIEE ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

C'est le programme de l'inspection des installations classées (DRIEE). Ce programme est présenté chaque année à l'ensemble des CODERST de chaque département d'Ile-de-France.

Appréciation de la commission d'enquête

Le programme de l'inspection des installations classées sera renforcé et présenté en CODERST chaque année.

*

- Les contrôles inopinés sur les ICPE rubrique 2910 sont en baisse depuis 2013 ce qui est en totale contradiction avec ce défi : quelle est la pertinence de ce défi ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi « Industrie 1 » du projet de PPA prévoit de renforcer les contrôles et pas uniquement les contrôles inopinés. Plus globalement, les chiffres des contrôles inopinés des émissions atmosphériques réalisés ont été vérifiés et portent sur l'ensemble des contrôles inopinés air qui concernent des installations industrielles émettrices de polluants visés par le projet de PPA (NOx, particules, COV...). Ainsi, 56 contrôles inopinés ont été réalisés en 2013, 57 en 2014, 61 en 2015, 57 en 2016 et 67 (réalisés ou programmés et restant à réaliser) en 2017. Il est prévu actuellement de réaliser 63 contrôles inopinés en 2018 dont une grande partie portant sur des installations de combustion classées sous la rubrique 2910 de la nomenclature des installations classées. Dans cette perspective un contrôle des données fournies par les industriels (autosurveillance, contrôle inopinés précédents) a permis d'identifier les installations susceptibles de présenter un dépassement des valeurs limites d'émission applicables depuis le 1^{er} janvier 2016 : ces installations feront l'objet d'un contrôle inopiné de leurs émissions en priorité en 2018.

Appréciation de la commission d'enquête

Il semble y avoir un problème de chiffres dans le bilan du PPA 2013 pour la mesure REG 2.

Ce bilan indique également Annexe IV p.25 un nombre en baisse d'inspection des chaufferies rubrique 2910 (57 en 2013, 26 en 2015).

Nous préconisons que les chiffres bilanciers soient bien vérifiés.

*

- Ce défi vise à faire en sorte qu'en cas de non-conformité les actions correctrices soient mises en œuvre dans les délais requis par la réglementation. Comme l'inventaire des installations et les contrôles ne sont pas réalisés, donc les actions correctrices non mises en place.
Sur quelles bases sont calculées les tonnes Nox évitées en 2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La question laisse entendre que le défi est mis en place. Or il s'agit bien de le relever dans le cadre de ce PPA pendant toute la durée du PPA. La liste des installations concernées est en cours de finalisation. Il s'agit de compléter une liste existante de l'inspection. Le programme d'inspection sera établi pour mettre en place les contrôles dès 2018.

L'hypothèse retenue est que 30 % des installations ne respectent pas les valeurs limites et que les écarts constatés seront à hauteur de 20 %. Le nombre d'installations retenu est celui connu de l'inspection. L'action du défi conduira à voir augmenter ce nombre.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous retenons que 30% des installations ne respectent pas les valeurs limites et que les écarts sont à hauteur de 20%.

*

Pour le défi 2

- Ce défi ne concerne que les nouvelles installations et on ne connaît pas les projets en préparation dont la mise en service se fera à l'horizon du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020. Confirmez vous qu'aucune procédure d'installation n'a été déposée ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

nous le confirmons.

Appréciation de la commission d'enquête

Ce défi concerne les nouvelles installations et n'est pas mesurable.

Compte tenu des délais d'instruction des dossiers, nous sommes étonnés, qu'à minima, la DRIEE n'ait pas connaissance des projets visés par le défi et mis en service en 2020.

S'il n'y a pas d'installations nouvelles prévues d'ici 2020, nous nous interrogeons sur la pertinence de la mesure.

*

Pour le défi 3

- Il semble que les indicateurs des actions 2 et 3 sont inversés dans le dossier. Pouvez vous nous donner des explications quant à ces deux indicateurs ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il y a effectivement une erreur sur l'indicateur page 103 qui devrait être « nombre d'arrêtés préfectoraux prescrivant les VLE (valeurs limites d'émission) renforcées » plutôt que « nombre d'arrêtés préfectoraux prescrivant la réalisation d'une ETE ». La correction sera apportée.

Appréciation de la commission d'enquête

**Une correction sera apportée p.103.
Nous ne savons pas si l'indicateur p.102 est erroné ou non.**

*

- 5 installations existantes sont comptées, combien sont déjà assujetties à la réduction de NOx ? Les calculs de réduction de Nox ont été faits sur la base de combien d'installations (puisqu'elles nouvelles installations ne sont pas connues, cf défi 2) ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les 5 installations existantes mentionnées concernent le défi 3 et non le défi 2 et toutes les installations sont connues. Pour ce défi 5 installations qui ne respectent pas une VLE en NOx à 80 mg/m³ sur les 18 UIOM de l'île de France doivent être assujetties à la réduction des NOx. Entre le moment de l'élaboration de la mesure et l'enquête publique du PPA une de ces installations a été assujettie, à l'occasion de modifications, à la réduction des NOx par un arrêté préfectoral de novembre 2016 pour réduire la VLE des NOx à 80 mg/m³ en moyenne journalière. Cette mesure lui sera applicable au 1/1/2018.

Les calculs ont été faits sur les 5 installations concernées en comparant leurs émissions annuelles actuelles (moyenne sur la période 2012-2015) avec la VLE à 200 mg/m³ en moyenne journalière (les émissions réelles sont en dessous mais proches de cette valeur) et les émissions qui seraient réduites avec une VLE à 80 mg/m³

Appréciation de la commission d'enquête

Nous comprenons que la réduction d'émissions de polluants prévue dans le défi s'est faite sur la base de 5 installations existantes.

Le défi prévoit également d'appliquer cette valeur limite de Nox aux nouvelles installations de co-incinération de CSR.

La DRIIE indique que toutes les installations concernées par ce défi sont connues.

*

- Quel est le statut de l'installation d'IVRY sur Seine ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'installation d'Ivry est considéré comme une installation classée en fonctionnement au titre de la législation des installations classées. Cette installation est déjà soumise à une valeur limite d'émission fixée à 80 mg/m³ en moyenne journalière et donc réduite par rapport à la réglementation nationale conformément au PPA de 2005. Cette installation devant être reconstruite avec une capacité d'incinération diminuée de moitié dont le dossier devrait être déposé fin 2017. il s'agira d'une nouvelle installation et il est paru nécessaire d'imposer dans le PPA le respect de la valeur pour les nouveaux projets, comme pour les modifications,, ce qui n'existe pas dans le PPA révisé en 2013.

Appréciation de la commission d'enquête

L'installation d'Ivry-sur-Seine, préoccupant les riverains, doit être reconstruite et l'installation résultante sera considérée comme une nouvelle installation soumise aux prescriptions réglementaires du PPA 2017.

*

- annexe XXII p116, c'est écrit 160 mg/m³ » dans le texte, quel est le bon chiffre ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les deux textes sont identiques

texte de la fiche :

*Pour les installations d'incinération d'ordures ménagères (rubrique ICPE 2771) (UIOM), le défi propose de réduire les émissions de ces installations en abaissant pour celles qui n'y sont pas déjà assujetties, la Valeur Limite d'Émission (VLE) de NOx prévue par l'arrêté ministériel du 20 septembre 2002 à 80 mg/m³ en moyenne journalière et **160 mg/m³** en moyenne semi-horaire à 11% d'O₂ pour les installations existantes (Au lieu de 200 mg/m³ en moyenne journalière et 400 mg/m³ en moyenne semi-horaire respectivement). Cette mesure qui avait déjà été appliquée dans le premier PPA de 2005 mais uniquement sur la zone dense de l'agglomération parisienne, avait permis une réduction importante des émissions de NOx. Les niveaux d'émissions mesurés montrent sur ces installations que cette valeur limite est facilement atteignable. »*

texte de l'annexe :

*« Le défi propose de réduire les émissions de NOx des UIOM en abaissant pour celles qui n'y sont pas déjà assujetties, la VLE de NOx prévue par l'arrêté ministériel du 20 septembre 2002 à 80 mg/m³ en moyenne journalière et **160 mg/m³** en moyenne semi-horaire à 11% d'O₂ pour les installations existantes (Au lieu de 200 mg/m³ en moyenne journalière et 400 en moyenne semi-horaire respectivement) »*

Appréciation de la commission d'enquête

Nous maintenons notre question, dans le texte du défi 3, page 99, action 1 en grisé, ainsi que dans le titre de l'action p.102, il est écrit

« Sévéreriser les normes d'émission d'oxydes d'azote... en moyenne journalière et 200mg/m³ en moyenne semi-horaire à 11% d'O₂ »

Nous comprenons de la réponse qu'il convient de retenir 160 mg/m³.

*

Pour le défi 4

- Combien de nouvelles chaudières bio masse en 2020 ? qui a donné les chiffres ? Pourquoi dans ce défi, on connaîtrait le nombre des nouvelles installations alors que ce n'est pas possible pour le défi 2 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi 2 concerne la réduction des particules des installations de combustion à la biomasse et des

installations de co-incinération de CSR. Le PPA 2013 impose déjà une réduction des valeurs limites d'émission (voir page 82 du PPA 2013). La fiche défi 2 l'explique page 97 (justification du défi). Ce défi maintient donc la mesure du PPA 2013 (pris en compte dans le scénario fil de l'eau) et l'élargit aux futures éventuelles installations de CSR. C'est la raison pour laquelle il n'est pas évalué.

En revanche le défi 4 introduit une nouvelle disposition sur les émissions de NOx pour ces installations de combustion à la biomasse, et notamment sur les installations existantes. C'est cette partie qui est évaluée ; ne connaissant pas les futures installations CSR, cette partie n'a pas été évaluée.

Appréciation de la commission d'enquête

Pour les 4 défis relatifs au secteur de l'industrie, nous préconisons une synthèse des prescriptions réglementaires sous forme de tableau afin qu'un lecteur non initié puisse identifier quelles sont les prescriptions applicables (diminution Nox/Particules) par types d'installations (nouvelles/existantes, ...).

*

- Par rapport à 2014, dans le secteur de l'industrie, seule la production d'énergie réduit notablement les émissions de polluants atmosphériques en 2020 (Nox, particules fines, COVNM, NH3). Est ce dû à la fermeture de 2 centrales de production thermique Vitry-sur-Seine et Porcheville ? (celle de Vitry-sur-Seine fonctionnant au charbon, fermée en avril 2015 et celle de Porcheville fonctionnant au fioul et fermée en Mai 2017 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Si la fermeture mi avril 2015 d'EDF Vitry , le principal émetteur de NOx en IDF et dans la moindre mesure celle du site EDF de Porcheville en 2017 dont le fonctionnement restait limité ces dernières années, ont un impact important, il y a déjà une nette tendance à la baisse entre 2013 et 2016 notamment du fait de la sévèrisation des textes réglementaires et des travaux effectuées sur les installations existantes.

Le passage au gaz des 4 centrales CPCU de Paris et Ivry et de certaines chaufferies au fuel lourd (certaines sont passées au gaz + biomasse) participe à ces réductions Par exemple si on fait un bilan comparatif entre 2013 et 2016 des émissions de NOx avec ou sans EDF Vitry (déclaration GEREPE en NOx de 221 établissements les plus émetteurs)on constate une réduction des émissions de NOx d'environ 53 % avec EDF Vitry mais aussi de 39 % sans EDF Vitry.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous notons que l'arrêt du EDF Vitry a eu des effets immédiats sur l'amélioration de la qualité de l'air mais un ensemble de mesures (sévèrisation des prescriptions et travaux) a également contribué à la baisse constatée.

*

- L'arrêté ministériel du 2 octobre 2009 prévoit : « Dans certaines zones, des plans de protection de l'atmosphère peuvent être mis en place et rendre les prescriptions réglementaires de ces installations plus contraignantes qu'au niveau national sans obstacles juridiques majeurs ».

Qui s'assure du bon respect de la réglementation ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'arrêté préfectoral approuvant le PPA prévoit des mesures réglementaires. Pour les installations classées, c'est la police des installations classées qui s'assure du respect de cet arrêté sur les installations.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous n'avons pas la réponse pour les installations autres qu'installations classées.

*

IV.5.4. Secteur Résidentiel et Tertiaire

Synthèse des éléments du dossier

Le secteur résidentiel comprend les activités de chauffage individuel et résidentiel et les usages de solvants.

Structure consultée	Observation sur les mesures secteur résidentiel tertiaire
CODERST 75	La FFB salue l'initiative des préfets d'avoir désigné la FFB avec Uniclimat pour la Présidence du groupe de travail résidentiel dans le cadre de l'élaboration du PPA
CODERST 91	Constata le manque d'aide économique et de soutien aux ménages
CODERST 93	S'interroge sur l'importance du chauffage au bois dans la zone Paris petite couronne
CD 94	Mettre en place les conditions effectives d'une massification du renouvellement des appareils de chauffage anciens au bois, notamment en matière d'aides aux particuliers
Mairie d'Arcueil	idem
CD 77	Recommande de mettre en cohérence les dispositifs « fonds air » de l'ADEME et « fonds air-bois » de la région Ile de France pour couvrir l'ensemble du territoire départemental et ne pas engendrer d'inégalité de traitement entre les secteurs urbains et ruraux
CD 91	Le CD présentera le nouveau schéma Energie/Climat dans lequel on retrouvera le fond air/bois (applicable à CCDH, plateau de Saclay et à GPS). Cela représentera une aide pour les ménages qui souhaiteront moderniser leur moyen de chauffage
CD 92	Indique que l'instauration d'une charte de bonne tenue des chantiers est une

	mesure vertueuse déjà mise en place et demande l'élaboration d'une véritable réglementation
CD 95	Ne souhaite pas s'engager dans à court terme dans la déclinaison d'un fond air-bois valdoisien tant que les dispositifs de soutien à leur mise en œuvre portés par l'ADEME et la Région Ile de France ne sont pas coordonnés, ni applicables à l'ensemble du territoire valdoisien
Conseil Régional IDF	Demande à l'Etat de modifier les dispositifs d'intervention pour permettre à l'ADEME d'apporter un financement pour le fond air-bois sur les territoires de grande couronne y compris en zone rurale permettant ainsi de lever les blocages pour le déploiement de ce fond et répondre aux enjeux de performance de la combustion du bois.
Métropole Grand Paris	Demande la mobilisation de moyens financiers pour mettre en place le fond Air-Bois, dispositif de remplacement des dispositifs de chauffage au bois, étudié avec l'ADEME et AIRPARIF
Ville de Paris	Demande de renforcer l'ambition du PPA en agissant plus fortement dans les domaines du chauffage résidentiel au bois
	Demande de mener dans le domaine du chauffage au bois une évaluation comparative de la politique d'incitation financière prévue par le PPA avec une politique d'actions réglementaires

Analyse et synthèse des observations recueillies

Les observations, peu nombreuses, sont essentiellement relatives au chauffage au bois et aux chantiers.

En ce qui concerne le chauffage au bois, certains considèrent que l'utilisation du bois est problématique (REL – 141, REL - 180).

L'observation n°23 dénonce les politiques publiques favorisant le chauffage au bois, très souvent accompagnées d'aides financières (ex ADEME), ce qui est aberrant. En effet, les rejets des chaudières bois sont très élevés en Nox, Sox et CO alors que par ailleurs, l'Etat demande bien de réduire les rejets de poussières pour les véhicules diesel! Cette observation considère comme nécessaire de « *réduire autant que possible le développement de chaudières bois dans le PPA (particuliers et industriels)* » .

L'observation REL - 199 demande à ce que le chauffage au bois soit "*impérativement déconseillé*" et cite Airparif "*il ne représente que 5% de la consommation énergétique mais est responsable de 84% des émissions de particules fines du chauffage résidentiel*".

Mais dans le même temps, elle indique que la mesure d'évitement d'utilisation du chauffage au bois en cas de pic de pollution en hiver n'est pas réaliste : "*comment se chauffe-t-on ?*"

D'autres intervenants, demandent, au contraire, davantage d'incitation et d'aides financières pour le renouvellement des appareils de chauffage au bois.

Les collectivités s'interrogent sur la coordination des dispositifs de l'ADEME et de la Région Ile-de-France pour la mise en place de fonds air-bois, Le Département de l'Essonne souhaite que soit étudié la possibilité d'étendre cette aide à l'équipement des foyers ouverts « Fonds Air Bois en Île

de France » : en Essonne 63 dossiers éligibles

Ceci étant, la FNE regrette que le PPA se focalise sur le chauffage au bois, les autres modes de chauffage sont oubliés, tout comme la sobriété énergétique et l'isolation.

La commune de Champlan propose de majorer les aides financières pour les travaux d'économie d'énergie, d'investir dans la formation au service de la Croissance Verte et maintenir les mesures incitatives pour les démarches territoires à Energie positive Croissance Verte.

En ce qui concerne les chantiers,

L'observation REL - 131 regrette que la PPA intègre un impact constant de ce secteur (idem 2015) sans tenir compte ni des chantiers du Grand Paris : constructions, gares et lignes de métro nouvelles, prolongement d'anciennes ni de l'impact des travaux pour les futurs jeux olympiques de 2024.

Pour l'observation REL - 256 , les mesures relatives aux chantiers sont insuffisantes, le problème des engins de chantiers polluants et non vérifiés est escamoté, et la rédaction d'une charte n'est pas suffisante et propose :

une vraie police de l'environnement,

une charte obligatoire et contrôlée dans le cadre des marchés publics

rendre obligatoire le recours aux appareils électriques,

dans leurs opérations d'entretien de la voirie, les communes doivent restreindre ou renoncer à l'usage d'appareils thermiques nuisibles. Les articles n°96 et n°99-8 du règlement sanitaire départemental prévoient la protection des lieux publics contre la poussière et les abords de chantiers. (cf aussi l'arrêté du 23 novembre 1979 consolidé portant règlement sanitaire du département de Paris). Cette directive fixée par ces arrêtés est-elle respectée ?

se donner les moyens de faire respecter la réglementation en matière d'environnement (par exemple favoriser le recueil et le traitement des plaintes)

L'EPT Plaine Commune (REL - 80) propose *l'utilisation de la voie d'eau pour l'évacuation et l'approvisionnement des matériaux de chantier pour les travaux du Grand Paris Express et les grands projets d'aménagement.*

Questions posées par le public et la commission d'enquête
Commentaires et avis techniques du porteur de projet
Appréciations de la commission d'enquête

Sur les défis

Pour le défi 1

- Le défi 1 porte sur le chauffage individuel au bois. Quelle différence avec le défi Plan Régional pour la qualité de l'Air ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'objectif est le même : réduire les émissions liées au chauffage au bois. Les collectivités sont incitées à mettre en place des aides à destination de leurs administrés pour le renouvellement des équipements peu performants (via le fond air/bois avec l'ADEME). Le chiffrage du défi « mise en œuvre du fonds air bois dans le cadre du plan régional pour la qualité de l'air » reprend les hypothèses de ce défi. Les professionnels sont impliqués via la charte bois énergie qui vise à sensibiliser toutes la filière sur les bonnes pratiques, de la ressource jusqu'à la vente du bois et de l'installation de l'équipement de chauffage. La communication vers le grand public est renforcée dans le défi PPA notamment pour faire connaître les aides.

*

- Quelle comptabilité globale avez vous retenu ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le fonds air bois prévu par le Conseil régional dans son plan rentre bien dans les fonds air bois de l'ADEME et dans la typologie des actions encouragées par le défi du PPA. Les indicateurs de suivi des défis sont indiqués sur chaque fiche. Le nombre de renouvellement d'équipements peu performants escomptés est inscrit sur la fiche défi « Tertiaire-1 » : scénario fil de l'eau = 10 000/an, scénario fil de l'eau + PPA = 15 000/an.

Appréciation de la commission d'enquête sur 48 et 49

Nous nous étonnons de la présence de 2 défis avec des objectifs, des coûts et des résultats identiques.

Un défi est évaluable et l'autre pas.

*

- L'appel à projet « Fonds Air Bois » lancé par l'ADEME s'est achevé récemment en ce qui concerne les financements 2018. Y a-t-il eu des candidats Île de France lauréats ?
Quand sera versé le financement ? Qu'en sera t il pour les appels à candidature 2019 et 2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

*Les financements sont débloqués par l'ADEME en fonction des financements mis à disposition par les lauréats. Aujourd'hui, seul le Conseil départemental de l'Essonne permet à ses administrés de renouveler leurs appareils de chauffage au bois ; à la date de novembre 2017 plusieurs demandes ont été instruites mais les financements n'ont pas encore été versés.
La Métropole du Grand Paris a été lauréat.*

Appréciation de la commission d'enquête

Les délais et les processus sont longs avant le déblocage d'aides à un particulier pour le renouvellement d'un équipement de chauffage. Des étapes successives sont nécessaires : instruction du dossier par la collectivité, présentation du dossier à l'ADEME, choix des lauréats,

mise en place du projet,...

Nous avons vu que le calendrier de l'ADEME était le suivant pour l'appel à projet Fond Air Bois:

22 septembre 2016	Lancement de l'AàP
24 novembre 2016	Date limite de présentation des projets aux DR ADEME correspondantes
15 décembre 2016	1 ^{ère} clôture intermédiaire pour les dépôts des projets
Du 15 décembre 2016 au 31 janvier 2017	Sélection des projets et retour aux porteurs de projets avec financement sur le budget 2017
24 avril 2016	Date limite de présentation des projets aux DR ADEME correspondantes
15 mai 2017	2 ^{ème} clôture intermédiaire pour les dépôts des projets
Du 15 mai au 15 juin 2017	Sélection des projets et retour aux porteurs de projets avec financement sur le budget 2017
11 septembre 2017	Date limite de présentation des projets aux DR ADEME correspondantes
2 octobre 2017	3 ^{ème} clôture pour les dépôts des projets
Du 1er octobre au 1er novembre 2017	Sélection des projets et retour aux porteurs de projets avec financement sur le budget 2018

Nous préconisons des réflexions sur le process si des résultats tangibles veulent être mesurés en 2020.

*

Pour le défi 2

- Il ne figure aucune date pour ce défi. Quel est le planning ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les défis sont à mettre en œuvre avant 2020.

Appréciation de la commission d'enquête

Même s'il s'agit d'un défi non évaluable, le planning manque de précision quant à la mise en œuvre et aux résultats attendus.

*

- Le défi 2 concerne uniquement la filière Bois énergie. Le gouvernement vient d'annoncer des mesures en faveur de la rénovation thermique. Quelle articulation pourrait exister entre ces mesures et celles du PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La rénovation thermique permet de réduire les consommations des bâtiments et donc les émissions liés à leur chauffage. Les mesures sont donc complémentaires, la rénovation thermique est abordée dans le SRCAE, dont le volet « air » est constitué par le PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

Rien n'empêchait les experts du résidentiel tertiaire de proposer des mesures complémentaires en faveur de la rénovation thermique dans le cadre du PPA.

*

Pour le défi 3

- Le défi ne concerne pas une mise en œuvre de mesures. Quelle en est la raison ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi prévoit l'élaboration d'une charte « chantiers propres » mais aussi sa mise en œuvre. L'adhésion à la charte sera une démarche volontaire permettant d'afficher une reconnaissance vis-à-vis de la concurrence. Il sera également proposé aux collectivités d'intégrer des éléments de la charte dans les cahiers des charges de leurs marchés publics.

La charte est en cours de rédaction. Elle prévoira des mesures concrètes pour réduire les émissions liées au chantier (bâchage des stocks pulvérulents, arrosages des pistes par temps sec, utilisation d'engins aux normes les moins polluantes ...). Le projet sera discuté avec la filière.

Appréciation de la commission d'enquête

Il faudrait imposer et non proposer aux Collectivités d'intégrer les éléments de la charte dans les cahiers des charges de leurs marchés publics de travaux.

*

- Les chantiers liés à la mise en œuvre du Grand Paris sont-ils pris en compte ?
Ex : chantier de la porte Maillot, Chantier de la création de la nouvelle gare du CNIT à la Défense, chantier de construction de nouvelles voies/gare à Nanterre, etc...

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La société du Grand Paris a déjà élaboré et met en œuvre une charte similaire. Elle constitue pour elle un cahier des charges pour ses sous-traitants.

Comme indiqué à la question précédente, l'adhésion à la charte sera volontaire et ouvert à tous les professionnels.

Appréciation de la commission d'enquête

Compte tenu des importants travaux déjà existants et à venir en Ile de France, il conviendrait de s'assurer que la réglementation existante est respectée , de communiquer auprès du Public sur les mesures prises pour diminuer les nuisances « pollution atmosphérique ».

*

IV.5.5. Secteur Transports

Synthèse des éléments du dossier

Avec 8 défis déclinés en 20 actions, le secteur des transports est au cœur des enjeux de ce « *nouveau* » PPA (p.13 tome 2).

Sur les avis émis

Structure consultée	Observation sur les mesures secteur transport
STIF	Constate que le PPA ne se réfère quasiment pas au PDUIF qui fixe pour l'ensemble du territoire régional les orientations pour l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement
	Considère que les actions du PPA ont une portée limitée et ne sont pas à la hauteur des enjeux
CODERST 75	Souhaite que les dérogations de circulation existantes dans la ZCR et zones de circulation différenciées soient unifiées et que celle relative aux véhicules d'urgence soient maintenues
	Evoque la circulation des bateaux de transports et ceux de tourisme qui peut être source d'une forte pollution
	Il semble y avoir peu de mesures concernant le trafic routier, il faut limiter l'utilisation des véhicules et la voiture électrique est idéale
CODERST 78	S'interroge sur l'exclusion dans les calculs des émissions des bateaux
CODERST 91	S'interroge sur comment est fixé le périmètre de la ZCR
	Demande pourquoi l'impact de la pollution du trafic routier n'est pas mesuré
CD 77	Emet une réserve sur le défi transport 4 et demande au Préfet de Région de veiller à ce que le report potentiel du trafic vers la grande couronne soit évalué ainsi que les nuisances et contraintes associées.
	demande que des études de faisabilité et d'accompagnement des ménages défavorisés soient réalisées en amont de la mise en place de la ZCR pour ne pas creuser les inégalités territoriales et sociales
CD 91	Signale l'absence du télétravail et souligne l'intérêt d'inciter à ce dispositif
CD 92	Le département a engagé l'élaboration d'un plan de mobilité, le généraliser à l'ensemble des employeurs
	La création de voirie réservée au co-voiturage sur le réseau structurant devra tenir compte de la coexistence d'usage dont les fonctions de transit qui doivent être préservées.
	Manque de précisions quant à l'impact financier et social du défi TRA6 (mise en place d'une politique de stationnement favorisant les véhicules les moins polluants)
CD 93	A adopté son plan de mobilité durable pour la période 2017/20
CD 94	Demande à l'Etat de respecter son engagement de soutien à hauteur de 1 M€ dans le

	cadre de l'appel à projets « ville respirables en 5 ans »
	Demande de relancer la réflexion de taxes pour les PL
	Intégrer des actions en faveur du développement du fret fluvial et ferroviaire, assurer le maintien de la ligne Perpignan/Rungis
	Imposer un socle minimal d'actions à efficacité reconnue dans les PLD
	Favoriser la logique d'usage et développer l'auto partage
	Favoriser les expérimentations en matière de co voiturage
	Mobiliser les financements pour la réduction des coupures urbaines des pistes cyclables
	Généraliser les tarifications de stationnement favorables aux véhicules à faibles émissions
	Instaurer un plan général de réduction des vitesses maximales autorisées sur le réseau national et départemental en zone dense
	Augmenter les moyens dédiés au réseau Pro'Mobilités
Ville d'Arcueil	Idem CD 94
CD 95	Dit que les mesures de restriction intra A86 doivent au préalable prendre en compte les impacts spécifiques en dehors du périmètre de l'A86 et mettre en place les moyens de transport en commun adaptés
	demande que le CD soit associé à la réflexion sur la ZCR A86
	Demande le renforcement des transports en commun en Val d'Oise
	Demande à être associé à la charte relative à la logistique urbaine
Conseil Régional IDF	Rappelle son engagement pour un plan de sortie du diesel pour la Région et pour le STIF
	Demande que le défi sur la ZCR soit revu pour mieux évaluer les effets négatifs de la mesure, étaler l'horizon de mise en œuvre pour mettre en place les solutions alternatives, avoir l'engagement de l'Etat et de la Ville de Paris d'un soutien financier pour les plus démunis
Commune d'Aubervilliers	Fait part de son incompréhension face au désengagement de l'Etat sur le projet « Villes respirables en 5 ans »
Commune Epinay sur Seine	Fait part de son incompréhension face au désengagement de l'Etat sur le projet « Villes respirables en 5 ans »
	Demande que la vitesse soit limitée à 70 km/h sur l'A1 et l'A86
CA Cergy	Considère le Plan local de déplacements comme un programme concrets et répondant aux défis d'environnement et de développement
Est Ensemble	S'est engagé depuis plusieurs années au travers d'action comme son Plan local de déplacements et son PCAET, sa candidature au projet Villes respirables en 5 ans
	Indique que renvoyer le traitement des situations de dépassement à proximité du trafic vers les communes concernées ne va pas dans le sens d'un engagement commun
	Regrette le message envoyé par la non signature par l'Etat de la convention « Villes respirables en 5 ans » : contradiction entre les actes et les intentions de l'état, frein à la dynamique collective
GP SUD Est	Regrette l'absence de mesures de financement en faveur du fret fluvial et ferroviaire
MGP	Demande à l'Etat de respecter ses engagements financiers en signant la convention

	« Villes respirables en 5 ans »
	Promouvoir la mobilité durable, les modes actifs, les infrastructures (réseau de pistes cyclables), les outils tels que « Métropole roule propre », amorcer les réflexions sur l'évolution du territoire (transformation des grandes radiales en boulevard apaisé, etc..)
	Est concerné par l'élaboration de plans de mobilité, de plans locaux de déplacements, de la mobilité dans les documents d'urbanisme, la décentralisation et dépenalisation du stationnement
Ville de Paris	Demande de renforcer l'ambition du PPA en agissant plus fortement dans les domaines du transport routier
	Mener un réel accompagnement du projet de ZCR en rétablissement l'enveloppe de 1M€ prévue dans « Villes respirables en 5 ans », faire évoluer rapidement le parc roulant vers des véhicules à faibles émission et l'élimination du diesel
	Envisager la mise en œuvre de la taxe kilométrique PL en IDF
	Aborder la question de la transformation des grands axes (dont le périphérique) sous l'angle de la mutation en bd urbain
	Mener une réflexion sur la mise en place d'une réglementation sur les émissions polluantes des bateaux
	Favoriser la création d'un réseau régional réseau
Plaine Commune	Incompréhension sur le désengagement de l'Etat sur la convention « Villes respirables en 5 ans »

Analyse et synthèse des observations recueillies

Le développement de l'usage du vélo apparaît pour les observateurs, la mesure essentielle pour diminuer la pollution due au transport routier.

Malheureusement :

- les infrastructures, c'est à dire un réseau cyclable métropolitain/régional, sans coupure, avec des voies radiales et circulaires entretenues,
- la sécurité des cyclistes et du matériel, en circulation ou sur les parkings,
- l'aménagement des transports en communs pour leur utilisation avec un vélo (accès aux quais, wagons dédiés,..) ,

sont jugés insatisfaisants et les mesures du PPA ne répondent pas aux attentes.

Le **défi 8** relatif à la publication d'un guide de bonnes pratiques pour la mise en place d'aides à l'achat de vélos et de vélos à assistance électrique apparaît une mesure sans ambition, surtout après que l'Etat ait annoncé la fin de ses aides pour l'achat de vélo électrique.

En lien avec le **défi 1**, les remarques portent sur l'absence de parking vélos adaptés et de vestiaires (avec douche) dans les entreprises. Cela devrait être obligatoire, y compris dans les Services Publics, par exemple les Hôpitaux de l'Assistance Publique de Paris, pour donner l'exemple. Par ailleurs, pour le Service Public, la généralisation de l'indemnité vélo électrique pour les 3 fonctions publiques doit être mise en œuvre.

Les propositions complémentaires émises par le public :

- faire surveiller les pistes cyclables par des brigades dédiées,
- aider l'installation d'ateliers de réparation de cycles, de vélo-écoles,

initier les enfants à la pratique du vélo dans les écoles, collèges, lycées,
faire appliquer la loi actuelle qui impose la création de pistes cyclables à chaque rénovation de chaussée.

Un observateur se demande qui coordonne les actions , compte tenu des nombreux plans vélos en IDF?

Certains attendent des solutions innovantes à proposer par les Entreprises pour le défi 1. En effet, les observations remarquent qu'aucune incitation sérieuse n'est faite pour le télétravail, ou pour "n'embaucher que des personnes vivant à proximité de leur lieu de travail" *« des millions de gens passent des heures en transport ou en voiture pour aller chaque matin s'asseoir à quelques kilomètres, c'est totalement absurde. »*

Le **défi 2** appelle les exemples où la situation des riverains d'axes routiers majeurs est intolérable (Saint-Denis traversée par l'A1 et l'A86, l'Hay-aux roses et l'A6/B6, l'A15 dans le val D'Oise). Ces riverains souhaitent les réductions de vitesse, voire la couverture de certains tronçons d'autoroute. D'autres, s'étonnent de projets urbains, comme les aménagements piétonniers des bords de l'A13 à Neuilly-sur-Seine, très pollués par la circulation automobile et donc antinomique avec la promenade.

D'autres observations citent par ailleurs, comme une bonne chose, la réduction de vitesse imposée dans les centres-villes ou dans les rues étroites où la pollution ne se disperse pas ou mal.

Le **défi 3** relatif aux plans locaux de déplacement et à la mobilité durable dans l'urbanisme est le seul défi du PPA où l'urbanisme est évoqué alors que nombreuses observations sont relatives à l'aménagement du territoire, sans que le PPA ne prenne de mesures spécifiques à ce sujet. Nous traiterons donc ici des observations du public.

L'aménagement du territoire de la Région n'est pas suffisamment traité dans le PPA comme un levier d'action pour réduire la pollution atmosphérique.

Des Associations indiquent que l'expansion non maîtrisée des zones urbaines conduit à la dispersion de l'habitat et à l'augmentation des déplacements car l'urbanisation s'effectue dorénavant loin des gares et des transports en commun. Il conviendrait d'agir sur l'aménagement du territoire dès la phase d'élaboration des documents de planification (SCOT, Chartes, PLU, PLH).

En zone urbaine, il est critiqué l'installation ou la pérennisation d'installations polluantes à proximité immédiate de lieux de vies ainsi que l'effet canyon provoqué par la multiplication des immeubles de grande hauteur. Il est proposé d'adopter des modèles d'aménagement urbain favorisant le commerce de centre ville.

Certaines observations proposent de réfléchir sur l'expansion des zones commerciales en périphérie des villes qui obligent à prendre la voiture même le week-end.

Il est critiqué que le PPA ne traite pas davantage de végétalisation, de conservation des espaces verts. Par exemple, la REL- 138, signale l'absence de *« zones tampons abondamment plantées » aux abords des grands axes routiers ... C'est contraire aux bonnes orientations d'urbanisme, propices au bien être et à la santé des populations riveraines »*

La FNE regrette qu'il ne soit pas fait mention du SDRIF 2013 alors que ce plan prévoit une urbanisation massive et a identifié des points noirs environnementaux.

Une Association propose la tenue d'assises d'aménagement du territoire en 2018.

Le défi 4 a pour objectif d'accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte en Ile de France et en particulier de signer la convention « Villes respirables en 5 ans de la Métropole Grands Paris.

Mais, les collectivités concernées ont donné un avis défavorable au PPA car elles considèrent que l'Etat n'a pas respecté ses engagements pour l'appel à projets « Villes Respirables en 5 ans, en particulier sur la mobilisation des moyens financiers prévus. La convention est aujourd'hui dans une situation de blocage (cf MGP).

Or, la mise en place d'une ZCR infra A86 irréaliste sans l'accord des collectivités territoriales, qui devront travailler ensemble. En particulier, le département de Seine et Marne demande l'étude du report de la circulation vers la grande couronne et des nuisances associées (nuisances sonores, pollution atmosphérique, sécurisation des routes départementales, ...).

Au niveau des citoyens, les avis sont partagés sur la mise en place de la ZCR intérieure A86.

Certains pensent que l'extension des ZCR est une aberration, qui va creuser les inégalités sociales, territoriales et de qualité de vie. Ils s'interrogent sur l'impact de cette mesure sur les foyers les moins aisés, habitant les territoires les plus éloignés de Paris et possédant de vieux véhicules.

La Fédération Française des Automobilistes Citoyens s'oppose par exemple formellement à la mise en place de ZCR en raison du caractère profondément antisocial, anti-écologique et inégalitaire de ce dispositif et estime que le coût du renouvellement du parc automobile est sous-évalué dans le PPA.

D'autres encore dénoncent la pertinence des ZCR sans réfléchir au sort des personnes qui travaillent, livrent, réparent.

A contrario, des observateurs plaident pour une mise en place rapide de la ZCR, seule solution pour réduire la pollution et regrettent que la ZCR ne soit qu'une hypothèse dans ce PPA.

Dans le cas plus général du principe de circulation différenciée, l'observation n°REL- 151 regrette qu'il n'y ait aucune donnée sur « *l'évaluation des effets de la circulation alternée ou différenciée sur la baisse de la pollution* », demande que le dispositif de contrôle de la circulation différenciée soit explicitée et propose un système de vidéo-verbalisation.

D'autres remarques se disent favorables « *à un financement de nos infrastructures par les utilisateurs de notre réseau en transit qui n'acquittent aucun droit d'usage, en ciblant particulièrement les véhicules étrangers* », d'autres proposent d'élargir le dispositif aux poids-lourds.

Le **défi 5** propose d'encourager le recours au co-voiturage.

Peu d'observation sur le sujet, le co-voiturage est cité comme une action à mener, sans plus de détails.

Des mesures plus concrètes sont cependant demandées dans le domaine du co-voiturage, de l'auto-partage, au-delà des études d'opportunités proposé par le PPA et du Groupe de travail existant depuis 2015.

Pour le **défi 6** « accompagner le développement des véhicules faibles émissions » la promotion des véhicules électriques est une mesure générale souvent citée « en bonne pratique » dans les observations.

Ceci étant, les observateurs indiquent également que les véhicules électriques sont trop chers à

l'achat et à l'entretien, et que le recyclage des batteries et l'énergie à produire entraînent d'autres pollutions (par exemple REL-85). De plus, même électrique, la voiture pollue (système de freinage et pneus).

La Fédération Française des Automobilistes Citoyens s'oppose à l'action 2 sur le recensement des communes mettant en place des politiques de stationnement valorisant les véhicules les moins polluants car cela est de l'ordre de la discrimination sociale.

Beaucoup s'interrogent d'ailleurs sur la mise en place imminente de la loi MAPTAM du 27/01/14 et demandent une clarification à l'échelle régionale de la politique de stationnement.

Au sujet du **défi 7** sur la construction de solutions durables d'une logistique performante, les observateurs remarquent que le développement de la logistique urbaine entraîne, paradoxalement, « *une augmentation des véhicules* ».

Des riverains se plaignent de l'implantation de plateformes logistiques le long des grands axes routiers qui génère la saturation du trafic et donc augmentent la pollution (par exemple, REL-78, REL-79, REL-85, REL-112 sur le cas particulier de la ZA de Sénart). Ils s'interrogent sur le délaissement du fret ferroviaire (REL-121, REL-144, REL-232) et du transport fluvial.

Certains demandent de poursuivre cette politique d'installation de plateformes sur des sites distants en obligeant de réaliser la fin de circuits de livraison (le dernier km) avec des véhicules électriques ou très peu polluants.

L'observation REL-139 demande de remplacer les moteurs diesels des camions par des moteurs GNL ou GNV.

Enfin, pour clore la chapitre Transport, il faut remarquer les nombreuses observations hors sujet, critiquant la fiabilité, le confort, la sécurité, la fréquence des transports en commun.

Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Appréciations de la commission d'enquête

Sur l'évaluation

- Le transport routier influe fortement sur la qualité de l'air en Ile-de-France. Les réseaux routiers et autoroutiers sont saturés. Le maillage dense des routes contribue à la pollution de fond relevée. La réduction de vitesse est invoquée dans les remarques comme la constitution de file véhicules lents ou de file dédiée (co-voiturage, véhicule propre etc.).

Que pensez vous de ces propositions ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'influence de la baisse des vitesses de circulation sur les émissions atmosphériques est à évaluer au cas par cas selon les axes considérés, elle peut induire des augmentations ou des diminutions de la congestion et/ou de la pollution, comme ce fut par exemple le cas à Rennes (voir <http://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/la-rocade-de-rennes-a-90-km-h-a-partir-du-1er-a1085.html>). Elle peut induire des reports de trafic. C'est la raison pour laquelle le défi

« Transport 2 » du PPA prévoit d'évaluer les impacts d'une harmonisation à la baisse des vitesses sur 5 tronçons autoroutiers et routiers nationaux.

L'action 2 du défi « transport 5 » prévoit d'étudier l'opportunité d'ouvrir aux covoitureurs le droit d'utiliser les voies dédiées aux bus sur le réseau routier national et autres voies. La faisabilité du contrôle de la réalité du co-voiturage est à régler.

Ces propositions ont ainsi été prises en compte dans le PPA, sous réserve de la preuve de leur efficacité suite à une expérimentation.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête trouve que le défi Transport 2 est innovant et apportera des éléments de dimensionnement adaptés aux déplacements dans la région.

La commission espère que le développement de ces solutions sera effectif sur plusieurs tronçons au-delà des zones tests, y compris pour la solution d'ouverture aux covoitureurs de certaines voies dédiées aux bus.

*

- Les méthodes de calculs d'évaluation de la pollution sont critiquées (référence de pollution). Le taux de renouvellement des véhicules dans le cadre de la modélisation semble élevé pour les 3 ans à venir. Ces deux points tendent à démontrer que les résultats de concentrations en polluants annoncés sont optimistes à la fois le long des axes routiers et sur le bruit de fond attendu.

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Ile-de-France mobilité a par exemple reproché à la modélisation du trafic utilisée dans le PPA un résultat en hausse du trafic routier d'ici à 2020 alors que le PDUIF vise une baisse du trafic et que la tendance observée est à la baisse. Cette observation montre donc que le PPA n'est pas si optimiste et a même majoré l'impact du trafic routier.

Le taux de renouvellement du parc automobile francilien est légèrement plus élevé que le taux de renouvellement du parc français. La mise en place d'une zone à circulation restreinte a pour conséquence d'accélérer ce taux de renouvellement (<http://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>).

Le taux de renouvellement retenu, de 70 %, concerne la ZCR de Paris et celle étendue à l'A86 le cas échéant (uniquement pour les flux de véhicules concernés par la ZCR et ayant leur origine et/ou leur destination dans la ZCR). Il ne s'agit pas du taux de renouvellement moyen du parc francilien.

Ce taux de 70 % est celui utilisé par la ville de Paris dans son étude sur la mise en place de la ZCR (https://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/rapport-zcr-161220.pdf).

37,1 % du parc de voitures particulières ont une classe Crit'air supérieure à 4 et ne pourront pas rouler, à terme, dans la ZCR de Paris.

Enfin, il convient de garder à l'esprit que la démarche d'évaluation consiste à évaluer les défis du PPA. Cette évaluation repose sur une comparaison entre un scénario « fil de l'eau » et le scénario « fil de l'eau +PPA ». La même méthodologie étant utilisée pour évaluer les émissions du trafic routier en 2020 de ces deux scénarios, le résultat, différence des niveaux d'émissions entre les deux

évaluations, permet de réduire l'influence des hypothèses trop optimistes ou trop pessimistes.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie cette précision et remarque que si 37,1% du parc de voiture ont une classe Crit'air supérieure à 4, leur part de véhicules.kilomètres à l'intérieur de la zone Intra-86 en 2017-2018 (Annexe VIII du PPA —erreur titre Annexe VIII qui indique 2016-2017 ?) est estimée à 5% tous véhicules confondus et à 4% pour les voitures particulières. Ces voitures seraient donc utilisées pour des parcours de proximité et sans doute pas de manière régulière ? Le renouvellement du parc joue également sur les autres classes Crit'air puisqu'à l'horizon 2020 le PPA attribue 72 % des véhicules.kilomètres aux classes Crit'air 1 et 2 contre seulement 35 % en 2014.

Dans tous les cas la commission estime que l'objectif de réduction des kilomètres parcourus en Ile-de-France est prioritaire et est étroitement lié à la performance des transports en commun. Ainsi le PPA compte sur le renouvellement des voitures, renouvellement favorisé par l'instauration de ZCR intra muros et intra A86 pour diminuer la pollution. Toutefois dans le cadre de l'enquête certaines personnes ont alerté sur le fait que l'accès à Paris, et à leur travail sera interdit aux personnes peu fortunées incapables financièrement de changer de véhicule. Cela est à prendre en considération.

La commission d'enquête pense que la ZCR intra A86 est une solution qui doit être étudiée en grande priorité et que sa mise en place peut être étalée dans le temps en fonction de l'adhésion des communes. Sa mise en place pourrait intégrer des dérogations par exemple sur une considération de revenus et de handicaps. Une partie des km seront reportés sur le transport en commun, le co-voiturage ou toute autre solution de transport. Cela devra évoluer en parallèle (solution voies réservées vélos ?).

*

- Différents points noirs de pollution liées au trafic sont décrits.

Les emplacements des capteurs d'Airparif apportent-ils des renseignements sur certains de ces points noirs pour en préciser l'intensité de la pollution (cf REL 94) ?

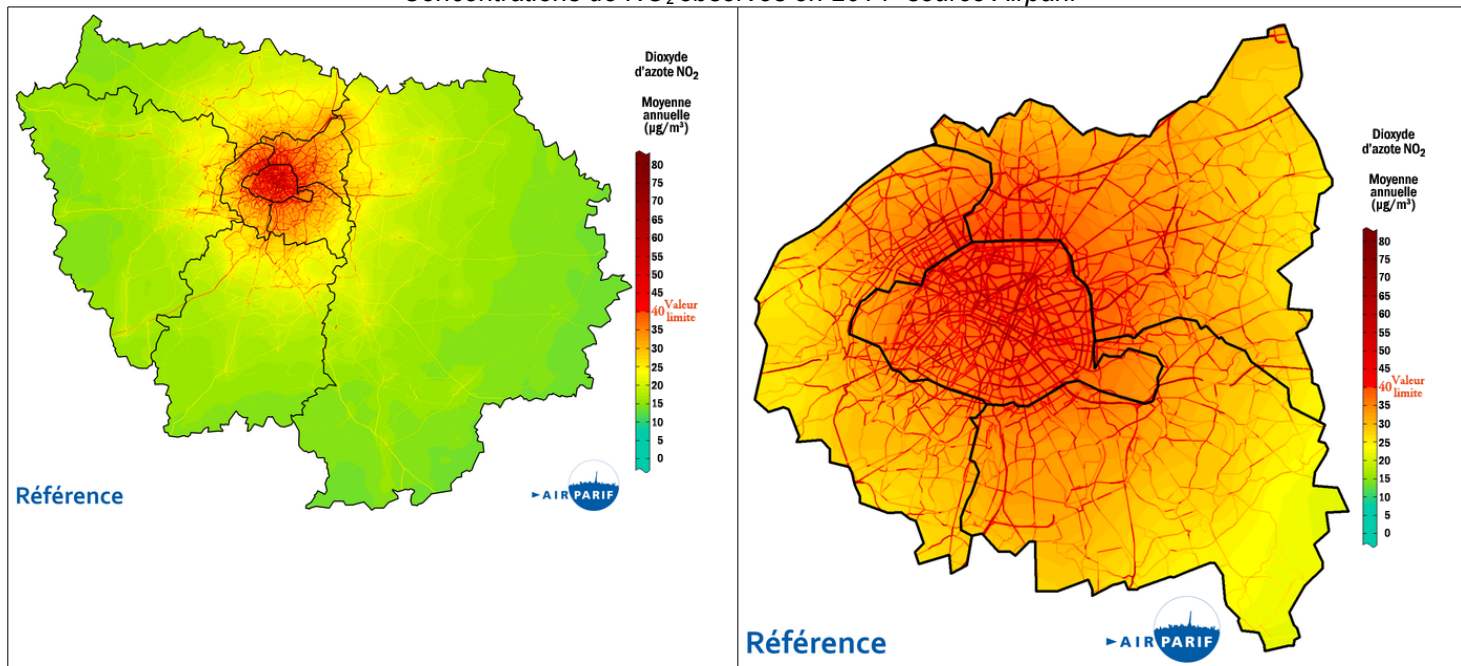
Peut-on avoir des éléments plus précis sur ces points noirs ?

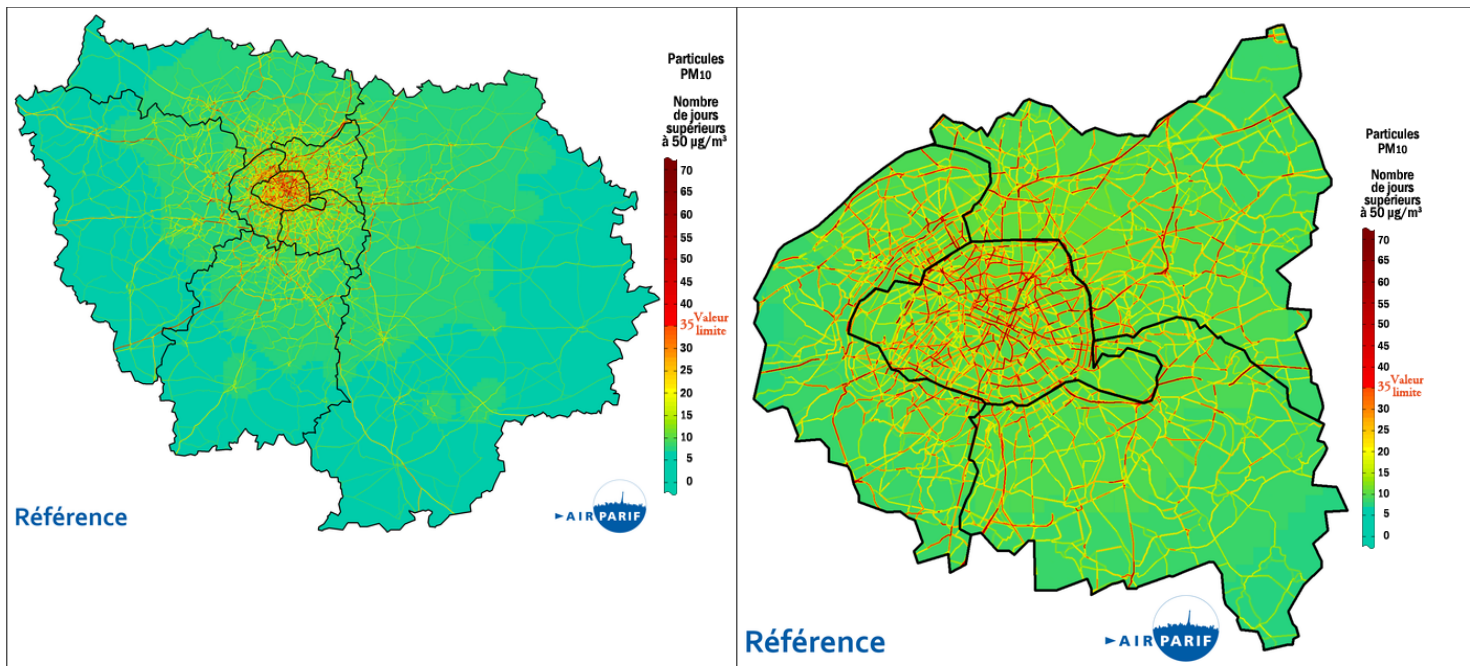
Peut-on prioriser dans le cadre des actions du PPA, les voies les plus fréquentées et les plus polluées, comme par ex. la traversée de l'Haÿ-les-Roses ou de Neuilly entre Paris à la Défense ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

En ce qui concerne les points locaux d'accumulation de polluants, il est souligné que la pollution atmosphérique (en particules et en oxydes d'azote) en Ile-de-France provient majoritairement du trafic routier et du chauffage au bois, et qu'elle est ensuite soumise aux aléas de la météorologie : à certains endroits, il peut y avoir accumulation temporaire mais aussi des variations saisonnières et annuelles. Recenser ces mailles sous-entendrait qu'il n'y a pas de problème dans les autres mailles, ce qui n'est pas totalement vrai en raison des conditions météorologiques et de

*l'incertitude des cartes et modélisations : ces points noirs ne sont donc pas recensés.
En croisant les cartes Airparif indiquant en rouge les mailles dépassant les valeurs limites (par exemple la carte ci-dessous indiquant les zones en dépassement de la valeur limite annuelle en NO₂) avec la carte de densité de population, certaines zones apparaissent comme étant peuplées et en dépassement des valeurs limites : Ce sont les zones où il faut agir prioritairement.*

Concentrations de NO₂ observés en 2014- source AirparifConcentrations de PM₁₀ observés en 2014- source Airparif



Carte de la densité francilienne

Ce travail de recensement est demandé aux EPCI dans le cadre de l'élaboration de leur Plan Climat Air Energie Territorial. Ce recensement est demandé aux EPCI puisqu'ils ont les outils locaux pour lutter contre ces points noirs, notamment en limitant l'aménagement et la présence de citoyens dans les zones à forte concentration en polluants.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête aurait trouvé utile d'avoir la juxtaposition de ces cartes pour une compréhension d'ensemble de l'exposition à la pollution de la population francilienne.

La commission prend note du fait qu'il soit du ressort des EPCI de lutter contre ces points noirs notamment en limitant l'aménagement et la présence de citoyens dans les zones à forte concentration en polluants, ou en y limitant la circulation, ou l'utilisation du bois de chauffage. La commission propose que ces éléments de réflexion et de recensement des points noirs soient intégrés a minima dans le défi collectivités.

*

- Le trafic poids-lourds est également souvent mentionné comme étant générateur de bruit et de pollution. Ce trafic est à éloigner de la région parisienne. Quelle est votre position sur cette affirmation ? Cette solution ? Est-elle envisageable ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La question ne peut être dissociée de la problématique d'approvisionnement de la région. Le PPA prend en compte cette problématique depuis le PPA de 2013, avec notamment l'étude de l'impact du contournement de la région francilienne par les poids-lourds en transit dont le bilan est présenté en annexe du PPA de 2017 : le report du trafic depuis la zone dense vers des axes routiers en zone moins dense conduit à un léger déport de la pollution d'une région densément habitée où les concentrations en polluants sont importantes à une région légèrement moins densément habitée où les concentrations sont légèrement moins importantes. Le PPA 2017 prévoit avec son défi « Transport-7 » (action 3) de mettre à jour la stratégie régionale d'orientation pour soutenir le transport de marchandises longue distance raisonné et durable. Le défi est l'optimisation de la logistique en faveur de la qualité de l'air. Il repose sur le recours à différents modes de transport de marchandises pour un même parcours en encourageant le report modal (utilisation du moyen le plus adapté sur chaque tronçon du parcours).

Le Préfet de région a adressé au Directeur régional de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) une lettre de mission datée du 28 novembre 2017 pour la mise à jour de cette stratégie régionale.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de cette lettre de mission de mise à jour de cette stratégie régionale en date du 28 novembre 2017. A la lecture approfondie de l'annexe du PPA, la commission comprend que les résultats de l'étude de contournement de la région francilienne par les poids-lourds en transit sont peu performants même en cas de respect total de la mesure. Il apparaît de plus évident qu'a minima le déport du trafic de poids-lourds de zones denses vers des zones moins fréquentées induit un déport parallèle de la pollution, voire une part

kilomètres.véhicules plus importante au global pour la région.

*

Sur les défis

Pour le défi 1

- Le fondement juridique du défi 1 est l'article 45 de la LTECV, codifié à l'article L1214-8-2 du Code des Transports. Celui-ci dispose
« *Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'**activité de l'entreprise**, en particulier ceux de son personnel ...* »
- Le champ d'application de cet article vise les entreprises de droit privé : concerne-t-il réellement toutes les personnes morales de droit public ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le projet de PPA vise à étendre cette obligation aux personnes morales de droit public par une disposition de l'arrêté préfectoral approuvant le PPA.

Le fondement juridique du défi sera précisé dans la fiche défi.

Appréciation de la commission d'enquête

La disposition relative au plan de mobilité est à ajouter dans l'arrêté inter-préfectoral de mise en œuvre du PPA.

*

- La stratégie de déploiement prévoit « *une communication sur les nouvelles dispositions réglementaires..* » au cours du 2nd semestre 2017. Qu'en est-il ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le 8 novembre 2018, la Préfecture de la région d'Île-de-France a publié un communiqué de presse, afin de rappeler les nouvelles obligations réglementaires qui prendront effet au 1^{er} janvier 2018. Le Préfet de région a également informé l'ensemble des préfets de département, afin qu'ils diffusent, via leurs services territoriaux, le rappel de l'obligation. Une fiche synthétique dite « fiche repère » sur ce sujet a été diffusée à l'automne 2017 par la DRIEA et reste disponible.

Dans le cadre du réseau Pro'Mobilité, qui intègre depuis l'été la DRIEA, aux côtés de la DRIEE, un forum « Entreprises et mobilités » a été organisé le 4 décembre dernier. Il a réuni plus de 140 personnes autour de la question des plans de mobilités en entreprises, sous la présidence du Vice-présidence de la Région Île-de-France en charge des transports et de la directrice adjointe de la DRIEA (programme ci-joint).

Appréciation de la commission d'enquête

Des innovations et propositions en matière d'optimisation des déplacements liés aux activités

des entreprises et administrations sont attendues et la mobilisation des acteurs sur le sujet est une bonne nouvelle.

*

- Le dossier (p.120) précise que ce défi concerne 7 682 structures.
Quels moyens allez vous mobiliser pour mettre en œuvre une telle mesure d'ici 2020 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le réseau Pro'Mobilité finance d'une part des conseillers territoriaux en mobilité en appui en entreprises réalisant des plans de mobilité, et a vocation, d'autre part, à organiser de manière annuelle des forums destinés aux entreprises, ainsi qu'à animer un réseau des acteurs avec une information disponible de type centre de ressources.

La plateforme de dépôt des plans de mobilité est par ailleurs désormais en ligne (www.plansdemobilite-iledefrance.fr). Elle est valorisée sur le site d'Île-de-France Mobilité. Le formulaire annuel de suivi des actions permettra d'enrichir le partage d'expériences et de valoriser et dynamiser les actions menées.

D'autres communications dans la presse et de rappels aux entreprises, via l'ensemble des réseaux telles que les préfetures, les CCI et les chambres des métiers seront mis en place.

L'ADEME, dont les aides versées aux entreprises dépendront désormais de la réalisation des plans de mobilité, sera également mobilisé.

Un rappel à l'ordre des entreprises par courrier pourra dans un second temps être envisagé, au regard du nombre de plans de mobilité qui auront été déposés sur la plateforme.

Appréciation de la commission d'enquête

L'objectif de 7682 dossiers réalisés, suivis d'ici 2020 est ambitieux. Nous comprenons de la réponse du porteur de projet que les moyens sont dimensionnés pour atteindre les objectifs.

*

Pour le défi 2

- L'observation REL – 50 précise : « Au vu de ces deux rapports d'enquête, le Préfet de Région, s'il constate lui aussi, cette antinomie, a-t-il autorité pour remettre en question la faisabilité du projet des Allées de Neuilly et qui doit l'en saisir ».
Dans cette hypothèse, comment traitez vous, de manière concertée, ce genre de dossiers ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Cette question ne relève pas du PPA. Les projets font l'objet de procédures prévues par le code de l'environnement selon leur taille (soumis ou non à évaluation environnementale, à enquête publique...).

Appréciation de la commission d'enquête

Cette question illustre cependant la justification du défi 2 p126 « La gestion des vitesses... doit

être instruite au regard de la tendance locale constatée à l'échelle de la plupart des collectivités qui cherchent aujourd'hui à dissuader les trafics de transit sur la voirie locale par diverses mesures... »

*

Pour le défi 3

- Il n'y a pas de planning prévisionnel, ni d'objectif en termes de délai. Pouvez vous nous les fournir, de manière précise ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les défis sont à mettre en œuvre avant 2020.

Appréciation de la commission d'enquête

Même s'il s'agit d'un défi non évaluable, le planning manque de précision quant à la mise en œuvre et aux résultats attendus.

*

- L'indicateur choisi pour l'action 2 est énigmatique : il renvoie à la collation du « *Nombre de résultats du questionnaire* ». De quel questionnaire s'agit-il ? Pouvez vous démontrer la pertinence de cet indicateur ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'enjeu essentiel de cette action est de mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme. Plusieurs actions sont prévues touchant les PLU(i) pour qu'ils soient davantage intercommunaux et intégrateurs des mesures favorisant une mobilité durable.

Il conviendra de recueillir des informations sur l'évolution des contenus des PLU(i), mais vu le court délai d'échéance de ce PPA au regard de la révision des PLU(i), il sera difficile d'obtenir des informations précises à travers la simple analyse des PLU(i). Un questionnaire auprès des EPCI/EPT est donc envisagé pour recenser les améliorations réalisées pour prendre en compte la mobilité dans l'urbanisme et les documents d'urbanisme.

Le résultat de ce questionnaire qui ne sera renseigné qu'en début de PPA, avec également un objectif de sensibiliser davantage les collectivités en début de PPA, puis de donner à voir les avancées obtenues en fin de PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

Le dernier bilan du SDRIF indique qu'au 1^{er} septembre 2017, uniquement 5 PLUi sont en cours d'élaboration. Nous sommes donc favorables à cette démarche auprès des EPCI/EPT et conscients de la difficulté de tirer des enseignements dans les délais courts du PPA.

*

- Parmi les actions incluses dans la stratégie de déploiement, le dossier mentionne « *analyser les leviers juridiques permettant une meilleure articulation entre PLU, PLD et PDU* ». Pouvez vous préciser l'objectif d'une telle analyse, son champ d'application et l'objectif poursuivi ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La Région Île-de-France incite à réaliser des Plans Locaux de Déplacement (PLD) à l'échelle intercommunale qui pourraient être mieux pris en compte dans le contenu des PLU(i) (cf question précédente). Certaines prescriptions et recommandations concrètes des PLD pourraient ainsi trouver place dans les PLU(i). A contrario, l'Île-de-France est la seule région où le PDU n'a pas à être compatible avec le PPA.

L'objectif de l'action TRA-3 est d'examiner les voies et moyens afin d'assurer une meilleure cohérence des politiques et outils de planification en faveur de la mobilité durable.

Appréciation de la commission d'enquête

Compte tenu de la complexité, nous espérons des résultats tangibles en 2020.

*

Pour le défi 4

- Le défi 4 porte sur l'« *accompagnement de la mise en place de zones à circulation restreinte en Île de France* » à l'intérieur de la A86. Comment s'articule ce défi avec la ZCR parisienne déjà actée ? Pouvez vous décrire la manière dont la ZCR de Paris est prise en compte dans le PPA ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La ZCR de Paris est intégré au scénario « fil de l'eau ». Elle est en effet déjà en place. C'est l'objet de ce défi d'étudier les modalités de mise en place d'une ZCR élargie à l'intérieur de l'A86. La convention « villes respirables en 5 ans » a été signée le 22 novembre 2017 et une avance a été versée, comme prévu dans la convention. La Métropole du Grand Paris peut ainsi commencer les études.

Appréciation de la commission d'enquête

Le tableau de la page 62 du tome 2 présentant l'évaluation prospective des émissions du transport routier n'est pas clair et mériterait d'être modifié.

L'intitulé de ligne 1 est « émissions 2020 fil de l'eau »

L'intitulé de la ligne 2 est « émissions 2020 mesures PPA dont ZCR de Paris

*

- Le dossier présente un bilan « *émission évitées par le défi en 2020* » positif. Or dans le défi 4, il s'agit uniquement de réaliser des études de faisabilité mais pas de mettre en œuvre la ZCR à l'horizon 2020. Comment peut on prendre en compte des diminutions d'émissions

alors que l'on est en phase d'études ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'évaluation du défi 4 est donné à titre d'information et comme une aide à la décision des maires pour la mise en place de la ZCR. La police de la circulation et donc la mise en place d'une ZCR est de la compétence du maire. Le PPA ne peut donc pas l'imposer (séparation des compétences Etat/collectivités). En revanche, le défi vise à sensibiliser les maires à l'intérêt d'une telle ZCR. Ainsi, les réductions présentées sont celles obtenues si une telle ZCR était mise en place. La modélisation repose sur des hypothèses retenues pour la ZCR de Paris.

Appréciation de la commission d'enquête

La mise en place de la ZCR élargie a un impact majeur sur la diminution de la pollution atmosphérique.

En ce qui concerne le défi 4, il détermine d'ores et déjà des coûts de mise en œuvre et des résultats alors que les études de faisabilité ne sont pas réalisées. De plus, les effets de la mise en place d'une ZCR élargie devraient être étudiés au-delà du territoire de la MGP et rien n'est indiqué dans le défi pour ce point.

*

- La réalisation du défi 4 est inscrite dans la convention « Villes respirables en 5 ans ». La signature de cette convention a été suspendue par courrier ministériel d'avril 2017. Cette convention est-elle toujours d'actualité ? Dans quel cadre doit elle signer ? À quelle date ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La convention a été signée le 22 novembre 2017 pour un montant de 1 million d'euros.

- La convention « Villes respirables en 5 ans » prévoit l'allocation d'une aide de 1 millions d'euros. Est ce que cette allocation est toujours maintenue ? Pour le même montant ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La convention a été signée le 22 novembre 2017 pour un montant de 1 million d'euros.

Appréciation de la commission d'enquête pour 64 et 65

Cette signature le 22 novembre 2017 pour un montant d'1 millions d'euros est une excellente nouvelle.

*

Pour le défi 5

- Pouvez vous nous indiquer le planning de réalisation de ce défi ? Aucun élément n'est inscrit dans le dossier.

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les défis du PPA sont à mettre en œuvre avant 2020.

Appréciation de la commission d'enquête

Le planning manque de précision quant à la mise en œuvre et aux résultats attendus

*

- L'indicateur retenu est : « *nombre de réunions du Groupe de travail et nombre d'études de faisabilité* ». Quelle est la pertinence de ces indicateurs avec la réalisation du défi qui consiste à favoriser le co voiturage ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'action 1 vise à renforcer la coordination des actions mises en place et le partage des bonnes pratiques avec les collectivités. « Le nombre de réunion » est donc un bon indicateur pour s'assurer que l'action est mise en œuvre.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous rappelons la définition des indicateurs : « outils d'évaluation de la performance, les indicateurs permettent de mesurer le niveau d'activité, d'efficacité, d'efficience, d'économie, de qualité, de délai et ainsi de rendre compte de l'impact d'une action sur l'aspect financier, qualitatif, quantitatif, etc. C'est une représentation chiffrée de l'objectif défini à différents niveaux et mis à jour à intervalles déterminés »

Nous constatons que les indicateurs proposés sont descriptifs et ne permettent pas d'évaluer l'efficacité des actions.

*

- Pourriez vous nous proposer un nouvel indicateur en lien qui permettrait de réellement mesurer la réalisation de la mesure ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'action 1 vise à renforcer la coordination des actions mises en place et le partage des bonnes pratiques avec les collectivités. « Le nombre de réunion » est donc un bon indicateur pour s'assurer que l'action est mise en œuvre.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous regrettons la position du porteur de projet sur notre suggestion.

*

Pour le défi 6

- Ce défi est d'un coût élevé (investissements et aides publiques) pour une baisse de 0,3% des Nox et 0,4% des PM10, 0,7% des PM2,5 à l'horizon 2020. Quel est le ratio investissement / efficacité ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le coût par tonne de polluant évitée est indiqué sur la fiche défi : 1,2 M€/an/tonne de NOx évitée. C'est la raison pour laquelle le défi n'est pas bien positionné sur la grille multicritère (en orange). Le COPIL a souhaité conserver ce défi.

Appréciation de la commission d'enquête

Le PPA fixe un objectif de 250 000 véhicules électriques en circulation en Ile de France en 2020. Fin 2017, le chiffre des voitures électriques immatriculées devrait atteindre 100 000 en France entière. Il faudra donc globalement des politiques publiques fortes pour diminuer les coûts des voitures électriques et atteindre ainsi l'objectif fixé par Le PPA (donc vraisemblablement des coûts encore plus élevés).

*

- La voiture électrique pollue moins localement quand elle circule, mais dans son cycle de vie, elle pollue avant et après, et surtout elle délocalise la pollution. Seule l'énergie électrique est mise en avant. Est ce pertinent au regard des réserves de lithium dans le monde ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA s'intéresse à la pollution francilienne. A l'échelle de temps du PPA, il n'est pas apparu de problématique d'approvisionnement en batteries des véhicules dont la part reste très faible.

Appréciation de la commission d'enquête

Pas de commentaire... mais nous rappelons le principe de précaution.

*

- Il y a un écart entre le texte du défi et les résultats annoncés. Les actions décrites ne concernent que les véhicules légers alors que le détail du texte indique le remplacement des TC par des véhicules électriques et les résultats indiquent que la part de PL GNV est multiplié par 2.

Que faut il retenir ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Nous n'identifions pas le problème de rédaction sur la fiche défi « transport 6 ». Il est fait mention des VTC (voiture de tourisme avec chauffeur) et non de TC. La fiche ne fait pas référence à une part de PL GNV.

Appréciation de la commission d'enquête

Nous maintenons notre question.

L'annexe XIX p99 présentent dans les hypothèses retenues pour le défi 6, des chiffres pour les poids lourds (dont GNV), des chiffres pour les transports en commun, pour les véhicules

utilitaires, pour les véhicules particuliers.

Le coût de 298 M€/an représente l'ensemble du coût pour le développement de tous les véhicules à faibles émissions.

La fiche défi 6 quant à elle ne précise pas quels sont les véhicules ciblés par les mesures, mais les actions semblent plutôt orientées vers les véhicules légers électriques.

*

Pour le défi 7

- L'objectif est de « favoriser un développement raisonné des sites logistiques et le développement de stations d'avitaillement poids lourds au GNV » et l'action « consiste à mettre à jour la carte des sites.. » N'est ce pas un peu léger ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Il importe de préserver les possibilités foncières pour permettre un développement raisonné des sites logistiques et le développement de stations d'avitaillement au GNV. La carte des sites consiste avant tout à dégager et accompagner la réalisation de ces stations qui connaissent de grosses difficultés d'accès au foncier.

Plusieurs travaux ont d'ores et déjà été engagés en ce sens. Il s'agit en particulier de ceux de la RATP pour la modernisation des dépôts et ateliers bus. Il s'agit aussi de ceux de la Ville de Paris, aussi bien pour ce qui est des sites logistiques que pour ce qui est des sites possibles pour des stations GNV. En milieu urbain dense, la cartographie des emprises foncières à réserver représente un enjeu majeur. Il importe de poursuivre ces travaux à l'échelle métropolitaine.

Les services de l'État accompagnent ceux de la Métropole du Grand Paris pour permettre d'assurer cette prise en compte dans le SCOT Métropolitain et dans les PLUi et pour favoriser des initiatives opérationnelles associant les aménageurs et promoteurs aux autres acteurs économiques. Citons qu'en parallèle un groupe de travail avec la CDC, la DRIEA, la DRIEE et le SIGEIF se réunit régulièrement sur ce sujet.

Appréciation de la commission d'enquête

La rédaction du dossier gagnerait à mettre en valeur certaines actions qui paraissent simplistes à la lecture.

*

- L'action 3 vise un document d'orientation « à horizon 2025 » qui date de 2012. Quel est son bilan à ce jour, fin 2017 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le document d'orientations stratégiques fret et logistique réalisé par les services de l'État en région après une longue concertation avec l'ensemble des parties prenantes concernées date effectivement de 2012. Il est parfaitement cohérent avec le SDRIF approuvé par décret du Conseil d'État en décembre 2013. Il prévoyait un bilan au bout de cinq ans.

Le Préfet de région a adressé le 28 novembre 2017 une lettre de mission au DRIEA afin d'actualiser la stratégie régionale de l'État en matière de fret et de logistique. Le bilan à mi-parcours du document d'orientations stratégiques sera remis au préfet au printemps 2018.

Appréciation de la commission d'enquête

Le bilan à mi-parcours est engagé et un plan d'actions sera proposé

*

Pour le défi 8

- L'objectif de la part modale vélo semble dépendre de nombreux plans extérieurs au Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020. Par exemple :
 - ✓ le Plan vélo parisien (inclus dans le dossier Villes respirables en 5 ans ??),
 - ✓ le Plan vélo Régional en préparation,
 - ✓ le Contrat de Plan Etat/Région (??),
 - ✓ le PDUIF (1 M€ pour le développement d'un réseau régional cyclable) .

Ces plans externes au Plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020 doivent davantage concourir à l'augmentation de la part modale du vélo que le défi 8 du PPA qui correspond à l'écriture d'un livret (donc inclure les résultats dans le scénario fil de l'eau et non pas FDE + TRA 8 ??).

Le résultat escompté est-il bien réaliste pour ce défi 8 du PPA ? Ne faudrait-il pas plutôt inclure les résultats des plans vélo dans le scénario fil de l'eau (et non pas FDE + TRA8) ? Pouvez-vous justifier votre position ? Qui va coordonner l'ensemble des plans vélo au niveau de l'Île de France ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le scénario « fil de l'eau » prend en compte les évolutions de la pratique du vélo d'ici à 2020 sans mise en œuvre du PPA. Il intègre donc indirectement les plans vélos existants.

La question correspond en fait à 2 défis :

- *le défi « Transport 8 » prévoit des échanges de bonnes pratiques entre collectivités pour accompagner financièrement l'achat de vélos. Cette action est donc bien distincte d'un plan vélo.*
- *Le défi « collectivités » prévoit la mise en place d'une instance de coordination des actions mises en œuvre par les collectivités en faveur de la qualité de l'air. C'est avec cette action que les collectivités seront incitées à agir pour développer les modes actifs.*

L'ambition du défi « transport-8 » a été jugée réaliste par le groupe de travail.

Appréciation de la commission d'enquête

Au regard de l'annexe XXI p111, nous comprenons que le coût du Plan vélo de Paris et ses résultats sont intégrés au défi 8 et non au scénario fil de l'eau.

Nous considérons que les résultats du défi 8 sont surévalués.

La coordination des collectivités sur le sujet des modes actifs apparaît comme une bonne initiative compte tenu du nombre d'observations du public sur le thème du vélo et en particulier, des remarques sur la non continuité du réseau de pistes cyclables en Ile-de-France.

*

- Les indemnités kilométriques vélos (à élargir à toutes les administrations) font-elles parties de ce défi ou du défi 1 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Elles peuvent en faire partie mais n'ont pas été prises en compte dans l'évaluation.

Appréciation de la commission d'enquête

Le sujet des indemnités kilométriques vélos à élargir à toutes les administrations a fait l'objet de questions du public et nous suggérons qu'il soit traité pendant le délai de ce PPA.

*

IV.6. P.P.A. : DÉFIS NON SECTORIELS

IV.6.1. Mesures d'urgences

Synthèse des éléments du dossier

En cas d'épisodes de pollution, lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet en informe immédiatement le public et prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de la pollution sur la population. Ces mesures, prises en application du plan de protection de l'atmosphère et après information des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules notamment par la réduction des vitesses maximales autorisées, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles. En cas d'épisode de pic de pollution prolongé, le ministre chargé de l'aviation civile prend les mesures nécessaires pour tenir compte de la pollution due aux mouvements d'aéronefs (Code de l'environnement, article L 223-1).

Au niveau national, les moyens de lutte contre les épisodes de pollution ont été renforcés et les procédures préfectorales adaptées, afin d'améliorer l'efficacité des mesures prises et de mieux coordonner l'action des différentes parties prenantes, notamment en associant les collectivités à la prise de décision.

L'arrêté interpréfectoral n° 2016-01383 du 19 décembre 2016 relatif à la procédure d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en région Ile-de-France permet notamment la mise en œuvre de la circulation différenciée, levier majeur de la diminution des émissions de PM₁₀ et NO₂ lors des pics de pollution en ce qui concerne les sources mobiles.

Dans le dossier d'enquête publique, il est cependant précisé que « *la liste des dérogations à la*

mesure de circulation différenciée doit être réduite au strict nécessaire afin de renforcer son efficacité. La liste actuelle issue de celle appliquée en cas de circulation alternée prend en compte un certain nombre de cas particuliers trop important ».

Pour réduire les émissions en cas d'épisode de pollution, **trois actions sont envisagées :**

Mettre en place un dispositif de partage des différents retours d'expérience des épisodes de pollution :

définir clairement le rôle de chacun des acteurs et les informer des actions qu'ils auront à mettre en œuvre en cas d'épisodes de pollution ;
consolider le dispositif de suivi des épisodes afin de faciliter la rédaction des bilans annuels et les retours d'expérience.

Réduire la liste des dérogations à la mesure de circulation différenciée :

renforcer l'efficacité de la mesure de circulation différenciée et améliorer sa lisibilité et son contrôle.

Stratégie de déploiement : définir une liste de dérogations a minima ; assurer la cohérence de cette liste avec les dérogations applicables à la ZCR de Paris ; informer au plus tôt le public que la plupart des dérogations à la circulation différenciée seront supprimés à partir du 1^{er} janvier 2019, afin de permettre aux usagers concernés de changer de véhicule.

Mettre à jour les listes de diffusion des messages adressés pendant les pics de pollution, et sensibiliser ceux qui les reçoivent pour qu'ils les transmettent le plus largement possible : améliorer l'information pour réduire l'intensité et la durée des pics de pollution.

Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Appréciations de la commission d'enquête

- Quelles mesures est-il envisagé de prendre à la suite du rapport de l'Assemblée nationale du 19 mai 2016 relatif à l'évaluation des politiques de lutte contre la pollution de l'air, notamment sur le volet concernant la gestion des pics de pollution ?

Les rédacteurs du rapport ont notamment relevé deux failles de la politique de gestion des pics de pollution :

« Elle ne permet pas une mise en place suffisamment rapide des mesures d'urgence » ;

« Elle est peu compréhensible en raison d'un double seuil pour la mesure des niveaux de pollution et l'adoption de recommandations ou de mesures obligatoires. »

Extraits du rapport de l'Assemblée nationale du 19 mai 2016 :

« Ces aspects devraient donc être corrigés selon les modalités suivantes :

1° Les mesures d'interdiction ou de restriction devraient pouvoir être déclenchées de manière anticipée, à partir des prévisions établies par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA). Les inspections ministérielles ont proposé, à ce sujet, de permettre le déclenchement des premières mesures de police dès le jour du franchissement prévu du seuil d'information et dès lors que l'événement semble pouvoir durer au vu du contexte météorologique.

Cette procédure « accélérée » devrait, en outre, concerner, comme le recommande la Cour des comptes, tous les polluants ou, à tout le moins, ceux qui font l'objet d'un seuil réglementé : l'ozone (O₃), le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂) et les particules PM₁₀ – et non les seules particules fines.

2° La distinction entre seuil d'information-recommandation et seuil d'alerte devrait être abandonnée au profit d'un code de quatre couleurs – vert, jaune, orange et rouge – inspiré du dispositif de vigilance, universellement connu et compris, de Météo France. Ce dispositif de « vigilance atmosphérique » permettrait ainsi de mieux identifier, chaque jour, le degré d'intensité du pic, en définissant des niveaux de pollution (50, 80, 100 µ/m³, etc.) plus fins que les seuils actuellement retenus. Il faciliterait aussi la graduation des décisions à prendre. »

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

au point 1 :

En cas d'épisode de pollution de l'air, les actions mises en œuvre sont graduées en fonction du niveau de pollution et de la durée de l'épisode. Ainsi, si les concentrations en polluants dépassent le seuil d'information-recommandation (IR), des recommandations visant à limiter les émissions de ces polluants sont diffusées. En cas de dépassement du seuil alerte, il est possible de mettre en place des mesures contraignantes pour réduire ces émissions. Enfin, en cas de dépassement persistant du seuil IR, des mesures contraignantes peuvent être déclenchées, même si le seuil d'alerte n'est pas dépassé.

Dans le cadre de l'arrêté du 7 avril 2016, en cas de persistance de la pollution, les mesures contraignantes pouvaient être déclenchées à partir du 3ème jour (et non plus à partir du 4ème jour comme le prévoyait la réglementation antérieure).

Suite notamment à la publication du rapport de l'Assemblée nationale du 19 mai 2016 relatif à l'évaluation des politiques de lutte contre la pollution, l'arrêté du 7 avril 2016 a été modifié par l'arrêté du 26 août 2016 afin que ces mesures puissent être enclenchées plus rapidement, dès le 2ème jour (ainsi, dès le premier jour de prévision d'un dépassement d'un seuil IR, des mesures contraignantes peuvent être décidées pour le lendemain).

au point 2 :

Les normes en matière de qualité de l'air ambiant sont fixées par voie réglementaire après avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES), et très souvent en application du droit européen.

Dans ce cadre, l'ANSES a été saisie en avril 2016 par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et par la direction générale de la santé (DGS), afin de réaliser un état des lieux des normes de qualité de l'air, des dernières données scientifiques disponibles, des travaux en cours, et de formuler des recommandations.

Dans son avis, l'ANSES recommande de conserver les seuils d'information et d'alerte existants. La DGEC et la DGS ont souhaité suivre cette recommandation.

Appréciation de la commission d'enquête

Au point 1. **L'arrêté du 26 août 2016 a en effet réduit le délai de déclenchement des premières mesures qui peuvent désormais intervenir dès le deuxième jour de prévision d'un dépassement d'un seuil IR. C'est un progrès, mais il faut néanmoins noter que le rapport de**

l'Assemblée nationale a une portée plus large dont il faudrait tenir compte :

sur les délais de déclenchement : « Les mesures d'interdiction ou de restriction devraient pouvoir être déclenchées de manière anticipée (...) et permettre le déclenchement des premières mesures de police dès le jour du franchissement prévu du seuil d'information et dès lors que l'événement semble pouvoir durer au vu du contexte météorologique. »

sur le champ d'application : cette procédure « accélérée devrait, en outre, concerner (...) tous les polluants ou, à tout le moins, ceux qui font l'objet d'un seuil réglementé : l'ozone (O₃), le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂) et les particules PM₁₀ – et non les seules particules fines. »

Au point 2. La commission d'enquête aurait souhaité connaître les motifs qui ont conduit l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) à proposer de conserver les seuils d'information et d'alerte existants.

*

- Lors des pics de pollution, quelles actions envisagez vous d'engager pour réduire la pollution due au trafic aérien ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Un plan national de restrictions des émissions du secteur aérien peut être déclenché en cas de pic de pollution prolongé : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales>

Appréciation de la commission d'enquête.

Le site proposé renvoie au plan national d'actions de l'aviation civile (PNAC) qui, en cas de pic de pollution prolongé, détermine les dispositions graduées mises en œuvre selon les prévisions de l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA).

La question de la commission portait sur la réduction du trafic aérien. Dans le procès-verbal de synthèse, elle faisait suite à un développement sur la demande de restriction du trafic aérien lors des pics de pollution, maintes fois exprimée lors des réunions publiques et via les registres électroniques (Advocnarc, Oye 349, FNE, « Les Amis de la terre », etc.). La commission regrette que la question n'ait pas été traitée sous cet angle-là.

*

- Peut on renforcer l'analyse des expériences de gestion des pics de pollution et améliorer ainsi l'adéquation avec les mesures prises ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'analyse de l'impact des mesures prises dans le cadre des pics de pollution est quasiment impossible à effectuer selon les déclarations d'Airparif dans le cadre des comités des élus du pic de

pollution de décembre 2016. Depuis 2016, tout épisode de pollution atmosphérique en Île-de-France fait l'objet d'un retour d'expérience réalisé par la Zone de Défense et de Sécurité de Paris. Ce document, à destination du préfet de Police, rapporte le déroulé et la gestion de l'évènement et procède au récolement, sur la durée de l'épisode, des prévisions quotidiennes d'AirParif (correspondance J-1 min/J-1 max/réalisé, évaluation de la fiabilité), des mesures d'urgence mises en œuvre (procédure de déclenchement, catégorisation des mesures par secteur d'application), des actions de communication (CP, point presse) ainsi que des retours des contrôles de police (nombre de fonctionnaires mobilisés, nombre de points de contrôle, nombre d'infractions, type d'infractions). En cas de déclenchement de la cellule d'information du public, une analyse des appels est également réalisée.

Les différents épisodes de pollution de 2016 et de 2017 ont permis de consolider le dispositif de suivi et de faciliter la rédaction des retours d'expérience.

Néanmoins, moins d'une dizaine de jours en 2017 a fait l'objet du déclenchement de la procédure interdépartementale d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en Île-de-France. La mesure de circulation différenciée, déclenchée pour la première fois en janvier 2017, a été mise en œuvre seulement 4 jours sur l'année.

En parallèle, l'acquisition des certificats qualité de l'air, nécessaire à l'efficacité de la circulation différenciée, n'est pas généralisée sur le territoire francilien. Au 20 novembre dernier, seul 41,1% du parc francilien est équipé d'un certificat Crit'Air.

Le volume des données est donc à ce stade insuffisant pour évaluer avec pertinence l'impact des mesures mises en œuvre. Il est en effet nécessaire d'avoir pu au préalable gérer un certain nombre d'épisodes de pollution pour tirer des enseignements et établir des « modèles-types » de réponse à un pic de pollution.

La répétition des épisodes permettra au fur et à mesure de densifier les RETEX et d'améliorer efficacement l'adéquation des mesures au regard des pics de pollution.

A termes, ces retours d'expérience seront agrégés dans un bilan annuel et partagés chaque année en CODERST, conformément à la fiche défi du projet de PPA 2017-2020.

Appréciation de la commission d'enquête.

Certes, l'Île-de-France était concernée, mais la question visait un champ plus large et un retour d'expériences au niveau national.

*

- Dans quel délai sera révisée la liste des dérogations aux interdictions de circuler ? Quels types de véhicules seront concernés ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'arrêté inter préfectoral mentionne un certain nombre de dérogations à l'interdiction de circuler lors de la mise en œuvre des mesures de circulation alternée ou différenciée.

Ces dérogations concernent des véhicules concourant soit à des activités liées à la sécurité soient à des activités économiques ou sensibles.

Cette liste est identique à celle figurant dans l'arrêté précédent.

La circulation différenciée a vocation à se substituer à la circulation alternée. Son caractère « moins injuste » car lié au caractère polluant du véhicule et non à la numérotation de la plaque d'immatriculation pourra conduire à revoir cette liste.

Toutefois, lors d'une première concertation avec les collectivités territoriales concernées au printemps dernier (conseil régional, conseils départementaux, Ville de Paris, MGP et Île-de-France Mobilités) de profondes réticences ont été exprimées face au projet de révision de ces dérogations. Elle semble prématurée et ne pourra être que progressive (fixation de délais pour permettre le renouvellement du parc). Par ailleurs, cette révision entraînerait aujourd'hui une vive opposition des représentants des professions concernées pour un bénéfice qui reste à démontrer mais qui serait certainement mesuré au regard du nombre de véhicules concernés par rapport aux véhicules circulants.

Il semble en tout état de cause raisonnable d'attendre avant de progresser dans cette voie que la circulation différenciée ait pu être réellement appliquée à grande échelle pour montrer son efficacité et son acceptabilité sociale. En effet, elle n'a à ce jour été mise en œuvre que 4 jours et n'a concerné que les véhicules non classés et de classe 5. Or, pour réduire de manière significative les émissions de PM10 et de NOx provenant de la circulation automobile dans l'agglomération parisienne, soit respectivement de 61 et 66%, il faudrait interdire la circulation des véhicules non classés, de classe 5, de classe 4 et de classe 3, qui représentent 63% des véhicules immatriculés (et seulement 36% des km parcourus). Par ailleurs, seuls 41% des franciliens concernés ont acquis la vignette Crit'Air, ce qui non seulement illustre une appropriation encore insuffisante de ce dispositif mais rend également le contrôle de son respect difficile lors de sa mise en œuvre.

Appréciation de la commission d'enquête.

La commission d'enquête note qu'aucune avancée majeure n'est projetée sur ce champ alors que le transport routier individuel et professionnel est une source extrêmement importante de pollution.

Sans méconnaître les difficultés que pourrait engendrer une restriction de la liste des dérogations aux interdictions de circuler en cas de pic de pollution, la commission regrette l'absence de volonté des pouvoirs publics.

Cette mesure, qui semble reportée sine die, figure pourtant explicitement dans le PPA (tome 2, p 73, 147 et 149) : « Action 2 : Réduire la liste des dérogations à la circulation différenciée », l'action étant développée avec un objectif précis : « la plupart des dérogations à la circulation différenciée seront supprimées à partir du 1^{er} janvier 2019 ».

Si, dès le printemps 2017, la décision était prise de reporter cette mesure, la commission d'enquête estime qu'elle n'aurait pas dû figurer au dossier d'enquête publique, du moins sous cette forme et avec ce délai.

*

IV.6.2. Collectivités

Synthèse des éléments du dossier

Les collectivités ont fait remonter le besoin d'une vision commune et d'actions coordonnées au sein du territoire régional.

Le PPA propose de fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air au travers de 3 actions :

la mise en place d'une instance de coordination, de suivi et d'évaluation des politiques en faveur de la qualité de l'air relevant des collectivités franciliennes, en veillant aux périmètres de compétence de chacun,

la mise en place d'une instance de partage des bonnes pratiques et de résolution des problématiques techniques,

le partage du retour d'expérience et essaimage des systèmes d'agriculture territorialisés. Ce thème jugé prioritaire par les collectivités n'a pas été repris dans le PPA. Il s'agit des circuits d'alimentation de proximité et les systèmes d'alimentation territorialisés. Le lien avec la qualité de l'air n'est pas direct mais les réflexions sur l'état des lieux de la production agricole locale et du besoin alimentaire exprimé au niveau du bassin de vie (les circuits courts alimentaires) méritent d'être recensées, suivies et la dynamique doit être poursuivie et partagée

Sur les avis émis

Structure consultée	Observation sur la mesure Collectivité
STIF	Constate que les actions du projet de PPA sont essentiellement de la responsabilité des collectivités mais rien n'est prévu sur le plan réglementaire ou financier pour faciliter leur mise en oeuvre
Conseil Régional d'Ile de France	Regrette que le plan s'appuie sur des mesures incitatives dont le financement repose sur d'autres acteurs et notamment les collectivités
CD 94	Souligne la nécessité d'associer les collectivités locales à la mise en oeuvre et au suivi du PPA
Ville d'Arcueil	Idem

Analyse et synthèse des observations recueillies

Au sujet des systèmes d'agriculture territorialisés, des observations relèvent l'intérêt de mettre en place « *une véritable politique agricole francilienne avec l'adoption de circuits courts* » et la valorisation de la production locale.

Peu d'observation du public, en dehors des collectivités territoriales, sur la coordination et l'implication nécessaires des collectivités franciliennes.

La collectivité de Champlan (ref REL-123) propose que les travaux de l'Alliance des Collectivités pour la qualité de l'air soient pris en compte et indique que l'échéancier différencié de révision des documents (SRCAE, PDUIF, PDD) « *est source de confusion et d'incohérence* »

L'observation REL-134 est réservée sur la capacité du PPA à fédérer les acteurs des strates territoriales impliquées dans le processus d'amélioration de la qualité de l'air, craint l'émergence des inégalités territoriales et regrette l'absence d'indications relatives aux moyens dont disposeront les collectivités pour mener à bien les actions qui leur incombent, tant au niveau des

territoires que des communes concernées.

Questions posées par le public et la commission d'enquête
Commentaires et avis techniques du porteur de projet
Appréciations de la commission d'enquête

- Il existe déjà un certain nombre d'instance de concertation regroupant des collectivités locales, telle l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air. Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017/2020, comment celles-ci vont s'articuler avec les instances de la région pour assurer une politique globale cohérente à l'échelon régional ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

C'est l'objet du défi : la création d'une instance de coordination avec l'ensemble des collectivités franciliennes. La région participe à la création de cette instance. Rappelons qu'elle est considérée comme « chef de file » pour la qualité de l'air depuis la loi NOTRE. Le conseil régional co-préside l'élaboration de la feuille de route qualité de l'air qui reprendra les actions menées par les collectivités.

Appréciation de la commission d'enquête

La Cour des comptes, dans son Rapport « les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air » - Décembre 2015, notait « Que la gouvernance de politiques qui ont plusieurs niveaux d'intervention (européen, national, régional et local) soit complexe n'est en soi pas une difficulté insurmontable, si un cadre d'action clair est défini de manière interministérielle et maintenu avec une certaine constance. Or c'est bien là une des difficultés majeures des politiques de lutte contre la pollution de l'air en France : ainsi, le comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) ne se réunit plus depuis décembre 2013. »

Le défi Collectivités prévoit de créer deux instances : coordination et partage des actions.

La commission d'enquête souhaitait savoir si une seule instance de réflexion, de propositions, de décision n'aurait pas été plus pertinente en terme d'efficacité.

*

- Certaines collectivités de la région île de France ont été lauréates du projet « Villes respirables en 5 ans ». Cet appel à projet comportait des conditions temporelles d'engagement. Quelles étaient elles ? Le délai n'est il pas forclo ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La convention a été signée en novembre 2017. Les délais ne sont pas forclos.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse de la Direction Régionale et

Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France.

*

- La signature a été suspendue en avril 2017. Pensez vous que de nouvelles conditions seront posées ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La convention a été signée le 22 novembre 2017

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France.

*

IV.6.3. Plan régional**Questions posées par le public et la commission d'enquête****Commentaires et avis techniques du porteur de projet****Appréciations de la commission d'enquête**

- Quelle est la différence entre ce défi et le défi 1 Favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Ce défi est plus large que le défi 1, de nombreuses actions et mesures sont prévues dans le cadre du plan du Conseil régional : le défi 1 n'en est qu'une partie, qui a pu être analysée dans le cadre de l'évaluation du PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

Depuis la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (article 3), la Région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives au climat, à la qualité de l'air et à l'énergie.

Dans le rapport adossé à son avis CR-2017-115 délibéré le 7 juillet 2017 sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, il est mentionné : « Suite à la Conférence régionale sur l'air organisée par la Région les 11 et 12 avril, le Conseil régional a adopté le 17 juin 2016 le plan « changeons d'air en Île-de-France » (délibération CR 114-16), premier acte de la feuille de route environnementale de la mandature et contribution active aux objectifs du PPA. »

D'autre part, l'article 3 de l'avis défavorable du Conseil régional d'Île-de-France dispose « le défi intitulé « Fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air. » ne prend pas pleinement en compte le rôle de la Région, partenaire privilégié de l'Etat en sa qualité de chef de file, tel que précisé dans la délibération CR 114-16. ».

La commission d'enquête souligne l'importance d'assurer la cohérence et de la coordination des politiques publiques menées contre la pollution atmosphérique et regrette, de fait, que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 ne se soit pas attaché à reprendre les actions contenues dans le document régional.

*

IV.7. P.P.A. : RÔLE DU CITOYEN

L'information du public sur la qualité de l'air est une donnée indispensable pour permettre au citoyen de jouer un rôle actif dans ce qui le concerne au plus haut point : respirer un air sain. Cette information devrait lui permettre de mieux appréhender son environnement et de réagir en citoyen responsable.

IV.7.1. Synthèse des éléments du dossier

Au fil des pages du rapport d'enquête, on peut lire que l'information, la formation, la prise de conscience des citoyens permettront de modifier les comportements et d'avoir un impact profond et durable sur la qualité de l'air.

Le PPA affiche aussi pour ambition de responsabiliser davantage l'Etat et les collectivités dans la gestion des risques au quotidien et de mobiliser les Franciliens pour la conquête de la qualité de l'air.

Mais un constat s'impose : c'est essentiellement à l'occasion des pics de pollution que la qualité de l'air devient un sujet vraiment médiatique. En dehors de ces périodes, et à l'exception de manifestations très ponctuelles (« Journée nationale de la qualité de l'air », « Journée sans ma voiture » à Paris, par exemple), les citoyens sont peu sensibilisés à l'impact de la pollution et à ses enjeux de santé publique.

1. L'information du citoyen, hors pic de pollution

Le dossier d'enquête publique comporte de nombreuses références à la nécessaire information, communication avec les citoyens.

Le domaine de la **gouvernance** est un sujet traité en ces termes : « *Une véritable gouvernance partagée par les actions du PPA, afin de responsabiliser d'une part l'Etat et les collectivités dans la gestion des risques au quotidien et durant les épisodes de pollution, et d'engager d'autre part les citoyens dans la conquête de la qualité de l'air.* »

Cette gouvernance partagée et portée en toute responsabilité par les différents partenaires est un

enjeu fort qui, aujourd'hui, ne semble pas atteint. Nombre de Franciliens ont témoigné de leur inquiétude face à la complexité des dispositifs et des partages de responsabilité.

Ce défi fait partie des « défis non évaluables » :

- Réduire les émissions en cas d'épisode de pollution,
- Fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air,
- Mettre en œuvre le plan « Changeons d'Air en Ile-de-France »,
- Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air.

De nombreuses pages du dossier d'enquête publique traitent du nécessaire engagement d'acteurs via l'information, la communication, la diffusion de bonnes pratiques, l'accompagnement d'actions existantes et le développement de structures de gouvernance.

Les changements de comportement sont un des leviers importants mais il est précisé que ces *« changements ne peuvent être évalués quantitativement et les efforts que le PPA se propose de réaliser dans la formation et la communication ne sont pas pris en compte dans ces modélisations. Il n'en reste pas moins qu'une véritable prise de conscience citoyenne est en cours et que les actions de sensibilisation du PPA n'en seront que plus efficaces. »*

A défaut d'évaluation ou de projection chiffrée sur les résultats, des actions concrètes (contenus, acteurs, délais de mise en œuvre) pourraient aisément être envisagées, dans des délais courts.

Dans le même esprit, le projet annonce une **« véritable stratégie de communication »** :

« La mise en œuvre du PPA fera ainsi l'objet d'un suivi rigoureux qui s'appuiera notamment sur l'évaluation annuelle des indicateurs de suivi définis pour chaque action. Par ailleurs, afin d'accompagner les changements de comportement, la mise en œuvre du PPA passe par une véritable stratégie de communication. »

Il faut noter que la révision du PPA s'est accompagnée de la création du site internet www.maqualitedelair-idf.fr qui complète les informations techniques mises en ligne par Airparif. Une brochure a d'ailleurs été éditée et un guide du « Qui fait quoi de la qualité de l'air en Ile-de-France » sera par ailleurs publié, permettant à tout un chacun de comprendre le jeu d'acteurs et les responsabilités associées.

Le groupe de travail « actions citoyennes » a formalisé un document d'engagement du citoyen francilien à travers les 10 bons gestes pour la qualité de l'air en Ile-de-France ; la diffusion de ces gestes, via les associations de défense de l'environnement participant au groupe de travail ainsi que sur le site internet « maqualitedelair-idf » permet de donner des outils au citoyen qui veut s'engager pour limiter ses émissions.

2. Pics de pollution : procédures d'alerte et d'information

2.1. Risques sanitaires et pics de pollution

De nombreuses études épidémiologiques ont établi l'existence d'effets sanitaires de la pollution

atmosphérique sur la mortalité ou la morbidité. Deux types d'effets ont été mis en évidence : des effets à court terme qui incluent les pics de pollution et se produisent dans les heures, jours et semaines suivant l'exposition ; des effets à long terme, liés à une exposition chronique à la pollution. Dans son avis, l'autorité environnementale illustre de façon claire et percutante l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé publique : « *En Ile-de-France, l'espérance de vie à 30 ans de ses habitants est diminuée de 16 mois en moyenne par rapport à une situation sans pollution ; la perte est même de 27 mois pour Paris* » (Source : agence nationale de santé).

Que ce soit à court terme ou à long terme, les résultats des études épidémiologiques, notamment pour les particules fines, sont en faveur d'une relation sans seuil entre l'exposition et un effet sur la santé. Mais bien qu'il n'existe pas de seuil en deçà duquel il n'y aurait pas d'effet, des seuils d'intervention ont été fixés réglementairement et les interventions se concentrent actuellement sur les pics de pollution définis par le dépassement des « seuils d'alerte ».

En Ile-de-France, les épisodes de pollution concernent presque exclusivement les particules fines PM₁₀. Les seuils de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte ont été abaissés fin 2011 pour ces particules. Cela s'est traduit par une augmentation du nombre de dépassements, mais cette augmentation ne correspond pas à une augmentation de la pollution : elle est consécutive à l'abaissement des seuils de déclenchement.

2.2. Seuils d'intervention

Des valeurs réglementaires fixent les concentrations de polluants à ne pas dépasser en situation chronique et celles qui déclenchent les épisodes de pollution. Ainsi, plusieurs valeurs existent pour chaque polluant afin de caractériser les différentes situations :

Valeurs limites : concentrations moyennes à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser. Elles sont fixées au niveau européen sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nocifs des polluants sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble (Code de l'environnement, article R 221-1).

Seuil d'information et de recommandation : concentration au-delà de laquelle une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population et qui rend nécessaire l'émission d'informations immédiates à destination de ces groupes et de recommandations pour réduire certaines émissions (Code de l'environnement, article R 221-1).

Seuil d'alerte : concentration au-delà de laquelle une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement, justifiant la mise en place de mesures d'urgence (Code de l'environnement, article R 221-1).

D'autres valeurs existent, non contraignantes, vers lesquelles il faudrait tendre pour limiter encore les impacts sur la santé humaine : valeurs cibles, objectifs de qualité et recommandations de l'OMS.

*

IV.7.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Dans les registres, un certain nombre d'observations ont trait à cette thématique. On peut analyser et résumer ainsi les demandes qui sont faites :

Privilégier la prévention au lieu d'intervenir quand le problème est là : en effet, les mesures pour limiter la circulation les jours de pollution sont inefficaces puisqu'elles sont prises alors que le pic de pollution est déjà là. C'est ainsi que l'exprime un habitant de Cergy-Pontoise (REL-82) et un membre du CODEV sur le registre déposé à Issy-les-Moulineaux.

Certains demandent que l'on abaisse le seuil d'alerte au niveau du seuil de recommandation (REL-317).

Les Franciliens proches des aéroports expriment leur inquiétude et demandent avec force que le trafic aérien soit réduit en cas de pic de pollution (cf. les nombreuses interventions en réunions publiques, les documents produits par Advocnar, Oye 349, FNE, « Les Amis de la Terre » et par des particuliers. Citons aussi, quelques-unes des observations enregistrées dans les registres électroniques : REL-128, 218, 312, 339).

Renforcer le débat citoyen afin que les habitants de toute l'Ile-de-France se saisissent du problème et cherchent ensemble des solutions afin d'éviter les pics de pollution. Notons qu'un certain nombre de personnes déplorent clairement le manque d'information relative à l'enquête publique alors qu'elle aurait pu contribuer à une prise de conscience collective du problème (REL-81, par exemple).

Mettre en place une communication grand public pour sensibiliser à l'impact sanitaire de la pollution de l'air et changer les pratiques, en particulier sur l'usage individuel de la voiture. L'attente est extrêmement forte et les Franciliens sont en attente d'une large information et communication sur le sujet de la qualité de l'air (REL-85, 225, etc.). EPT Plaine Commune demande que soit mis en œuvre un plan de communication grand public propre aux actions du PPA (REL-71). Enfin, notons l'observation particulièrement intéressante du maire de Champlan : il insiste sur la nécessité de faire preuve de pédagogie innovante à l'échelon régional et à l'égard des jeunes par le système scolaire (REL-120).

Sans attendre l'information délivrée lors des pics de pollution, les citoyens demandent à être régulièrement informés de la qualité de l'air, notamment par des affichages sur les panneaux lumineux dont disposent les communes (REL-56, 105, 225, ... ainsi qu'une observation dans le registre d'enquête déposé à la mairie du 18^{ème}).

*

IV.7.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet Appréciation de la commission d'enquête

Sur la mise en œuvre d'une politique de communication pérenne et ouverte sur la qualité de l'air en Ile-de-France

- Les pics de pollution sont l'occasion de communiquer. Mais pourquoi ne pas informer régulièrement la population hors pics de pollution ? En effet, « *l'enjeu n'est pas sur les pics de pollution, mais sur les effets quotidiens et réguliers* » (cf. l'entretien avec S. Host de l'observatoire régional de la santé).

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'état de la qualité de l'air est présenté chaque jour avec le bulletin météorologique (France 3). L'implication du citoyen dans la mise en œuvre et le suivi du PPA ainsi que sa sensibilisation sur les sujets de la qualité de l'air sont prises en compte dans le défi « actions citoyennes » du PPA. Au-delà de l'élaboration d'une plaquette relative aux 10 bons gestes pour la qualité de l'air, le groupe de travail « Actions citoyennes » composé d'association de protection de l'environnement, de l'ADEME et de l'Etat a commencé à réfléchir lors de sa dernière réunion en mars 2017 aux modalités permettant d'impliquer davantage les citoyens dans la mise en œuvre du PPA. Le groupe de travail a évoqué l'organisation de manifestations, de pédagogie dans les écoles, de publications sur des sites internet... La mise en œuvre de ce défi sera l'occasion d'avancer dans la réflexion. France Nature Environnement a présenté également pendant ces travaux sa bande dessinée à destination des écoliers sur la qualité de l'air. Elle a vocation à être diffusée largement dans les écoles.

Dores-et-déjà, le PPA prévoit une journée régionale de qualité de l'air (p69) au cours de laquelle se réunira le comité de suivi du PPA pour dresser le bilan des défis. Cette journée sera l'occasion de partager des bonnes pratiques et d'organiser des événements en lien avec la qualité de l'air en associant la population francilienne à l'image de ce que fait le Ministère lors de la journée nationale de la qualité de l'air qui se déroulera la veille. Un appel à contribution auprès des collectivités et associations sera ainsi lancé.

Le site internet www.maqualitedelair-idf.fr sera régulièrement mis à jour pour y présenter l'actualité dans le domaine de la qualité de l'air, l'avancée des défis du PPA, des outils pédagogiques (synthèses du PPA) et des partages d'expérience.

Des plaquettes d'information ont été préparées et sont mises en ligne sur ce site pour sensibiliser l'ensemble des citoyens et acteurs économiques aux enjeux de qualité de l'air : Moi, citoyen j'agis pour la qualité de l'air, Moi automobiliste..., Moi industriel..., Moi agriculteur ... Elles peuvent être éditées et diffusées lors d'évènements.

Le PPA prévoit l'élaboration d'une plaquette sur le chauffage au bois qui sera largement diffusé via l'ANAH, l'ADEME, les collectivités. La charte « chantier proche » et « bois énergie » seront l'occasion de créer un événement de communication pour sensibiliser les acteurs et le citoyen sur le sujet.

Enfin, le défi « collectivité », au sein de l'instance de coordination, pourra réfléchir aux meilleures

modalités de communication.

Les communiqués de presse réalisés lors des travaux d'élaboration du PPA n'ont pas trouvés beaucoup d'échos. Des réflexions seront menées sur les meilleurs moyens de communication à un coût acceptable pour l'Etat. Des idées de kit de communication à destination des écoles, de films, ou de campagnes d'affichage ont été évoquées, elles sont à instruire.

Appréciation de la commission d'enquête

Ces actions, engagées ou projetées (souvent sans deadline), apparaissent comme des actions sporadiques, fondées sur des opportunités ou sur des initiatives intéressantes mais non encadrées, non portées par un projet construit, par une démarche volontariste. Leur impact est à l'image de leur construction : il est aléatoire.

« La journée nationale pour la qualité de l'air » (20 septembre 2017) et « Paris sans voitures » (1^{er} octobre 2017) auraient pu être d'excellentes occasions de mobiliser les Franciliens sur le PPA en évoquant l'enquête publique en cours. Or, cela n'a pas été fait. Si la commission d'enquête relève ce point particulier, c'est pour mettre en évidence le manque de volonté véritablement portée par les pouvoirs publics pour mobiliser les Franciliens sur la qualité de l'air.

*

- Dans le même esprit, pourquoi ne pas prolonger l'échange engagé avec la population lors des pics de pollution et lancer, à la suite de ces épisodes, des actions de fond visant à une amélioration pérenne de la qualité de l'air ? En effet, communiquer au moment des pics de pollution n'est pas suffisant et une information continue sur la qualité de l'air en Ile-de-France serait plus pertinente.

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir question précédente.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission fait une réponse identique à la précédente, en insistant cependant sur un point : les enjeux de santé publique.

En effet, lors des pics de pollution, les citoyens prennent pleinement conscience des dangers auxquels ils sont soumis. Les enjeux de santé publique n'apparaissent plus comme un sujet tabou : c'est un sujet de préoccupation pour tous. S'ouvre donc l'opportunité de prolonger l'information sur les enjeux de santé publique qui, par leur caractère anxiogène, sont souvent relégués au second plan dans la communication. Or, pour faire réagir les citoyens, il faut oser s'exprimer clairement sur les points fondamentaux.

*

- Quels moyens vous engagez-vous à prendre à l'échelle régionale pour afficher une politique cohérente et volontariste des différents acteurs ? Les Franciliens ont des difficultés à accepter la complexité et l'enchevêtrement des responsabilités qui leur apparaissent

comme un frein à l'action.

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'instance de gouvernance prévue par le défi « collectivités » du PPA a cet objectif. La feuille de route pour la qualité de l'air demandée par le Ministre en charge de la transition énergétique et solidaire et en cours de préparation avec les collectivités a également cet objectif et vient renforcer la portée du défi collectivités.

Appréciation de la commission d'enquête

Il aurait été intéressant d'avoir des précisions sur ce point : comment ? Dans quel délai ? Quelles pistes de réflexion ?

*

- Dans le projet de révision du PPA comme dans les différentes publications et flyers, les enjeux de santé publique n'apparaissent pas de façon percutante, de façon à faire réagir les Franciliens. Pourquoi ne pas adopter une communication plus claire et offensive, à l'instar de ce qui a été fait en matière de sécurité routière (une politique de communication qui a porté du fruit) ?

A ce sujet, notons qu'un certain nombre de personnes ont été choquées de voir les précontentieux européens être présentés comme la première raison ayant motivé la révision du PPA.

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Ces réflexions seront partagées et utilisées lors de l'élaboration de la stratégie de communication.

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage n'apporte pas vraiment de réponse à la commission d'enquête. En effet, quand et comment sera élaborée la « stratégie de communication » tant attendue ? C'est sur des points essentiels comme celui-ci que des précisions auraient été nécessaires.

N'oublions pas que l'objectif de 2020 est proche. Il est difficile d'imaginer qu'à quelques jours de 2018, aucune piste du travail ou des réflexions engagées ne puissent être présentées.

*

- Quelles campagnes de communication est-il envisagé de mener pour « changer les comportements » et pour s'orienter vers une limitation du nombre d'épisodes de pollution ? La communication sur le « chauffage au bois » n'a manifestement pas convaincu les citoyens qui la considèrent comme une action dérisoire face à l'ensemble des enjeux.

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

voir la réponse à la question 1.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête renvoie elle-aussi aux réponses qu'elle a faites et qui peuvent se résumer ainsi : la commission d'enquête regrette le manque de précision des réponses apportées ainsi que le manque de cadrage des actions envisagées.

*

Sur un changement des comportements qui passe par une formation dès l'enfance, un « continuum éducatif »

- Enfin, pour valoriser le défi intitulé « Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air », il serait intéressant de sensibiliser et former les enfants (comme cela a été fait en matière de sécurité routière). Quelles actions concrètes allez vous engager pour mettre un œuvre un « continuum éducatif » ? Dans quel délai et selon quelles modalités

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la réponse à la question 1.

Par ailleurs, au-delà du PPA, en 2017-2018, les trois académies franciliennes et les partenaires (DRIEE, Airparif, Région IDF, INRA), ont lancé le 5 octobre 2017, le projet « Lycéens, collégiens, prenons notre air en main ! ». Le projet vise à permettre aux élèves des lycées et collèges de comprendre l'origine de la pollution de l'air, son importance pour la santé et l'environnement, ses enjeux territoriaux, et la manière dont les acteurs se saisissent de cette question, afin d'encourager l'engagement de la communauté éducative dans les établissements.

- *Le premier axe du travail proposé aux élèves est un volet centré sur la démarche scientifique et la mesure. Il s'agit d'effectuer des mesures, de travailler sur les données disponibles et de comprendre les techniques utilisées pour mesurer la qualité de l'air, les protocoles mis en place et les valeurs obtenues ainsi que leurs variations en fonction des conditions environnementales.*

- *Le deuxième axe est centré sur l'identification et l'analyse des impacts de la qualité de l'air sur l'environnement et la santé et les enjeux associés, il se traduira par des propositions des élèves, individuelles et/ou collectives.*

- *Le dernier axe porte sur la dimension territoriale permettant aux élèves, après un état des lieux de leur établissement et du territoire de proximité qui sera choisi (population, transports, industries, types d'habitats déplacements, biodiversité...), de comprendre les enjeux en termes de qualité de l'air et comment les territoires et leurs acteurs se saisissent de cette question (dans leur PCAET par exemple). Cette analyse conduira les élèves à des propositions d'améliorations concrètes, individuelles et/ou collectives.*

Le projet venant d'être lancé, nous n'avons pas eu tous les retours sur les volontaires (établissements scolaires).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête salue cette initiative qui apparaît comme extrêmement intéressante,

notamment si elle est suivie, portée dans le temps et évaluée.

*

IV.8. Questions diverses – Innovation

REL – 51

« depuis 30 ans la production de gaz de BROWN sur les moteurs thermiques pour effet d'améliorer considérablement la combustion avec des baisses de plus de 80 % de la pollution , dépêchez vous car il y a encore 28 millions de véhicules à équiper..... pourquoi ne pas mettre en avant cette technologie et enfin parler de transition écologique ? »

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA met en avant les véhicules faiblement émissifs tels que définitifs dans les arrêtés nationaux (Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes).

Appréciation de la commission d'enquête

En lien avec la réponse apportée à l'observation REL-51 dans la grille de dépouillement, la commission d'enquête note la priorité donnée dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 à des actions concrètes dont l'efficacité est avérée mais souhaite souligner l'importance d'être à l'écoute des innovations à venir.

REL – 56

« Avec le produit Airmatrix que nous fabriquons et commercialisons, (micro capteur pour les PM2.5 et PM10), je connais en temps réel la concentration de particules fines aussi bien dans le RER, le Metro, que dans les rues que je parcours avec le Velib... »

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Nous n'avons pas de commentaires sur cette information publicitaire.

Appréciation de la commission d'enquête

A la lecture de la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France dans la grille de dépouillement des observations, la commission d'enquête est informée de l'existence des travaux du Laboratoire Central pour la Surveillance de la Qualité de l'Air.

La commission d'enquête espère que le suivi de ces actions concernant les micro-capteurs

permettra de mieux évaluer l'évolution des concentrations de polluants et de réduire l'exposition des populations.

REL – 69

« Pourquoi le PPA ne propose des actions pour poursuivre couverture, innover dans enrobé de chausse qui capterait les particules ? »

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le PPA privilégie les actions concrètes qui peuvent être mises en place à court terme, i.e. avant 2020, ce qui n'est pas le cas de la couverture. La recherche se poursuit sur les enrobés.

Appréciation de la commission d'enquête

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France n'a pas répondu à ce point dans la grille de dépouillement des observations.

La commission d'enquête souhaite souligner l'importance d'être à l'écoute des innovations à venir.

REL – 80

«... L'expérimentation d'enrobés anti-pollution sur des axes routiers majeurs ... »

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'expérimentation et la recherche se poursuivent notamment à l'IFSTTAR (<http://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/espace-science-et-societe/infrastructures/dossiers-thematiques/a-quoi-ressembleront-les-routes-de-5eme-generation-r5g/routes-sobres/>).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note non seulement le renvoi aux études de l'IFSTTAR mais se félicite, également, de l'engagement mentionné dans la réponse faite pour l'observation REL-80 dans la grille de dépouillement des observations : « en ce qui concerne l'enrobé et l'enfouissement de l'A1, les éléments seront mis à l'étude ».

REL – 320

« Traiter les rejets de gaz de la Porte de la Chapelle La Courneuve : Nous pouvons mettre en oeuvre des technologies innovantes pour traiter les gaz d'échappement. C'est une expertise que pourrait développer la France. Les rejets émis sur la zone concernée représentent env. 67 000 TCO2 par an qui pourraient être transformés en algocarburant. En outre, c'est la possibilité de séquestrer les polluants pathogènes et recycler des matériaux rares. Les 220 tonnes de rejets azotés pourront être transformées en produits azotés. Les 22 tonnes de microparticules pourront être séquestrées et valorisées. Ce retraitement est indispensable pour les habitants et salariés

riverains de l'autoroute, il l'est aussi pour les usagers de la route soumis à des concentrations aussi fortes et rémanentes dans les habitacles »

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les algues captent le CO2 et non la pollution, il ne s'agit pas de phytoremédiation. A ce titre, il ne permet pas de répondre aux enjeux du PPA.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France.

CODERST 95

« ...en matière de particules liées aux plaquettes de freins, une entreprise à St Ouen l'Aumône nommée TELMA fabrique des freins magnétiques ne dégageant aucune particule mais cela concerne uniquement les camions.. »

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Nous n'avons pas de commentaires sur cette information publicitaire.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend en considération la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Île-de-France mais insiste sur son souhait de la prise en compte des démarches d'innovation.

*

* *

A PARIS, LE 3 JANVIER 2018

LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE

S. Denis Dintilhac

JACQUES DELOBELLE, MEMBRE

ESTELLE DLOUHY-MOREL, MEMBRE

SYLVIANE DUBAIL, MEMBRE

JACKY HAZAN, MEMBRE

ANNE DE KOUROCH, MEMBRE

YVES MAËNHAUT, MEMBRE