

**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 3**  
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  
GRILLES DE DÉPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS**

**RAPPORT D' 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**

\*

**ANNEXE n°1-1**

**Compte rendu**  
**RÉUNION PUBLIQUE**  
**D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES**

Espace Liberté – 1 avenue du Général de Gaulle - Massy

Mardi 26 septembre 2017

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION : SYLVIE DENIS DINTILHAC

**MEMBRES**

JACQUES DELOBELLE  
ESTELLE DLOUHY-MOREL  
SYLVIANE DUBAIL

JACKY HAZAN  
ANNE DE KOUROCH  
YVES MAËNHAUT

*La séance est ouverte à 20h15*

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Bonsoir à tous, je vais donner tout de suite la parole à Madame DENIS DINTILHAC qui est la Présidente de la commission d'enquête et qui va ouvrir cette réunion. Puis, elle passera la parole à Clara HERER, cheffe de projet sur le projet de révision du PPA et accompagnée de Aurélie VIEILLEFOSSE, qui est la directrice adjointe de la DRIEE.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Bonsoir à tous. Je suis Présidente de la commission d'enquête, composée de sept membres. Nous avons tous été désignés par le Tribunal administratif de Paris mais nous représentons l'ensemble des Tribunaux administratifs de la région Île-de-France.

La commission d'enquête est composée de personnalités totalement indépendantes, soumises au principe de neutralité et au devoir de réserve.

Cette réunion est une étape au cours de la procédure. Elle a été demandée par la commission d'enquête pensant que cela permettrait d'apporter de l'information au public et de favoriser l'échange. La commission va procéder à un travail d'analyse : d'analyse propre, d'une lecture analytique du dossier et également, d'analyse des observations émises par le public. Ce sont ces deux modalités de travail qui nous permettront à terme, après avoir reçu des réponses de la DRIEE aux questions que la commission aura posées préalablement, de formuler des conclusions sur un certain nombre de points pour enfin émettre un avis sur le projet.

Dernier point : ce travail se fera sous trois angles : celui de l'écoute du public et du porteur de projet, celui du dialogue et celui du respect.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci à cette commission. Je passe la parole à Clara HERER pour la présentation du projet.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Merci, bonsoir à tous. Merci d'être là ce soir. Clara HERER, je suis la Cheffe du service Energie, Climat, Véhicules de la DRIEE. C'est le service de l'Etat qui a coordonné l'élaboration de ce PPA pour le compte du Préfet de région et du Préfet de police. Le PPA est entré la semaine dernière en phase d'enquête publique après avoir été soumis à la consultation des CODERST, de l'ACNUSA et de l'ensemble des collectivités d'Île-de-France.

Pour planter le décor, le PPA est une synthèse des connaissances actuelles sur la pollution en Île-de-France, un panorama de tous les outils disponibles aujourd'hui pour lutter contre la pollution en Île-de-France mais c'est surtout un plan d'actions qui doivent être mises en œuvre d'ici 2020 avec pour échéance 2025. Cette échéance est le respect des valeurs limites européennes. Les efforts engagés depuis des années ont déjà amélioré la qualité de l'air mais il reste encore

aujourd'hui trop de Franciliens exposés à des dépassements des valeurs limites. Le PPA est là pour accélérer et atteindre le respect de ces valeurs limites et le diagnostic de ce PPA est qu'il faut se poser des questions sur nos habitudes.

**Présentation du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 par Clara HERER** – cf. montage annexé à ce compte rendu

### Débats

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci. Je vous propose de passer maintenant à la discussion de la manière suivante : s'il y a des questions de compréhension, nous pouvons les évoquer d'abord et ensuite, vous pourrez faire vos commentaires.

**Claude CARSAC, Fédération Essonne Environnement**

Une remarque générale : la présentation est effectivement très bien faite mais il y a un petit arrière goût qui me laisse insatisfait. La présentation montre qu'il y a de gros progrès de fait et que la situation est bonne. Or, si la situation était si bonne, nous ne serions pas retoqués par l'Europe. En réalité, j'aurais préféré une présentation qui montre certes que l'on a des baisses considérables de populations exposées mais qui insiste sur les points noirs et aujourd'hui, que faut-il faire ?

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci. Votre voisin, peut être

**Un membre du public**

J'ai apprécié cette présentation et je remercie Mme HERER. Mais j'ai des propositions à faire et je vais présenter la Ville de Champlan, qui est une petite ville de 3 000 habitants mais qui a été lauréate de l'appel à projet « Villes respirables en 5 ans » avec de grandes métropoles. Une démarche tout à fait positive a été engagée : la mise en place d'une association des collectivités pour la qualité de l'air. Au cours de ces réunions d'échange, l'accent a été porté sur l'importance de l'urbanisme et l'implication des métropoles sur leur PLU : ils ont renforcé la réglementation thermique dans les zones délicates de pollution.

Je regrette que cet aspect urbanisme ne soit pas présent dans les défis. Je pense que c'est très important. L'essor des centres commerciaux le long de la Francilienne pose un problème de saturation automobile : il s'agit d'un problème d'aménagement du territoire. Cet aspect urbanisme est à mettre au cœur de votre dispositif. Vous dites que 8,5 millions de Franciliens fréquentent les transports en commun mais on sait très bien qu'en région Île-de-France, les transports en commun ce n'est pas terrible. Les usagers en souffrent tous les jours. Nos routes sont saturées.

Cette problématique doit être posée en concertation avec les collectivités et comme vous l'avez dit, les PCAET vont contribuer mais cela ne suffit pas.

Monsieur le Maire de Champlan est porteur d'une démarche exemplaire : la commune de

Champlan a été considérée comme la commune la plus polluée en France en 2008 et Monsieur le Maire a réagi de différentes manières. Cela montre que l'on peut réagir et c'est ce message d'espoir par lequel je voudrais terminer.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

un mot de réaction.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Merci pour votre contribution. J'ai oublié de vous dire que le PPA 2017 s'ajoute au PPA de 2015 et de 2013 : on conserve les dispositions des anciens PPA. Dans le PPA 2013, il y a deux mesures réglementaires qui concernent l'urbanisme et qui visent à proposer des paragraphes types pour prendre en considération la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et dans les études d'impact. C'est un sujet qui avait été déjà identifié en 2013, c'est un sujet que l'on a réidentifié aujourd'hui avec la contrainte qu'un préfet ne peut pas imposer à des collectivités certains schémas ou certaines manières de faire. Il y a beaucoup de défis qui prennent en compte l'urbanisme, tels les défis transports. Il y a un défi spécifique sur les documents d'urbanisme, il y a un défi sur les plans locaux de déplacement, il y a aussi un défi sur la logistique du dernier kilomètre. C'est quelque chose qui n'est peut-être pas dit de manière explicite mais qui est transverse.

**Un membre du public**

Monsieur le Maire de Champlan tient à se projeter dans l'avenir : il y aura les Jeux Olympiques et probablement l'Exposition Universelle à Paris Saclay. C'est aussi l'occasion de se poser les bonnes questions par rapport aux besoins en mobilité et les bonnes démarches à engager pour éviter la pollution.

**Claude CARSAC, Fédération Essonne Environnement**

Une deuxième chose même si j'ai conscience que cela ne relève pas tout à fait du PPA. Il s'agit de la question de l'ingénieur, du scientifique qui voit les problèmes et les causes. Il y aurait beaucoup moins de voitures si les transports en commun fonctionnaient normalement. C'est cela le vrai sujet. Si véritablement les transports en commun marchaient, toute la partie pollution liée aux voitures serait, je pense, considérablement diminuée.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Cela ne fait pas partie du PPA puisque les transports en commun sont vus dans le PDUIF, géré par le STIF. Mais le report de la voiture individuelle ne se fait pas que sur les transports en commun, il se fait aussi sur le co-voiturage, sur les modes actifs, sur le vélo, sur la marche, sur le vélo électrique. C'est tout cela que l'on a voulu prendre en compte dans le PPA. Il y a effectivement une limite de la compétence du préfet sur les transports en commun.

**Claude CARSAC, Fédération Essonne Environnement**

Je ne pensais pas spécialement développement des transports en commun mais meilleur fonctionnement au jour le jour des transports en commun. Mais là est la vraie question.

J'ai fait le déplacement aujourd'hui pour les problèmes de l'aérien. Puisque j'ai participé au groupe de travail de l'aérien, nous avons écrit à la Ministre, au Président du groupe de travail notre désaccord. Nous avons des documents que nous communiquerons à la commission.

En réalité, les mesures prévues pour l'aérien sont des mesures ridicules, anecdotiques. Nous avons un petit calcul : les défis permettraient une diminution de 3% mais uniquement pour une fraction de 15 à 18% des émissions d'oxydes d'azote. Alors que d'après d'autres éléments, il y a beaucoup d'articles de presse qui montrent que l'aérien va doubler dans 15 ans. On parle beaucoup des progrès techniques des avions mais en matière d'émission de NOx, il n'y a rien en vue dans les 10 ou 20 ans qui viennent. Si on prend les données d'augmentation du trafic que nous avons, on calcule que l'on va avoir, à l'échéance du PPA, une augmentation de près de 30% des NOx en phase de décollage et atterrissage. On considère qu'il n'est pas normal que le secteur aérien ne fasse pas le même effort que celui que l'on demande à tout le monde. On va remplacer les zones où il y a des dépassements autour des axes routiers par des zones de dépassement autour des aéroports. Cela n'est pas normal.

#### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Vous avez parlé des calculs que l'on a fait dans le cadre du PPA. Vous avez évoqué les annonces dans la presse des augmentations du trafic aérien. Nous avons réalisé des calculs à horizon 2020 parce que c'est à cet horizon que l'on a des données. Dans les sources de données que l'on a utilisées, on a les investissements qui nous permettent de constater effectivement une augmentation non pas des mouvements mais de l'emport dans le trafic aérien. On s'est basé sur des investissements prévus par ADP, par la FNAM, etc.. sur des sources qui nous semblaient fiables et qui allaient réellement se réaliser d'ici 2020. Elles sont criticables, je vous présente les données que nous avons utilisées et la démarche que nous avons estimée honnête dans le choix de nos données d'entrée.

Vous parlez des émissions de NO2 dans les avions : sur le graphique présenté, vous avez depuis 1985 les différentes réductions en termes de normes sur les émissions des moteurs d'avions. On voit que, depuis 1985, on a baissé en tout de 50% les émissions de NO2 des moteurs des avions. La question n'est pas éludée : il y a tout un schéma complexe de moteur/aéronefs. Le 3ème défi du secteur aérien tend à répondre qui vise à publier des données sur les émissions de NOx des couples moteurs/avions. Ces données ont été prêtes, le défi est quasiment déjà réalisé avant la mise en œuvre du PPA.

#### **Claude CARSAC, Fédération Essonne Environnement**

Sur le trafic, j'indiquerai à la commission que dans les discussions que l'on a au niveau de la région Île-de-France, la DGAC nous indique que le trafic ne va pas augmenter et la même DGAC, pour justifier Notre Dame des Landes, indique que le trafic va augmenter. En réalité, la courbe montrée ici souligne un problème : les personnes qui fournissent les données sont en situation de conflit d'intérêt. Il faudrait qu'il y ait des calculs indépendants de la DGAC, de l'OACI.

Sur ces questions de pollution, il faudrait des personnes de totale indépendance pour pouvoir

donner des valeurs. Nous sommes en train de donner la norme que les avions doivent normalement respecter.

Nous disons que sur un plan éthique, la préfecture devrait imposer des normes plus strictes à l'aérien. Ce qui est derrière c'est que tout est prêt pour que le trafic double sur la région Île-de-France et que la pollution autour des aéroports prenne la place de celle que l'on a aujourd'hui autour du périphérique. Ce n'est pas acceptable.

#### **Aurélie VIELLEFOSSE, Directrice adjointe à la DRIEE**

Sur le secteur aérien, il y a un véritable problème mais plutôt en termes de CO<sub>2</sub>. Si vous regardez au niveau régional, l'aérien c'est 20% des émissions de CO<sub>2</sub>. Du point de vue de la qualité de l'air, c'est un problème local de pollution. Air Paris a disposé des capteurs autour des aéroports et l'on voit bien la trace de l'aéroport en termes de Nox. Par contre, à l'échelon de la région Île-de-France, cela se disperse très vite et ce n'est pas un facteur dominant de pollution aujourd'hui.

#### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur les graphiques présentés, en 2014, l'aérien représente 7% des émissions de Nox et 1% des particules sur l'ensemble de la région Île-de-France.

#### **Anne KAUFFMAN, Air Paris**

Je vais répondre. Les précisions que l'on peut apporter : les émissions de NO<sub>2</sub> sont présentées ici à l'échelle régionale, lorsque l'on fait le même calcul à l'échelle locale, on n'a pas du tout les mêmes répartitions. Néanmoins, il faut avoir en tête ce qui est émis directement par les activités au sol et par les avions, c'est à dire directement à la sortie des turbines des avions. Heureusement personne n'habite derrière les turbines d'avions.

On fait une surveillance quotidienne non par capteurs mais par modélisation et l'on a des campagnes de mesures pour vérifier la cohérence de notre modélisation.

#### **Claude CARSAC, Fédération Essonne Environnement**

Sur le CO<sub>2</sub>, pour les avions, le problème est que le développement des moteurs a été fait pour consommer moins de carburant sauf que le CO<sub>2</sub> est hors sujet pour le PPA. En réalité, il y a une contradiction entre faire moins de CO<sub>2</sub> et faire moins de NOx.

Deuxième élément : ces courbes sont trompeuses. Il faut voir quelles sont les populations autour de Roissy et d'Orly soumises à ces dépassements et quelle est leur situation. Aujourd'hui, tout est fait pour que l'on puisse doubler le trafic en Île-de-France et cela n'est pas normal. En dehors de l'éthique, il faut aussi que les avions fassent un effort.

#### **Monsieur DESERT, habitant Champlan**

Champlan est très marqué par les perturbations aériennes. Il ne faut pas oublier le partenariat avec les associations. Je souhaite que ce partenariat se développe pour éviter des incompréhensions, favoriser la démarche citoyenne.



**Guillaume HANNEZEL, DGAC**

Je voulais vous répondre sur plusieurs points. Le fait qu'ADP veuille développer ses activités, ADP n'est pas seul : il y a des riverains, des marchés,.. il faut aussi un ministre qui autorise le déplafonnement du nombre de vols. Sur ce point, à horizon 2020 qui est l'échéance du PPA, ce n'est pas prévu.

A propos de Notre Dame des Landes, il y a aussi une décongestion de Roissy et d'Orly qui passera par un report sur les aéroports régionaux.

**Claude CARSAC, Fédération Essonne Environnement**

L'aéroport d'Orly change d'envergure. C'est le discours de la DGAC : « ne vous inquiétez pas ! » le trafic mondial en nombre de passagers va augmenter. Certes plus en Asie que chez nous mais cela arrivera aussi chez nous.

Les riverains ont été trompés.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Je vous remercie. Madame la Présidente, voulez vous conclure ?

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Je remercie le public de sa participation.

Je rappelle que l'enquête se termine le 31 octobre et souhaiterai inviter le public à déposer des observations sur le registre électronique, à venir rencontrer un commissaire enquêteur lors des permanences et lors des prochaines réunions publiques.

Je vous souhaite une bonne soirée à tous.

*La séance est levée à 21h45*

\*  
\* \*

Réunion publique Massy  
26 septembre 2017



# Projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France (PPA)

Clara HERER

Cheffe du Service Énergie Climat et Véhicules

Direction régionale et interdépartementale énergie et  
environnement (DRIEE)



9P



# Introduction



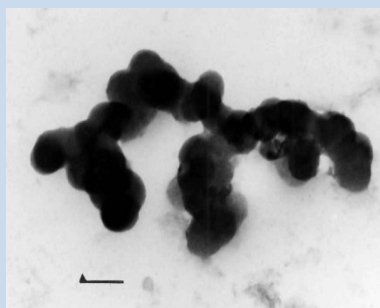
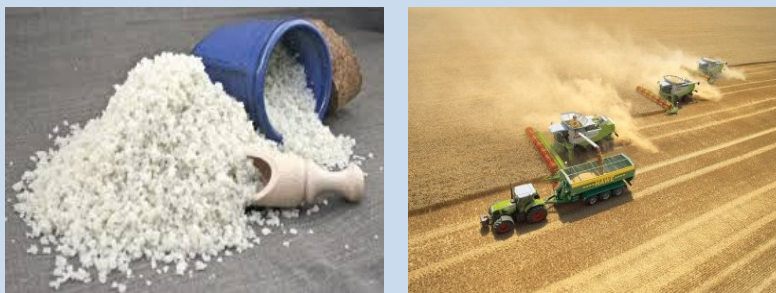
- Phase de consultation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)
  
- Le PPA c'est
  - Une synthèse des connaissances actuelles,
  - Un panorama des outils disponibles et efficaces
  - Un plan d'actions à horizon 2020.
  
- 1. Nos efforts déjà engagés ont permis d'améliorer nettement la qualité de l'air
- 2. Trop de Franciliens sont encore exposés à une pollution supérieure aux valeurs limites réglementaires
- 3. Le PPA doit permettre d'accélérer le respect des valeurs limites
- 4. Pour aller plus loin et plus vite, il faut agir sur nos habitudes

# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?

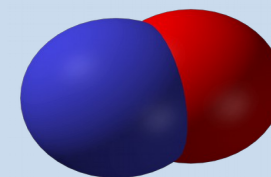
- Polluants concernés par le PPA d'Ile-de-France



## Particules fines (PM) primaires



## Oxydes d'azote (NOx)



## Dioxyde de soufre, benzène

## Particules fines (PM) secondaires

# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?



- Polluants non concernés par le PPA

Polluants non réglementés

$\text{NH}_3$

COV

$\text{O}_3$

Pollens

Dioxyde de carbone

$\text{CO}_2$

# Quels sont les effets de la pollution ?



- Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :
  - NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)
  - PM : effets
    - respiratoires,
    - allergiques et immunotoxiques,
    - cancérogènes,
    - cardiovasculaires.



# Quels sont les effets de la pollution ?



## ■ Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :

- NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)
- PM : effets
  - respiratoires,
  - allergiques et immunotoxiques,
  - cancérogènes,
  - cardiovasculaires.



## ■ Des **effets environnementaux** :

- Baisse de rendement des cultures,
- Eutrophisation des sols (lessivage des polluants par la pluie),
- Détérioration des matériaux de façades, etc.

# Quelle réglementation ?



- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$



# Quelle réglementation ?

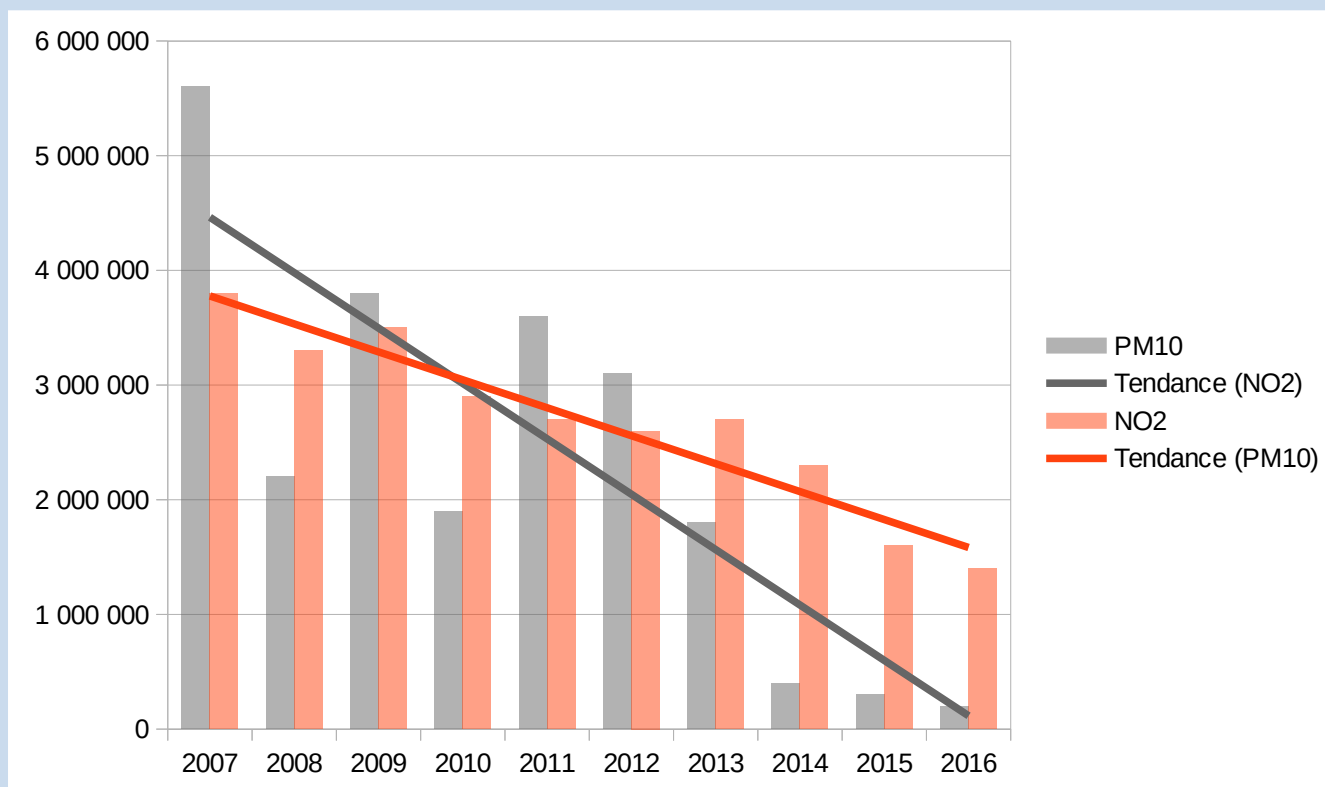


- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$
- Elles ne signifient pas absence d'**impact sanitaire**, mais sont le premier objectif à atteindre
- Les valeurs limites sont différentes des **seuils** déclenchant les pics de pollution : niveaux pour lesquels une exposition de courte durée présente un risque
  - Information-recommandation, persistance, alerte :  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{O}_3$
- Pics de pollution encadrés par l'arrêté mesures d'urgence

# La situation s'améliore...



- 2007 : 5,6M de Franciliens exposés aux  $PM_{10}$ , 3,8M au  $NO_2$
- 2016 : 0,2M de Franciliens exposés aux  $PM_{10}$ , 1,4M au  $NO_2$



France : 2 pré-  
contentieux  
européens

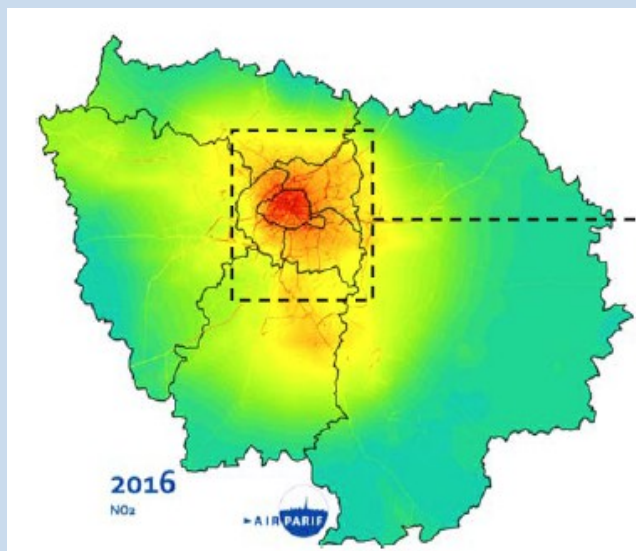
PPA

actions pérennes, baisse  
à moyen terme de la  
**pollution chronique**

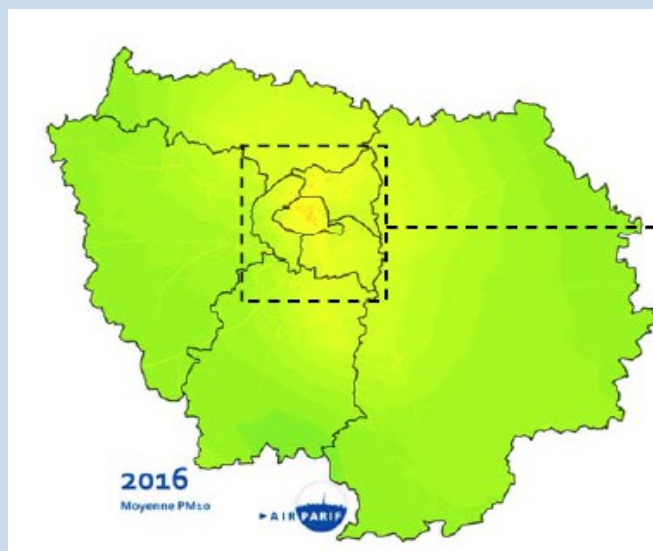
# ...mais on constate encore des dépassements



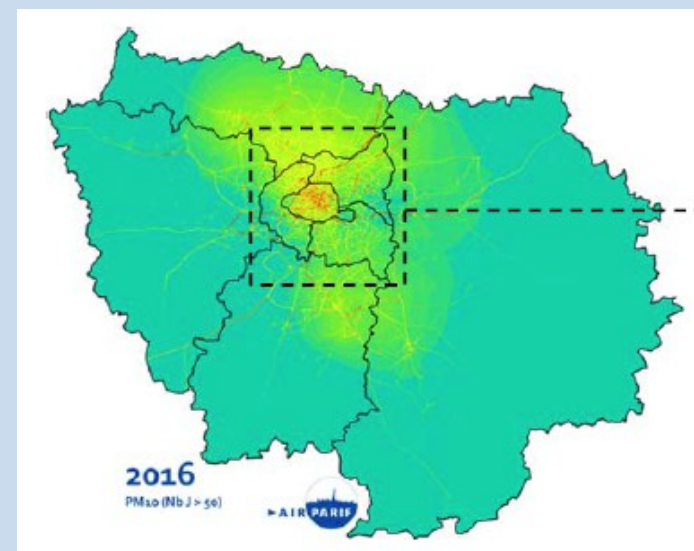
- **Dépassements** (2016) des valeurs limites pour deux polluants : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules PM<sub>10</sub>



Valeur limite annuelle NO<sub>2</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*



Valeur limite annuelle PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*

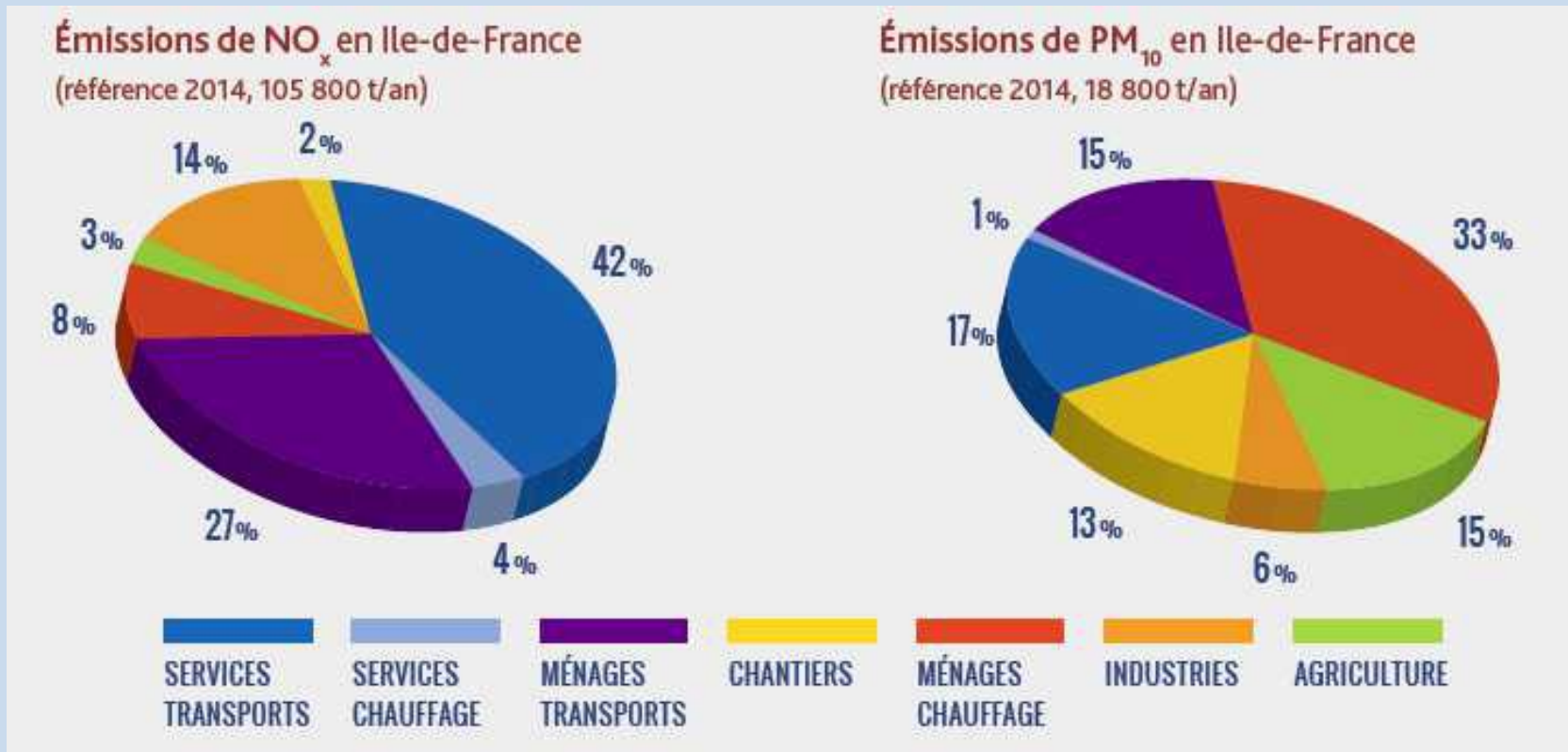


Valeur limite journalière PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 jour à ne pas dépasser plus de 35j/an*

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Tous les Franciliens polluent



# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



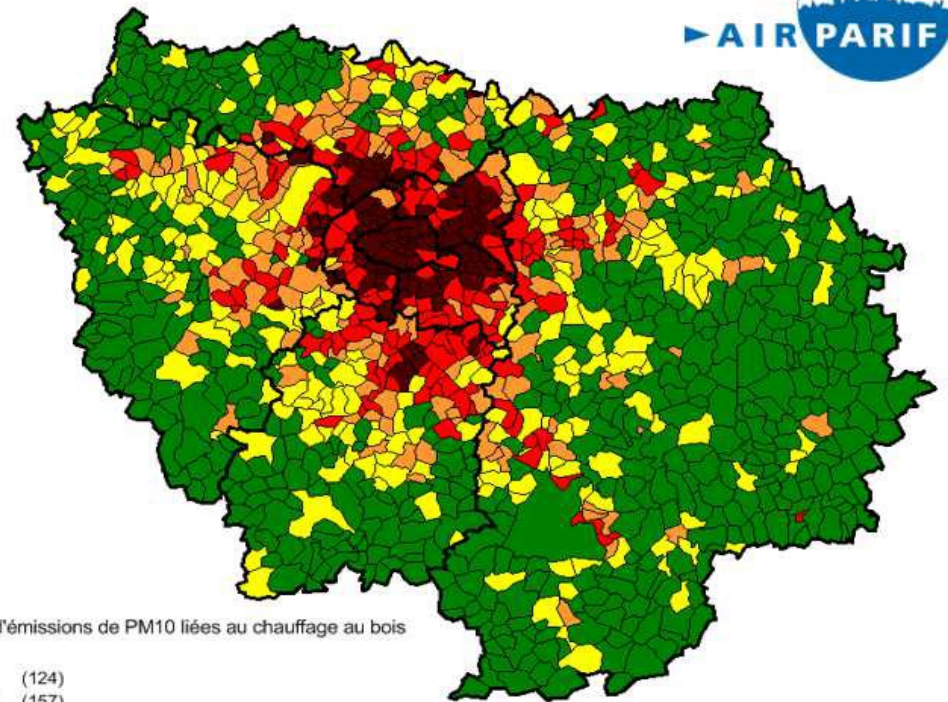
- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations

**800 000 ménages** utilisent le chauffage individuel au bois

**5 %** de l'énergie consommée par le résidentiel est couverte par le bois

**96 %** de la pollution PM10 du secteur résidentiel provient de l'usage du bois

Densités communales d'émissions primaires de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois en Ile-de-France - 2014



Densités d'émissions de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois t/km<sup>2</sup>/an

> 2	(124)
1 à 2	(157)
0.5 à 1	(149)
0.2 à 0.5	(256)
< 0.2	(614)

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements

**77 milliards** de km parcourus par an

**8,5 millions** de voyageurs par jour dans les transports en commun

**Plus de 50 %** des déplacements en voiture font moins de 3km  
(= 15 minutes en vélo)

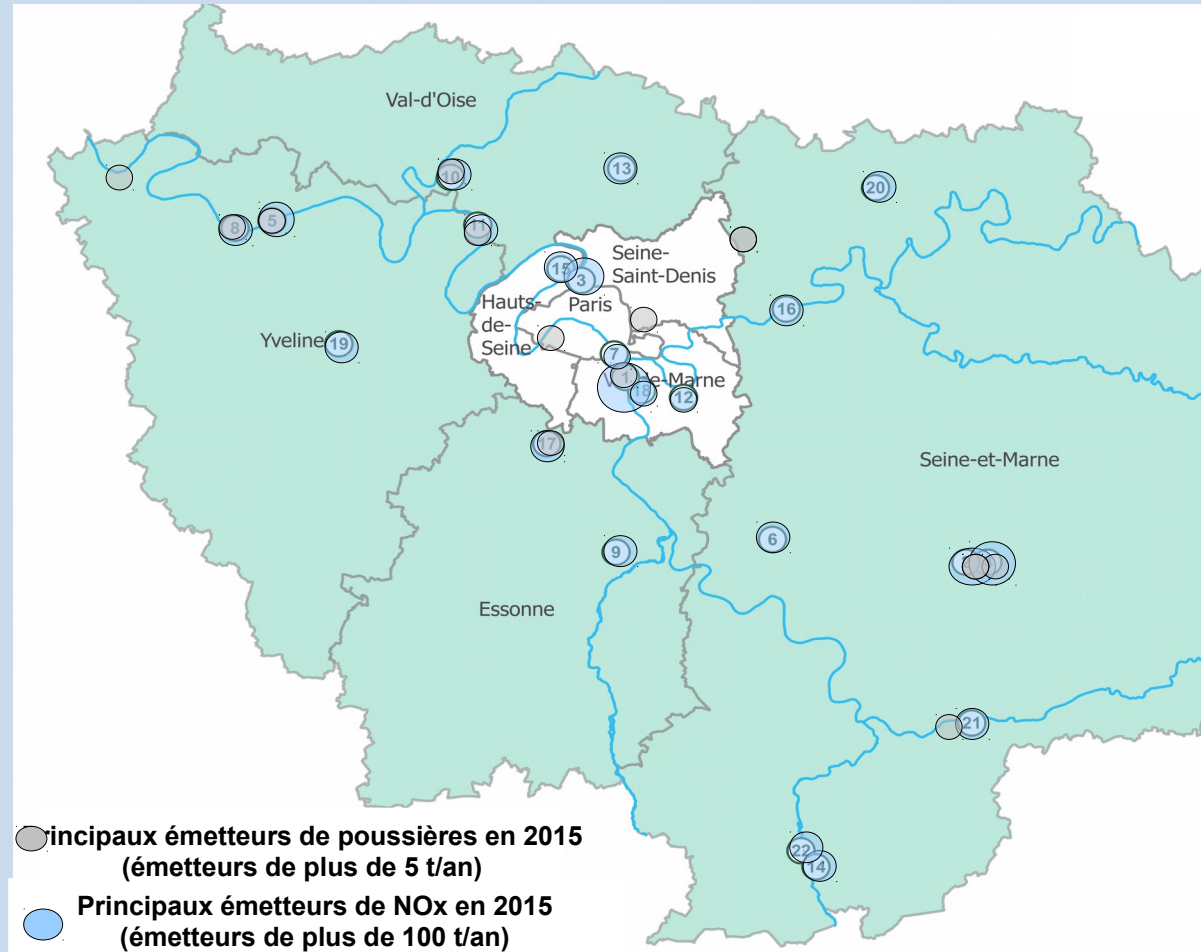
**Plus de 50 %** des particules issues du trafic routier proviennent de l'usure des routes et de l'abrasion des freins

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**11 850** installations répertoriées ICPE



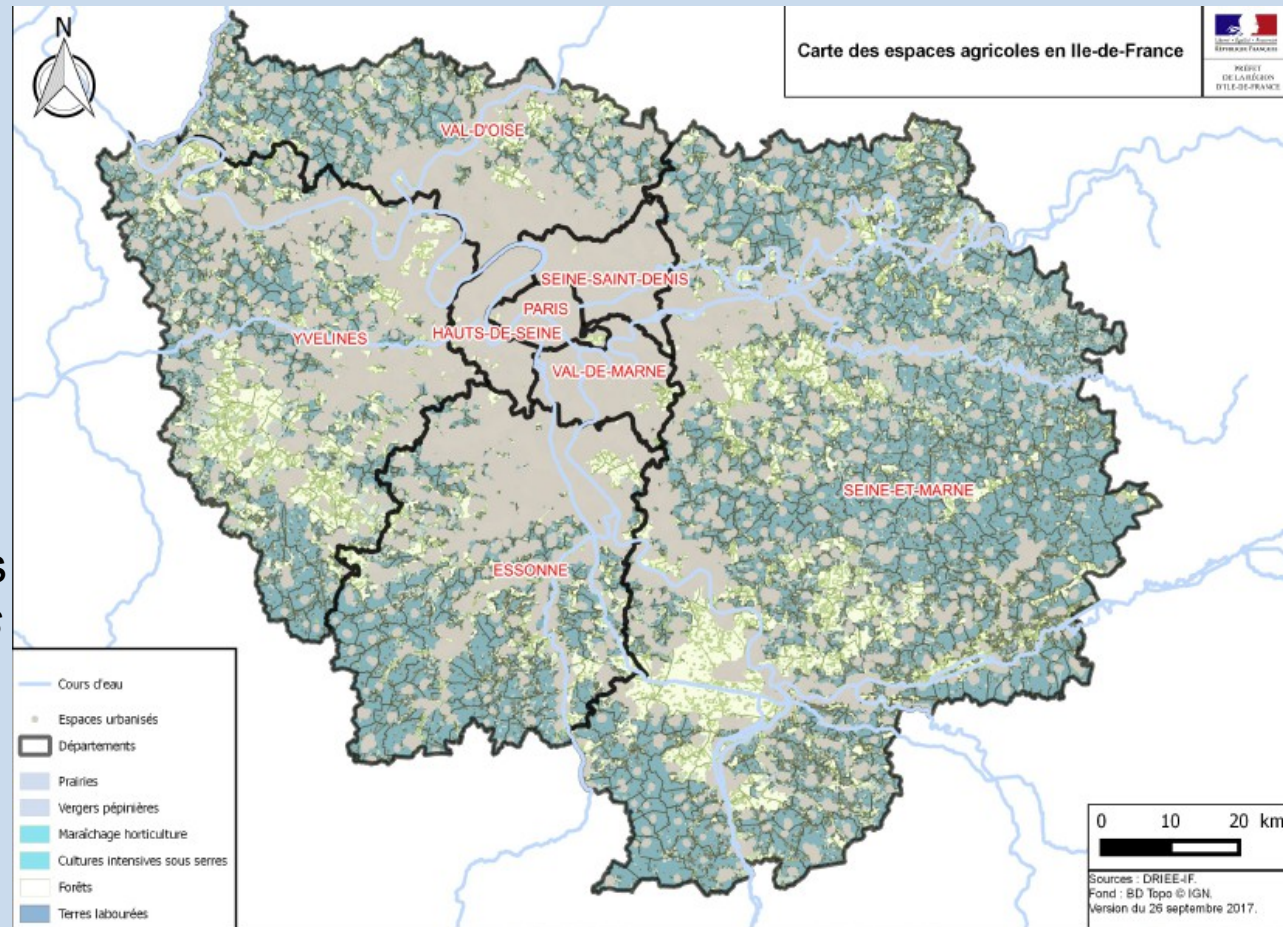
# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**50 %** surface régionale occupée par des terres agricoles

**80 %** des émissions d'ammoniac proviennent de l'épandage d'engrais  
*Ammoniac: précurseur de particules*

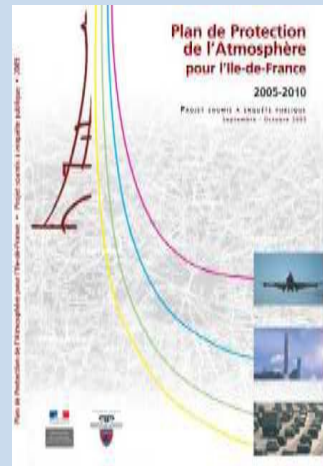




# Pourquoi l'Île-de-France est-elle polluée ?



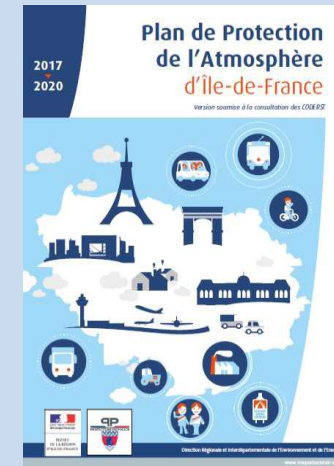
- Tous les Franciliens polluent
- Toutes les mesures engagées n'ont pas suffi pour garantir le respect des valeurs limites européennes



2005



2013



2017

# Comment aller plus loin ?



- Pour accélérer la reconquête de la qualité de l'air
  - Mieux cibler les **sources diffuses** (petits émetteurs, nombreux et distribués spatialement) → transport routier et chauffage individuel au bois
  - **Mobiliser** tous les secteurs d'activités, tous les acteurs → avancer ensemble
  - **Mutualiser** les efforts → travailler en concertation, dans la même direction

# Anticiper la révision du PPA



- L'ambition de ce nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère
  - Constituer un recueil d'**actions concrètes** (et non un plan stratégique loin des réalités de terrain)
  - **Engager** tous les secteurs et tous les Franciliens
  
- Ces actions s'ajoutent
  - à toutes les actions déjà engagées au niveau national (réglementation ICPE, mesures fiscales, dispositifs d'aides, etc.) ;
  - à toutes les actions du ressort des collectivités locales (plans local de déplacement, plans marche / vélo, plans climat air énergie, ZCR, etc.).

# Une méthode de travail transversale et concertée



**Préfet de Région**

**Préfet de Police**

Comité stratégique de pilotage  
4 réunions  
390 membres

- Etat
- Collectivités territoriales
- Activités émettrices de polluants
- Associations et personnalités qualifiées

Comité technique  
10 réunions  
21 membres

- SGAR
- ADEME
- DRIEE
- ARS
- DRIEA
- DRIA AF
- DRIHL
- Région
- MGP
- Airparif

8 groupes de travail  
3 à 4 réunions

- industrie (19 membres)
- trans. routier (77 membres)
- aérien (12 membres)
- agriculture (21 membres)
- résidentiel (44 membres)
- santé (9 membres)
- collectivités (92 membres)
- actions citoyennes (34 m.)

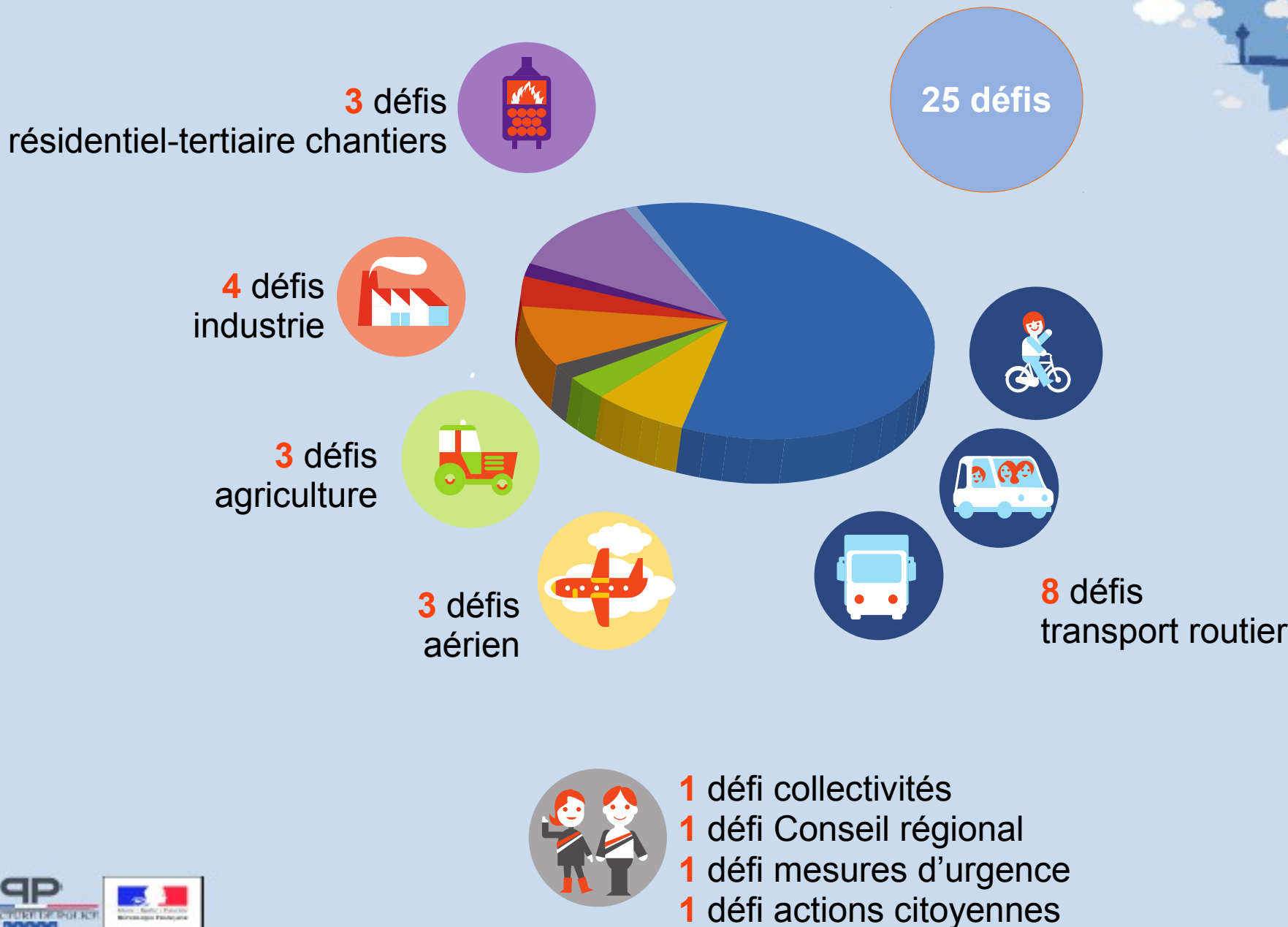
Enquête en ligne (2 550 vues)  
2 conférences de citoyens (focus groupes, Plaine Commune & Paris)



# Le projet de PPA révisé



EMISSIONS de NOx (2014)



- TRANSPORT ROUTIER
- TRANSPORT FERROVIAIRE & FLUVIAL
- RÉSIDENTIEL TERTIAIRE
- CHANTIERS
- INDUSTRIE
- PRODUCTION D'ÉNERGIE
- TRAITEMENTS DÉCHETS
- AGRICULTURE
- AÉRIEN

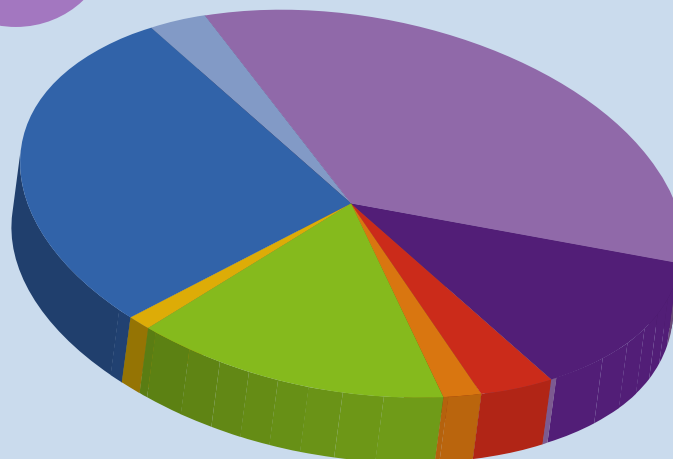
# Les défis du résidentiel-tertiaire



3 défis  
résidentiel-tertiaire chantiers



34 % des  $PM_{10}$   
(12 % des  $NO_x$ )



EMISSIONS de  
 $PM_{10}$  (2014)



Ce qui a déjà été fait :

- **1,09 M€** (fonds air bois)
- **41,90 M€** (crédit d'impôt renouvellement appareils chauffage bois)

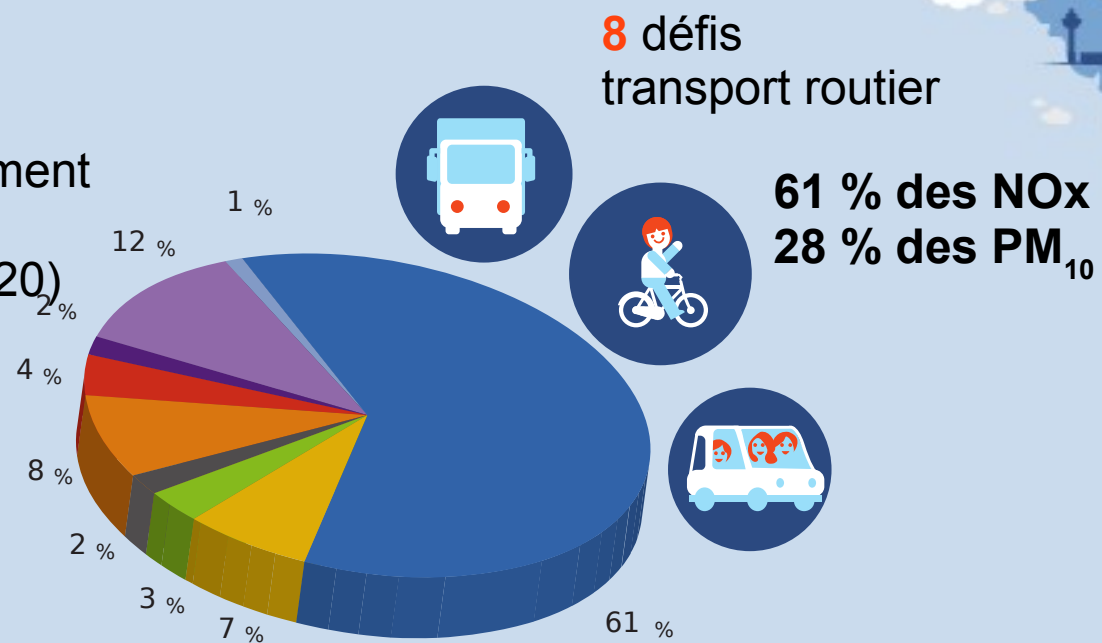
- Favoriser le **renouvellement** des appareils individuels de chauffage au bois polluants → fonds air bois de l'ADEME (1 M€)
- Elaborer une charte bois-énergie et une charte chantiers

# Les défis du transport routier



Ce qui a déjà été fait :

- **67,5 M€** 2016 (renouvellement véhicules)
- **1 590 M€** (CPER 2015-2020)



- Incitation à la mise en place de **Zones à Circulation Restreinte**
- Incitation au **renouvellement des véhicules** (plateforme de groupement de commande pour les PME/PMI)
- Favoriser le développement du **covoiturage** (animation régionale)
- Expérimentation **diminution de vitesse** sur le réseau « Etat »
- Imposer des **plans de mobilités** aux administrations franciliennes

# ...et concrètement (exemples)

8 défis  
transport routier



61 % des NOx  
28 % des PM<sub>10</sub>



- Favoriser le covoiturage
  - Action 1 : animation régionale à destination des collectivités (action pilotée par le Conseil régional)
  - Action 2 : étudier l'opportunité d'ouvrir aux covoitureurs des voies réservées sur les autoroutes franciliennes non concédées
- Diminuer les vitesses sur les autoroutes franciliennes non concédées
  - Action 1 : évaluer les impacts de la baisse de vitesse sur 5 tronçons pour éventuellement élargir à la totalité du réseau
- Elaborer des plans de mobilité (entreprises + administrations)
  - Action 1 : étendre l'obligation aux administrations
  - Action 2 : accompagner l'élaboration des plans
  - Action 3 : créer une plateforme électronique de dépôt

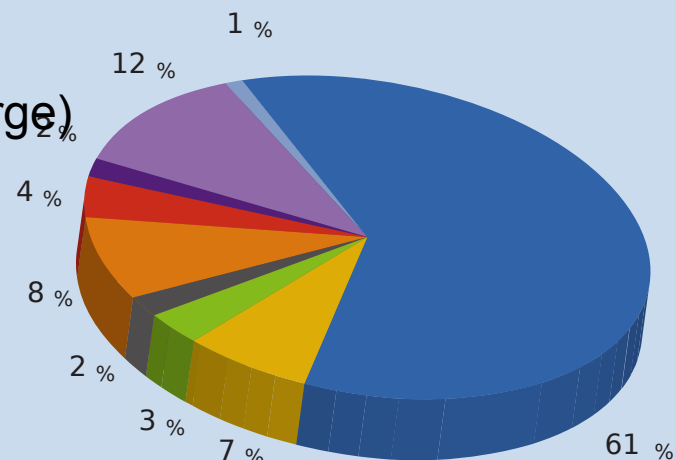


# Le défi collectivités



Ce qui a déjà été fait :

- **5,85 M€** (TEPCV)
- **5,46 M€** (bornes de recharge)



EMISSIONS de NOx (2014)



**1** défi collectivités

- **Fédérer, mobiliser et coordonner les actions locales des collectivités**
  - Action 1 : créer une instance de coordination technique
  - Action 2 : créer l'instance politique associée

# Le projet de PPA révisé



## ■ Deux catégories de défis

- Défis « **évaluables** » : dont l'impact sur les émissions de polluants est quantifiable → **12** défis
- Défis « **non évaluables** » : dont on ne peut pas quantifier l'impact sur les émissions de polluants compte tenu de l'état actuel des connaissances ou en raison du caractère intrinsèque du défi → **13** défis

25 défis

Seuls 12 des 25 défis sont pris en compte dans les calculs

Tous les défis sont suivis par un indicateur

# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 1** : impact sur les émissions de polluants

	En 2020 avec PPA 2013 (par rapport à 2014)	En 2020 avec PPA 2013+2017 (par rapport à 2014)
<b>NO<sub>x</sub></b>	-28 %	<b>-39 %</b>
<b>PM<sub>10</sub></b>	-18 %	<b>-24 %</b>
<b>PM<sub>2.5</sub></b>	-25 %	<b>-32 %</b>

# L'impact des 12 défis évaluable



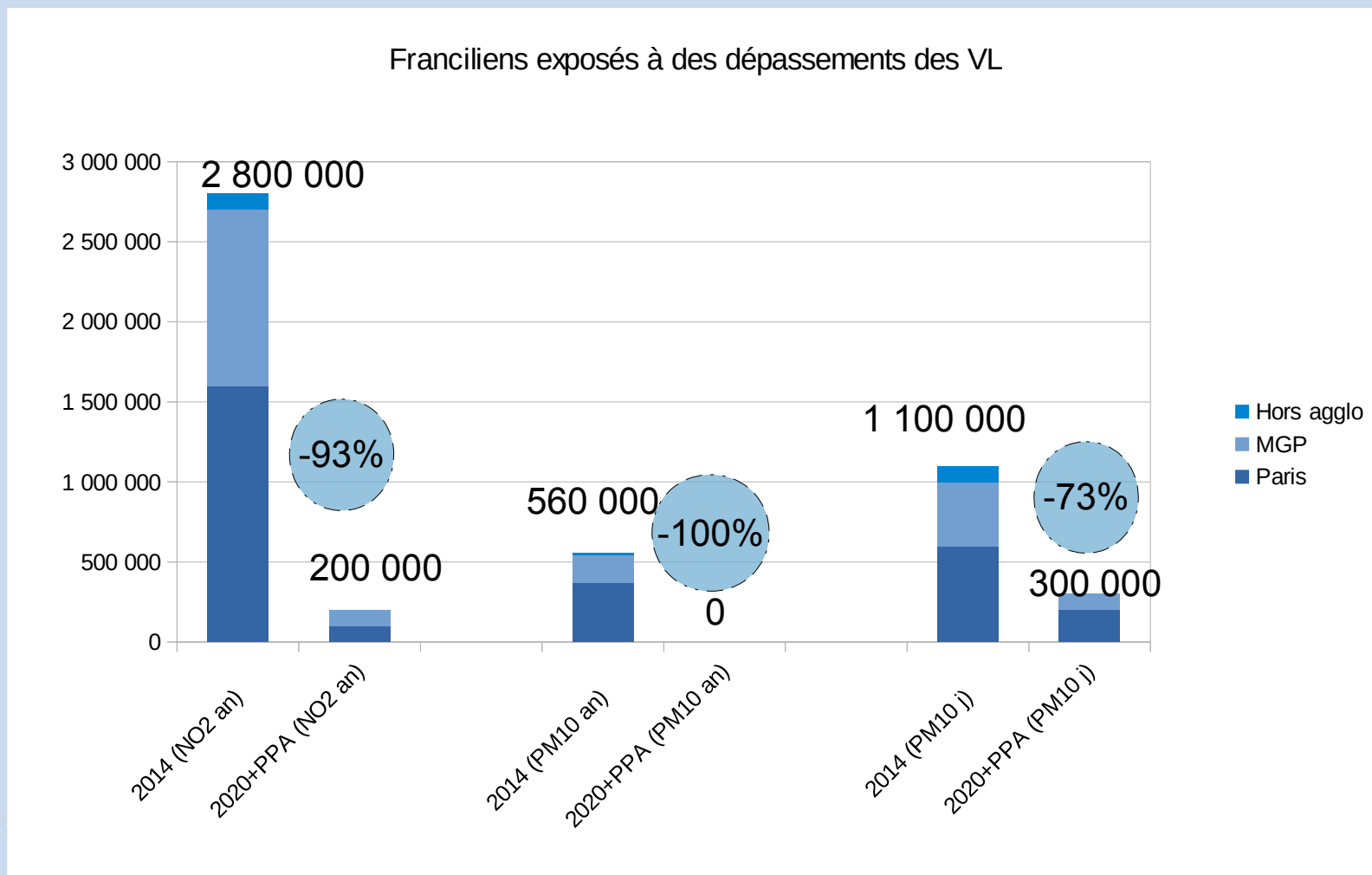
## Etape 2 : impact sur les concentrations

- Concentrations annuelles en  $\text{NO}_2$  et  $\text{PM}_{10}$ 
  - En moyenne sur toute la région, aucun dépassement en  $\text{NO}_2$  ; encore des **dépassements localisés** à proximité des axes de trafic → actions locales et individuelles -35%
  - **Aucun dépassement** de la valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$  avec le PPA en 2020 -20%
- Concentration journalière en  $\text{PM}_{10}$ 
  - Aucun dépassement en moyenne ; encore des **dépassements localisés** -45%

# L'impact des 12 défis évaluables



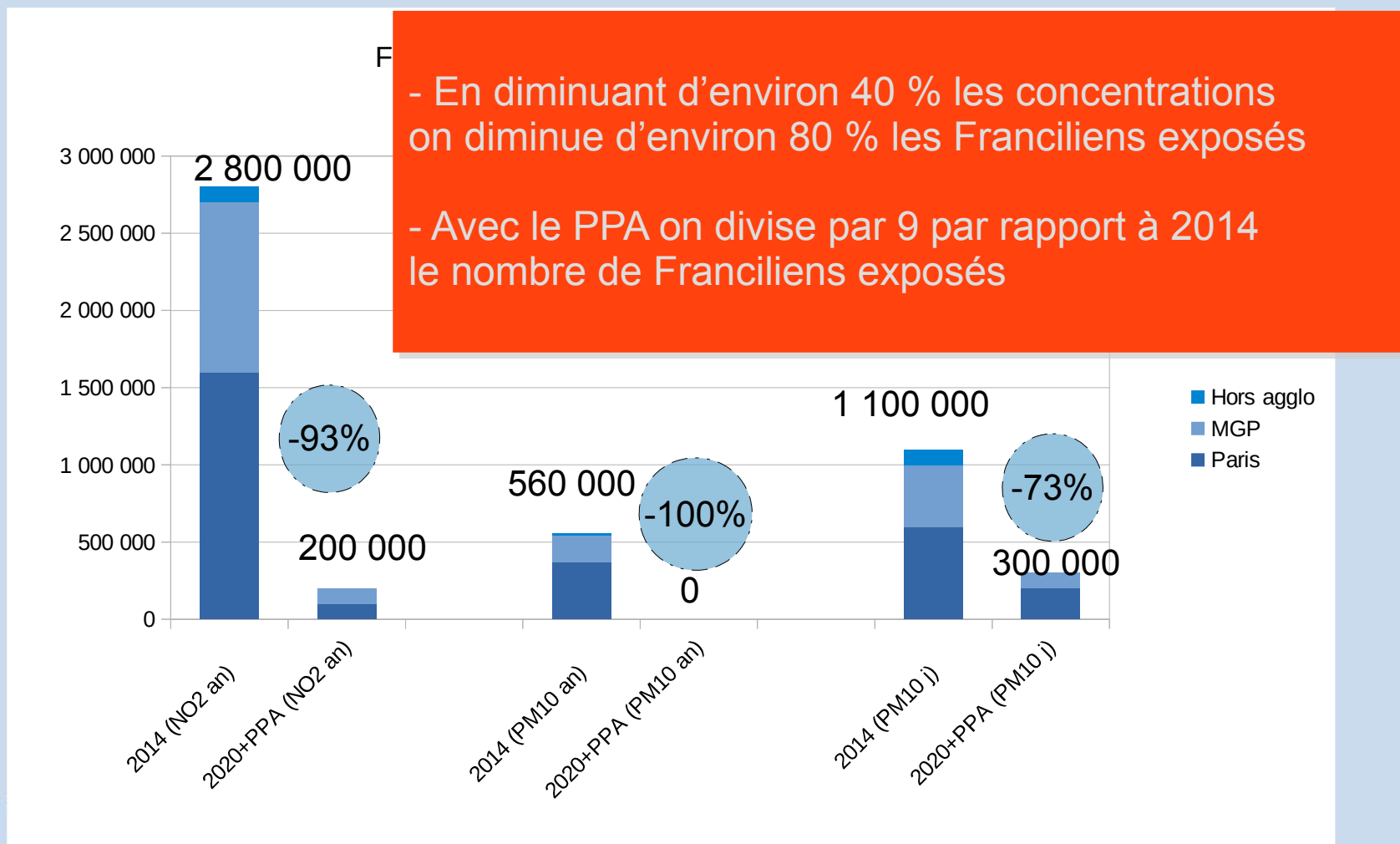
- **Etape 3** : impact sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites



# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 3** : impact sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites



# Comment seront mis en œuvre les défis ?



**DÉFI** Résidentiel Tertiaire - 1

RÉFÉRENCE : FR\_MES\_JDF\_REST1

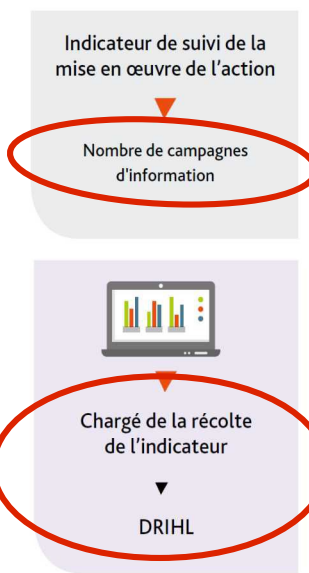
**ACTION 1**

RESPONSABLE DE L'ACTION : DRIEE (avec l'appui de la DRIHL)

*Informier et faire connaître les aides financières pour le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois*

Désignation d'un responsable

- OBJECTIF SPÉCIFIQUE**  
Informier le grand public par le biais d'une campagne de communication avec l'appui d'acteurs locaux pour la transmission d'informations et la sensibilisation.
- STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT**  
DÉPLOIEMENT :
  - sélectionner les informations à faire figurer dans les supports de communication ;
  - identifier les organisations vecteurs de la communication ;
  - organiser la campagne de communication avec les organisations identifiées.ACTEURS POSSIBLES :
  - installateurs (poêliers et atriers) ;
  - collectivités (Espaces Info Énergie, Agences locales de l'Énergie, plateformes territoriales de la rénovation énergétique) ;
  - Anah via les OPAH (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat) et le programme Habiter mieux ;
  - ADEME (mise à disposition d'informations et de plaquettes).



1 indicateur de suivi

1 chargé de la récolte de l'indicateur

**AIDES EN PLACE EN 2016**

Fonds Air Bois - Région Île-de-France  
Appel à projets Fonds Air - ADEME (<https://appelsaprojets.ademe.fr>)  
CITE (Crédit d'impôt pour la transition énergétique - <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1224>)  
Programme Habiter Mieux de l'Anah

À lire en annexe

# Comment seront mis en œuvre les défis ?



■ Chaque année :

1<sup>er</sup> Juin

Collecte des indicateurs



Récolte de l'ensemble des indicateurs



Juin

Réunion des groupes de travail



Analyse, exploitation et retours d'expérience sur les actions menées

Septembre

Journée francilienne de la qualité de l'air (comité de suivi)



Partage d'expériences et diffusion des indicateurs



# Conclusion



2017



L'ÎLE-DE FRANCE :  
encore quelques dépassements  
des valeurs limites européennes



UNE DYNAMIQUE  
COLLECTIVE POUR  
LA RECONQUÊTE  
DE LA QUALITÉ DE L'AIR

2020



**9 FOIS MOINS**

**DE FRANCILIENS EXPOSÉS**  
par rapport à 2014

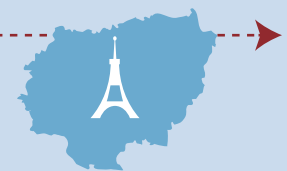


DES CHANGEMENTS  
DE COMPORTEMENT



DES ACTIONS LOCALES  
(PLANS CLIMAT, AIR, ENERGIE  
TERRITORIAUX)

2025



Respect des valeurs  
limites européennes



DE NOUVELLES  
HABITUDES POUR  
LA RECONQUÊTE  
DE LA QUALITÉ DE L'AIR



**Merci de votre attention**

**Du 18 sept au 31 oct  
[enquetepublique-ppa-idf.fr](http://enquetepublique-ppa-idf.fr)**



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

\*

**ANNEXE N°1-2**

**Compte rendu**  
**RÉUNION PUBLIQUE**  
**D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES**

IRIS Espace – 2bis rue Mercoeur – Paris 11ème arrondissement

Mardi 3 octobre 2017

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION : SYLVIE DENIS DINTILHAC

**MEMBRES**

JACQUES DELOBELLE  
ESTELLE DLOUHY-MOREL  
SYLVIANE DUBAIL

JACKY HAZAN  
ANNE DE KOUROCH  
YVES MAËNHAUT

*La séance est ouverte à 20h15.*

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Bonsoir à tous, je vais donner tout de suite la parole à Madame DENIS DINTILHAC qui est la Présidente de la commission d'enquête et qui va ouvrir cette réunion. Et puis, elle passera la parole à Clara HERER, cheffe de projet sur le projet de révision du PPA. Vous pourrez donner votre avis, les enquêtes publiques sont là pour cela et poser des questions s'il y a des points sur lesquels vous souhaitez avoir des précisions.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Bonsoir à tous. Je suis Présidente de la commission d'enquête, composée de sept membres. Nous avons tous été désignés par le Tribunal administratif de Paris mais nous représentons l'ensemble des Tribunaux administratifs de la région Île-de-France.

La commission d'enquête est composée de personnalités totalement indépendantes, soumises au principe de neutralité et au devoir de réserve.

Cette réunion est une étape au cours de la procédure. Elle a été demandée par la commission d'enquête pensant que cela permettrait d'apporter de l'information au public et de favoriser l'échange. La commission va procéder à un travail d'analyse : d'analyse propre, d'une lecture analytique du dossier et également, d'analyse des observations émises par le public. Ce sont ces deux modalités de travail qui nous permettront à terme, après avoir reçu des réponses de la DRIEE aux questions que la commission aura posées préalablement, de formuler des conclusions sur un certain nombre de points pour enfin émettre un avis sur le projet.

Dernier point : ce travail se fera sous trois angles : celui de l'écoute du public et du porteur de projet, celui du dialogue et celui du respect.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci beaucoup. Nous allons donner la parole à Clara HERER. J'en profite pour vous dire que cette réunion est enregistrée.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Bonsoir à tous. Merci d'être venu. Je vais vous présenter le projet de PPA. Aujourd'hui, nous sommes à mi enquête publique mais le PPA a été porté à la consultation des CODERST, des collectivités et aujourd'hui à la consultation du grand public.

Le PPA est un outil juridique mais aussi une synthèse des connaissances de la pollution de l'air en Île-de-France, un panorama des outils qui sont disponibles et efficaces pour lutter contre la pollution de l'air et un ensemble d'actions à réaliser d'ici 2020 pour répondre au contentieux européen c'est à dire respecter les valeurs limites d'ici 2025.

En propos introductifs, on peut dire que les efforts déjà engagés en matière de qualité de l'air ont permis de réduire les concentrations d'epolluants mais on voit aussi beaucoup trop de Franciliens

qui restent exposés à la pollution de l'air.

Le PPA a pour objet principal d'accélérer la reconquête de la qualité de l'air. Pour aller plus vite et plus loin, il faut que l'on agisse tous ensemble en changeant nos habitudes.

**Présentation du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 par Clara HERER – cf. montage annexé à ce compte rendu**

### **Débats**

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci beaucoup pour toutes ces explications. Peut être les personnes qui sont présentes ont des questions de précisions à poser.

**Carine Hazundel, Air LAB Air Liquide**

Je m'intéressais à qui vous étiez. Comment vous êtes vous organisée ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

C'est le préfet de région et le préfet de police qui élaborent le PPA. La préfecture de région est organisée en différentes directions qui sont des directions régionales. La direction qui a coordonné et élaboré le PPA est la DRIEE au sein de laquelle je suis cheffe de service Air Climat et Véhicules.

**Etienne ROCHAS, étudiant Sciences Po Paris**

Vous avez parlé du fait que l'Union européenne a fixé des valeurs limites. Pouvez vous donner des précisions relatives à la Commission européenne et sur quels critères ils se fondent pour fixer ces normes ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Je n'en ai pas fait partie. Cela s'est fait avant moi. Cela se décide toujours par des réunions d'experts et c'est toujours des compromis entre les efforts économiques que l'on peut fournir et les impacts sanitaires. L'OMS a des valeurs qui sont plus basses que les valeurs européennes. La Commission se fonde sur ces valeurs et après réunions d'experts, elle fixe des limites. L'Etat a saisi l'Anses pour demander la pertinence des valeurs européennes aujourd'hui. La réponse est nuancée : l'Union européenne a l'intention de remodeler les valeurs limites.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Les valeurs limites européennes sont consignées dans une Directive 2008, que vous pouvez trouver sur le site de la Commission européenne. Vous trouvez également les avis motivés adressés à la France sur ce site.

**Francis REDON, Association Environnement 93**

J'aurai trois questions.

Au début de votre exposé, vous avez parlé de l'Union européenne et des pré-contentieux. C'est ce que vous avez mis en premier, cela me gêne beaucoup. Si nous sommes en pré-contentieux, c'est que nous n'avons pas fait notre boulot et vous le mettez avant l'impact sanitaire. Avec 5 000 morts par an, c'est un peu gênant.

Pour le secteur aérien, est ce que vous pouvez nous préciser quelle est la part du transport aérien dans les schémas que vous avez présentés ?

Vous dites que les pics de pollution n'ont pas beaucoup d'importance. On se rend compte tout de même qu'il y en a de plus en plus. Quel est l'impact des pics de pollution par rapport à une pollution que l'on mesure en moyenne ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

j'ai présenté d'abord le pré-contentieux car la notion de 5 000 morts prématurés est plus compliquée à expliquer. C'est pour des raisons d'exposé. Je comprends que conceptuellement cela vous choque.

Sur la part de l'aérien, c'est 7% des émissions de Nox et 1% des émissions de particules. Il y a trois défis pour pouvoir limiter les émissions des engins de sol et des aéronefs.

L'impact des pics de pollution est, selon l'Anses, moins important que la pollution. Il y a des pics de pollution pour lesquels on n'enregistre pas d'entrée supplémentaire aux urgences. Le nombre des pics de pollution est dû également à la baisse des seuils de déclenchement.

**Virginie LE TAC, Les Amis de la Terre**

les chiffres du PPA 2013, sont ils des chiffres ex ante ou ex post ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

C'est une modélisation des émissions de polluants en 2020 qui comprennent les mesures 2013 et aussi toutes les mesures que l'on a prises aujourd'hui et dans le passé. L'évaluation du PPA 2013 s'est faite de façon qualitative dans le PPA 2017-2020. Il n'y a pas eu de bilan des mesures.

C'est un bilan en 2014 de nos émissions de polluants en Île-de-France.

**Emmanuel CONSTANT, résident en Île-de-France**

Avez vous chiffré le coût budgétaire des mesures du PPA ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Chaque défi a fait l'objet d'une évaluation que l'on appelle multi critère. Il existe 4 critères : l'impact environnemental qui mesure la baisse des polluants, l'impact économique et deux critères plus qualitatifs : le besoin juridique et l'acceptabilité sociale.

Chaque défi a été noté et ensuite on a regroupé les critères par deux. Il existe des défis très bien classés.

Quand on fait le coût total des défis et que l'on compare au coût sanitaire, certes cela coûte cher mais en termes d'impact sanitaire, le coût est tellement élevé que l'on fait des économies de l'ordre de 350 millions d'€.

**Francis REDON, Association Environnement 93**

Vous avez évoqué le fait que la population exposée serait divisée par 9. peut on en déduire que nous aurons 5 000 morts divisés par 9 ou est ce un calcul trop simpliste ?

La voiture électrique est aussi polluante. Cela va reporter des pollutions ailleurs.

L'impact des grands projets en Île-de-France : je ne vois pas la mesure de l'impact des grands projets sur la qualité de l'air. En Seine St Denis, il y a un projet de carrière à ciel ouvert. Cela va avoir un impact sur la pollution, émettre des particules.

En ce qui concerne les transports, ils ne sont pas à l'heure ou ils sont en panne. L'impact de la fiabilité des transports doit être largement pris en compte.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

L'impact sanitaire est calculé en termes de morts prématurés par rapport à une situation sans pollution. La relation entre la population exposée et les morts prématurés n'est pas proportionnelle. Quand on a fait nos calculs, on réduit de 15 à 20% les indicateurs sanitaires.

La question sur les voitures électriques est juste. Dans le PPA, on ne raisonne pas uniquement sur le report voiture électrique mais aussi report sur co-voiturage, vélo et marche à pied. On essaie de diversifier le report de la voiture individuelle pour diminuer le nombre de voitures individuelles.

Les transports en commun sont traités dans un autre plan, le PDUIF.

Sur l'impact des grands projets, le PPA 2017 n'écrase pas les PPA précédents. Il s'inscrit dans leur prolongement et donc le PPA 2017 reprend les deux mesures qui concernent la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme. C'est l'Autorité environnementale qui vérifie cet aspect.

**Hugo de TARLE, résident à Paris**

dans quelle mesure vous opérez une coordination avec les autres plans, les autres directions ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

La coordination s'est faite en mettant les personnes autour d'une table pour l'élaboration. La compatibilité des documents est un nœud juridique. Par exemple, le PREPA est pris en compte en prenant la même base qu'eux et on ne fait de calculs qu'en tenant compte les seules mesures du PPA.

**David PINOT, résident à Paris**

En début d'exposé, vous avez fait le lien entre la pollution et l'urbanisme. Avez vous pris en compte cet aspect de l'urbanisation dans le PPA ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Là encore, c'est le PPA 2013 qui a imposé la prise en compte de la qualité de l'air dans certains documents d'urbanisme. Les PCAET devront aussi prendre en compte cet aspect. Ce sont les élus qui décident et le principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales ne permet pas au préfet d'imposer des mesures.

**Jérôme GOELLNER, directeur de la DRIEE**

Pour poursuivre le débat, la question est : faut-il réduire l'urbanisation en Île-de-France pour réduire la pollution ? C'est clairement un choix qui n'a pas été fait à travers du PPA et des documents d'urbanisme. Mais il faut organiser l'urbanisation et l'augmentation de la population pour faire en sorte qu'il n'y ait pas d'augmentation de pollution de l'air. Il faut développer les transports en commun mais aussi ne pas densifier là où il y a de la pollution. Dans les grands projets, il faut étudier les impacts en terme de qualité de l'air et d'impact sanitaire.

**Un membre du public, étudiant à Sciences Po Paris**

en ce qui concerne les Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle, cela va dégager des pollutions supplémentaires. Avez-vous travaillé main dans la main avec ces organismes ?

**Joséphine ASSARA, étudiant à Sciences Po Paris**

Dans le PPA vous prévoyez des sanctions pour le défi routier. Y a-t-il d'autres sanctions prévues pour d'autres défis ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur les Jeux Olympiques, nous avons travaillé avec la société qui a soumis le dossier de candidature. Le PPA a pour objet de mettre en œuvre les mesures pour 2020. cela fait partie des grands projets. Donc, il y a une étude d'impact. Sur les sanctions, ce sont les sanctions qui existent aujourd'hui et c'est au niveau national qu'elles sont prises.

**Jérôme GOELLNER, directeur de la DRIEE**

il y a aussi des sanctions vis à vis des autres pollueurs, industriels par exemple. Comme pour les Plans de déplacement, il est prévu des sanctions dans la loi.

**Louis COFFLARD, Président Les Amis de la Terre Paris**

Je tenais à remercier Clara HERER pour la présentation qui a été faite. Sur le contenu du projet de plan, plus précisément sur la question de l'atteinte des valeurs réglementaires, c'est l'objectif du PPA. Il y a un gros sujet pour nous en ce qui concerne sa conformité au droit de l'Union et à l'égard de l'injonction rendue par le Conseil d'Etat au mois de juillet. On nous dit que le nombre de personnes exposées aux valeurs limites devrait être divisé par trois et que grâce à d'autres outils complémentaires, l'effort devrait être abouti. Notamment grâce



aux PCAET, et comme les PCAET ne sont pas de la compétence de l'Etat ; on devrait y parvenir. Ce qui est décevant, préoccupant, on ne sait pas quelles mesures devraient figurer dans les PCAET même si cela n'est pas de la compétence de l'Etat ; pour que l'on arrive enfin à atteindre les valeurs limites. Toutes les mesures ne sont pas mesurables. On a finalement une déclaration d'intention, on n'a pas de références pour savoir qu'est ce qui doit se faire. Le PPA ne joue pas son rôle de pilote et là il y a quelque chose d'insuffisant et à la limite de la non conformité au droit de l'Union même si l'on espère pouvoir arriver aux valeurs limites.

La deuxième observation porte sur les valeurs limites que l'on peine à atteindre alors qu'elles sont deux fois supérieures aux recommandations de l'OMS. Cela veut dire que l'on est en dépassement permanent avec des normes qui sont déjà très permissives. La situation est véritablement insatisfaisante, préoccupante. On a bien compris que le PPA visait à répondre au sujet mais il y a des zones d'ombre, sur la capacité à atteindre les valeurs limites.

La dernière observation est une question, une proposition, je ne sais pas : pourquoi ne pas intégrer davantage, demander de renforcer très sérieusement la ZCR ? J'ai cru comprendre que c'est une compétence partagée entre la préfecture de police et la Mairie mais voilà peut on le planifier ? Les dépassements sont très souvent localisés près du trafic et le trafic a un impact majeur sur la pollution. Je regrette mais dans le projet de plan, il y a des mesures sur le trafic mais elles sont vraiment très insuffisantes, surtout qu'aujourd'hui, les outils juridiques existent dans la loi LTCE. Pourquoi ne pas envisager ou demander à la Mairie des mesures supplémentaires ?

#### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

la question est très pertinente. C'est pour cela que l'on a essayé de l'aborder avec les outils juridiques qui sont à notre portée. Les PCAET vont être soumis pour avis à la Présidente de Région et au Préfet de région. Pour éviter que des avis défavorables soient rendus pour non conformité au PPA, nous sommes en train de rédiger un guide pour les collectivités pour leur permettre de mieux aborder toutes les thématiques. Lorsque les collectivités ont été consultées, nous leur avons envoyé une brochure où figuraient tous les défis sur lesquels elles pouvaient agir.

Ce que vous avez aussi souligné, c'est que l'on doit réussir à les engager. Pour cela, on a un défi collectivité où l'on essaie de créer une instance en mettant les grandes collectivités autour de la table pour pouvoir partager sur les bonnes actions et suite à l'arrêt du Conseil d'Etat, les ministres Nicolas Hulot et Agnès Buzyn ont annoncé la mise en place de feuilles de route partagées entre l'Etat et les collectivités pour la reconquête de la qualité de l'air et améliorer au plus vite la qualité de l'air. Cette feuille de route va être lancée le 9 octobre. Le défi collectivité est dans cette lignée et la feuille de route a pour objet de voir ce qu'il faut faire pour améliorer la qualité de l'air.

En ce qui concerne l'élargissement d'une ZCR, on a fait dans le PPA les calculs sur l'efficacité environnementale, le coût économique, l'acceptabilité sociale et le besoin en textes juridiques de la mise en place d'une ZCR. C'est une mesure particulièrement efficace, qui ne coûte pas si cher que cela et pour aller plus loin, on va aussi donner un million d'euros à la Métropole de Paris et à 7 collectivités pour faire des études et des investissements. C'est l'ex projet « Villes respirables en 5 ans » auquel on va donner 1M€.

#### **Camille GERARD, étudiante à Sciences Po Paris**

Vous allez mettre en place une campagne de communication. Je voudrais savoir ce que vous allez faire exactement.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

La campagne dont j'ai parlé tout à l'heure est une campagne spécifique sur le chauffage au bois pour d'une part inciter au renouvellement des appareils au chauffage au bois en utilisant les outils qui existent comme le CITE mais aussi en étant mieux sensibilisé aux bons gestes pour mieux faire du chauffage au bois. C'est une plaquette en cours d'élaboration avec l'ADEME, d'autres services de l'Etat, et ensuite elle sera diffusée au maximum et téléchargeable sur le site « ma qualité de l'air ».

**Camille GERARD, étudiante à Sciences Po Paris**

Y a t-il déjà eu des choses de faite auparavant ? Je suis résidente Île-de-France et je n'ai jamais entendu parler de quoi que ce soit.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur le chauffage au bois, il n'y a pas eu de campagne spécifique. Il y a eu un sondage BVA/ADEME pour savoir combien de personnes se chauffaient au bois. Il y a eu des polémiques en décembre 2015 sur l'interdiction du chauffage au bois. L'interdiction du chauffage au bois est un moyen aujourd'hui qui souffre du peu de contrôle possible et du peu de sanctions disponibles. C'est un moyen moins efficace que les incitations dont celle du Fonds Air Bois ou la sensibilisation. Cette thématique du chauffage au bois est assez mal connue alors que c'est un vrai problème. C'est une thématique prouvée aujourd'hui.

**Francis REDON, Association Environnement 93**

Sur l'urbanisation de la région parisienne, on se rend compte que les PLU prévoient de densifier autour des gares et des grands axes. Nous sommes en contradiction avec ce que l'on dit : il y aura de plus en plus de population exposée à la pollution.

Il y a aussi une autre possibilité : dans les PLU, on peut protéger les espaces verts, agricoles. Mais on se rend compte que ce n'est pas fait de manière correcte et que l'on continue à grignoter des espaces qui devraient être protégés. Il y a un PLU qui vient d'être adopté à Gonesse. Le commissaire enquêteur a donné un avis défavorable à ce grignotage des espaces agricoles. Il a eu beaucoup de courage. La ville veut passer outre.

**Olivier NILLUS, AVL3C**

Je voulais vous parler de la dernière cimenterie de Gargenville qui a été créée dans les années 20, qui, à l'époque était dans les champs et aujourd'hui, est entourée de pavillons. Les habitants se prennent énormément de polluants. Cette usine est complètement obsolète : il serait assez facile de la reconvertir et plus facile qu'inciter les gens à faire du vélo. Ce qui est ubuesque c'est que cette usine est en train de demander pour continuer à exploiter d'avoir le droit de faire une carrière cimentière dans le Parc régional du Vexin. Elle a pour cela obtenu un Décret 109 du Code minier et donc elle a la possibilité de faire une demande pour continuer son exploitation de

manière obsolète.

Et cerise sur le gâteau, on parle des enquêtes. Il y a eu une enquête qui a été faite sur l'eau, ce qui est obligatoire pour voir s'il n'y a pas d'impact sur la nappe phréatique. Le commissaire enquêteur a dit « non, il n'y a pas de problème » et l'on vient de découvrir que ce commissaire enquêteur qui est inscrit sur les listes du TA de Versailles a travaillé dans cette cimenterie. On est en pleine situation de conflits d'intérêt. C'est pour dire que les commissaires enquêteurs, il y a une déontologie. Il a travaillé dans cette cimenterie il y a 7 ans mais il ignorait que l'enquête portait sur cette cimenterie. C'est pour vous dire que nous sommes dans un monde totalement ubuesque qui ne devrait plus exister aujourd'hui. Je ne dis pas fermer car il y a toujours le problème des emplois.

### **Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

J'entends ce que vous avez dit et je crois que vous avez déjà déposé à propos de la cimenterie de Gargenville. Je voudrais intervenir comme commissaire enquêteur. Je ne me permettrai pas d'intervenir sur le travail d'un autre commissaire enquêteur, ni sur sa déclaration de non conflit d'intérêt qu'il a signée et qui relève de sa conscience propre. Je crois que j'ai été suffisamment claire dans mon propos introductif et je ne savais pas que vous alliez soulever ce problème : nous sommes des personnalités totalement indépendantes, et croyez moi, en tant que présidente de la commission d'enquête, je veillerai particulièrement à ce que notre indépendance soit totalement respectée et respectée de tous.

### **Olivier NILLUS, AVL3C**

Comme il a été fait allusion à un commissaire enquêteur qui a eu du courage, je constate qu'il ne devrait pas y avoir ce genre de problème. J'ai vu qu'il y avait une charte des commissaires enquêteurs et normalement cette personne n'aurait jamais du accepter cette enquête et, d'autre part, je m'étonne que le Tribunal administratif de Versailles ne lui ait pas demandé s'il avait travaillé pour l'une des parties.

### **Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Je vais répondre en deux temps.

Le Tribunal administratif n'est pas dans la conscience de chacun. Quand on nous propose une enquête, chacun doit librement et en conscience juger s'il y a un risque de conflit d'intérêt. Encore une fois je ne répondrai pas sur ce cas particulier. Je peux donner ma parole parce que cela n'engage que moi et je la donne aujourd'hui devant tous : ma commission travaillera en totale indépendance et j'y veillerai profondément. Soyez en sûr.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Pour revenir sur le secteur industriel, les émissions ont baissé de 70%. c'est un secteur sur lequel l'Union européenne et aussi les préfets ont des compétences. Dans les PPA 2005 et 2013, de mesures ont été prévues avec des normes au dessous des normes nationales.

Aujourd'hui, dans le projet PPA 2017, on a encore baissé les normes.

### **Jérôme GOELLNER, directeur de la DRIEE**

Le dossier de Gargenville je le connais bien et la demande d'extension de carrière n'a pas encore été déposée, ni soumise à enquête publique. Sur les grosses industries, il y a une autre Directive européenne qui impose par type d'industrie la remise à niveau au meilleur niveau disponible. Il y a des documents très épais qui définissent les techniques à respecter. Et nous sommes chargés de veiller au respect.

### **Un membre de l'association Les Amis de la Terre**

à coté de chez moi, il y a un garage qui échappe à toute réglementation. N'y a-t-il pas des trous dans la réglementation qui permettent à l'artisanat de polluer un à un faiblement mais qui globalement est une réelle pollution ? N'y-a-t-il pas un renforcement à prévoir ? La réglementation des petites activités

sur le secteur aérien comment évalue-t-on ces 20% sur la région ou localement ? Comment réglementer le secteur aérien ?

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur les petites activités, comment on a procédé, on s'est basé sur l'inventaire des émissions de polluants en Île-de-France et ces petites installations n'apparaissent pas comme les principaux contributeurs de la pollution de l'air. On commence par s'attaquer aux gros et cela on verra après. Sur l'aérien, les calculs sont faits en fonction du cycle LTO et après toutes les émissions présentées, ce sont des moyennes régionalisées. Il est bien évident qu'à proximité des aéroports, l'impact des aéroports est plus important même si cela est difficile à mesurer.

### **Jérôme GOELLNER, Directeur de la DRIEE**

J'ai envie d'ajouter des éléments de réponse sur les activités artisanales parce que l'on s'en occupe aussi. Dans le PPA, il y a aussi des mesures concernant des petites chaufferies.

On a des cibles sur des petites installations. Je reconnais que les garages n'ont pas été nos cibles mais pour les pressing, on a eu une action forte.

Pour les peintures solvant, il y a des actions sur la nature des peintures.

### **Frédéric Bouvier, Air Parif**

Nous faisons tourner une plateforme qui permet de surveiller l'impact des avions. On récupère grâce aux services de l'Etat, toutes les trajectoires des avions qui décollent et atterrissent sur les pistes de la région et on fait nos calculs : toutes nos publications sont sur le site internet.

La contribution de l'aérien va être plus forte sur la zone de Roissy que sur la zone d'Orly du fait de moindre autre source de pollution autour de l'aéroport. Les contributions maximales que l'on peut observer notamment autour de Roissy à 1km sont de l'ordre de 30% pour les NO2 et cela diminue rapidement dès que l'on s'éloigne de la plateforme.

A Orly, du fait qu'il y a d'autres sources de pollution, que ce soit le chauffage au bois ou le trafic routier, nous sommes autour de 10% autour de la plateforme.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Je vous remercie. Madame la Présidente, voulez vous conclure ?

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Je remercie le public de sa participation.

Je rappelle que l'enquête se termine le 31 octobre et souhaiterai inviter le public à déposer des observations sur le registre électronique, à venir rencontrer un commissaire enquêteur lors des permanences et lors des prochaines réunions publiques.

Je vous souhaite une bonne soirée à tous.

*La séance est levée à 22h15.*

\*  
\* \* \*

Réunion publique Paris  
3 octobre 2017



# Projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France (PPA)

Clara HERER  
Chef de projet  
Préfecture de région, préfecture de police



PPA



# Introduction



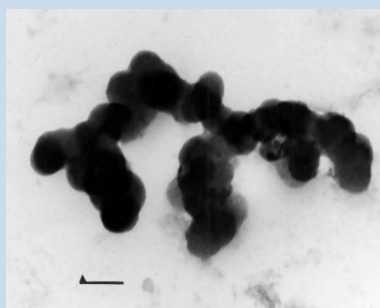
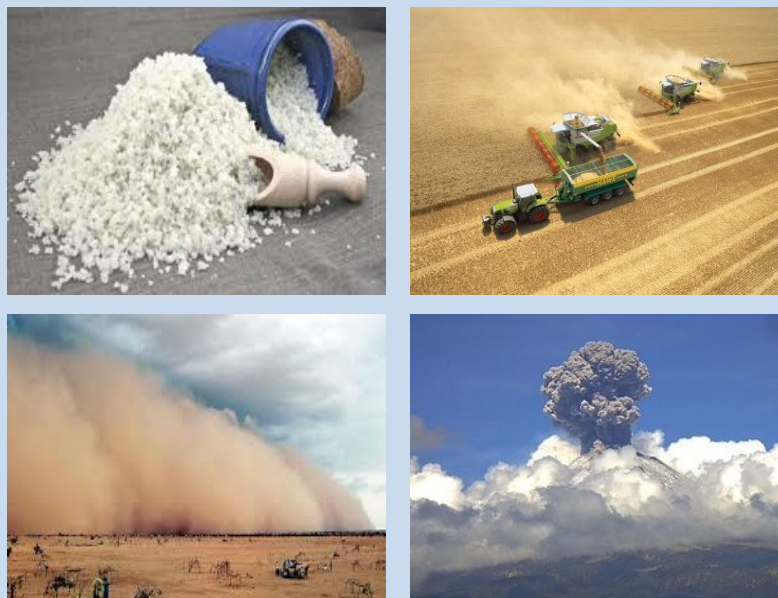
- Phase de consultation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)
  
- Le PPA c'est
  - Une synthèse des connaissances actuelles,
  - Un panorama des outils disponibles et efficaces
  - Un plan d'actions à réaliser d'ici 2020.
  
- 1. Nos efforts déjà engagés ont permis d'améliorer nettement la qualité de l'air
- 2. Trop de Franciliens sont encore exposés à une pollution supérieure aux valeurs limites réglementaires
- 3. Le PPA doit permettre d'accélérer le respect des valeurs limites
- 4. Pour aller plus loin et plus vite, il faut agir sur nos habitudes

# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?

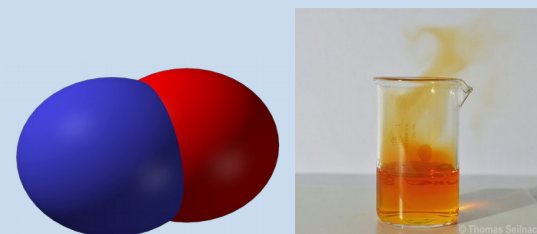
- Polluants concernés par le PPA d'Ile-de-France



## Particules fines (PM) primaires



## Oxydes d'azote (NOx)



## Dioxyde de soufre, benzène

## Particules fines (PM) secondaires



# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?



- Espèces chimiques non concernées par le PPA

Polluants non concernés

$\text{NH}_3$

COV

$\text{O}_3$

Pollens

Dioxyde de carbone

$\text{CO}_2$

# Quels sont les effets de la pollution ?



- Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :

- NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)

- PM : effets

- respiratoires,
- allergiques et immunotoxiques,
- cancérogènes,
- cardiovasculaires.



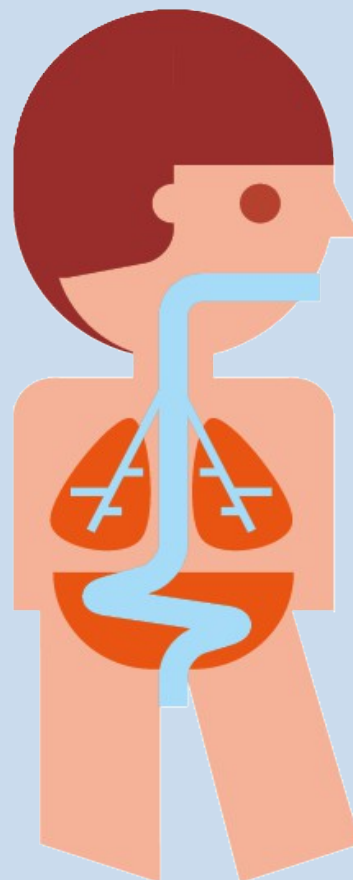
**Île-de-France 2015**  
Plus de 5 000 morts prématurés  
Près de 8 milliards d'euros

# Quels sont les effets de la pollution ?



## ■ Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :

- NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)
- PM : effets
  - respiratoires,
  - allergiques et immunotoxiques,
  - cancérogènes,
  - cardiovasculaires.



## ■ Des **effets environnementaux** :

- Baisse de rendement des cultures,
- Eutrophisation des sols (lessivage des polluants par la pluie),
- Détérioration des matériaux de façades, etc.

# Quelle réglementation ?



- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite horaire  $\text{NO}_2$  (non modélisable)

# Quelle réglementation ?

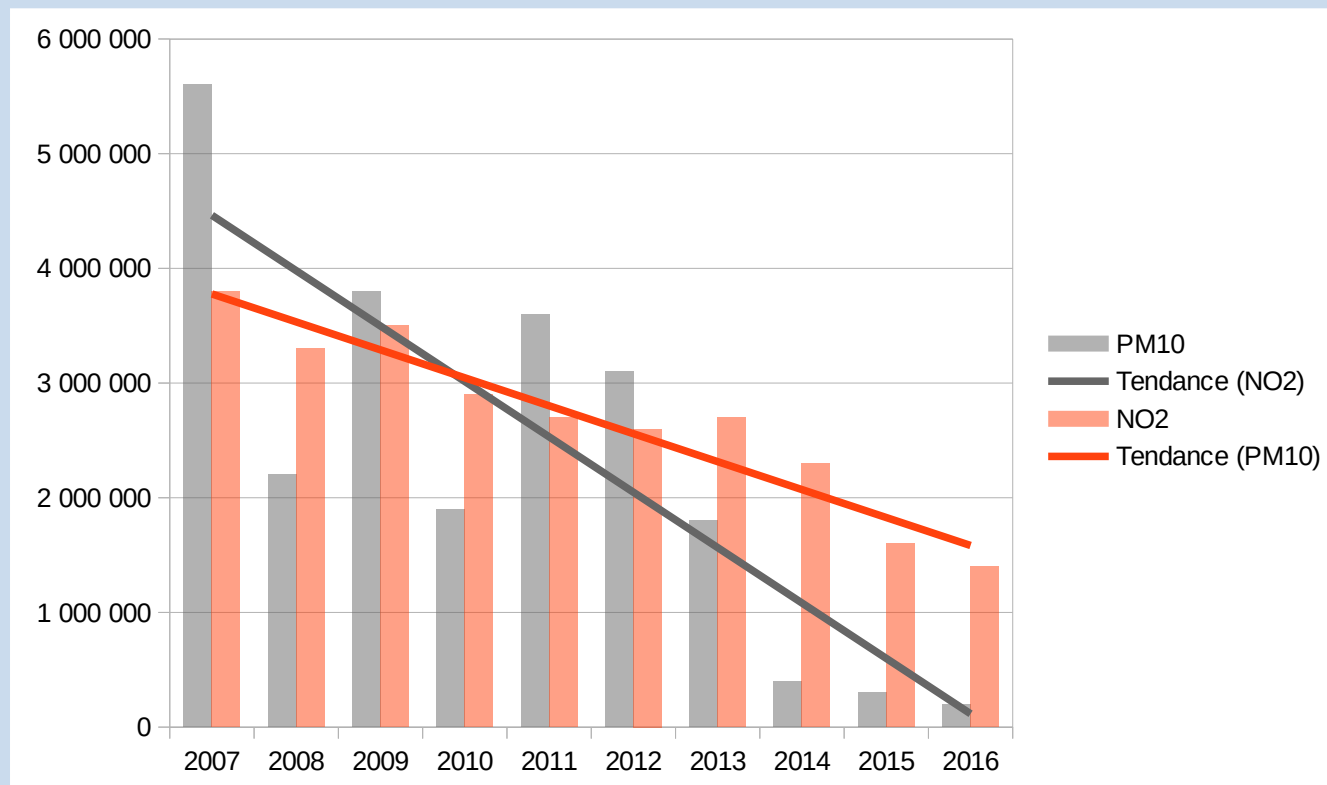


- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$
- Elles ne signifient pas absence d'**impact sanitaire**, mais sont le premier objectif à atteindre
- Les valeurs limites sont différentes des **seuils** déclenchant les pics de pollution : niveaux pour lesquels une exposition de courte durée présente un risque
  - Information-recommandation, persistance, alerte :  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{O}_3$
- Pics de pollution encadrés par l'arrêté mesures d'urgence

# La situation s'améliore...



- 2007 : 5,6M de Franciliens exposés aux  $PM_{10}$ , 3,8M au  $NO_2$
- 2016 : 0,2M de Franciliens exposés aux  $PM_{10}$ , 1,4M au  $NO_2$



**PPA**

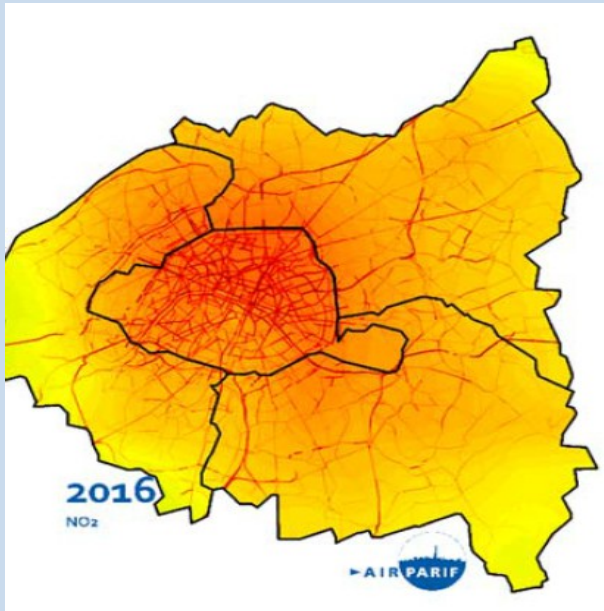
*actions pérennes, baisse  
à moyen terme de la  
pollution chronique*

# ...mais on constate encore des dépassements

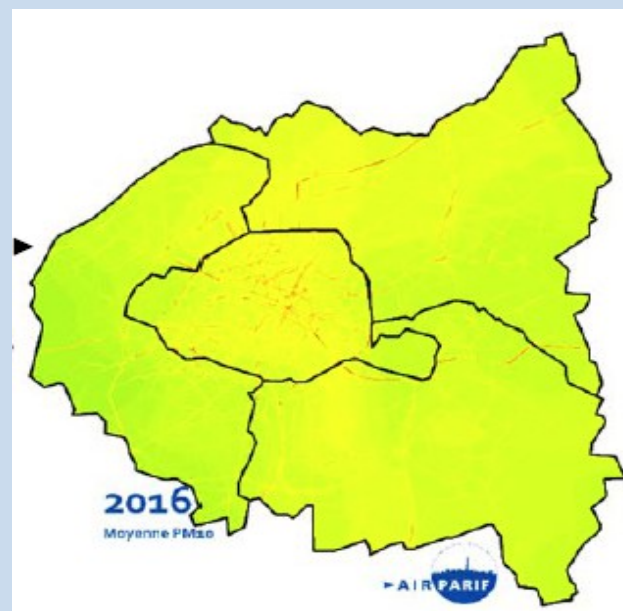


France :  
2 pré-  
contentieux  
européens

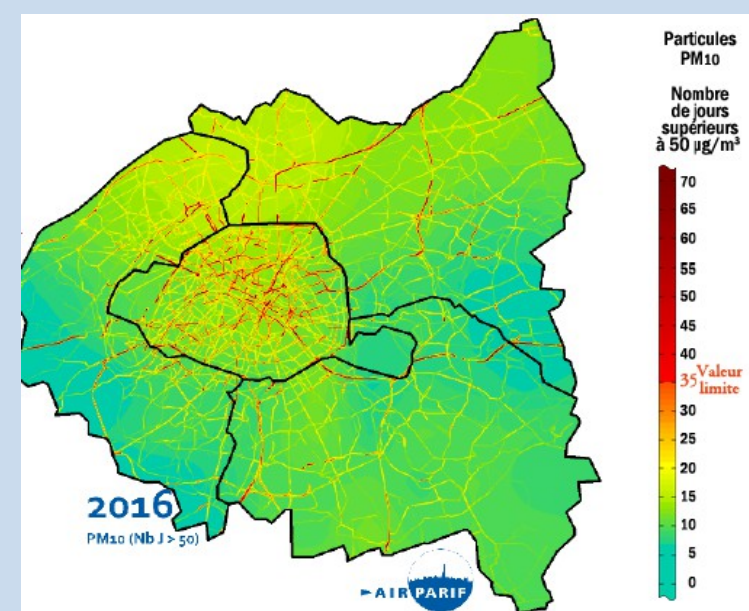
- **Dépassements** (2016) des valeurs limites pour deux polluants : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules PM<sub>10</sub>



Valeur limite annuelle NO<sub>2</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*



Valeur limite annuelle PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*

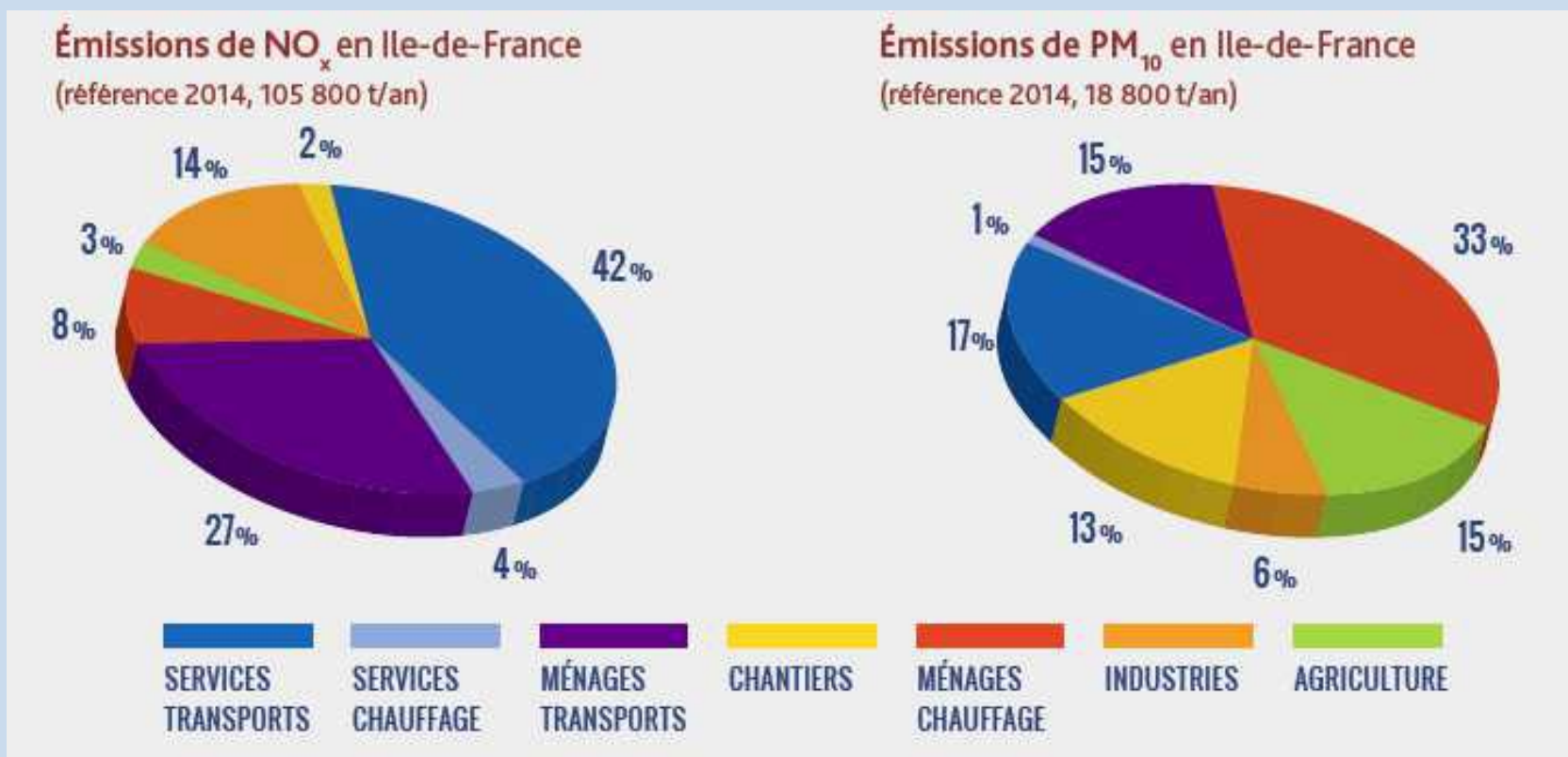


Valeur limite journalière PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 jour à ne pas dépasser plus de 35j/an*

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



■ Tous les Franciliens polluent





# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



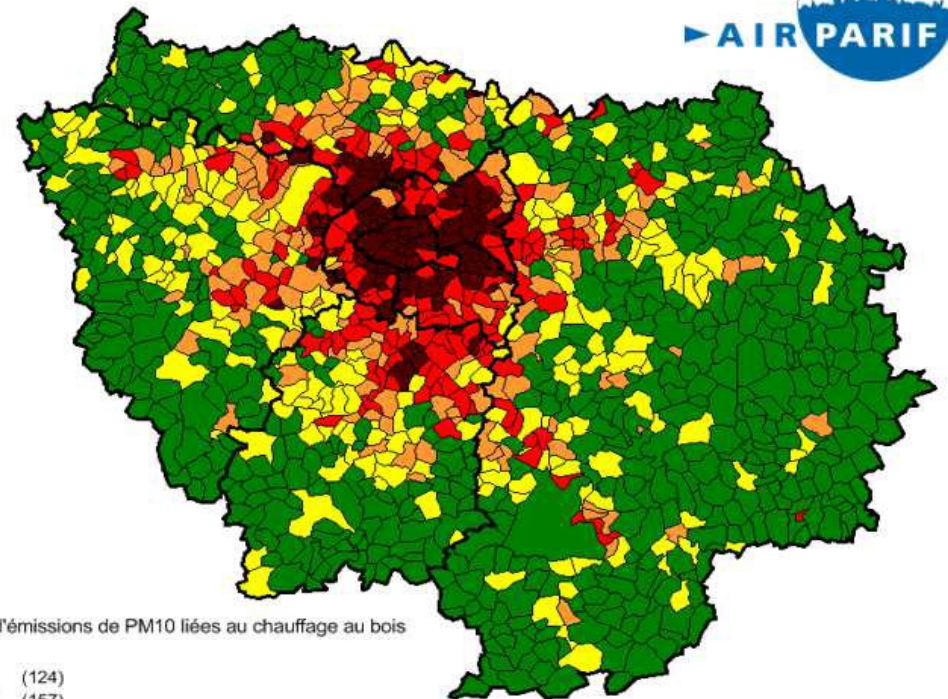
- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation, de population et d'habitations

**800 000 ménages** utilisent le chauffage individuel au bois

**5 %** de l'énergie consommée par le résidentiel est couverte par le bois

**96 %** de la pollution PM10 du secteur résidentiel provient de l'usage du bois

Densités communales d'émissions primaires de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois en Ile-de-France - 2014



Densités d'émissions de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois t/km<sup>2</sup>/an

■	> 2	(124)
■	1 à 2	(157)
■	0.5 à 1	(149)
■	0.2 à 0.5	(256)
■	< 0.2	(614)

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation, de population et d'habitations
  - De déplacements

**77 milliards** de km parcourus par an

**8,5 millions** de voyageurs par jour dans les transports en commun

**Plus de 50 %** des déplacements en voiture font moins de 3km  
(= 15 minutes en vélo)

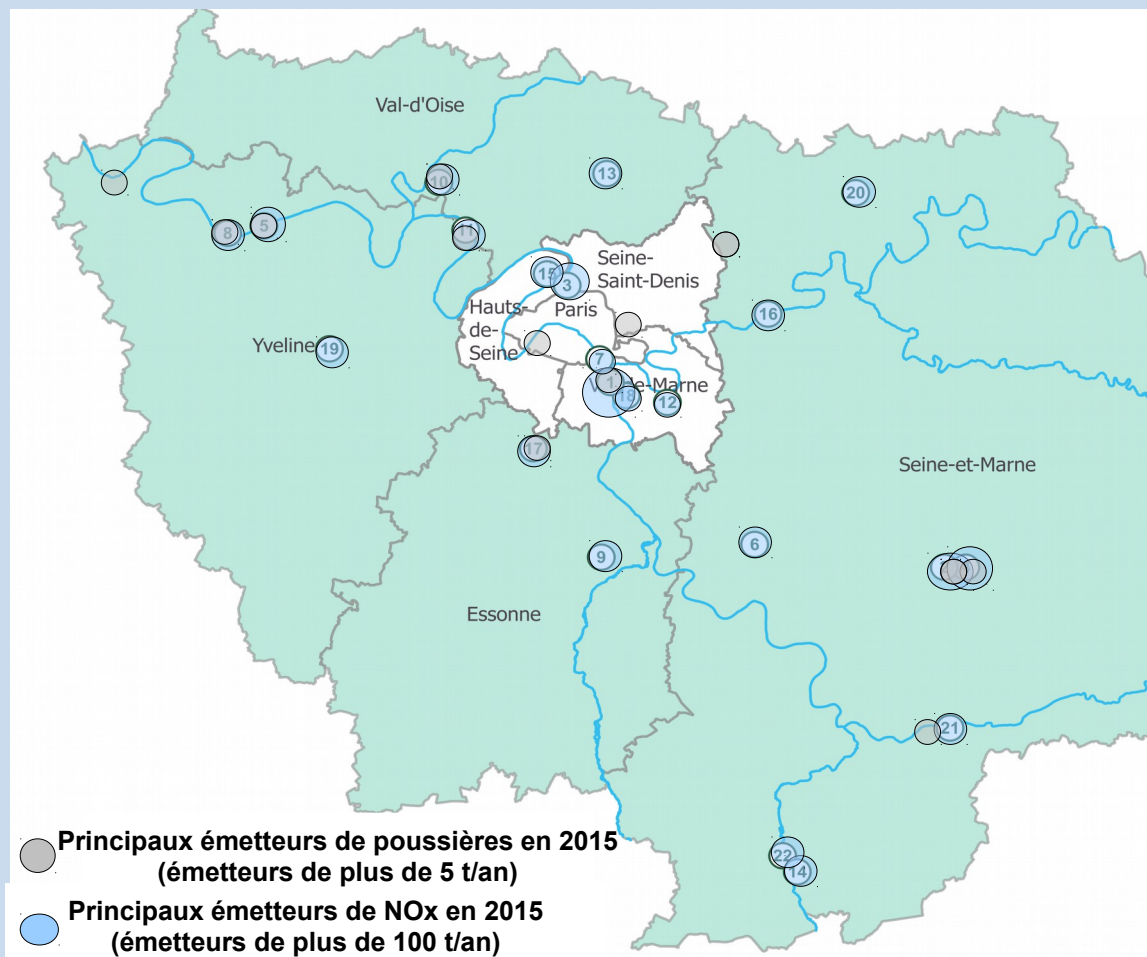
**Plus de 50 %** des particules issues du trafic routier proviennent de l'usure des routes et de l'abrasion des freins

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**11 850** installations répertoriées ICPE  
**7 682** structures de plus de 100 salariés



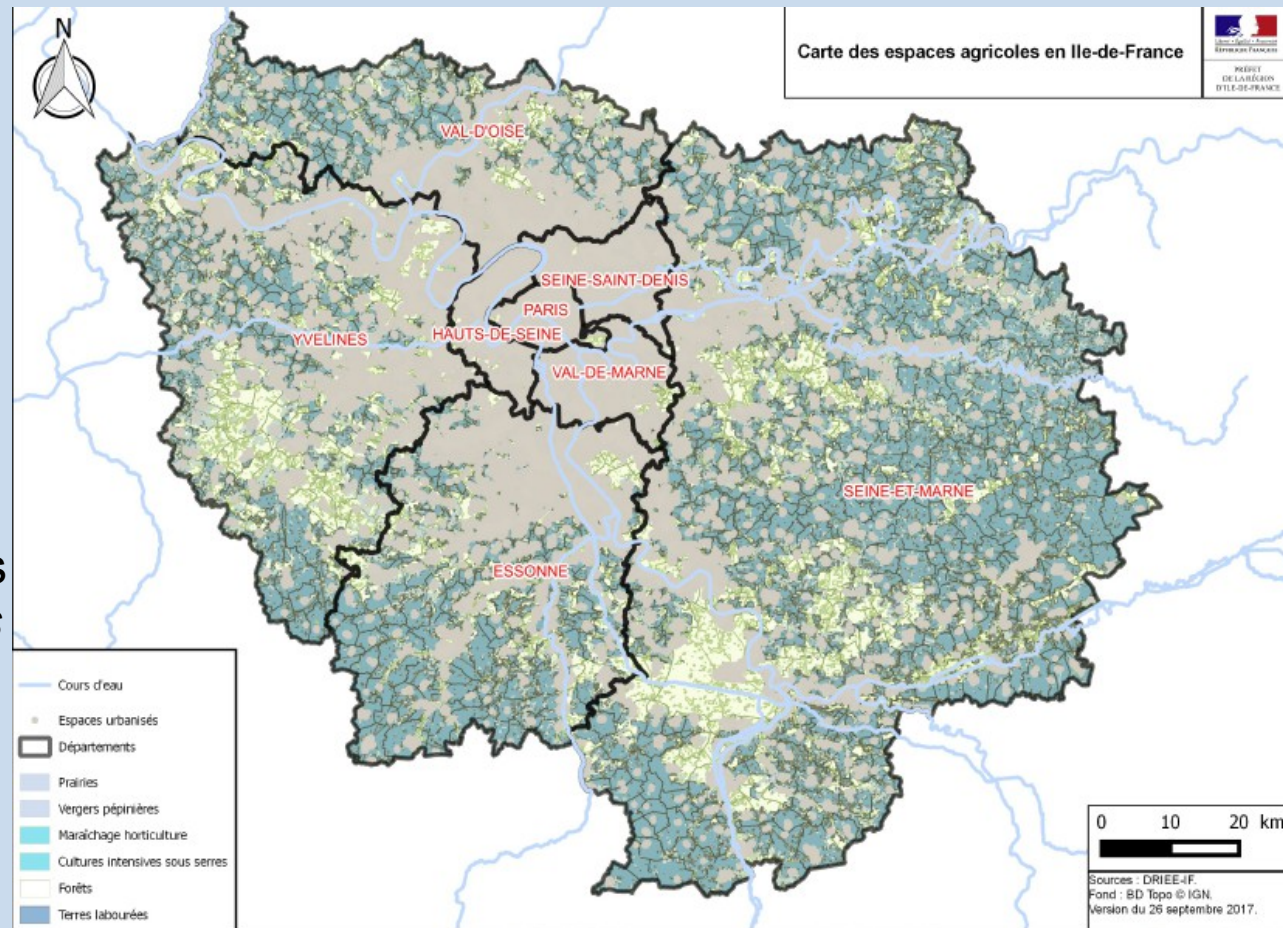
# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**50 %** surface régionale occupée par des terres agricoles

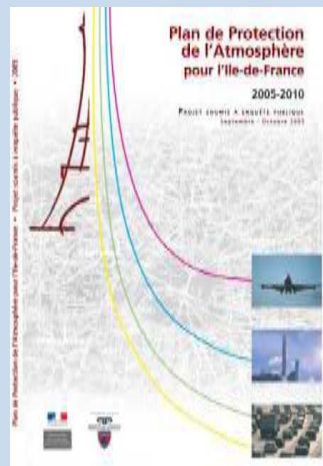
**80 %** des émissions d'ammoniac proviennent de l'épandage d'engrais  
*Ammoniac: précurseur de particules*



# Pourquoi l'Île-de-France est-elle polluée ?



- Tous les Franciliens polluent
- Toutes les mesures engagées n'ont pas suffi pour garantir le respect des valeurs limites européennes



2005



2013



2017

# Comment aller plus loin ?



- Pour accélérer la reconquête de la qualité de l'air
  - Mieux cibler les **sources diffuses** (petits émetteurs, nombreux et distribués spatialement) → transport routier et chauffage individuel au bois
  - **Mobiliser** tous les secteurs d'activités, tous les acteurs → avancer ensemble
  - **Mutualiser** les efforts → travailler en concertation, dans la même direction

# Anticiper la révision du PPA



- L'ambition de ce nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère
  - Constituer un recueil d'**actions concrètes** (et non un plan stratégique loin des réalités de terrain)
  - **Engager** tous les secteurs et tous les Franciliens
  
- Ces actions s'ajoutent
  - à toutes les actions déjà engagées au **niveau national** (réglementation ICPE, mesures fiscales, dispositifs d'aides, etc.) ;
  - à toutes les actions du ressort des **collectivités locales** (plans local de déplacement, plans marche / vélo, plans climat air énergie, ZCR, etc.).

# Une méthode de travail transversale et concertée



Préfet de Région

Préfet de Police

Comité stratégique de pilotage  
4 réunions  
390 membres

- Etat
- Collectivités territoriales
- Activités émettrices de polluants
- Associations et personnalités qualifiées

Comité technique  
10 réunions  
21 membres

- SGAR
- ADEME
- DRIEE
- ARS
- DRIEA
- DRIA AF
- DRIHL
- Région
- MGP
- Airparif

8 groupes de travail  
3 à 4 réunions

- industrie (19 membres)
- trans. routier (77 membres)
- aérien (12 membres)
- agriculture (21 membres)
- résidentiel (44 membres)
- santé (9 membres)
- collectivités (92 membres)
- actions citoyennes (34 m.)

Enquête en ligne (2 550 vues)  
2 conférences de citoyens (focus groupes, Plaine Commune & Paris)



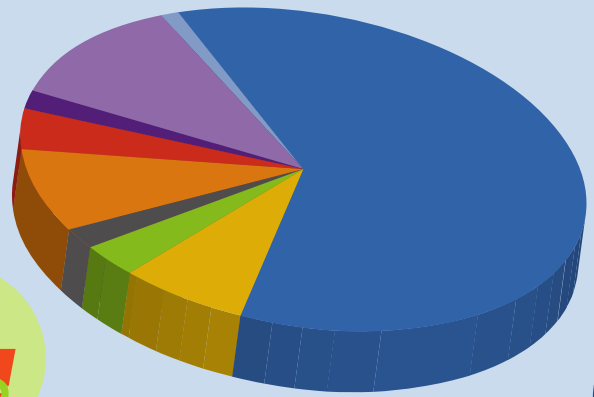
# Le projet de PPA révisé



EMISSIONS de NOx (2014)



25 défis



3 défis résidentiel-tertiaire chantiers

4 défis industrie

3 défis agriculture

3 défis aérien

8 défis transport routier

- 1 défi collectivités
- 1 défi Conseil régional
- 1 défi mesures d'urgence
- 1 défi actions citoyennes

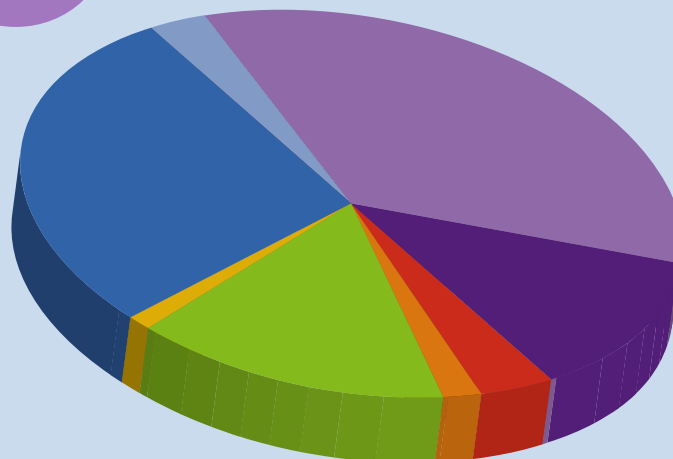
# Les défis du résidentiel-tertiaire



3 défis  
résidentiel-tertiaire chantiers



34 % des  $PM_{10}$   
(12 % des  $NOx$ )



EMISSIONS de  
 $PM_{10}$  (2014)



Ce qui a déjà été fait :

- **1,09 M€** (fonds air bois)
- **41,90 M€** (crédit d'impôt renouvellement appareils chauffage bois)

- Favoriser le **renouvellement** des appareils individuels de chauffage au bois polluants
  - fonds air bois de l'ADEME (1,09 M€)
  - campagne de communication
- Elaborer une charte bois-énergie et une charte chantiers

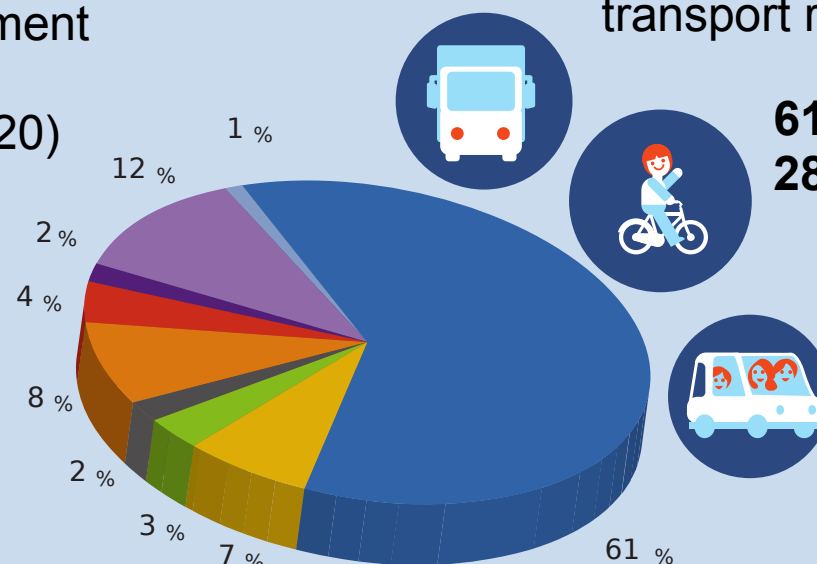
# Les défis du transport routier



Ce qui a déjà été fait :

- **67,5 M€** 2016 (renouvellement véhicules)
- **1 590 M€** (CPER 2015-2020)

**8 défis**  
transport routier



**61 % des NOx**  
**28 % des PM<sub>10</sub>**

EMISSIONS de  
NOx (2014)



- Imposer des **plans de mobilités** aux administrations
- Incitation à la mise en place de **Zones à Circulation Restreinte**
- Accompagner le développement des **véhicules peu polluants**
- Expérimentation **diminution de vitesse** sur le réseau « Etat »

Augmentation du **vélo**, du **covoiturage**

# ...et concrètement (exemples)

8 défis  
transport routier



61 % des NOx  
28 % des PM<sub>10</sub>

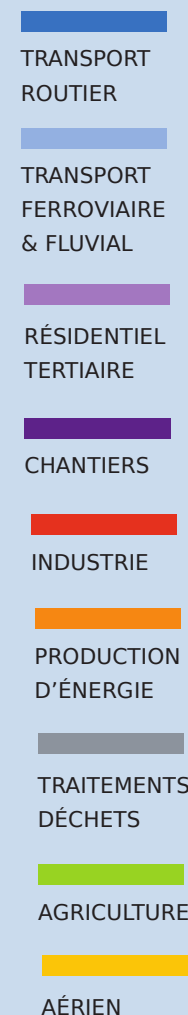


- **Diminuer les vitesses** sur les autoroutes franciliennes non concédées
  - Action 1 : évaluer les impacts de la baisse de vitesse sur 5 tronçons pour éventuellement élargir à la totalité du réseau
- Favoriser le **covoiturage**
  - Action 1 : animation régionale à destination des collectivités (action pilotée par le Conseil régional)
  - Action 2 : étudier l'opportunité d'ouvrir aux covoitureurs des voies réservées sur les autoroutes franciliennes non concédées
- Accompagner le développement des **véhicules peu polluants**
  - Installation de bornes de recharge électrique dans les parkings relais
  - Incitations à la mise en place de politiques de stationnement valorisant les véhicules les moins polluants
  - Création d'une plate-forme de groupement de commandes PME/PMI

# Le défi collectivités

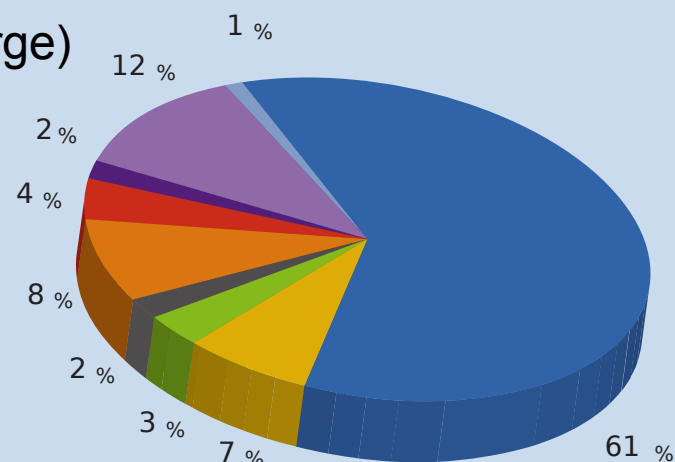


EMISSIONS de NOx (2014)



Ce qui a déjà été fait :

- **5,85 M€** (TEPCV)
- **5,46 M€** (bornes de recharge)



## 1 défi collectivités

- **Fédérer, mobiliser et coordonner les actions locales des collectivités**
  - Action 1 : créer une instance de coordination technique
  - Action 2 : créer l'instance politique associée

# Le défi actions citoyennes



Ce qui a déjà été fait :

- **23 M€** (renouvellement des véhicules)
- **42 M€** (renouvellement des appareils de chauffage au bois)



## 1 défi actions citoyennes

- Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air
  - Action 1 : définir et diffuser les 10 bons gestes pour réduire les émissions polluantes dans sa vie quotidienne

### MES BONS GESTES

Pour améliorer la qualité de l'air

#### Mieux se déplacer

- 1 TRANSPORTS EN COMMUN**  
Même en heure de pointe, les transports en commun sont souvent plus rapides que les voitures. Ils polluent moins et sont souvent moins chers. Alors si votre itinéraire le permet, profitez-en. Ce sera peut-être l'occasion de lire un bon livre.
- 2 BON POUR LA SANTÉ**  
Sur les courtes distances, autant privilégier la marche, le vélo, la trottinette et autres modes actifs. Pas d'embouteillages, pas de places de stationnement à trouver : c'est souvent plus rapide et c'est meilleur pour la santé.
- 3 ROULER PROPRE**  
Tant qu'à prendre la voiture, on peut choisir des véhicules moins polluants : électriques, hybrides, norme Euro 6... À chacun de voir, il y a toujours une meilleure solution ! Mais évitez les véhicules non munis de filtres à particules car ces derniers ont été déclarés cancérogènes par l'OMS !
- 4 A PLUSIEURS, C'EST PLUS SYMPA !**  
Avec les collègues, les amis, ou même des inconnus, la voiture, c'est plus agréable à plusieurs que tout seul ! Parfois, il suffit de proposer à un collègue « je t'emmène ? », d'autres fois, c'est plus facile avec une application smartphone. Utilisez les plans de déplacement de votre entreprise, le télétravail si possible en cas de pics de pollution ou de manière plus continue. Alors si votre itinéraire le permet... profitez-en.

#### Mieux se chauffer

- 5 LE CHAUFFAGE AU BOIS EST POLLUANT**  
Pour diminuer les émissions liées au chauffage au bois, n'utilisez que du bois sec ou labellisé, et si possible, utilisez un insert ou un poêle flamme verte, pour lesquels une aide à la conversion existe et grâce auxquelles vous brûlerez moins de combustible. En cas de pics de pollution aux particules en hiver, évitez d'utiliser le chauffage au bois.
- 6 LE CHAUFFAGE AU FIOUL EST POLLUANT**  
Si vous en avez l'occasion, renseignez-vous : il existe des subventions pour remplacer votre ancienne chaudière par une autre, au gaz ou à l'électricité, pompe à chaleur géothermique ou encore panneaux solaires.
- 7 ISOLER SON LOGEMENT**  
Diminuer les pertes de chaleur en isolant son logement sans empêcher le renouvellement de l'air intérieur par les aérations prévues, ou moduler le chauffage en fonction de l'occupation des pièces : c'est économiser de l'argent et éviter des émissions polluantes.

#### Mieux consommer

- 8 EN PARLER**  
La pollution de l'air nous concerne tous, certains polluent plus tandis que d'autres subissent plus. S'interroger sur ses propres pratiques est un premier pas pour changer notre comportement. Changeons nos routines pour d'autres plus citoyennes et pour la protection de nos enfants.
- 9 ACHETER LOCAL**  
Il n'y a pas que les gens qui prennent la voiture. Les marchandises aussi. Alors pour diminuer la pollution, privilégiez des produits de proximité qui ont été transportés par des moyens peu polluants.
- 10 RECYCLER**  
L'incinération des déchets produit de la chaleur mais pollue aussi l'air. Trier ses déchets, et en produire le moins possible, c'est donc lutter aussi contre la pollution de l'air. Il y a des recycleries un peu partout, alors... utilisez-les.

<http://maqualitedelair-ldf.fr>

# Le projet de PPA révisé



## ■ Deux catégories de défis

- Défis « **évaluables** » : dont l'impact sur les émissions de polluants est quantifiable → **12 défis**
- Défis « **non évaluables** » : dont on ne peut pas quantifier l'impact sur les émissions de polluants compte tenu de l'état actuel des connaissances ou en raison du caractère intrinsèque du défi → **13 défis**

25 défis

Seuls 12 des 25 défis sont pris en compte dans les calculs

Tous les défis sont suivis par un indicateur

# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 1** : impact sur les émissions de polluants

	En 2020 avec PPA 2013 (par rapport à 2014)	En 2020 avec PPA 2013+2017 (par rapport à 2014)
<b>NO<sub>x</sub></b>	-28 %	<b>-39 %</b>
<b>PM<sub>10</sub></b>	-18 %	<b>-24 %</b>
<b>PM<sub>2.5</sub></b>	-25 %	<b>-32 %</b>



# L'impact des 12 défis évaluable



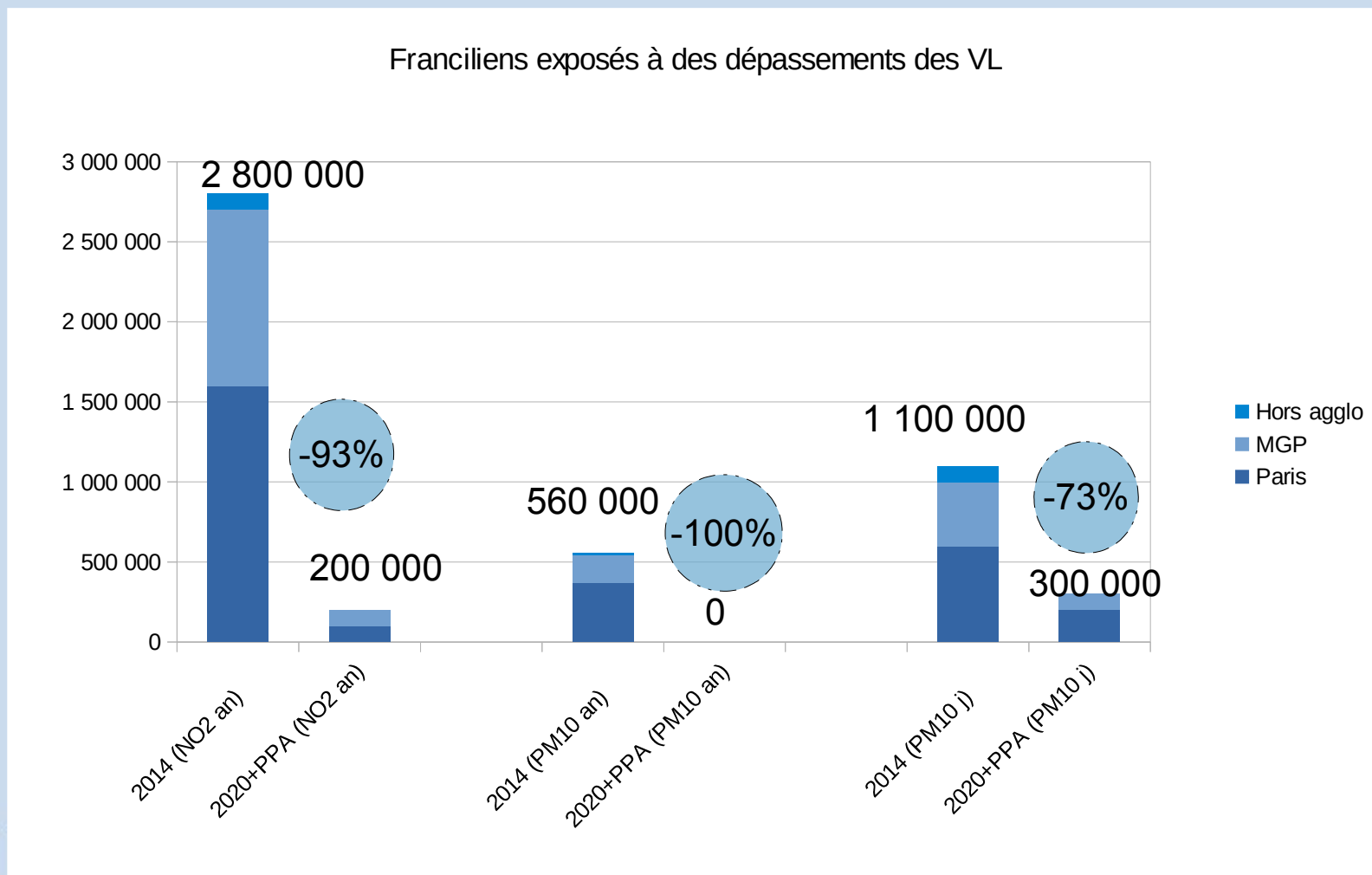
## Etape 2 : impact sur les concentrations

- Concentrations annuelles en  $\text{NO}_2$  et  $\text{PM}_{10}$ 
  - En moyenne sur toute la région, aucun dépassement en  $\text{NO}_2$  ; encore des **dépassements localisés** à proximité des axes de trafic → actions locales -35%
  - **Aucun dépassement** de la valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$  avec le PPA en 2020 -20%
- Concentration journalière en  $\text{PM}_{10}$ 
  - Aucun dépassement en moyenne ; encore des **dépassements localisés** -45%

# L'impact des 12 défis évaluable



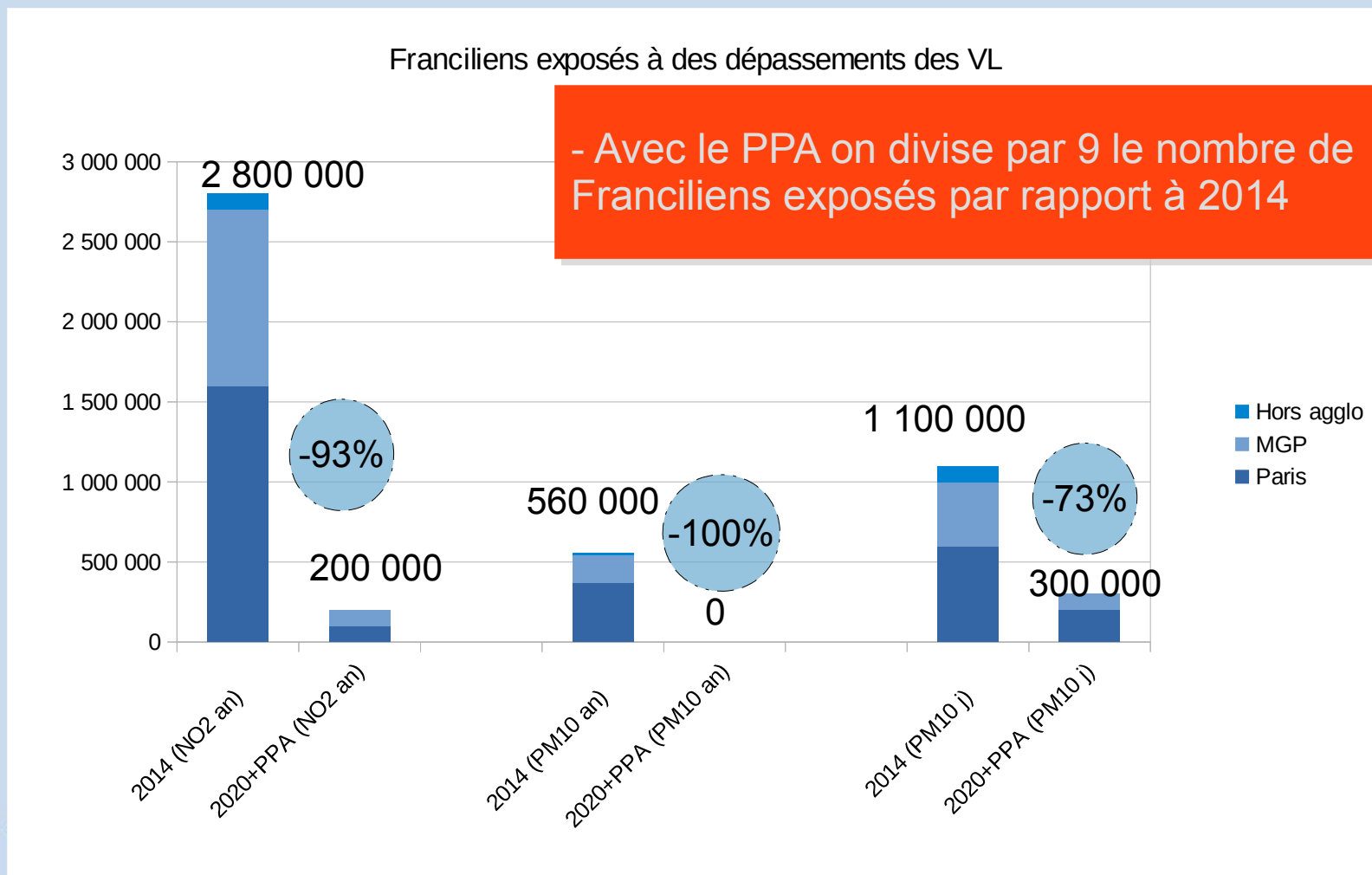
- **Etape 3** : impact sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites



# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 3** : impact sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites



# Comment seront mis en œuvre les défis ?



**DÉFI** Résidentiel Tertiaire - 1

RÉFÉRENCE : FR\_MES\_JDF\_REST1

**ACTION 1**

RESPONSABLE DE L'ACTION : DRIEE (avec l'appui de la DRIHL)

*Informier et faire connaître les aides financières pour le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois*

Désignation d'un responsable

- OBJECTIF SPÉCIFIQUE**  
Informier le grand public par le biais d'une campagne de communication avec l'appui d'acteurs locaux pour la transmission d'informations et la sensibilisation.
- STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT**  
**DÉPLOIEMENT :**
  - sélectionner les informations à faire figurer dans les supports de communication ;
  - identifier les organisations vecteurs de la communication ;
  - organiser la campagne de communication avec les organisations identifiées.**ACTEURS POSSIBLES :**
  - installateurs (poêliers et atriers) ;
  - collectivités (Espaces Info Énergie, Agences locales de l'Énergie, plateformes territoriales de la rénovation énergétique) ;
  - Anah via les OPAH (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat) et le programme Habiter mieux ;
  - ADEME (mise à disposition d'informations et de plaquettes).

Indicateur de suivi de la mise en œuvre de l'action

Nombre de campagnes d'information

1 indicateur de suivi

Chargé de la récolte de l'indicateur

DRIHL

1 chargé de la récolte de l'indicateur

**AIDES EN PLACE EN 2016**

Fonds Air Bois - Région Île-de-France  
Appel à projets Fonds Air - ADEME ( <https://appelsaprojets.ademe.fr> )  
CITE (Crédit d'impôt pour la transition énergétique - <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1224> )  
Programme Habiter Mieux de l'Anah

À lire en annexe

# Comment seront mis en œuvre les défis ?



■ Chaque année :

1<sup>er</sup> Juin

Collecte des indicateurs



Récolte de l'ensemble des indicateurs



Juin

Réunion des groupes de travail



Analyse, exploitation et retours d'expérience sur les actions menées

Septembre

Journée francilienne de la qualité de l'air (comité de suivi)



Partage d'expériences et diffusion des indicateurs

# Conclusion



2017



L'ÎLE-DE FRANCE :  
encore quelques dépassements  
des valeurs limites européennes



UNE DYNAMIQUE  
COLLECTIVE POUR  
LA RECONQUÊTE  
DE LA QUALITÉ DE L'AIR

2020



**9 FOIS MOINS**

**DE FRANCILIENS EXPOSÉS**  
par rapport à 2014



DES CHANGEMENTS  
DE COMPORTEMENT



DES ACTIONS LOCALES  
(PLANS CLIMAT, AIR, ENERGIE  
TERRITORIAUX)

2025



Respect des valeurs  
limites européennes



DE NOUVELLES  
HABITUDES POUR  
LA RECONQUÊTE  
DE LA QUALITÉ DE L'AIR



**Merci de votre attention**

**Du 18 sept au 31 oct  
[enquetepublique-ppa-idf.fr](http://enquetepublique-ppa-idf.fr)**



**RAPPORT D' 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**

\*

**ANNEXE N°1-3**

**Compte rendu**  
**RÉUNION PUBLIQUE**  
**D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES**

Espace Robespierre – 2 rue Robespierre - Ivry

Mardi 10 octobre 2017

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION : SYLVIE DENIS DINTILHAC

**MEMBRES**

JACQUES DELOBELLE  
ESTELLE DLOUHY-MOREL  
SYLVIANE DUBAIL

JACKY HAZAN  
ANNE DE KOUROCH  
YVES MAËNHAUT



*La séance est ouverte à 20h15.*

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Bonsoir à tous, je vais donner tout de suite la parole à Madame DENIS DINTILHAC qui est la Présidente de la commission d'enquête et qui va ouvrir cette réunion. Et puis, elle passera la parole à Clara HERER, cheffe de projet sur le projet de révision du PPA. Nous avons aussi dans la salle un représentant d'Air Paris et de la DGAC qui éventuellement interviendront. Vous pourrez donner votre avis, les enquêtes publiques sont là pour cela et poser des questions s'il y a des points sur lesquels vous souhaitez avoir des précisions.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Bonsoir à tous, merci à tous d'être présents. Je suis Présidente de la commission d'enquête, composée de sept membres. Nous avons tous été désignés par le Tribunal administratif de Paris mais nous représentons l'ensemble des Tribunaux administratifs de la région Île-de-France.

La commission d'enquête est composée de personnalités totalement indépendantes, soumises au principe de neutralité et au devoir de réserve.

Cette réunion est une étape au cours de la procédure. Elle a été demandée par la commission d'enquête pensant que cela permettrait d'apporter de l'information au public et de favoriser l'échange. La commission va procéder à un travail d'analyse : d'analyse propre, d'une lecture analytique du dossier et également, d'analyse des observations émises par le public. Ce sont ces deux modalités de travail qui nous permettront à terme, après avoir reçu des réponses de la DRIEE aux questions que la commission aura posées préalablement, de formuler des conclusions sur un certain nombre de points pour enfin émettre un avis sur le projet.

Dernier point : ce travail se fera sous trois angles : celui de l'écoute du public et du porteur de projet, celui du dialogue et celui du respect.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci beaucoup. Nous allons donner la parole à Clara HERER. J'en profite pour vous dire que cette réunion est enregistrée.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Bonsoir à tous, merci d'être là. Comme vous le savez peut être le Ppa est maintenant en phase d'enquête publique.

le PPA a été porté à la consultation des CODERST, des collectivités et aujourd'hui à la consultation du grand public.

Le PPA est un plan arrêté par l'Etat en région, c'est\_à-dire qu'il dépend de la compétence des préfets. C'est une synthèse des connaissances de la pollution de l'air en Île-de-France, un panorama des outils qui sont disponibles et efficaces pour lutter contre la pollution de l'air et un ensemble d'actions à réaliser d'ici 2020 pour répondre au contentieux européen c'est à dire

respecter les valeurs limites d'ici 2025.

En propos introductifs, on peut dire que les efforts déjà engagés en matière de qualité de l'air ont permis de réduire les concentrations d'é polluants mais on voit aussi beaucoup trop de Franciliens qui restent exposés à la pollution de l'air.

Le PPA a pour but d'accélérer la reconquête de la qualité de l'air. Pour aller plus vite et plus loin, il faut que l'on agisse tous ensemble en changeant nos habitudes.

**Présentation du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 par Clara HERER – cf. montage annexé à ce compte rendu**

### Débats

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci beaucoup pour cet exposé et toutes ces explications. Je vous propose d'organiser le débat en deux parties, certainement inégales : 1ère partie, pour des questions de compréhension, de précisions. Si vous souhaitez que Madame HERER revienne ou complète son exposé. Dans un 2ème temps, n'hésitez pas à donner votre avis, à faire des commentaires, des propositions.

**Françoise BROCHOT, Présidente de l'association ADVOCNAR**

J'ai une question à propos de la division par 9 de la population exposée. J'ai lu le résumé non technique et il est indiqué une division par 3. Donc, je n'ai pas bien compris cette différence de chiffrage.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

on divise par 9 par rapport à 2014. Dans le résumé non technique, on a présenté par rapport à 2020 sans le PPA. La division par 3 correspond à l'effort complémentaire et la division par 9 correspond au PPA plus tous ce qui a déjà été engagé. C'est une histoire de division.

**Daniel OFFMAN, Collectif 3R Ivry sur Seine**

vous avez parlé des PM10 et pas des PM2,5. Hors en ce qui concerne l'usine d'incinération des déchets d'Ivry, 97% des PM10 sont des PM2,5 et les PM2,5 sont celles qui pénètrent le plus l'organisme et qui sont les plus dangereuses.

Par rapport à l'impact du transport routier, on sait que le transport routier s'est énormément multiplié ces dernières années et avec de plus en plus un abandon du transport ferroviaire. Or, le matin, les poids lourds jouent un rôle important pour la pollution et la fluidité du trafic. Y a-t-il une évaluation alors que l'on sait qu'il existe une alternative au tout routier ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

sur la question des PM2,5, j'en ai peu parlé car on respecte les valeurs limites et en 2020 et 2025, aussi. Mais on a bien fait tous les calculs d'émission et de concentrations.

Sur la question du transport routier, vous évoquez à juste titre les impacts des différents moyens

de transports. Les poids lourds représentent 30% des émissions de NOx du secteur routier qui lui-même représente 60% des émissions de NOx d'Île-de-France. Comme cette partie est moins importante que les parties véhicules particuliers ou utilitaires, les défis ciblent moins les poids lourds.

**Etienne LOUIS, Ivry**

il y a des inégalités de territoire car il y a des dépassements très localisés. Ici, il y a le périphérique et nous sommes entourés par deux autoroutes l'A6 et l'A4. Peut on envisager des indicateurs par territoire ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

oui, on peut et on doit. C'est ce que l'on demande aux territoires. Le PPA est à l'échelle régionale et on n'a pas zoomé. On fait des cartes à l'échelle régionale. Et ensuite les PCAET doivent regarder ces problèmes pour limiter la pollution sur les axes routiers dont ils ont la compétence l'exposition des populations en adaptant les projets d'aménagement et l'urbanisation à proximité des axes routiers. Pour les axes qui relèvent de la compétence de l'Etat, il y a eu une diminution de la vitesse pour limiter les émissions de polluants et améliorer la fluidité.

**Jean Christophe BRASSAC, Ivry**

je rebondis sur la question précédente. Je n'ai pas bien compris l'aspect pratique de votre réponse. Ne peut on obtenir simplement d'Air Parif une multiplication des capteurs et une publication des résultats ?

La 2ème chose par rapport à tout ce qui nous entoure, existe-t-il un organisme de recherche qui mesure l'effet cocktail des molécules ? Ne peut on pas aller plus loin et ne pas rester dans une position minimaliste ?

**Fabrice GESSIC, Charenton**

deux questions : à Charenton, il y a un complexe sportif au bord de l'autoroute A4 et là il y a toute une jeunesse qui fait le tour du stade ... je ne sais si des mesures ont été faites.

Ensuite, sur le plan de la transition énergétique, je fais les trajets domicile-travail en vélo électrique et l'on m'a demandé de justifier pour les indemnités. La fonction publique est la seule à ne pas reconnaître cette indemnité et c'est au bon vouloir de l'employeur. Elle devrait montrer l'exemple.

**Marie Claude ESTACHE, Saint Maurice**

j'habite à St Maurice tout près de l'A4. J'ai deux questions.

Quand je vois la salle si peu remplie, je m'interroge sur l'information qui est faite autour de ce PPA . Ayant tracté pour le Collectif 3R à propos de l'incinérateur, j'ai constaté que la population s'intéresse beaucoup à la pollution et aux conséquences sur la santé des enfants. Comment se fait il que l'information ne circule pas, dans les mairies ? A Charenton, à St Maurice, à Ivry, pas d'information. Je trouve cela fort fâcheux que la population ne soit jamais au courant.

Vous nous dites que vous restreignez drastiquement vos études sur certaines molécules. Nous, le

collectif 3R nous avons mis à jour une pollution des dioxines bromés. Vous ne voulez peut être pas en parler mais si le PPA ne concerne pas l'avenir alors à quoi sert-il ? Les dioxines bromées sont les futurs scandales sanitaires de demain, sont accumulatives, sont cancérigènes. Comment est il possible que le PPA d'Île-de-France ne prenne pas en compte ces dioxines ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

le nombre de capteurs est fixé par la Commission européenne qui donne des règles minimales à respecter. Aujourd'hui on fait beaucoup de modélisation qui nous permet d'avoir une analyse plus fine.

**Cécile HONORE, Air Paris**

en effet, notre dispositif de surveillance s'appuie sur des stations de mesures. Nous avons à peu près une 60aine de stations de mesure qui répondent à des normes réglementaires mais aussi à un plan d'échantillonnage que nous avons construit. Il s'appuie aussi sur un système de modélisation. On ne peut pas multiplier les stations de mesure pour des raisons budgétaires.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Comme organisme de recherche sur les molécules .. sur les effets cocktail et les dioxines bromées, vos questions sont pertinentes. Mais cela ne fait pas partie du PPA, c'est très frustrant.

**Aurélié VIEILLEFOSSE, directrice adjointe à la DRIEE**

je voulais répondre sur deux points. Ici est ce un point noir ? C'est un point que nous avons repris dans le PRSE où l'on a essayé de faire des croisements de cartes de pollution de l'air, de bruit, de l'eau. Cela n'a pas fait ressortir de nouvelles zones inconnues mais des zones industrielles déjà identifiées et sur lesquelles on mène déjà des actions.

Sur les dioxines bromées, les incinérateurs ont historiquement rejeté des dioxines mais aujourd'hui ce sont des installations très surveillées et sur lesquelles sont posés des filtres. Ici, à Ivry, il n'y a pas trace de dioxines. Dans le PRSE, il y a une action de connaissance pour pouvoir agir. On essaie de trouver les bons capteurs.

Un petit complément : on ne voit pas de problème de dioxines par rapport à la réglementation en l'occurrence pour l'usine d'incinération d'Ivry.

**Un membre du public**

je voudrais compléter et dire que vous avez raison en ce qui concerne les dioxines mais pour les dioxines chlorées, il n'y a pas de réglementation, elles ne sont pas traitées et les mesures que nous avons demandées en 2013 ont donné des taux de 3,3 à 4 fois supérieurs au maximum à ne pas dépasser. Il y a une urgence sanitaire.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Les indemnités kilométriques vélo sont valables dans la fonction publique d'Etat mais pas dans la fonction publique territoriale. Vous n'êtes pas la seule personne à avoir posé la question. Comme cela relève d'un arrêté ministériel, cela ne peut pas être pris par le Préfet. Des plans de mobilité sont étendus à toutes les entreprises et ministères.

Vous aviez une autre question sur le stade de Charenton. La compétence en matière d'aménagement appartient aux collectivités à travers les PLU, les SCOT, les permis de construire . Le PPA est un arrêté interpréfectoral et les préfets ne peuvent pas imposer des zones non constructibles mais imposer la prise en compte de la qualité de l'air.

Sur l'information liée à l'enquête publique, le maximum a été fait. Il y a eu un premier atelier presse avec 7 journalistes qui ont publié des articles. Il y a une communication sur les sites des préfectures, maqualitedel'air, .. ce sont des actions qui ont été faites.

### **Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

L'arrêté interpréfectoral d'organisation de l'enquête publique est rédigé par l'autorité organisatrice, aujourd'hui la préfecture de région en concertation avec la commission d'enquête et ensuite, c'est de la responsabilité du porteur de projet.

### **Michel RiOTTOT, ancien Président de FNE Île-de-France**

je voudrais remercier les services de l'Etat et la DRIEE qui pour la première fois ont organisé des ateliers. J'ai été chargé par le Préfet CARENCO d'animer le 8ème atelier. C'était la partie sympathique.

La Loi LAURE institue un droit pour tous les Français à respirer un air de qualité. C'est un texte ancien et nous devrions être à des niveaux plus satisfaisants. Il y a aussi deux articles du Code de l'Environnement qui disent que ce ne sont pas les valeurs limites qui sont l'objectif mais il faut aller en deça des valeurs limites. En dernier ressort, il faudrait aller aux valeurs cibles. Le PPA n'est pas assez ambitieux.

Lors du dernier comité de pilotage, vous avez présenté vos résultats en citant deux paramètres. Or aujourd'hui, vous n'avez présenté qu'un seul paramètre : la météo. Le deuxième correspond aux données de départ. Je ne vous donnerai qu'un seul exemple : sur le secteur routier, et le secteur transports routiers, vous savez que vous n'avez pas pris les bons secteurs d'émissions. Vous avez pris les secteurs d'émission en laboratoire d'essai en essayant de reproduire les conditions réelles en circulation routière.

Je vous reprendrai maintenant sur le nombre de morts : l'Anses vient de publier en avril 2017 les chiffres de mortalité en France. Pour la pollution particulaire, c'est 45 120, pour la pollution au NO2, 8 230. Pour l'Île-de-France, qui représente plus de 20% de la pollution nationale, vous devriez être à plus de 10 000 et vous nous avez donné le chiffre de 5 000 décès prématurés. Il faudrait avoir des chiffres en rapport avec une grande agence nationale.

### **Luc OFFENSTEIN, Président de Nuisance**

vous n'avez pas cité le secteur aérien, je suis surpris. J'ai une question : en mars, lors de la réunion de restitution, le secteur aérien est le seul secteur qui s'affranchit de diminuer sa pollution, dit le

Préfet, au regard des incidences économiques du tourisme. On avait demandé la limitation des mouvements d'avions, le remplacement obligatoire des vieux avions et la mise en place de procédures douces. On a été retoqué sur tous ces points. Que va devenir le trafic aérien à l'horizon 2020 ?

### **Patrick RISSEL, membre de Convergence**

pour compléter, 20% de la population occupe 2% du territoire national mais nous avons 50% du trafic aérien.

Les graphes sont intéressants mais cela aurait été bien de le faire par secteur. Pourquoi les députés ont voté une loi qui prévoit la limitation des vols aériens en cas de pic de pollution et cette loi n'a jamais été appliquée ? Pour protéger la santé des Franciliens, on ne fait rien.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur votre remarque liée au fait que le PPA ne va pas assez loin car il vise les valeurs limites et non les valeurs cibles, tant que l'on ne respecte pas les valeurs limites on ne peut pas aller plus loin. On agit aujourd'hui maintenant pour être pertinent.

Sur les modélisations et les données entrantes, on peut questionner les hypothèses de météorologique retenues. On ne peut pas faire plusieurs calculs mais ils ont été faits en toute transparence. C'est trop.

Les facteurs d'émission, on commence par déterminer les caractéristiques et on va associer non les émissions théoriques mais des émissions calculées en banc d'essai. Ce ne sont pas des émissions calculées en conditions réelles. Suite au scandale de Volkswagen, il n'existe pas de modèles pour les conditions de circulation. On prévoit une augmentation de trafic, on s'est basé sur le modèle de la DRIEA avec une hypothèse majorante.

Le nombre de décès, ce n'est pas simple à comprendre. Dans l'étude de Santé Publique France, ils ont fait des études. Quand on dit qu'il y a un mort prématuré à cause de la qualité de l'air, c'est toujours par rapport à une autre situation. Dans le rapport de Santé Publique France, ils ont les études par rapport à plusieurs scénarii : un air 0 pollution pour lequel il y a 10 249 décès prématurés, et ces chiffres diminuent si l'on compare avec un air où la concentration serait la concentration de la commune la moins polluée ou respectant les valeurs limites. Il n'y a pas de mort prématuré à cause du dépassement des valeurs limites. Les valeurs limites ne permettent pas de répondre à l'enjeu sanitaire. Par rapport à la concentration de 2015, on trouve 4250 décès.

Sur l'aérien, je n'en ai pas parlé. Le secteur aérien 7% d'émission de Nox et 1% d'émission de particules. La mesure de limitation des vols n'a pas été retenue car elle dépend du ministre. Ce secteur ne voit pas ces émissions augmenter, nous avons pris une augmentation des emports et donc, mieux charger les avions. Nous allons nous intéresser aux engins au sol et aux phases d'atterrissage pour limiter l'utilisation des moteurs.

### **Louis THEODORO, Direction Générale de l'Aviation Civile**

Ce qu'a dit Clara HERER est juste. A horizon 2020, il est difficile de dire quelle sera la tendance : augmentation ou diminution de 3 à 5% ? cela veut dire plus ou moins un maintien dans un contexte de maintien. Cela croit un peu en fait. Il y a une limitation de trafic à Orly mais à Roissy il faut pouvoir accepter la croissance du trafic aérien. Pas de volonté ministérielle de limiter le trafic

aérien.

Il y a deux autres points soulevés par Convergence associative : éliminer les avions anciens. Il n'existe pas de moyens pour les éliminer. Roissy ne fait pas partie des mauvais élèves ni des bons. L'autre possibilité serait d'éliminer les avions trop pollués mais nous avons aucun outil pour cela. Pour la descente continue, comme on prend l'hypothèse du cycle LTO, or les descentes continues sont au dessus de 3 000 feet et nous sommes hors cycle LTO.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

A chaque fois qu'un inventaire est réalisé, il faut recalculer les exercices antérieurs car on change d'eméthodologie. Ce recalcul n'a pas été fait pour le PPA. Air Parif est en train de terminer son recalcul et nous pourrons comparer les exercices.

Par inventaire, on recense le nombre total des émissions par secteur en Île-de-France.

Pour les pics de pollution, il existe bien un plan de l'aviation et lors du dernier pic de pollution, il y a bien eu des limitations sur les aéronefs et les APU.

### **Louis THEODORO, Direction Générale de l'Aviation Civile**

sur les grands aéroports, il n'y a pas eu de mesures. Il s'agissait de limiter les tours de piste des petits avions. Les mesures en cas de pic de pollution ne concernent jamais les transports en commun et l'on peut considérer les avions comme des moyens de transports en commun.

Christian Métairie, Vice Président du Conseil départemental du Val de Marne

Deux éléments de satisfaction : la baisse des pollutions au cours des dernières années mais c'est toujours les plus faciles qui ont d'abord été faits. La façon dont s'est organisée l'élaboration du PPA.

Notre avis négatif est motivé parce que les mesures ne vont pas assez loin et ne sont pas assez formalisées. Nous allons mettre sur le site nos propositions. La première proposition est la taxe poids lourds, la 2ème concerne le MIN de Rungis et nous apprenons la fermeture de la ligne ferroviaire Perpignan – Rungis et Rungis – Paris. Ces mesures annoncées sont incitatives : il faudrait que l'on ait des mesures réglementaires, obligatoires.

Un point de vue non négatif sur le PPA mais sur le fait qu'il y a beaucoup de mesures à améliorer.

### **Denis LAURENT, St Maur des Fossés**

il a été dit que les collectivités ont donné leur avis, quel type de collectivités a donné son avis ?

Le défi relatif sur les collectivités, je souhaiterais en savoir un peu plus.

Quant à un commentaire général sur le PPA, je pensais de manière très naïve que le PPA avait pour objectif d'améliorer la santé des Franciliens et je découvre qu'il a pour but de respecter les valeurs limites européennes. C'est assez extraordinaire de voir ce résultat de morts évitées alors qu'il est indiqué les valeurs limites ne permet pas de respecter la santé.

Ce n'est pas la santé des Franciliens qui est en jeu mais un objectif de normes, administratif.. qui remet en cause notre adhésion de citoyen.

### **Anne COMAN, Collectif 3R Ivry**

cela fait 20 ans que l'on préserve mal la qualité de l'air. Je ne comprends pas comment on peut se satisfaire d'un PPA qui permettra de respecter les valeurs limites sauf cas de dépassements localisés. C'est bien le problème : les grands axes routiers, les avions.. c'est bien sur ces zones qu'il faudrait travailler et non sur un ensemble qui serait satisfaisant. A 200m de l'usine d'incinération, il existe un roupe scolaire important..

Pendant un certain temps, Air Parif avait des stations de mesures dans le quartier de l'usine mais ces mesures semblent avoir disparu.

### **Blaise MARTIN, Paris**

les personnes les plus touchées sont celles qui habitent près du périphérique, autour de Roissy. Avec les projets du Grand Paris Express, on veut accroître la densification en région parisienne et donc, en 2030, les personnes les plus touchées seront encore plus exposées. Avec un plan comme celui-la, on ne diminue pas les inégalités mais on les accroît.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

En ce qui concerne les propositions du Val de Marne, la taxe poids lourds, la fermeture des lignes correspondent à des mesures hors compétence du préfet. Les mesures qui manquent de contenu, qui ne sont qu'incitatives, il faut se référer à l'arrêté d'approbation qui définit les plans de mobilité. Sur le défi Collectivités, suite à l'arrêt du Conseil d'Etat, Nicolas Hulot a demandé aux préfets de travailler avec les collectivités pour rédiger une feuille de route.

Le PPA a pour objectif de respecter les valeurs limites : c'est frustrant mais le code est ainsi.

### **Aurélie VIEILLEFOSSE, Directrice adjointe à la DRIEE**

je voulais réagir par rapport aux notions valeurs limites, valeurs cibles. Il faut être conscient que lors de la fixation des valeurs limites avec la loi LAURE, on s'est fixé des étapes et à chaque étape, lorsque l'on a atteint les marches

on a essayé de faire un PPA réaliste. Il y a deux grands sujets : les transports et les axes routiers avec des voitures moins polluantes ou moins nombreuses, et le chauffage au bois. L'interdiction du chauffage au bois n'est pas acceptable socialement. Il faut faire comprendre que le chauffage au bois ne doit être un source d'énergie en métropole.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Toutes les collectivités ont été consultées et nous avons reçu 30 retours sur 1350.

les dépassements localisés, les PCAET doivent être compatibles avec les objectifs du PPA. Ce sont ces collectivités qui ont la compétence pour agir sur ces points localisés.

### **Cécile HONORE, Air Parif**

Sur la campagne de mesures qui avait eu lieu en 2014, il y a eu 5 points de mesures mais l'étude n'a pas mis en évidence d'impact spécifique de l'UIOM sur la qualité de l'air.



**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur les zones les plus polluées, le Préfet a pris toutes les mesures qui sont de son ressort. Aujourd'hui, les mesures qui restent à prendre relèvent de l'aménagement et de l'urbanisme et sont du ressort des collectivités. On regardera de manière attentive ce point dans les PCAET.

**Un habitant de Yerres**

Je souhaiterais avoir un langage moins technocratique mais un vocabulaire plus concret et accessible. La région a été aménagée en créant des villes nouvelles sans penser aux transports en commun.

Pour moi, ce n'est pas significatif qu'il y ait une baisse de la pollution. Le plan correspond à une mascarade si l'on ne peut pas agir.

**Un membre du public**

je ne comprends pas votre réponse sur Roissy : on décide la construction d'un nouvel aéroport, la population est de plus en plus nombreuse dans cette région, vos mesures ne sont que rigolade, il y a plein de logements sociaux.

On m'a dit qu'une réunion devait avoir lieu à Gonesse et que vous aviez trouvé porte close en arrivant. Pourquoi Jean Pierre Blazy vous a empêché de tenir votre réunion ?

**Un membre du public**

A force de parler de modélisation, on déresponsabilise la population. Si les mesures étaient plus lisibles, on pourrait se sentir plus concerné, plus impliqué et l'on aurait un sentiment de transparence. Ce discours technocratique ne passe plus, n'est plus audible.

**Michel RIOTTOT, ancien Président de FNE Île-de-France**

Globalement, nous sommes très insatisfait de ce PPA : 20 ans après la loi LAURE, nous devrions ne pas en être là. Faut il rappeler que 60% des ERP sont au bord du périphérique, il est inimaginable que l'on mette des crèches, des écoles, des hôpitaux .. près du périphérique.

C'est un cumul de nuisances pour une population déjà fragilisée. Il faut trouver des solutions, qui sont financières et l'Etat ne se lance pas.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

un discours moins technocratique : oui, c'est pour cela que vous avez un document relativement court avec des images... plus les synthèses en 6 pages, la création d'un site internet dédié.

Les PCAET doivent être élaborés dans la concertation du public et soumis à la consultation du public après.

Le développement des transports en commun est prévu dans le PDUIF, qui complète le PPA. Le PPA s'est intéressé à d'autres modes de report tels que le vélo, la marche à pied..

La réunion de Gonesse n'a pas pu se tenir car nous n'avons pas pu récupérer les clefs. Nous n'avons pas pu tenir la réunion.

**Cécile HONORE, Air Paris**

La modélisation correspond à faire des cartes sur la base de calculs. Elle permet d'avoir un vue générale avec des points de calage. Air Paris est une association d'intérêt général, nous avons à cœur d'être proche du public. Nous avons un devoir de rendre public notre travail.

**Michel RiOTTOT, ancien Président de FNE Île-de-France**

le fait que la réunion de Gonesse n'ait pas pu se tenir a motivé des associations à demander une prolongation de l'enquête et la tenue d'autres réunions publiques.

**Monsieur Métairie, Conseil départemental du Val de Marne**

dans les causes d'insatisfaction, la source est peut être le fait d'entendre que le préfet de région ne peut pas parler au nom de l'Etat. C'est un vrai problème de débat. C'est un reproche destiné à l'Etat de ne pas pouvoir avoir une parole cohérente.

**Un membre du public**

vous dites que c'est le citoyen qui doit changer. Cela est insatisfaisant.

Le PPA comprend des défis assortis de pénalités, de moyens financiers ? Et l'on s'aperçoit qu'au bout du compte, on ne respectera pas la loi. Pour le citoyen, cela devient difficilement audible.

**Un membre du public**

l'idée de la reconversion du périphérique en boulevard urbain n'est peut être pas utopique. Nous pourrions avoir différents transports en commun sur le boulevard périphérique. Avez vous pris cette idée en compte ?

**Aurélie VIEILLEFOSSE, Directrice adjointe de la DRIEE**

Sur les préfets, nous avons voulu vous montrer qu'il existe beaucoup de choses qui se font et que le PPA est le bric qui correspond à l'effort demandé par le préfet au niveau de la région.

Sur le secteur aérien, le problème est en termes de CO2 et de bruit. En termes de qualité de l'air, rien n'est aussi évident.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur la reconversion du boulevard périphérique, la Métropole et la Ville de Paris y réfléchissent.

L'action citoyenne a pour objectif que le citoyen soit moins perdu. Il y a une plaquette reprenant les 10 bons gestes.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Merci d'être venu, merci d'être resté.

Je souhaiterai inviter le public à déposer des observations sur le registre électronique, à venir rencontrer un commissaire enquêteur lors des permanences et lors de la prochaine réunion publique à St Denis.

Je vous souhaite une bonne soirée à tous.

*La séance est levée à 22h45.*

\*  
\* \*

Réunion publique Ivry-sur-Seine  
10 octobre 2017



# Projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France (PPA)

Clara HERER  
Chef de projet  
Préfecture de région, préfecture de police



PPA



# Introduction



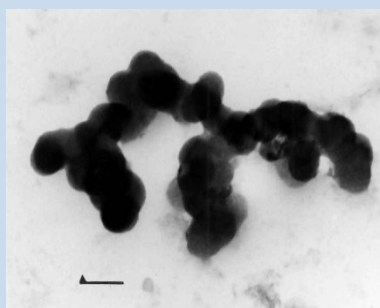
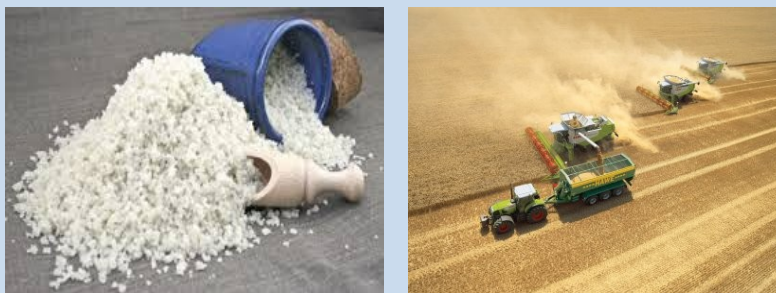
- Phase de consultation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)
  
- Le PPA c'est
  - Une synthèse des connaissances actuelles,
  - Un panorama des outils disponibles et efficaces
  - Un plan d'actions à réaliser d'ici 2020.
  
- 1. Nos efforts déjà engagés ont permis d'améliorer nettement la qualité de l'air
- 2. Trop de Franciliens sont encore exposés à une pollution supérieure aux valeurs limites réglementaires
- 3. Le PPA doit permettre d'accélérer le respect des valeurs limites
- 4. Pour aller plus loin et plus vite, il faut agir sur nos habitudes

# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?

- Polluants concernés par le PPA d'Ile-de-France

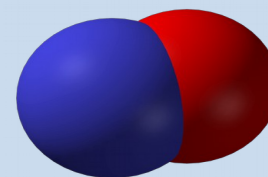


## Particules fines (PM) primaires



## Particules fines (PM) secondaires

## Oxydes d'azote (NOx)



## Dioxyde de soufre, benzène

# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?



- Espèces chimiques non concernées par le PPA

Polluants non concernés

$\text{NH}_3$

COV

$\text{O}_3$

Pollens

Dioxyde de carbone

$\text{CO}_2$

# Quels sont les effets de la pollution ?



- Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :
  - NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)
  - PM : effets
    - respiratoires,
    - allergiques et immunotoxiques,
    - cancérogènes,
    - cardiovasculaires.



**Île-de-France 2015**  
Plus de 5 000 morts prématurés  
Près de 8 milliards d'euros

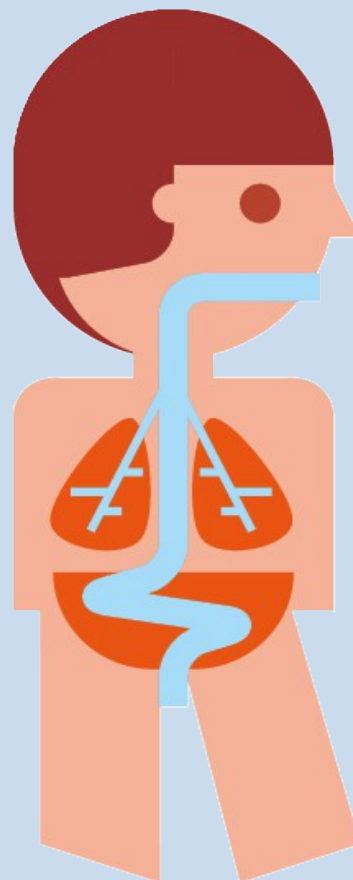


# Quels sont les effets de la pollution ?



## ■ Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :

- NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)
- PM : effets
  - respiratoires,
  - allergiques et immunotoxiques,
  - cancérogènes,
  - cardiovasculaires.



## ■ Des **effets environnementaux** :

- Baisse de rendement des cultures,
- Eutrophisation des sols (lessivage des polluants par la pluie),
- Détérioration des matériaux de façades, etc.

# Quelle réglementation ?



- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite horaire  $\text{NO}_2$  (non modélisable)

# Quelle réglementation ?

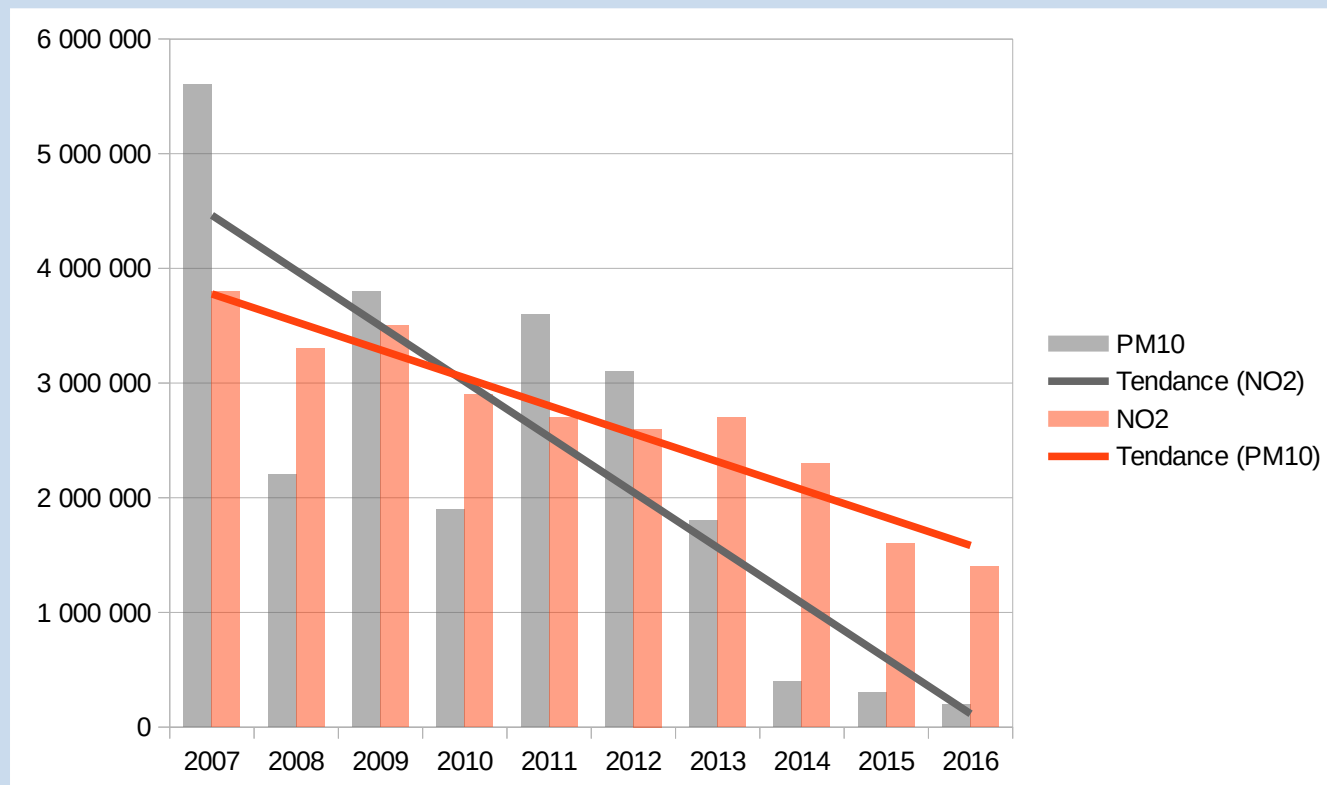


- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$
- Elles ne signifient pas absence d'**impact sanitaire**, mais sont le premier objectif à atteindre
- Les valeurs limites sont différentes des **seuils** déclenchant les pics de pollution : niveaux pour lesquels une exposition de courte durée présente un risque
  - Information-recommandation, persistance, alerte :  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{O}_3$
- Pics de pollution encadrés par l'arrêté mesures d'urgence

# La situation s'améliore...



- 2007 : 5,6M de Franciliens exposés aux  $PM_{10}$ , 3,8M au  $NO_2$
- 2016 : 0,2M de Franciliens exposés aux  $PM_{10}$ , 1,4M au  $NO_2$



**PPA**

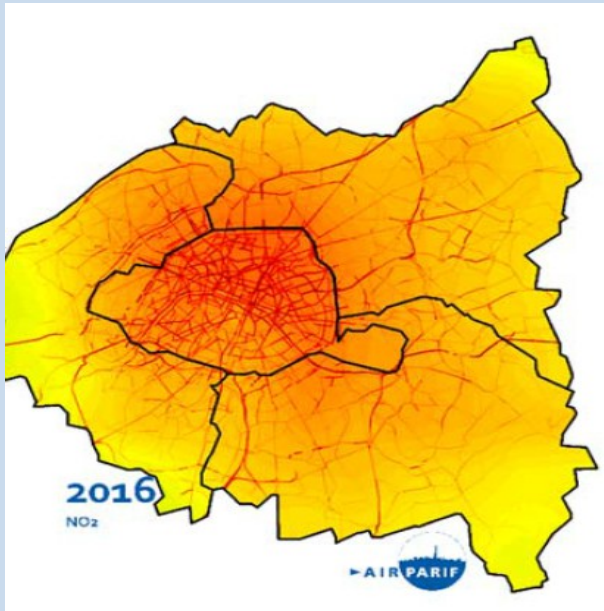
*actions pérennes, baisse à moyen terme de la pollution chronique*

# ...mais on constate encore des dépassements

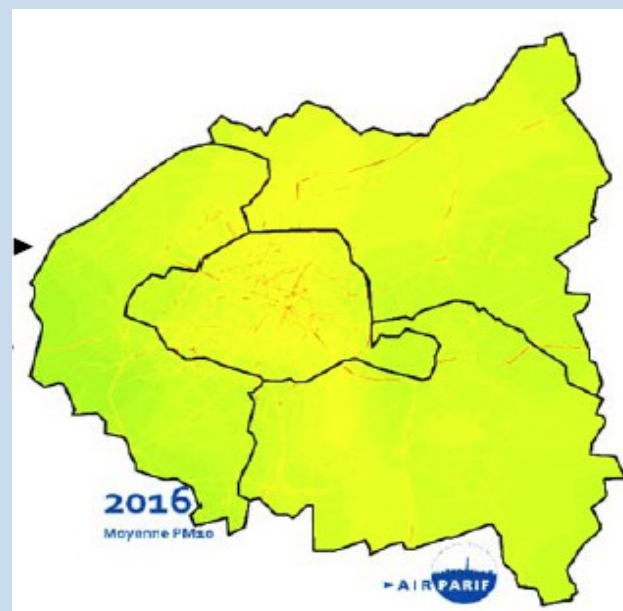


France :  
2 pré-  
contentieux  
européens

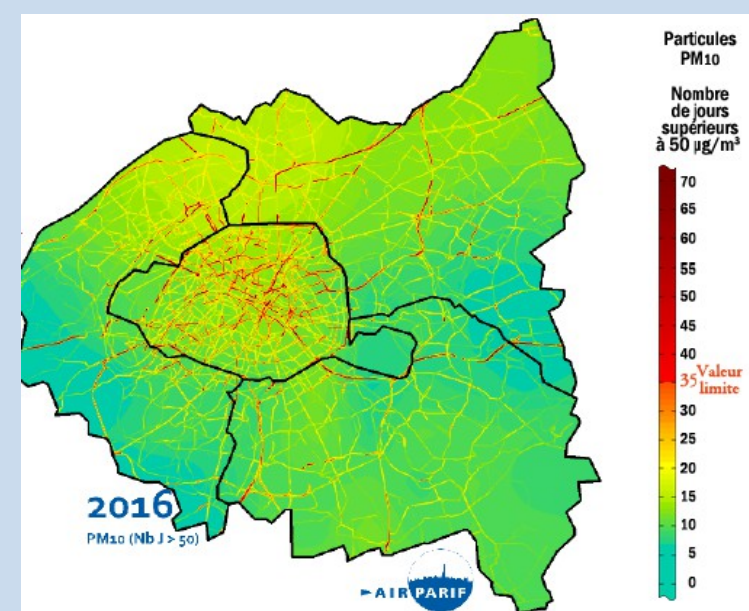
- **Dépassements** (2016) des valeurs limites pour deux polluants : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules PM<sub>10</sub>



Valeur limite annuelle NO<sub>2</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*



Valeur limite annuelle PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*

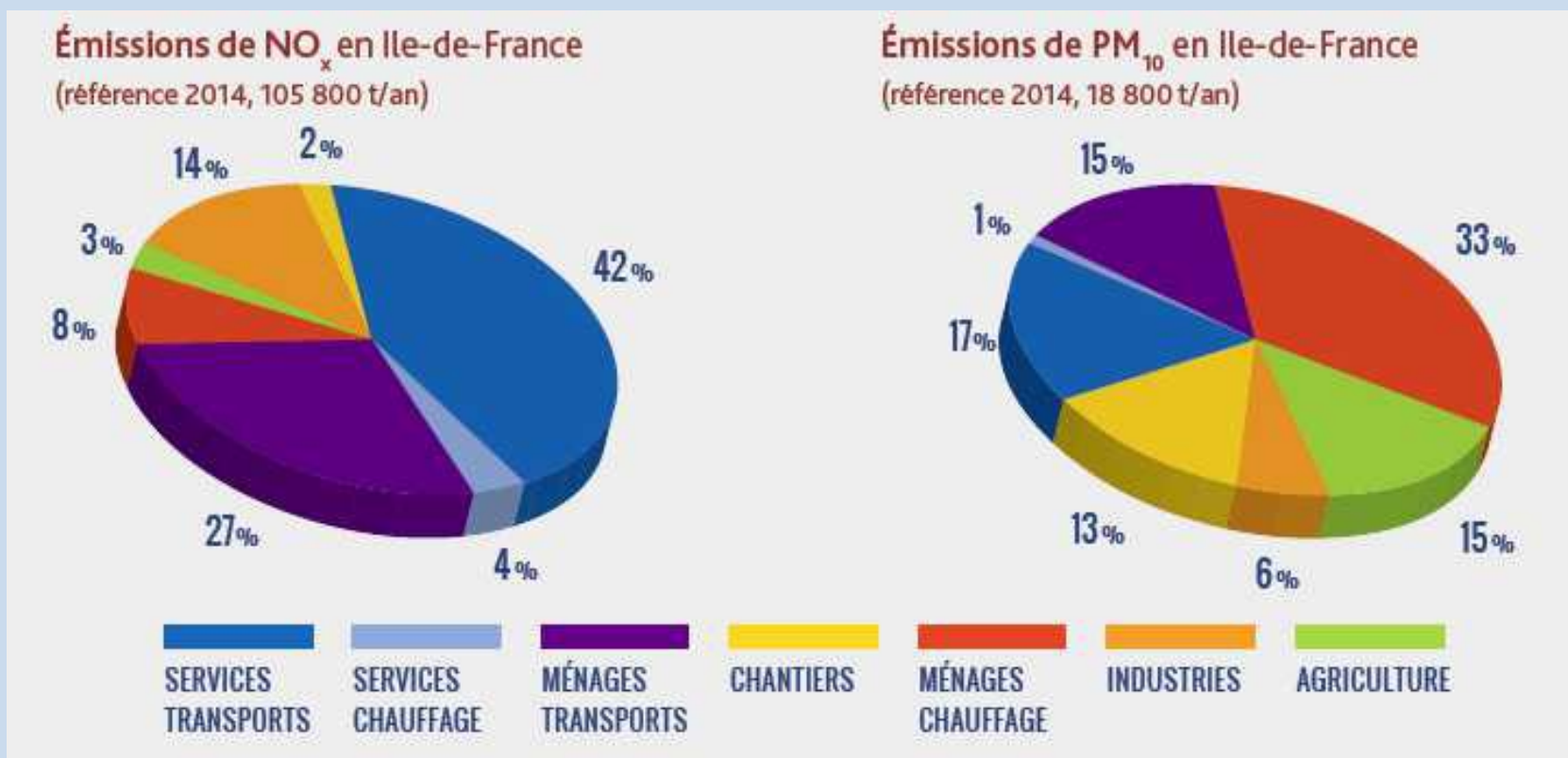


Valeur limite journalière PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 jour à ne pas dépasser plus de 35j/an*

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



■ Tous les Franciliens polluent



# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



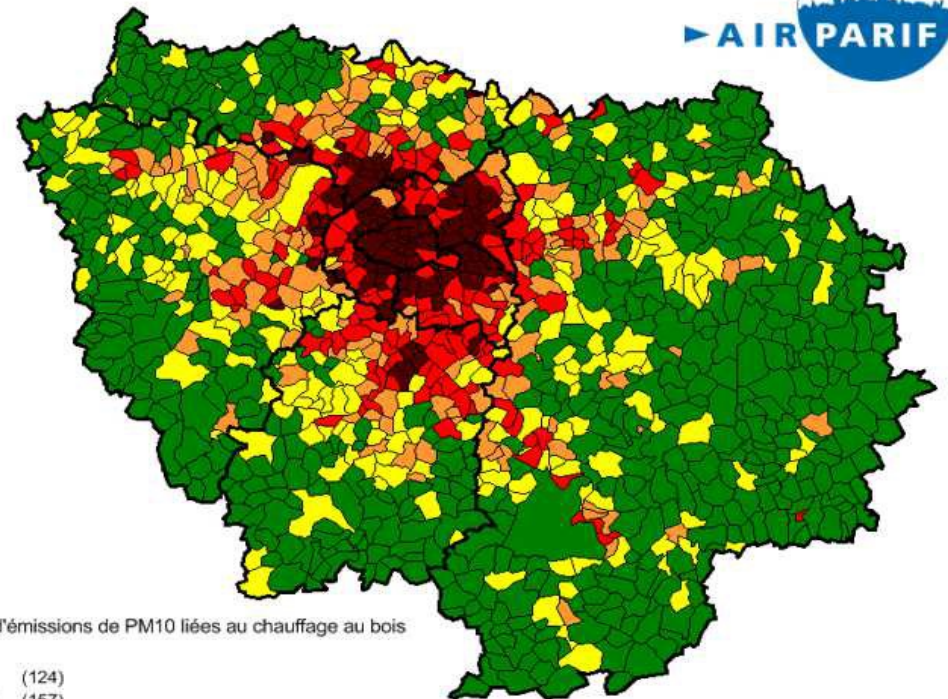
- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation, de population et d'habitations

**800 000 ménages** utilisent le chauffage individuel au bois

**5 %** de l'énergie consommée par le résidentiel est couverte par le bois

**96 %** de la pollution PM10 du secteur résidentiel provient de l'usage du bois

Densités communales d'émissions primaires de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois en Ile-de-France - 2014



Densités d'émissions de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois t/km<sup>2</sup>/an

■	> 2	(124)
■	1 à 2	(157)
■	0.5 à 1	(149)
■	0.2 à 0.5	(256)
■	< 0.2	(614)

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation, de population et d'habitations
  - De déplacements

**77 milliards** de km parcourus par an

**8,5 millions** de voyageurs par jour dans les transports en commun

**Plus de 50 %** des déplacements en voiture font moins de 3km  
(= 15 minutes en vélo)

**Plus de 50 %** des particules issues du trafic routier proviennent de l'usure des routes et de l'abrasion des freins

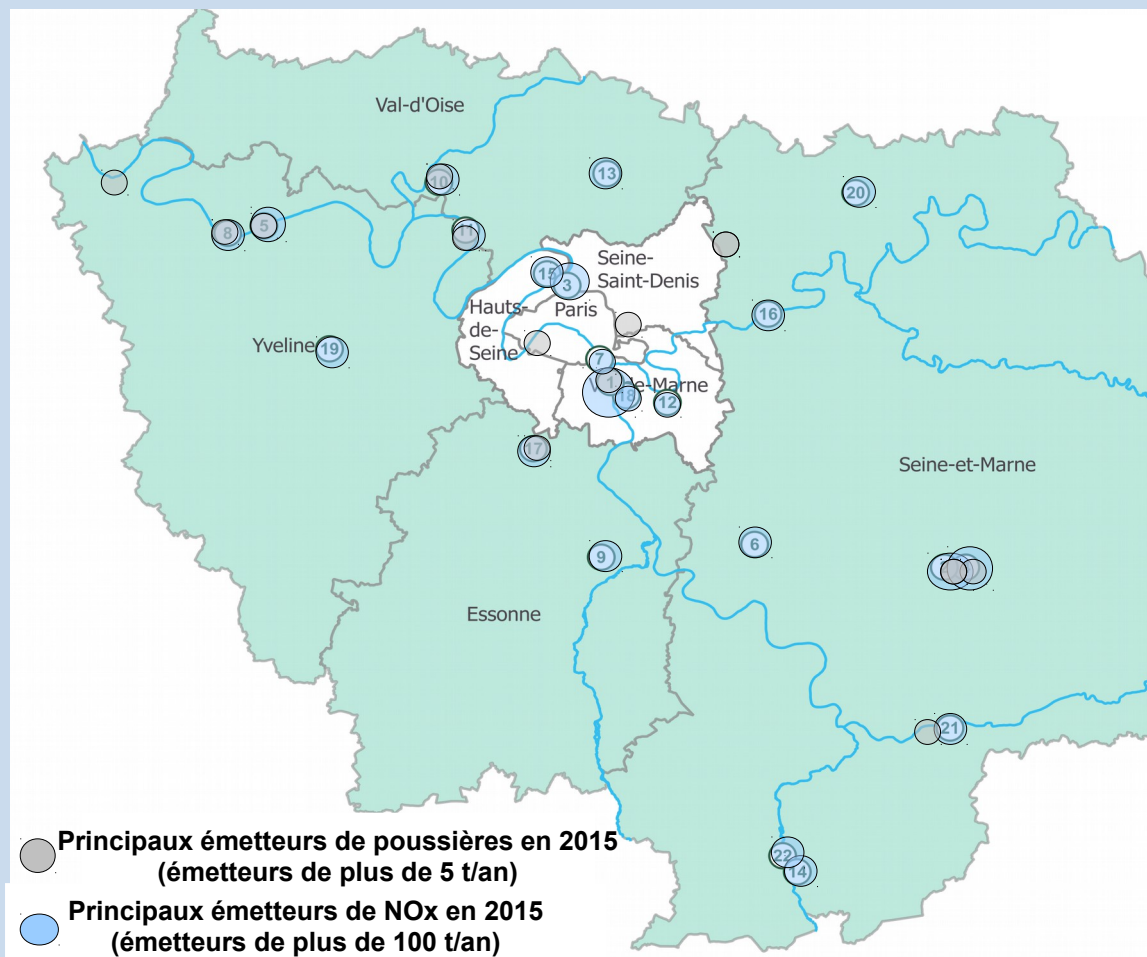


# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**11 850** installations répertoriées ICPE  
**7 682** structures de plus de 100 salariés



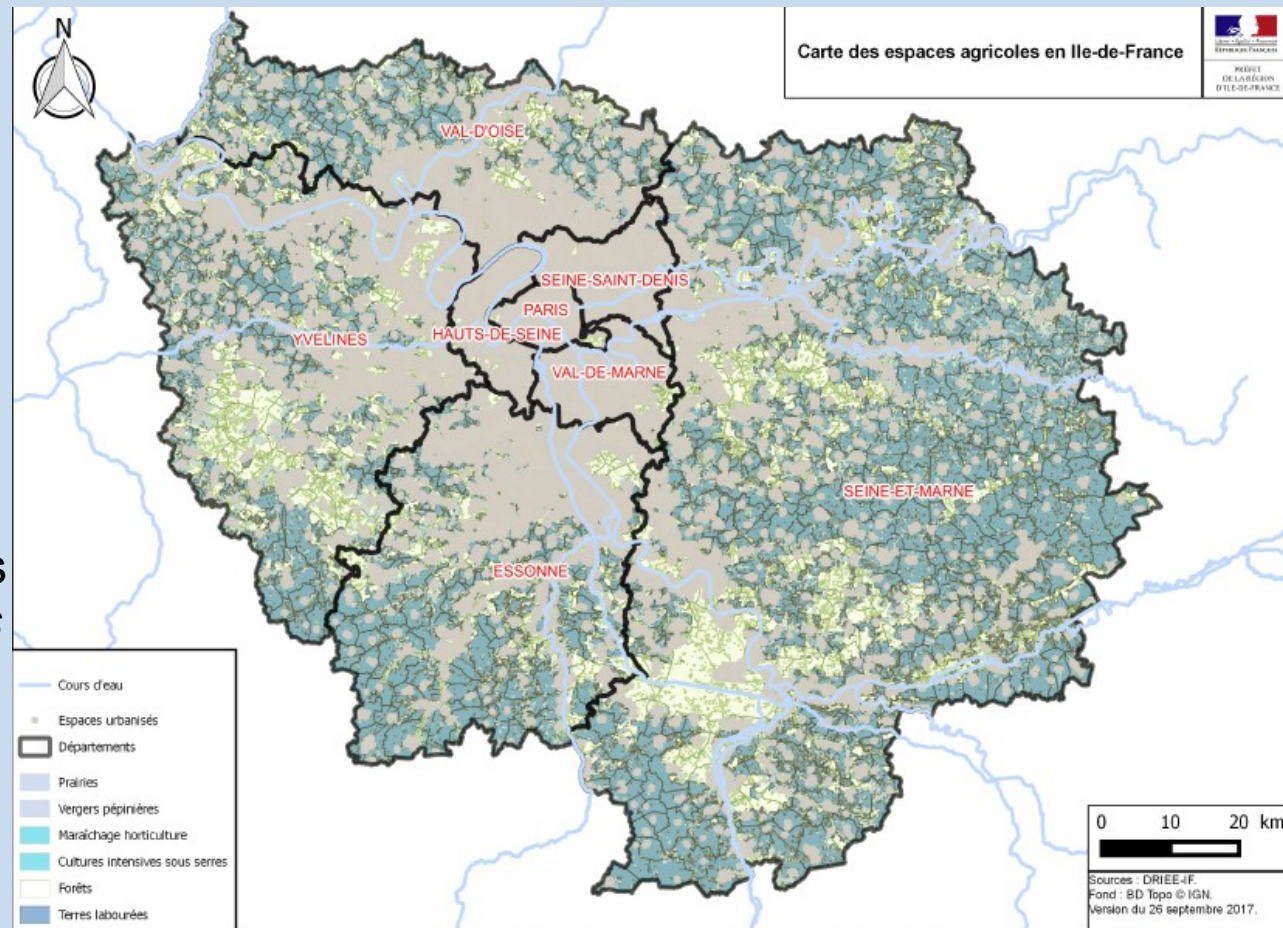
# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**50 %** surface régionale occupée par des terres agricoles

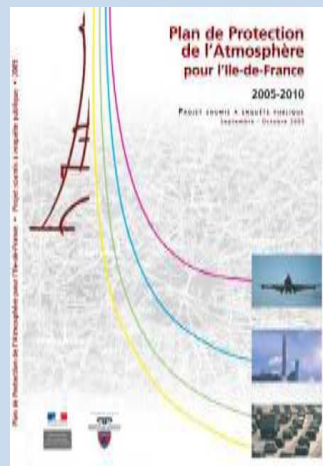
**80 %** des émissions d'ammoniac proviennent de l'épandage d'engrais  
*Ammoniac: précurseur de particules*



# Pourquoi l'Île-de-France est-elle polluée ?



- Tous les Franciliens polluent
- Toutes les mesures engagées n'ont pas suffi pour garantir le respect des valeurs limites européennes



2005



2013



2017

# Comment aller plus loin ?



- Pour accélérer la reconquête de la qualité de l'air
  - Mieux cibler les **sources diffuses** (petits émetteurs, nombreux et distribués spatialement) → transport routier et chauffage individuel au bois
  - **Mobiliser** tous les secteurs d'activités, tous les acteurs → avancer ensemble
  - **Mutualiser** les efforts → travailler en concertation, dans la même direction

# Anticiper la révision du PPA



- L'ambition de ce nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère
  - Constituer un recueil d'**actions concrètes** (et non un plan stratégique loin des réalités de terrain)
  - **Engager** tous les secteurs et tous les Franciliens
  
- Ces actions s'ajoutent
  - à toutes les actions déjà engagées au **niveau national** (réglementation ICPE, mesures fiscales, dispositifs d'aides, etc.) ;
  - à toutes les actions du ressort des **collectivités locales** (plans local de déplacement, plans marche / vélo, plans climat air énergie, ZCR, etc.).

# Une méthode de travail transversale et concertée



Préfet de Région

Préfet de Police

Comité stratégique de pilotage  
4 réunions  
390 membres

- Etat
- Collectivités territoriales
- Activités émettrices de polluants
- Associations et personnalités qualifiées

Comité technique  
10 réunions  
21 membres

- SGAR
- ADEME
- DRIEE
- ARS
- DRIEA
- DRIA AF
- DRIHL
- Région
- MGP
- Airparif

8 groupes de travail  
3 à 4 réunions

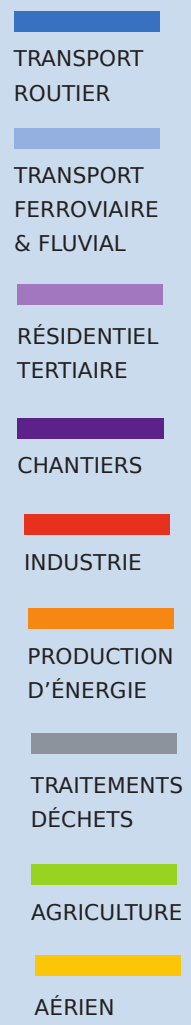
- industrie (19 membres)
- trans. routier (77 membres)
- aérien (12 membres)
- agriculture (21 membres)
- résidentiel (44 membres)
- santé (9 membres)
- collectivités (92 membres)
- actions citoyennes (34 m.)

Enquête en ligne (2 550 vues)  
2 conférences de citoyens (focus groupes, Plaine Commune & Paris)

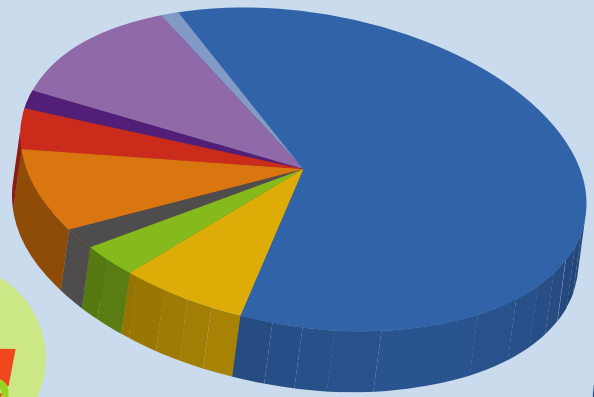
# Le projet de PPA révisé



EMISSIONS de NOx (2014)



25 défis



3 défis résidentiel-tertiaire chantiers



4 défis industrie



3 défis agriculture



3 défis aérien



8 défis transport routier



- 1 défi collectivités
- 1 défi Conseil régional
- 1 défi mesures d'urgence
- 1 défi actions citoyennes



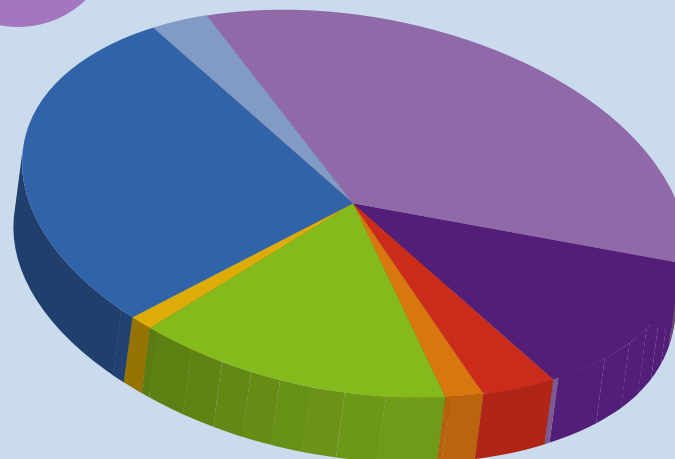
# Les défis du résidentiel-tertiaire



3 défis  
résidentiel-tertiaire chantiers



34 % des PM<sub>10</sub>  
(12 % des NOx)



EMISSIONS de  
PM10 (2014)



Ce qui a déjà été fait :

- 1,09 M€ (fonds air bois)
- 41,90 M€ (crédit d'impôt renouvellement appareils chauffage bois)

- Favoriser le **renouvellement** des appareils individuels de chauffage au bois polluants
  - fonds air bois de l'ADEME (1,09 M€)
  - campagne de communication
- Elaborer une charte bois-énergie et une charte chantiers



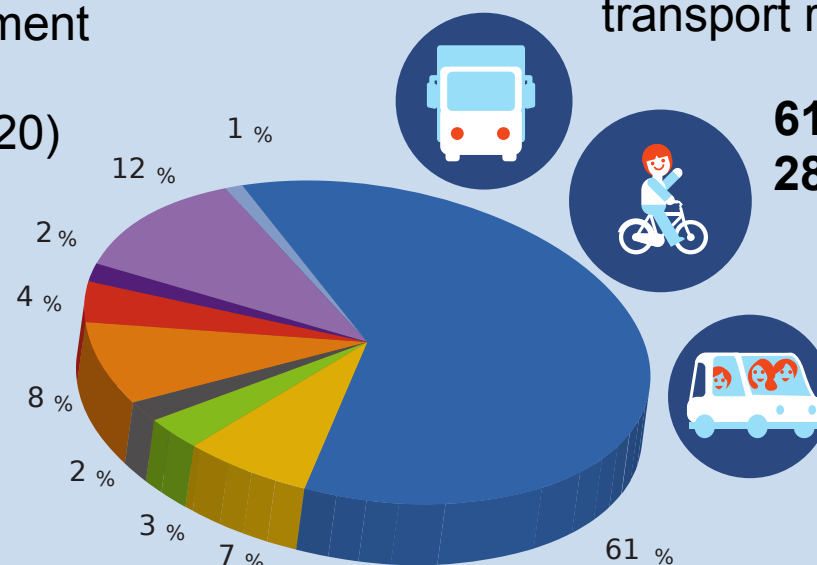
# Les défis du transport routier



Ce qui a déjà été fait :

- **67,5 M€** 2016 (renouvellement véhicules)
- **1 590 M€** (CPER 2015-2020)

**8 défis**  
transport routier



**61 % des NOx**  
**28 % des PM<sub>10</sub>**

EMISSIONS de  
NOx (2014)



- Imposer des **plans de mobilités** aux administrations
- Incitation à la mise en place de **Zones à Circulation Restreinte**
- Accompagner le développement des **véhicules peu polluants**
- Expérimentation **diminution de vitesse** sur le réseau « Etat »

Augmentation du **vélo**, du **covoiturage**

# ...et concrètement (exemples)

8 défis  
transport routier



61 % des NOx  
28 % des PM<sub>10</sub>



- **Diminuer les vitesses** sur les autoroutes franciliennes non concédées
  - Action 1 : évaluer les impacts de la baisse de vitesse sur 5 tronçons pour éventuellement élargir à la totalité du réseau
- Favoriser le **covoiturage**
  - Action 1 : animation régionale à destination des collectivités (action pilotée par le Conseil régional)
  - Action 2 : étudier l'opportunité d'ouvrir aux covoitureurs des voies réservées sur les autoroutes franciliennes non concédées
- Accompagner le développement des **véhicules peu polluants**
  - Installation de bornes de recharge électrique dans les parkings relais
  - Incitations à la mise en place de politiques de stationnement valorisant les véhicules les moins polluants
  - Création d'une plate-forme de groupement de commandes PME/PMI

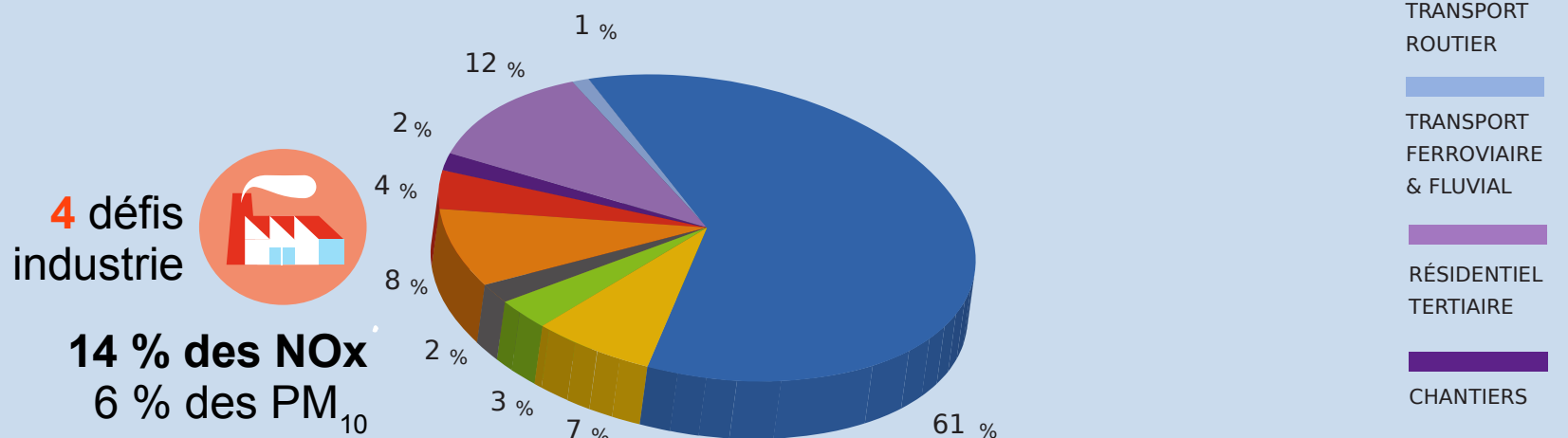
# Les défis de l'industrie

Ce qui a déjà été fait :

- - **65 %** de NOx et de PM<sub>10</sub> entre 2005 et 2015
- **1930** contrôles d'installations en 2016



EMISSIONS de NOx (2014)



4 défis industrie



14 % des NOx  
6 % des PM<sub>10</sub>

- Renforcer la surveillance et le **contrôle**
- **Sévérifier** les seuils d'émissions de NOx des installations d'incinération, de co-incinération de CSR et de combustion de biomasse
- **Sévérifier** les seuils d'émissions de particules des installations de combustion

# Le défi actions citoyennes



Ce qui a déjà été fait :

- **23 M€** (renouvellement des véhicules)
- **42 M€** (renouvellement des appareils de chauffage au bois)



## 1 défi actions citoyennes

- Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air
  - Action 1 : définir et diffuser les 10 bons gestes pour réduire les émissions polluantes dans sa vie quotidienne

### MES BONS GESTES

Pour améliorer la qualité de l'air

#### Mieux se déplacer

- 1 TRANSPORTS EN COMMUN**  
Même en heure de pointe, les transports en commun sont souvent plus rapides que les voitures. Ils polluent moins et sont souvent moins chers. Alors si votre itinéraire le permet, profitez-en. Ce sera peut-être l'occasion de lire un bon livre.
- 2 BON POUR LA SANTÉ**  
Sur les courtes distances, autant privilégier la marche, le vélo, la trottinette et autres modes actifs. Pas d'embouteillages, pas de places de stationnement à trouver : c'est souvent plus rapide et c'est meilleur pour la santé.
- 3 ROULER PROPRE**  
Tant qu'à prendre la voiture, on peut choisir des véhicules moins polluants : électriques, hybrides, norme Euro 6... À chacun de voir, il y a toujours une meilleure solution ! Mais évitez les véhicules non munis de filtres à particules car ces derniers ont été déclarés cancérigènes par l'OMS !
- 4 A PLUSIEURS, C'EST PLUS SYMPA !**  
Avec les collègues, les amis, ou même des inconnus, la voiture, c'est plus agréable à plusieurs que tout seul ! Parfois, il suffit de proposer à un collègue « je t'emmène ? », d'autres fois, c'est plus facile avec une application smartphone. Utilisez les plans de déplacement de votre entreprise, le télétravail si possible en cas de pics de pollution ou de manière plus continue. Alors si votre itinéraire le permet... profitez-en.

#### Mieux se chauffer

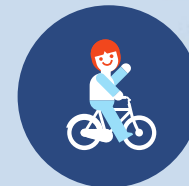
- 5 LE CHAUFFAGE AU BOIS EST POLLUANT**  
Pour diminuer les émissions liées au chauffage au bois, n'utilisez que du bois sec ou labellisé, et si possible, utilisez un insert ou un poêle flamme verte, pour lesquels une aide à la conversion existe et grâce auxquels vous brûlerez moins de combustible. En cas de pics de pollution aux particules en hiver, évitez d'utiliser le chauffage au bois.
- 6 LE CHAUFFAGE AU FIOUL EST POLLUANT**  
Si vous en avez l'occasion, renseignez-vous : il existe des subventions pour remplacer votre ancienne chaudière par une autre, au gaz ou à l'électricité, pompe à chaleur géothermique ou encore panneaux thermiques.
- 7 ISOLER SON LOGEMENT**  
Diminuer les pertes de chaleur en isolant son logement sans empêcher le renouvellement de l'air intérieur par les aérations prévues, ou moduler le chauffage en fonction de l'occupation des pièces : c'est économiser de l'argent et éviter des émissions polluantes.

#### Mieux consommer

- 8 EN PARLER**  
La pollution de l'air nous concerne tous, certains polluent plus tandis que d'autres subissent plus. S'interroger sur ses propres pratiques est un premier pas pour changer notre comportement. Changeons nos routines pour d'autres plus citoyennes et pour la protection de nos enfants.
- 9 ACHETER LOCAL**  
Il n'y a pas que les gens qui prennent la voiture. Les marchandises aussi. Alors pour diminuer la pollution, privilégiez des produits de proximité qui ont été transportés par des moyens peu polluants.
- 10 RECYCLER**  
L'incinération des déchets produit de la chaleur mais pollue aussi l'air. Trier ses déchets, et en produire le moins possible, c'est donc lutter, aussi, contre la pollution de l'air. Il y a des recycleries un peu partout, alors... utilisez-les.

<http://maqualitedelair-ldf.fr>

# Le projet de PPA révisé



## ■ Deux catégories de défis

- Défis « **évaluables** » : dont l'impact sur les émissions de polluants est quantifiable → **12 défis**
- Défis « **non évaluables** » : dont on ne peut pas quantifier l'impact sur les émissions de polluants compte tenu de l'état actuel des connaissances ou en raison du caractère intrinsèque du défi → **13 défis**

25 défis

Seuls 12 des 25 défis sont pris en compte dans les calculs

Tous les défis sont suivis par un indicateur

# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 1** : impact sur les émissions de polluants

	En 2020 avec PPA 2013 (par rapport à 2014)	En 2020 avec PPA 2013+2017 (par rapport à 2014)
<b>NO<sub>x</sub></b>	-28 %	<b>-39 %</b>
<b>PM<sub>10</sub></b>	-18 %	<b>-24 %</b>
<b>PM<sub>2.5</sub></b>	-25 %	<b>-32 %</b>

# L'impact des 12 défis évaluable



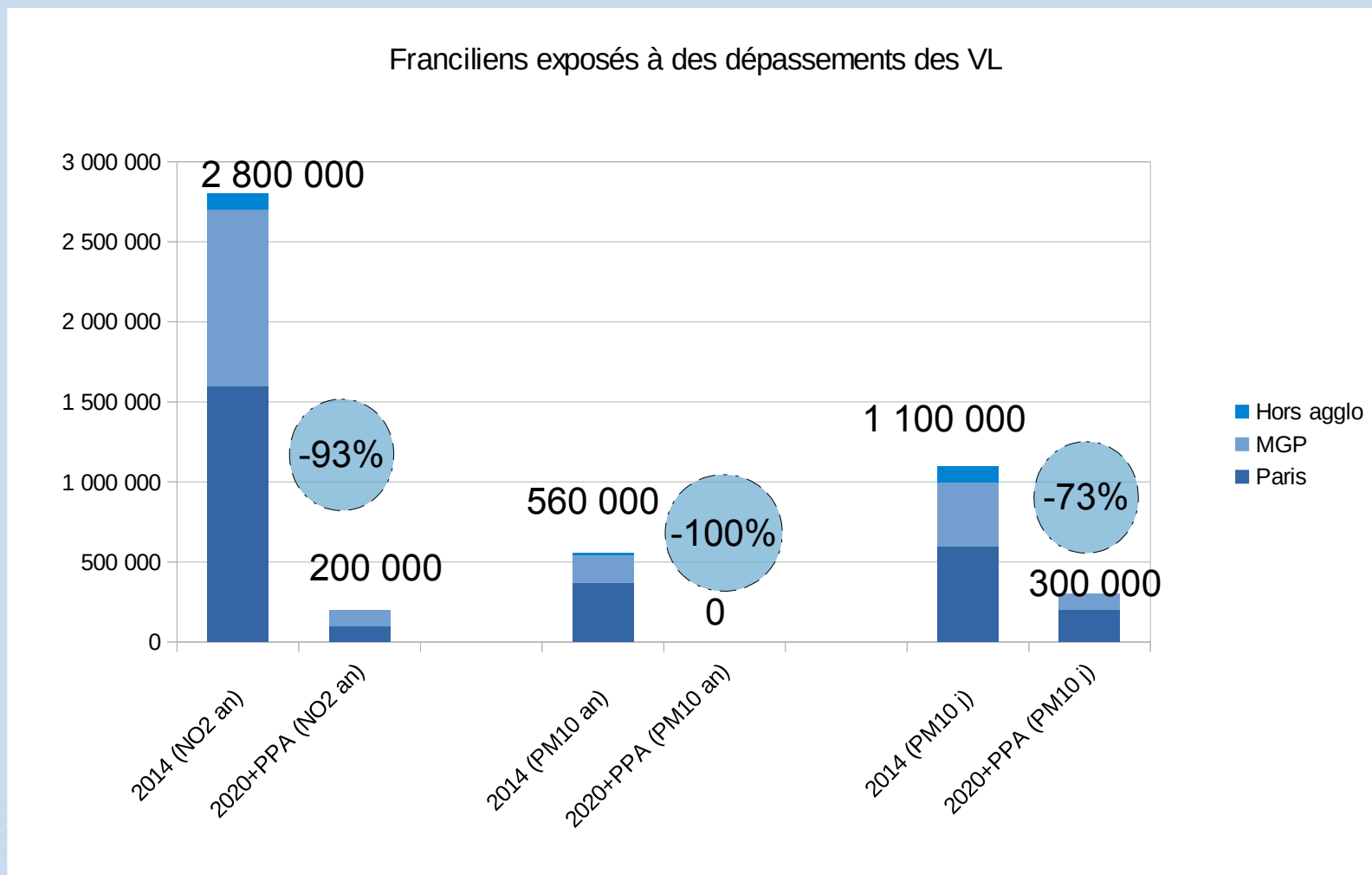
## Etape 2 : impact sur les concentrations

- Concentrations annuelles en  $\text{NO}_2$  et  $\text{PM}_{10}$ 
  - En moyenne sur toute la région, aucun dépassement en  $\text{NO}_2$  ; encore des **dépassements localisés** à proximité des axes de trafic → actions locales -35%
  - **Aucun dépassement** de la valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$  avec le PPA en 2020 -20%
- Concentration journalière en  $\text{PM}_{10}$ 
  - Aucun dépassement en moyenne ; encore des **dépassements localisés** -45%

# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 3** : impact sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites

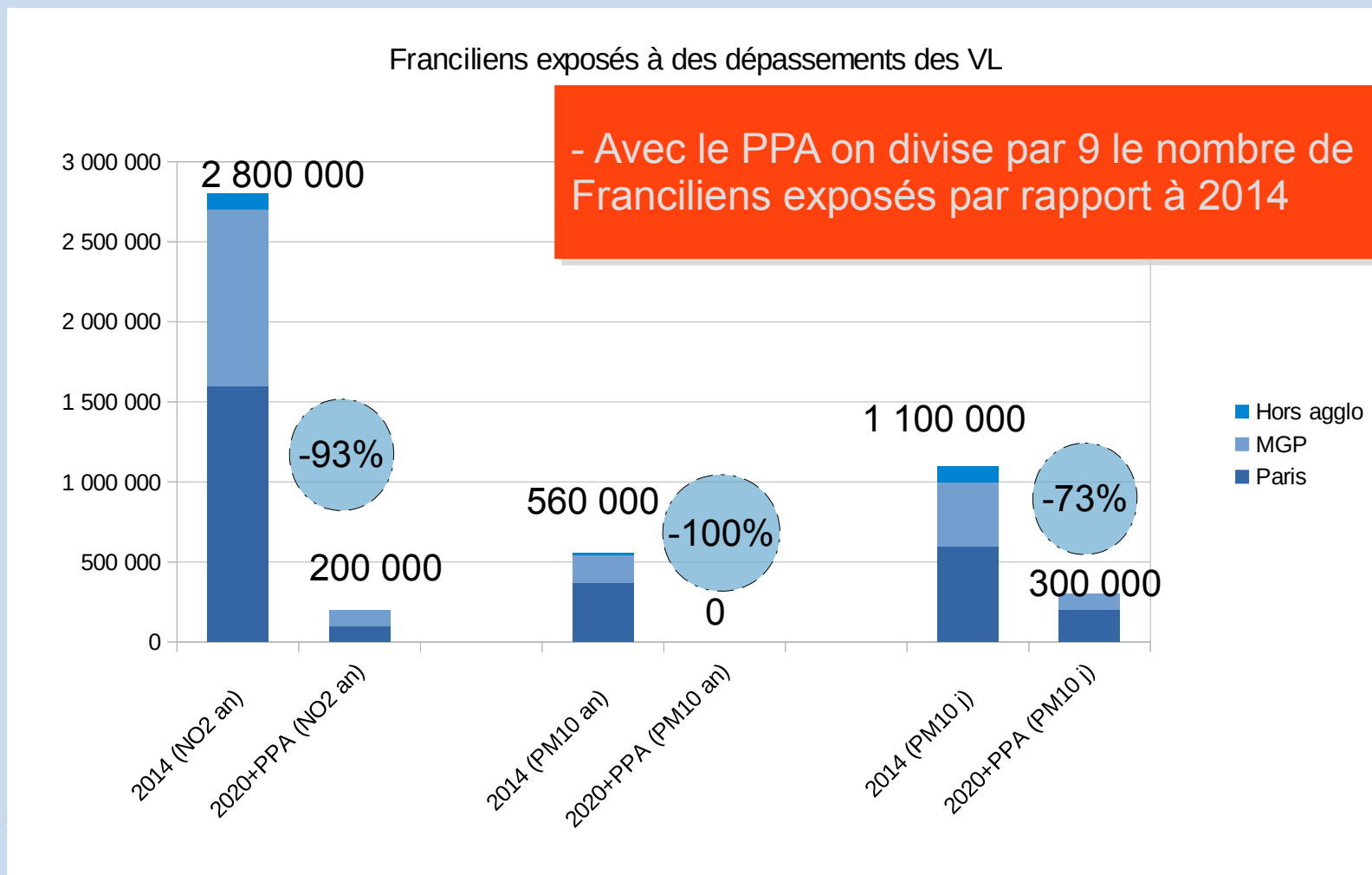




# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 3** : impact sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites



# Comment seront mis en œuvre les défis ?



**DÉFI** Résidentiel Tertiaire - 1

RÉFÉRENCE : FR\_MES\_JDF\_REST1

**ACTION 1**

RESPONSABLE DE L'ACTION : DRIEE (avec l'appui de la DRIHL)

*Informier et faire connaître les aides financières pour le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois*

Désignation d'un responsable

- OBJECTIF SPÉCIFIQUE**  
Informier le grand public par le biais d'une campagne de communication avec l'appui d'acteurs locaux pour la transmission d'informations et la sensibilisation.
- STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT**  
**DÉPLOIEMENT :**
  - sélectionner les informations à faire figurer dans les supports de communication ;
  - identifier les organisations vecteurs de la communication ;
  - organiser la campagne de communication avec les organisations identifiées.**ACTEURS POSSIBLES :**
  - installateurs (poêliers et atrières) ;
  - collectivités (Espaces Info Énergie, Agences locales de l'Énergie, plateformes territoriales de la rénovation énergétique) ;
  - Anah via les OPAH (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat) et le programme Habiter mieux ;
  - ADEME (mise à disposition d'informations et de plaquettes).

Indicateur de suivi de la mise en œuvre de l'action

Nombre de campagnes d'information

1 indicateur de suivi



Chargé de la récolte de l'indicateur

DRIHL

1 chargé de la récolte de l'indicateur

## AIDES EN PLACE EN 2016

- Fonds Air Bois - Région Île-de-France
- Appel à projets Fonds Air - ADEME (<https://appelsaprojets.ademe.fr>)
- CITE (Crédit d'impôt pour la transition énergétique - <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1224>)
- Programme Habiter Mieux de l'Anah

À lire en annexe

# Comment seront mis en œuvre les défis ?



■ Chaque année :

1<sup>er</sup> Juin

Collecte des indicateurs



Récolte de l'ensemble des indicateurs



Juin

Réunion des groupes de travail



Analyse, exploitation et retours d'expérience sur les actions menées

Septembre

Journée francilienne de la qualité de l'air (comité de suivi)



Partage d'expériences et diffusion des indicateurs

# Conclusion



2017



L'ÎLE-DE FRANCE :  
encore quelques dépassements  
des valeurs limites européennes



UNE DYNAMIQUE  
COLLECTIVE POUR  
LA RECONQUÊTE  
DE LA QUALITÉ DE L'AIR

2020



**9 FOIS MOINS**

**DE FRANCILIENS EXPOSÉS**  
par rapport à 2014

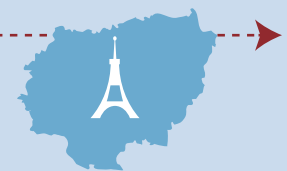


DES CHANGEMENTS  
DE COMPORTEMENT



DES ACTIONS LOCALES  
(PLANS CLIMAT, AIR, ENERGIE  
TERRITORIAUX)

2025



Respect des valeurs  
limites européennes



DE NOUVELLES  
HABITUDES POUR  
LA RECONQUÊTE  
DE LA QUALITÉ DE L'AIR



**Merci de votre attention**

**Du 18 sept au 31 oct  
[enquetepublique-ppa-idf.fr](http://enquetepublique-ppa-idf.fr)**



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

\*

**ANNEXE N°1-4**

**Compte rendu**  
**RÉUNION PUBLIQUE**  
**D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES**

Salle de la Légion d'Honneur – 6 rue de la Légion d'Honneur – Saint Denis

Mardi 17 octobre 2017

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION : SYLVIE DENIS DINTILHAC

MEMBRES

JACQUES DELOBELLE  
ESTELLE DLOUHY-MOREL  
SYLVIANE DUBAIL

JACKY HAZAN  
ANNE DE KOUROCH  
YVES MAËNHAUT

*La séance est ouverte à 20h15.*

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Bonsoir à tous, je vais donner tout de suite la parole à Madame DENIS DINTILHAC qui est la Présidente de la commission d'enquête et qui va ouvrir cette réunion. Et puis, elle passera la parole à Clara HERER, cheffe de projet sur le projet de révision du PPA. Vous pourrez ensuite donner votre avis, les enquêtes publiques sont là pour cela et poser des questions s'il y a des points sur lesquels vous souhaitez avoir des précisions.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Bonsoir à tous. Je suis Présidente de la commission d'enquête, composée de sept membres. Nous avons tous été désignés par le Tribunal administratif de Paris mais nous représentons l'ensemble des Tribunaux administratifs de la région Île-de-France.

La commission d'enquête est composée de personnalités totalement indépendantes, soumises au principe de neutralité et au devoir de réserve.

Cette réunion est une étape au cours de la procédure. Elle a été demandée par la commission d'enquête pensant que cela permettrait d'apporter de l'information au public et de favoriser l'échange. La commission va procéder à un travail d'analyse : d'analyse propre, d'une lecture analytique du dossier et également, d'analyse des observations émises par le public. Ce sont ces deux modalités de travail qui nous permettront à terme, après avoir reçu des réponses de la DRIEE aux questions que la commission aura posées préalablement, de formuler des conclusions sur un certain nombre de points pour enfin émettre un avis sur le projet.

Dernier point : ce travail se fera sous trois angles : celui de l'écoute du public et du porteur de projet, celui du dialogue et celui du respect.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci beaucoup. Nous allons donner la parole à Clara HERER. J'en profite pour vous dire que cette réunion est enregistrée.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Bonsoir à tous. Merci d'être venu. Je vais vous présenter le projet de PPA. Aujourd'hui, nous sommes à mi enquête publique mais le PPA a été porté à la consultation réglementaire des CODERST, des collectivités et aujourd'hui depuis le 18 septembre à la consultation du grand public. Le PPA est une synthèse des connaissances de la pollution de l'air en Île-de-France, un panorama des outils qui sont disponibles et efficaces pour lutter contre la pollution de l'air et un plan d'actions à réaliser d'ici 2020 pour répondre au contentieux européen c'est à dire respecter les valeurs limites d'ici 2025.

En propos introductifs, on peut dire que les efforts déjà engagés en matière de qualité de l'air ont permis de réduire les concentrations d'epolluants mais on voit aussi beaucoup trop de Franciliens

qui restent exposés à la pollution de l'air.

Le PPA a pour objet principal d'accélérer la reconquête de la qualité de l'air. Pour aller plus vite et plus loin, il faut que l'on agisse tous ensemble en changeant nos habitudes.

**Présentation du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2017-2020 par Clara HERER – cf. montage annexé à ce compte rendu**

## Débats

### **Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Merci beaucoup pour cet exposé et toutes ces explications. Je vous propose d'organiser le débat en deux parties : 1ère partie, pour des questions de compréhension, de précisions. Si vous souhaitez que Madame HERER revienne ou complète son exposé. Dans un 2ème temps, n'hésitez pas à donner votre avis, à faire des commentaires, des propositions.

### **Habitante de Sannois**

J'habite sous un rail aérien et j'ai 500 vols au dessus de ma tête. Quels ont été les moyens d'information pour qu'il y ait aussi peu de monde à cette réunion ? Je m'inquiète : cela concerne tout le monde et il n'y a pas grand monde.

### **Françoise BROCHOT, Présidente de l'association ADVOCNAR**

Ma question concerne les indicateurs annuels qui vont être utilisés pour évaluer le secteur aérien.

### **Michel RIBET, Adjoint au Maire de St Denis**

ma 1ère question portait sur le secteur aérien. Ici, nous avons aussi Le Bourget et les règles ne sont pas les mêmes sur l'aéroport du Bourget.

Dans le montage, il est question de limitation de vitesse sur autoroutes non concédés. Je voudrai avoir des explications sur ce point.

Enfin, il y a un chiffre très parlant : celui du coût de la pollution en termes sanitaires. Il était de 8 milliards. Je souhaiterais combien sur la période 2007/2016, ont été investis sur cette période. Il serait intéressant de connaître le ratio coût/investissement. Certes, c'est le préfet de région qui est impliqué mais au titre de représentant de l'Etat. J'aimerais savoir si l'Etat est vraiment impliqué.

### **Marc BERTRAND, St Denis**

Je suis intéressé par la mobilité et je m'inquiète des ZCR qui peuvent être des moyens d'exclusion sociale. Le coût de ce remplacement n'est pas vraiment évalué. L'accélération vers le tout électrique est inquiétant puisque l'électrique est nucléaire.. le chargement des véhicules dans de grands ensembles va être difficile.

Les ZCR vont accroître les difficultés des familles modestes.



**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

En ce qui concerne l'information, les moyens déployés, dans un 1er temps, ont consisté à respecter la publicité légale, à organiser un atelier presse, à annoncer sur les sites des préfectures. Un système d'information mis en place mais pas toujours relayé mais ce n'est plus de notre fait.

Concernant les indicateurs du transport aérien, cela représente 7% des émissions de No2 et 1% des émissions de particules en Île-de-France. Ces émissions ne sont pas seulement les émissions des aéronefs mais aussi celles des APU et des engins au sol. Le ministre est compétent pour limiter les mouvements de vols.

**Louis THEODORO, Direction Générale de l'Aviation Civile**

L'indicateur du défi de sensibilisation a été communiqué au groupe de travail. Nous n'avons pas eu de retour officiel mais il reste à valider pour le rendre public.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Les autoroutes non concédées sont les autoroutes sans péage, géré par les préfets. Aujourd'hui 5 tronçons sont concernés. Pourquoi pas sur les autoroutes concédés car nous n'avons pas la compétence sur ces autoroutes.

**Jérôme GOELLNER, Directeur de la DRIEE**

Les autoroutes concédées sont le bout de l'A14 limité à 90 ou 110 km/h et le tronçon de l'A86 duplex déjà limité à 70 km/h.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

De 2007 à 2016, je ne sais pas combien ont été investis pour la qualité de l'air. Je peux vous donner des chiffres sur ce que l'Etat a investi. Pour les collectivités, 10 M€. Pour le Grand Paris Express, 24 milliards d'€...

Chaque défi a été évalué selon 4 critères : l'investissement, le coût économique, le coût social et le besoin de textes juridiques.

Les ZCR ont un coût pour l'Etat puisque il y aura moins de consommation de carburant et l'Etat percevra moins de taxes. Si on investit, in fine cela rapporte un bénéfice.

Les euros/tonnes c'est un euro par tonne de polluant non émis.

Le tout électrique génère aussi des émissions et c'est pour cela que le PPA souhaite orienter les modes de transport tel le vélo ou la marche à pied.

**Michel RIBET, Adjoint au Maire de St Denis**

Pour l'information, je voudrais dire que les collectivités ont été saisies en juin avec un délai de réponse qui était finalement totalement impossible. Si le plan de consultation se fait pendant l'été alors que les collectivités ne se réunissent pas l'été et ne peuvent pas organiser de débat dans les collectivités et donc pas de relai pour les citoyens. C'est une question de méthode et tant que le débat n'est pas porté, il ne peut pas y avoir de changement. Il y a un raté à ce niveau, sur un plan

de méthode.

### **Un membre du public**

La moto ne pollue pas autant qu'une voiture. En 2020, ma moto sera obsolète et interdite.

### **Cécile RONGAIN, Adjointe de St Denis**

sur notre territoire, 200 000 voitures passent tous les jours. Comment vous calculez vos moyens ? Comment les ventilez vous : existe-t-il des zones prioritaires ? En matière d'urbanisme, avez vous envisagé de prendre des mesures contre ces autoroutes qui divisent notre territoire ? Les transports, vous n'évoquez pas du tout le transport fluvial.

### **Jacques CAPET, Vice Président Naturellement Nanterre**

la communication, je crois savoir qu'il y aura une réunion à Issy les Moulineaux. Avez vous la date ? Le PDUIF, avez vous fait un bilan mi étape ? Les Plans de déplacements urbains, cela ne concerne que les individus. Pour les marchandises, rien n'est prévu. Qu'est ce que vous suggérez sachant le réseau de fret se réduit de jour en jour ? Pour les marchandises, il y a le problème du diesel. L'évolution est en cours mais de manière très lente. Que préconisez vous ? Dans votre présentation, vous avez évoqué la densification comme un aspect négatif. Or, certaines personnes poussent à la densification en région parisienne au détriment de la province et des Franciliens.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

La consultation des collectivités : elle s'est passée pendant l'été. Les collectivités faisaient partie des groupes de travail avec un planning de travail. Tout ce que je peux vous dire c'est que l'on a fait au mieux. Les deux roues motorisées sont ne pas forcément à l'origine des émissions de Nox et de particules. On n'a pas insisté parce que les 2 roues sont émetteurs de COVM et polluant pour l'ozone. Le calcul des concentrations : c'est Air Paris qui réalise des modélisations.

### **Charles KIMMERLIN, Air Paris**

un inventaire des émissions de chaque secteur d'abord à des échelles très fines et ensuite comment ces polluants se dispersent dans l'air et comment ils réagissent entre eux. Les stations de mesures viennent valider ces calculs.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

La réunion publique d'issy ? Non il n'y aura pas d'autre réunion publique car nous n'avons pas les moyens. Le transport fluvial utilise un carburant qui est moins bon pour la qualité de l'air. On a préféré dans le TRA7 en s'intéressant à une meilleure organisation des déplacements et en aidant les

collectivités à organiser la logistique du dernier km avec en préparation une charte. Effectivement, les transporteurs utilisent des diesel mais ils ont fait un calcul qui est favorable pour les GNV. Ils développent des stations pour pouvoir se déplacer.

Sur les autoroutes, c'est la mesure qui limite la vitesse. L'idée de cette étude est de vérifier que cette limitation sera positive pour la pollution.

Sur les PDUIF : il est géré par le STIF. Il s'agit du défi 7, il y a eu un bilan de mi parcours et il y a une feuille de route en cours de validation.

Sur la densité de la région : c'est une source diffuse de pollution. Un des leviers, déjà dans le PPA 2013, est la prise en compte de l'impact de la qualité de l'air dans les règles de l'urbanisme.

### **Georges SALOMON, membre du Collectif LAMAZE**

je ne comprends pas cette façon de saucissonner les sources de pollution.

Le chauffage au bois : vous parlez de cette source de pollution mais je m'interroge sur le bien fondé de cette pollution.

En ce qui concerne les autoroutes, nous souhaiterions savoir quelles mesures comptez vous prendre pour limiter cette pollution.

### **Un membre du public**

On voit la part très importante du diesel dans la pollution. Comment peut on encore autoriser un mode de carburant polluant ? Pas de mesures radicales ?

Dans le métro, quelle qualité de l'air ?

Pour les camions, c'est une bonne nouvelle qu'ils se convertissent au GNV mais il reste toujours la pollution liée à l'abrasion. Le transport fluvial n'a pas ce problème..surtout que sur une péniche on peut mettre plus de marchandises .

### **Un membre du public**

Suite au recours des Amis de la Terre devant le Conseil d'Etat, il a été fait droit à leur demande. Je suis étonnée que le PPA n'ait pas été revu avant l'enquête publique. Il restera des points noirs et que sans les plans annexes le PPA ne répond pas aux obligations.

### **Un membre du public**

Pourquoi avez vous exclu le benzène, le fluor, .. ? quelle est votre méthode de calcul ? Le changement de maille ne marche pas. On aura des informations lorsque nous aurons accès à vos programmes.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Le saucissonnage de la thématique de la qualité de l'air nous est imposé par les textes. La Loi TECV a encouragé une approche transversale. Le PPA répond à une exigence européenne qui correspond à certains polluants.

Vous ne voyez pas les camions d'approvisionnement de bois à Paris mais c'est un sondage qui a été réalisé par BVA/ADEME. Il s'agit de garder l'ordre de grandeur.

Quelles mesures pour réduire la pollution des véhicules ? Ce sont les 8 défis qui sont dans le PPA. La limitation de vitesse a un impact qui dépend aussi de la fluidité de la circulation. Le diesel encouragé par l'Etat, dans le cadre du plan national, il existe des mesures pour faire converger la taxe à la pompe et converger la fiscalité entre les flottes diesel et essence. Sur la pollution du métro, ce n'est pas le sujet du PPA.

### **Charles KIMMERLIN, Air Paris**

En ce moment Air Paris équipe plusieurs gares pour mesurer les émissions de polluants. Il y a des 1ers éléments sur notre site. A Paris, et la Petite Couronne, il y a 9% des résidents qui utilisent le chauffage au bois mais il y a un double phénomène : la densité et l'utilisation est souvent d'appoint et donc on n'utilise pas le même appareil. A Paris, c'est du foyer ouvert. Sur les modèles utilisés, ce qui est utilisé est le modèle Schimmer.

### **Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Sur les camions, on n'a pas fait une étude globale sur le report des camions vers le ferré ou le fleuve. Mais cela est une bonne idée. L'arrêt du Conseil d'Etat, l'idée est d'établir une feuille de route pour laquelle les collectivités et l'Etat vont élaborer une feuille de route. Il y a tout le PPA 2017 et de mettre en cohérence les actions des collectivités.

### **Sami TIE, habitant de St Denis**

les COV ne font pas partie du PPA alors que cela a un impact sur l'environnement et sur la santé.

### **Hervé, militant pour le vélo en ville**

Je suis assez critique car lorsque l'on veut faire du vélo. Il n'y a pas d'intelligence collective pour le vélo.

### **Claudie GILLOT, collectif Lamaze**

nous sommes sous le coup de deux pré contentieux : nous sommes dans un pays qui n'est pas à la pointe de la qualité de l'air. Pourrait-on avoir la répartition des investissements Etat/ collectivités en faveur de la qualité de l'air ? Avez vous fait des plaquettes en direction des entrepreneurs ? Avez vous des incitations en faveur des transports en commun ? En Seine St Denis, nous sommes victimes d'inégalités territoriales. La balafre des axes routiers : pourquoi l'Etat ne pourrait pas aller vers des investissements tels que l'enfouissement d'une des deux autoroutes qui traversent notre ville. Est ce que dans votre PPA, vous pouvez mettre des préconisations comme l'enfouissement ?

### **Un membre du public**

Je rajoute une pollution : celle du bruit. Par rapport à la particularité de notre territoire, quand il y a des points noirs bruit, il y a pollution de l'air.

A la fois la Région, il y ait un plan de rattrapage pour que sur des territoires fortement pollués, les flottes soient hybrides.

**Jacques CAPET, Vice Président Naturellement Nanterre**

pourrait il y avoir un livret pour le fret ferroviaire ? Je n'ai pas eu de réponse à ma question. Les petites dessertes de fret sont abandonnées.

**Un membre du public**

je trouve que la part du secteur aérien est faible. Quels sont les moyens de mesure du secteur aérien ?

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Les COV ne font pas partie du PPA car il n'existe pas de valeur limites dans le cadre européen.

**Jérôme GOELLNER, Directeur de la DRIEE**

les COV sont beaucoup d'émissions locales. Il y a beaucoup de réglementations qui visent à limiter les COV.

**Clara HERER, cheffe du projet à la DRIEE**

Les pistes cyclables, le vélo. La cohérence s'articule au niveau de la Région. L'idée du Conseil régional est de supprimer les ruptures des pistes cyclables.

On va avoir du mal à faire la différence entre les sources d'investissement. On prépare un guide qui permette de savoir qui fait quoi.

Il y a une synthèse pour les collectivités, aussi pour le grand public. Nous sommes en train de travailler sur une synthèse transport, pour l'aérien, l'agriculture, les entrepreneurs.

Sur les transports en commun, c'est l'objet du PDUIF.

Sur l'enfouissement d'une partie de l'A1, cette action n'a pas été proposée car nous sommes en limite de compétence ministérielle ou locale.

Les points noirs de bruit et de pollution doivent être repérés au niveau des PCAET qui doivent aussi prévoir des mesures.

Les bus hybrides concernent la RATP plan 2025. L'Etat n'a qu'un faible pouvoir.

Sur les émissions du secteur aérien, dans le PRSE, il existe une plateforme SURVOL.

**Charles KIMMERLIN, Air Paris**

La plateforme SURVOL est un modèle fin qui tourne heure par heure. C'est un système de modélisation.

Pour les particules, l'impact est plus faible.

**Gilles Laurent RAYSSAC, modérateur de la réunion**

Je vous remercie. Madame la Présidente, voulez vous conclure ?

**Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente de la commission d'enquête**

Je remercie le public de sa participation et de ses contributions. Vos réflexions sont complémentaires aux nôtres.

Je rappelle que l'enquête se termine le 15 novembre et vous invite à déposer des observations sur le registre électronique, à venir rencontrer un commissaire enquêteur lors des permanences.

Je vous souhaite une bonne soirée à tous.

*La séance est levée à 22h45.*

Réunion publique Saint-Denis  
17 octobre 2017



# Projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France (PPA)

Clara HERER  
Chef de projet  
Préfecture de région, préfecture de police



PPA



# Introduction



- Phase de consultation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)
  
- Le PPA c'est
  - Une synthèse des connaissances actuelles,
  - Un panorama des outils disponibles et efficaces
  - Un plan d'actions pour les Préfets à réaliser d'ici 2020.
  
- 1. Nos efforts déjà engagés ont permis d'améliorer nettement la qualité de l'air
- 2. Trop de Franciliens sont encore exposés à une pollution supérieure aux valeurs limites réglementaires
- 3. Le PPA doit permettre d'accélérer le respect des valeurs limites
- 4. Pour aller plus loin et plus vite, il faut agir sur nos habitudes

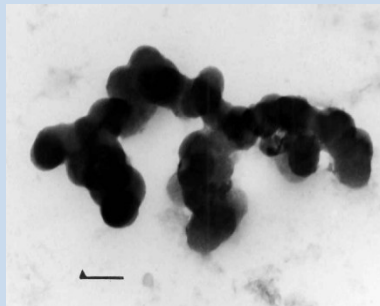


# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?

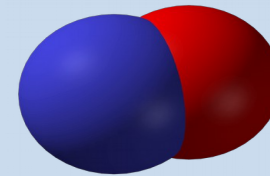
- Polluants concernés par le PPA d'Ile-de-France



## Particules fines (PM) primaires



## Oxydes d'azote (NOx)



## Dioxyde de soufre, benzène

## Particules fines (PM) secondaires

# La pollution de l'air, de quoi parle-t-on ?



- Espèces chimiques non concernées par le PPA

Polluants non concernés

$\text{NH}_3$

COV

$\text{O}_3$

Pollens

Dioxyde de carbone

$\text{CO}_2$

# Quels sont les effets de la pollution ?



- Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :

- NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)

- PM : effets

- respiratoires,
- allergiques et immunotoxiques,
- cancérogènes,
- cardiovasculaires.



**Île-de-France 2015**  
Plus de 5 000 morts prématurés  
Près de 8 milliards d'euros

# Quels sont les effets de la pollution ?



## ■ Des **effets sanitaires** (méthodologies épidémiologiques, statistiques) :

- NO<sub>2</sub> : troubles pulmonaires fonctionnels (gaz irritant)
- PM : effets
  - respiratoires,
  - allergiques et immunotoxiques,
  - cancérogènes,
  - cardiovasculaires.



## ■ Des **effets environnementaux** :

- Baisse de rendement des cultures,
- Eutrophisation des sols (lessivage des polluants par la pluie),
- Détérioration des matériaux de façades, etc.

# Quelle réglementation ?



- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite horaire  $\text{NO}_2$  (non modélisable)

# Quelle réglementation ?



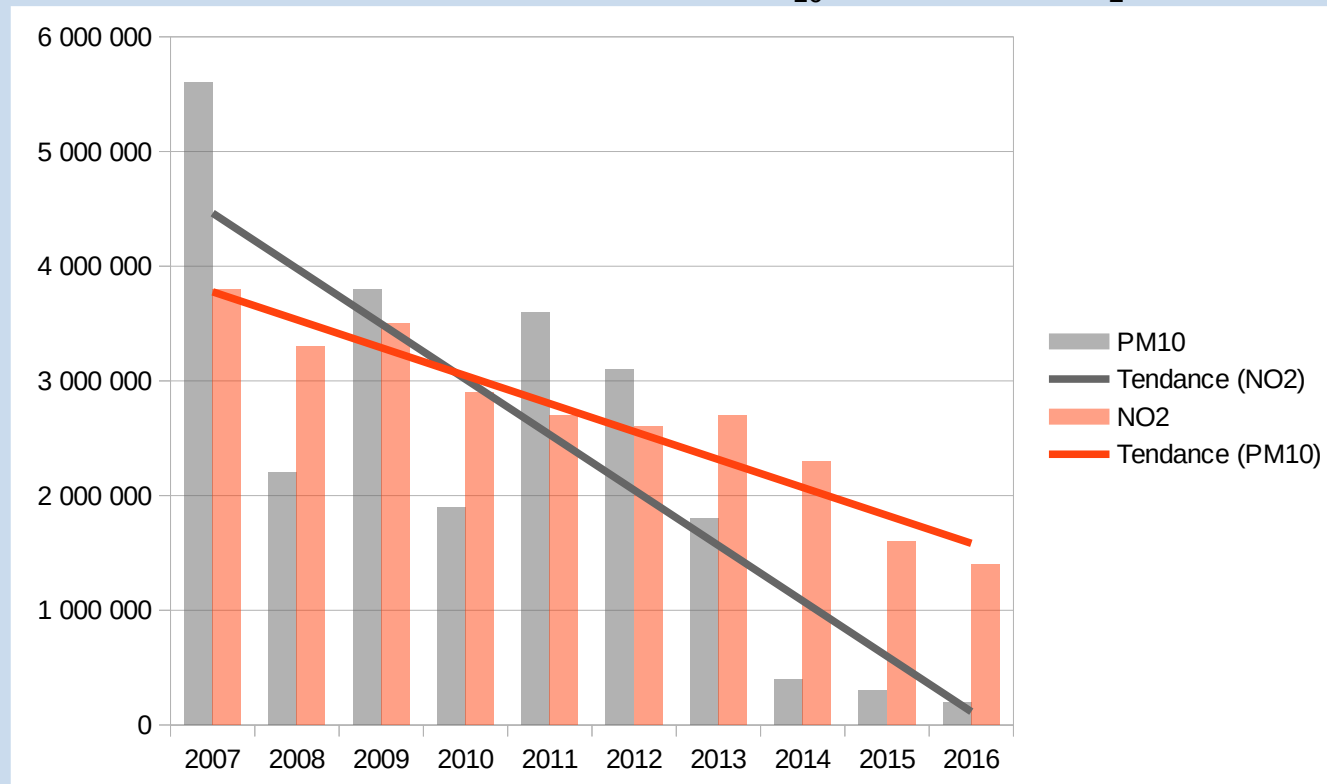
- Des **valeurs limites** pour la pollution de l'air
  - Fixées par l'Union européenne
  - Concentration en polluant (quantité de matière par volume d'air), moyennées sur une période de temps (Heure / Jour / An)
    - Valeur limite annuelle  $\text{NO}_2$
    - Valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$
    - Valeur limite journalière  $\text{PM}_{10}$
- Elles ne signifient pas absence d'**impact sanitaire**, mais sont le premier objectif à atteindre (recommandations OMS)
- Les valeurs limites sont différentes des **seuils** déclenchant les pics de pollution : niveaux pour lesquels une exposition de courte durée présente un risque
  - Information-recommandation, persistance, alerte :  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{O}_3$
- Pics de pollution encadrés par l'arrêté mesures d'urgence

# La situation s'améliore...



## ■ Pollution chronique :

- 2007 : 5,6M de Franciliens exposés aux PM<sub>10</sub>, 3,8M au NO<sub>2</sub>
- 2016 : 0,2M de Franciliens exposés aux PM<sub>10</sub>, 1,4M au NO<sub>2</sub>



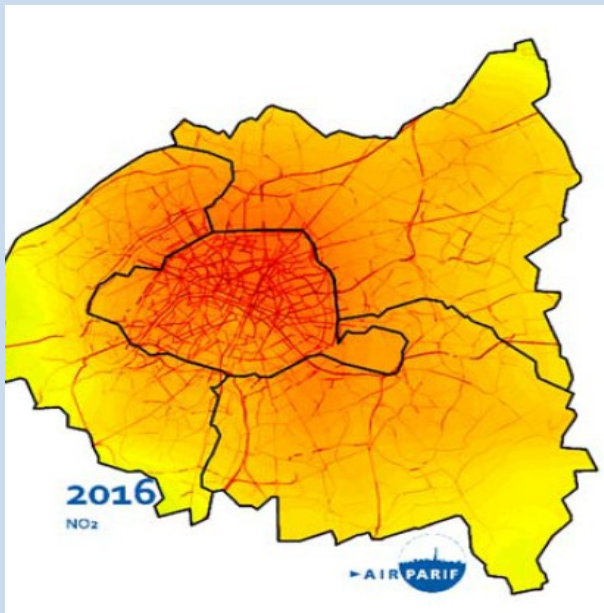
- Des actions **nationales** (dispositifs incitatifs, taxes, mesures fiscales, ... ), **locales** (plans marche, pistes cyclables, ...) et **régionales** (diminution des émissions de l'industrie, réduction de vitesse sur les grands axes)

# ...mais pas suffisamment

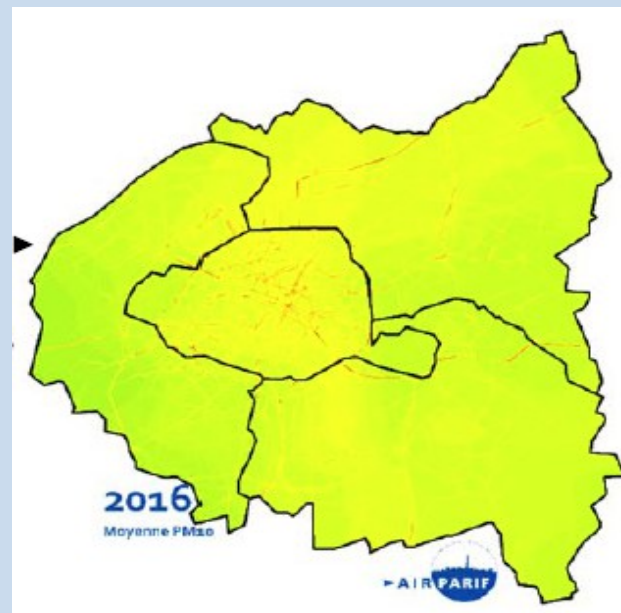


France :  
2 pré-  
contentieux  
européens

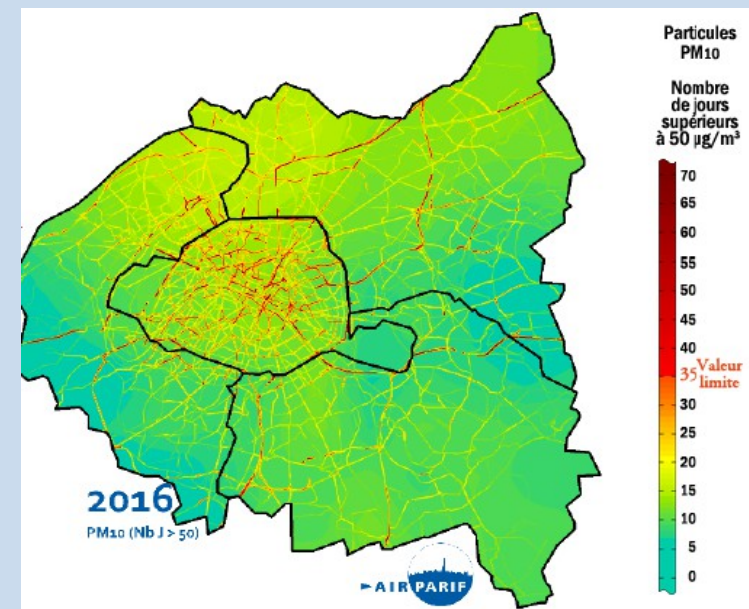
- **Dépassements** des valeurs limites (2016) pour deux polluants : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules PM<sub>10</sub>



Valeur limite annuelle NO<sub>2</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*



Valeur limite annuelle PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 an*



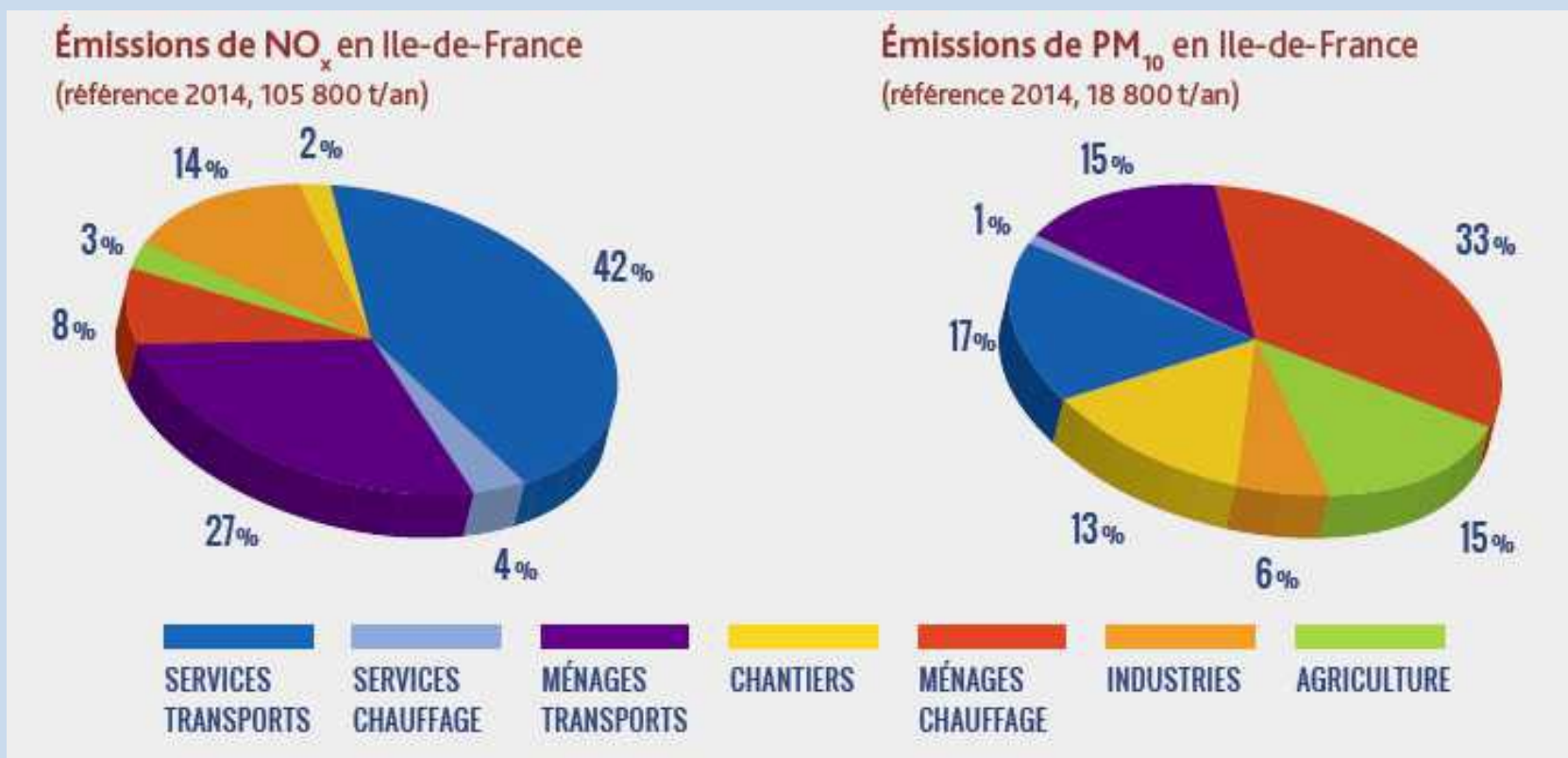
Valeur limite journalière PM<sub>10</sub>  
(petite couronne)  
*moyenne sur 1 jour à ne pas dépasser plus de 35j/an*



# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



■ Tous les Franciliens polluent



# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



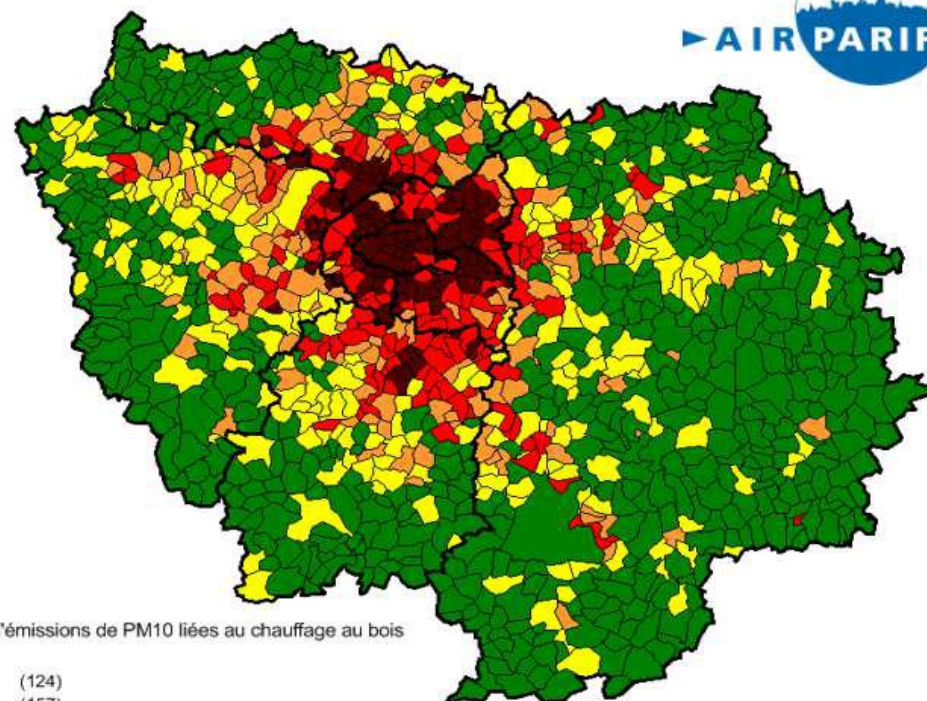
- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation, de population et d'habitations

**800 000 ménages** utilisent le chauffage individuel au bois

**5 %** de l'énergie consommée par le résidentiel est couverte par le bois

**96 %** de la pollution PM10 du secteur résidentiel provient de l'usage du bois

Densités communales d'émissions primaires de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois en Ile-de-France - 2014



Densités d'émissions de PM<sub>10</sub> liées au chauffage au bois t/km<sup>2</sup>/an

■	> 2	(124)
■	1 à 2	(157)
■	0.5 à 1	(149)
■	0.2 à 0.5	(256)
■	< 0.2	(614)

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation, de population et d'habitations
  - De déplacements

**77 milliards** de km parcourus par an

**8,5 millions** de voyageurs par jour dans les transports en commun

**Plus de 50 %** des déplacements en voiture font moins de 3km  
(= 15 minutes en vélo)

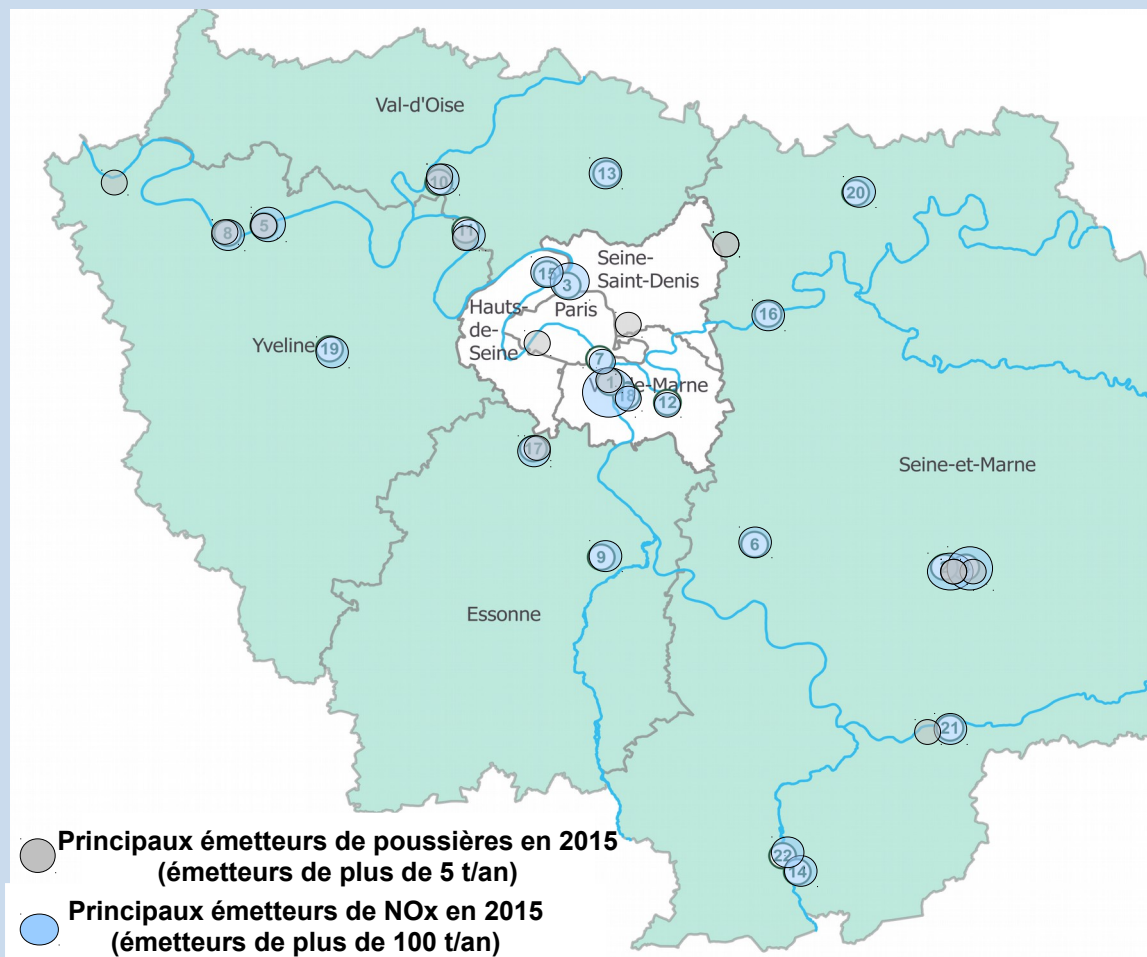
**Plus de 50 %** des particules issues du trafic routier proviennent de l'usure des routes et de l'abrasion des freins

# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**11 850** installations répertoriées ICPE  
**7 682** structures de plus de 100 salariés



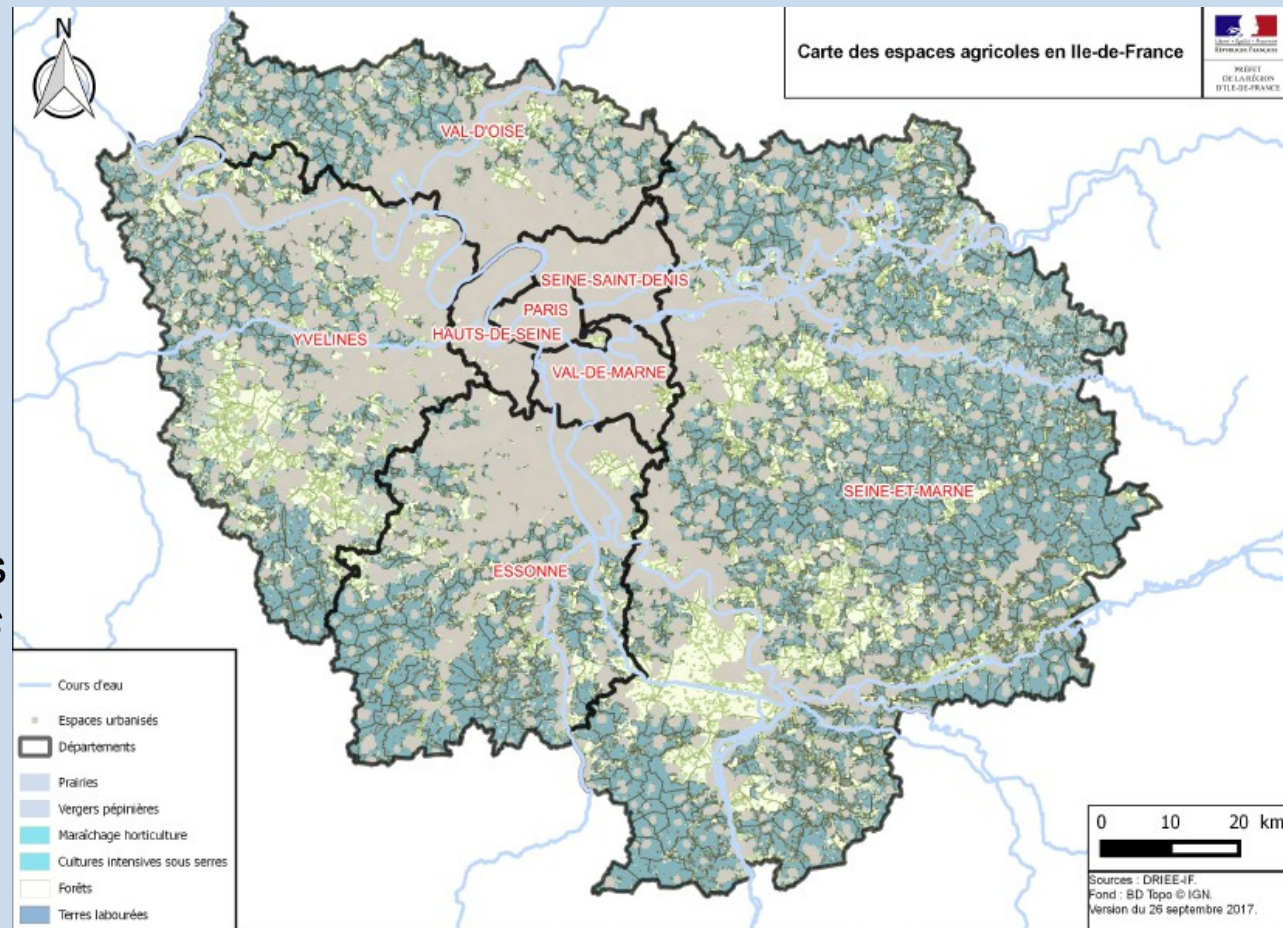
# Ile-de-France : quelles sources de pollution ?



- Une densité exceptionnelle
  - D'urbanisation
  - De population et d'habitations
  - De déplacements
  - D'activités

**50 %** surface régionale occupée par des terres agricoles

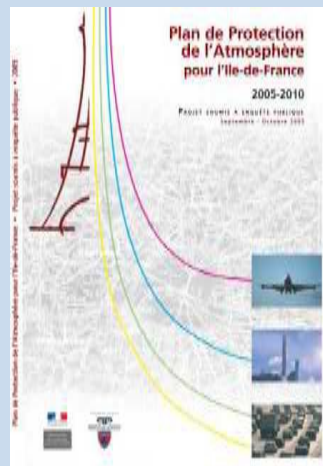
**80 %** des émissions d'ammoniac proviennent de l'épandage d'engrais  
*Ammoniac: précurseur de particules*



# Pourquoi l'Île-de-France est-elle polluée ?



- Tous les Franciliens polluent
- Toutes les mesures engagées n'ont pas suffi pour garantir le respect des valeurs limites européennes



2005



2013



2017

# Comment aller plus loin ?



- Pour accélérer la reconquête de la qualité de l'air
  - Mieux cibler les **sources diffuses** (petits émetteurs, nombreux et distribués spatialement) → transport routier et chauffage individuel au bois
  - **Mobiliser** tous les secteurs d'activités, tous les acteurs → avancer ensemble
  - **Mutualiser** les efforts → travailler en concertation, dans la même direction

# Anticiper la révision du PPA



- L'ambition de ce nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère
  - Constituer un recueil d'**actions concrètes** (et non un plan stratégique loin des réalités de terrain)
  - **Engager** tous les secteurs et tous les Franciliens
  
- Ces actions s'ajoutent
  - à toutes les actions déjà engagées au **niveau national** (réglementation ICPE, mesures fiscales, dispositifs d'aides, etc.) ;
  - à toutes les actions du ressort des **collectivités locales** (plans local de déplacement, plans marche / vélo, plans climat air énergie, ZCR, etc.).



# Une méthode de travail transversale et concertée



Préfet de Région

Préfet de Police

Comité stratégique de pilotage  
4 réunions  
390 membres

Comité technique  
10 réunions  
21 membres

8 groupes de travail  
3 à 4 réunions

- Etat
- Collectivités territoriales
- Activités émettrices de polluants
- Associations et personnalités qualifiées

- SGAR
- ADEME
- DRIEE
- ARS
- DRIEA
- DRIAAF
- DRIHL
- Région
- MGP
- Airparif

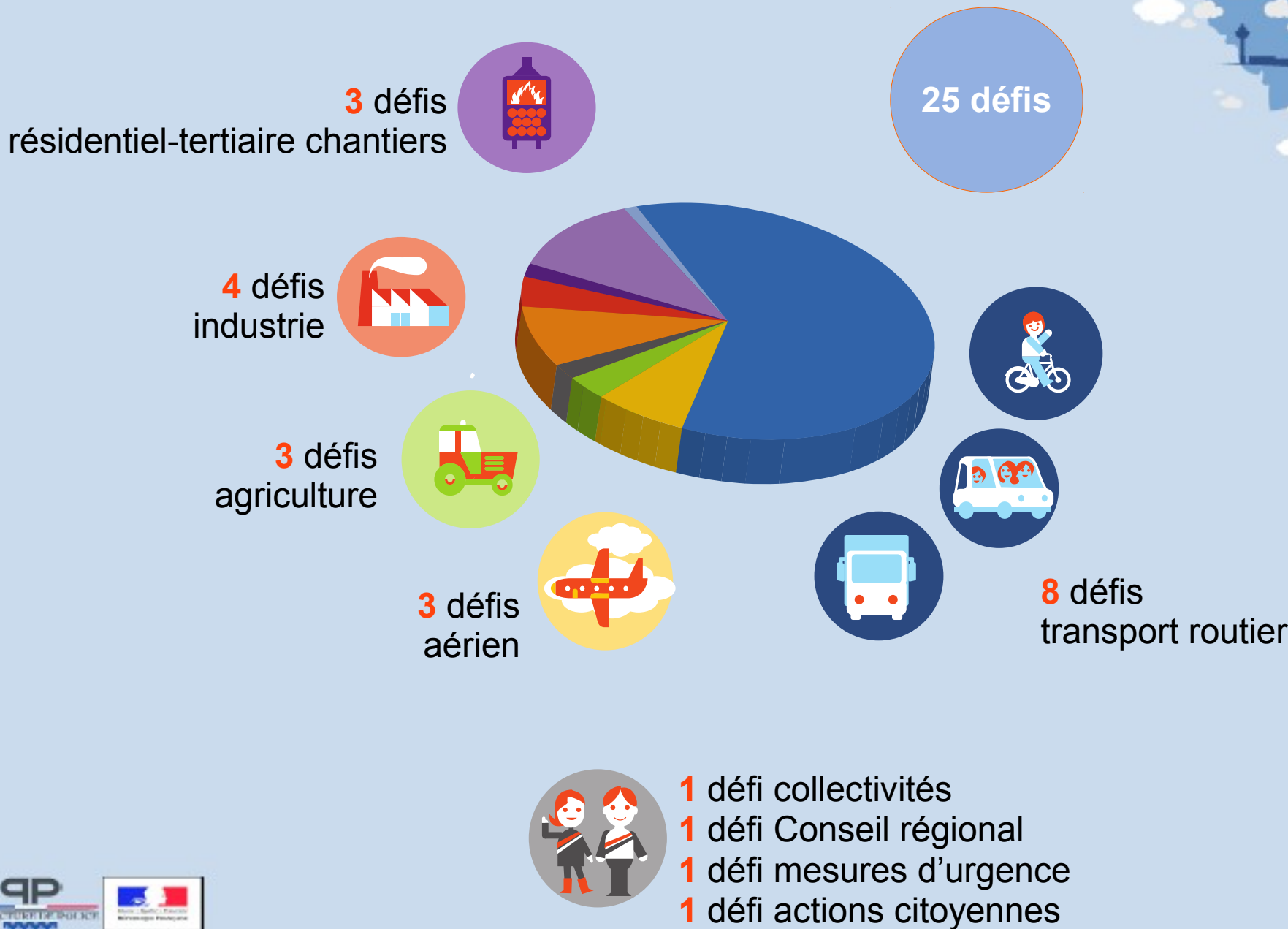
- industrie (19 membres)
- trans. routier (77 membres)
- aérien (12 membres)
- agriculture (21 membres)
- résidentiel (44 membres)
- santé (9 membres)
- collectivités (92 membres)
- actions citoyennes (34 m.)

Enquête en ligne (2 550 vues)  
2 conférences de citoyens (focus groupes, Plaine Commune & Paris)

# Le projet de PPA révisé



EMISSIONS de NOx (2014)



- TRANSPORT ROUTIER
- TRANSPORT FERROVIAIRE & FLUVIAL
- RÉSIDENTIEL TERTIAIRE
- CHANTIERS
- INDUSTRIE
- PRODUCTION D'ÉNERGIE
- TRAITEMENTS DÉCHETS
- AGRICULTURE
- AÉRIEN

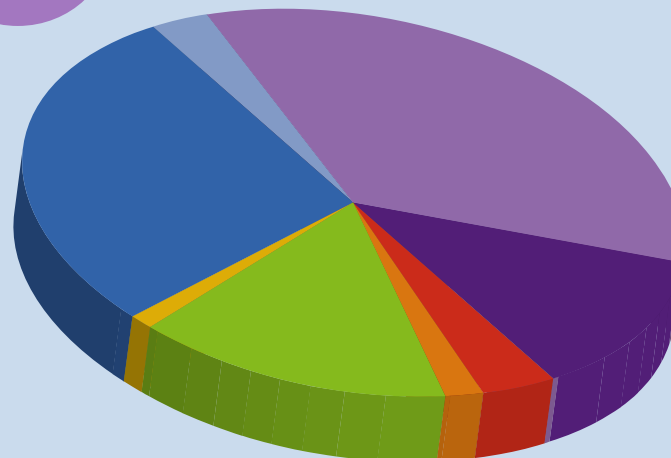
# Les défis du résidentiel-tertiaire



3 défis  
résidentiel-tertiaire chantiers



34 % des PM<sub>10</sub>  
(12 % des NOx)



EMISSIONS de  
PM10 (2014)



Ce qui a déjà été fait :

- **1,09 M€** (fonds air bois)
- **41,90 M€** (crédit d'impôt renouvellement appareils chauffage bois)

- Favoriser le **renouvellement** des appareils individuels de chauffage au bois polluants
  - fonds air bois de l'ADEME (1,09 M€)
  - campagne de communication
- Elaborer une charte bois-énergie et une charte chantiers

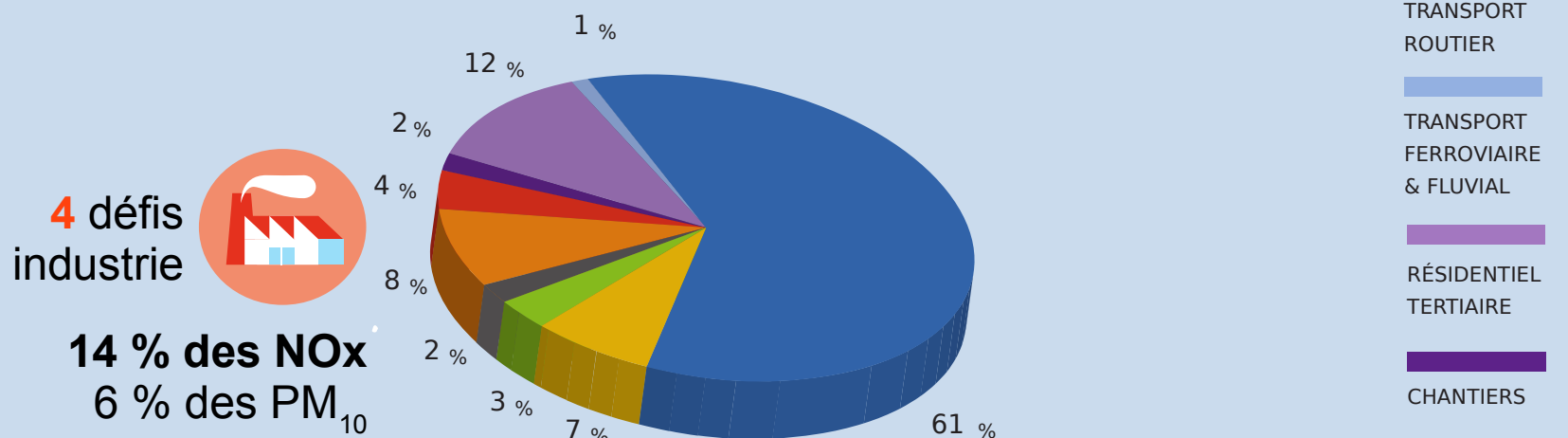
# Les défis de l'industrie

Ce qui a déjà été fait :

- - **65 %** de NOx et de PM<sub>10</sub> entre 2005 et 2015
- **1930** contrôles d'installations en 2016



EMISSIONS de NOx (2014)



- Renforcer la surveillance et le **contrôle**
- **Sévérifier** les seuils d'émissions de NOx des installations d'incinération, de co-incinération de CSR et de combustion de biomasse
- **Sévérifier** les seuils d'émissions de particules des installations de combustion

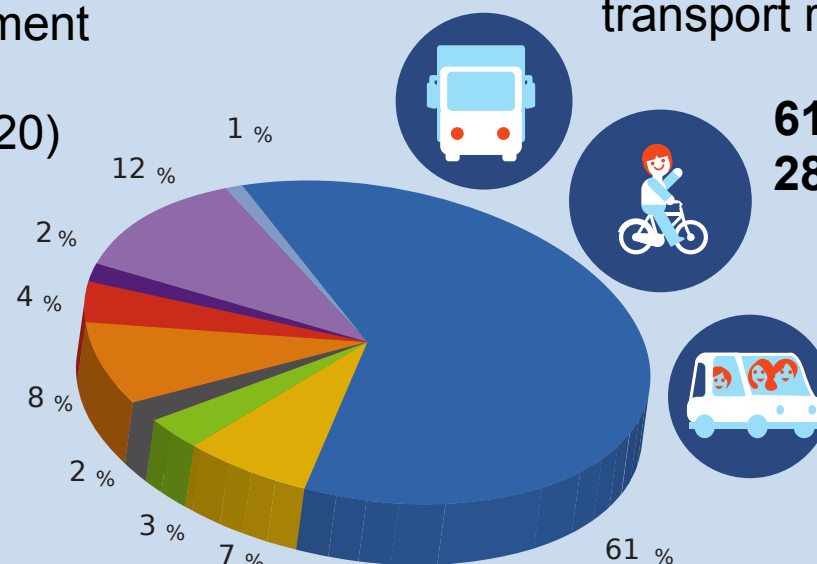
# Les défis du transport routier



Ce qui a déjà été fait :

- **67,5 M€** 2016 (renouvellement véhicules)
- **1 590 M€** (CPER 2015-2020)

**8 défis**  
transport routier



**61 % des NOx**  
**28 % des PM<sub>10</sub>**

EMISSIONS de  
NOx (2014)



- Imposer des **plans de mobilités** aux administrations
- Incitation à la mise en place de **Zones à Circulation Restreinte**
- Accompagner le développement des **véhicules peu polluants**
- Expérimentation **diminution de vitesse** sur le réseau « Etat »

Augmentation du **vélo**, du **covoiturage**

# ...et concrètement (exemples)

8 défis  
transport routier



61 % des NOx  
28 % des PM<sub>10</sub>

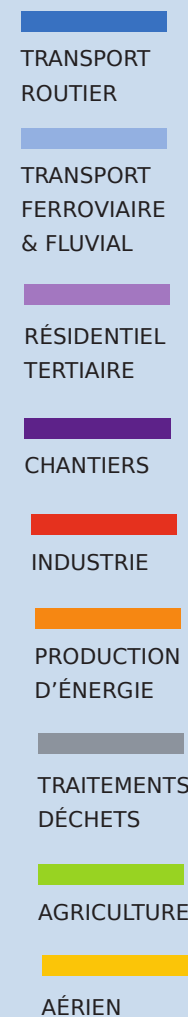


- **Diminuer les vitesses** sur les autoroutes franciliennes non concédées
  - Action 1 : évaluer les impacts de la baisse de vitesse sur 5 tronçons pour éventuellement élargir à la totalité du réseau
- Accompagner le développement des **véhicules peu polluants**
  - Installation de bornes de recharge électrique dans les parkings relais (renforcement d'une action du PDUIF)
  - Incitation à la mise en place de politiques de stationnement valorisant les véhicules les moins polluants
  - Création d'une plate-forme de groupement de commandes PME/PMI

# Le défi collectivités

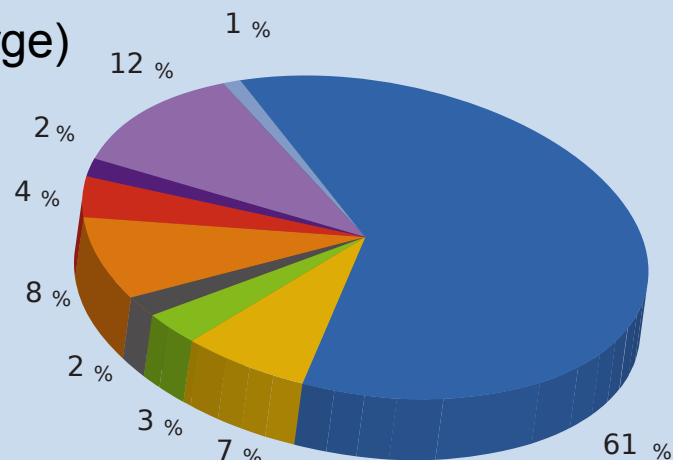


EMISSIONS de NOx (2014)



Ce qui a déjà été fait :

- **5,85 M€** (TEPCV)
- **5,46 M€** (bornes de recharge)



## 1 défi collectivités

- **Fédérer, mobiliser et coordonner** les actions locales des collectivités
  - Action 1 : créer une instance de coordination technique
  - Action 2 : créer l'instance politique associée

# Le défi actions citoyennes



Ce qui a déjà été fait :

- **23 M€** (renouvellement des véhicules)
- **42 M€** (renouvellement des appareils de chauffage au bois)



## 1 défi actions citoyennes

- Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air
  - Action 1 : définir et diffuser les 10 bons gestes pour réduire les émissions polluantes dans sa vie quotidienne

### MES BONS GESTES

Pour améliorer la qualité de l'air

#### Mieux se déplacer

- 1 TRANSPORTS EN COMMUN**  
Même en heure de pointe, les transports en commun sont souvent plus rapides que les voitures. Ils polluent moins et sont souvent moins chers. Alors si votre itinéraire le permet, profitez-en. Ce sera peut-être l'occasion de lire un bon livre.
- 2 BON POUR LA SANTÉ**  
Sur les courtes distances, autant privilégier la marche, le vélo, la trottinette et autres modes actifs. Pas d'embouteillages, pas de places de stationnement à trouver : c'est souvent plus rapide et c'est meilleur pour la santé.
- 3 ROULER PROPRE**  
Tant qu'à prendre la voiture, on peut choisir des véhicules moins polluants : électriques, hybrides, norme Euro 6... À chacun de voir, il y a toujours une meilleure solution ! Mais évitez les véhicules non munis de filtres à particules car ces derniers ont été déclarés cancérigènes par l'OMS !
- 4 A PLUSIEURS, C'EST PLUS SYMPA !**  
Avec les collègues, les amis, ou même des inconnus, la voiture, c'est plus agréable à plusieurs que tout seul ! Parfois, il suffit de proposer à un collègue « je t'emmène ? », d'autres fois, c'est plus facile avec une application smartphone. Utilisez les plans de déplacement de votre entreprise, le télétravail si possible en cas de pics de pollution ou de manière plus continue. Alors si votre itinéraire le permet... profitez-en.

#### Mieux se chauffer

- 5 LE CHAUFFAGE AU BOIS EST POLLUANT**  
Pour diminuer les émissions liées au chauffage au bois, n'utilisez que du bois sec ou labellisé, et si possible, utilisez un insert ou un poêle flamme verte, pour lesquels une aide à la conversion existe et grâce auxquels vous brûlerez moins de combustible. En cas de pics de pollution aux particules en hiver, évitez d'utiliser le chauffage au bois.
- 6 LE CHAUFFAGE AU FIOUL EST POLLUANT**  
Si vous en avez l'occasion, renseignez-vous : il existe des subventions pour remplacer votre ancienne chaudière par une autre, au gaz ou à l'électricité, pompe à chaleur géothermique ou encore panneaux solaires.
- 7 ISOLER SON LOGEMENT**  
Diminuer les pertes de chaleur en isolant son logement sans empêcher le renouvellement de l'air intérieur par les aérations prévues, ou moduler le chauffage en fonction de l'occupation des pièces : c'est économiser de l'argent et éviter des émissions polluantes.

#### Mieux consommer

- 8 EN PARLER**  
La pollution de l'air nous concerne tous, certains polluent plus tandis que d'autres subissent plus. S'interroger sur ses propres pratiques est un premier pas pour changer notre comportement. Changeons nos routines pour d'autres plus citoyennes et pour la protection de nos enfants.
- 9 ACHETER LOCAL**  
Il n'y a pas que les gens qui prennent la voiture. Les marchandises aussi. Alors pour diminuer la pollution, privilégiez des produits de proximité qui ont été transportés par des moyens peu polluants.
- 10 RECYCLER**  
L'incinération des déchets produit de la chaleur mais pollue aussi l'air. Trier ses déchets, et en produire le moins possible, c'est donc lutter, aussi, contre la pollution de l'air. Il y a des recycleries un peu partout, alors... utilisez-les.

<http://maqualitedelair-ldf.fr>



# Déterminer l'impact du PPA



## ■ Deux catégories de défis

- Défis « **évaluables** » : dont l'impact sur les émissions de polluants est quantifiable → **12 défis**
- Défis « **non évaluables** » : dont on ne peut pas quantifier l'impact sur les émissions de polluants compte tenu de l'état actuel des connaissances ou en raison du caractère intrinsèque du défi → **13 défis**

25 défis

Seuls 12 des 25 défis sont pris en compte dans les calculs

Tous les défis sont suivis par un indicateur

Les mesures nationales et locales ne sont pas prises en compte

# L'impact des 12 défis évaluable



- **Etape 1** : impact de 12 / 25 défis du PPA sur les émissions de polluants en 2020

	En 2020 avec PPA 2013 (par rapport à 2014)	En 2020 avec PPA 2013+2017 (par rapport à 2014)
<b>NO<sub>x</sub></b>	-28 %	<b>-39 %</b>
<b>PM<sub>10</sub></b>	-18 %	<b>-24 %</b>
<b>PM<sub>2.5</sub></b>	-25 %	<b>-32 %</b>

# L'impact des 12 défis évaluable



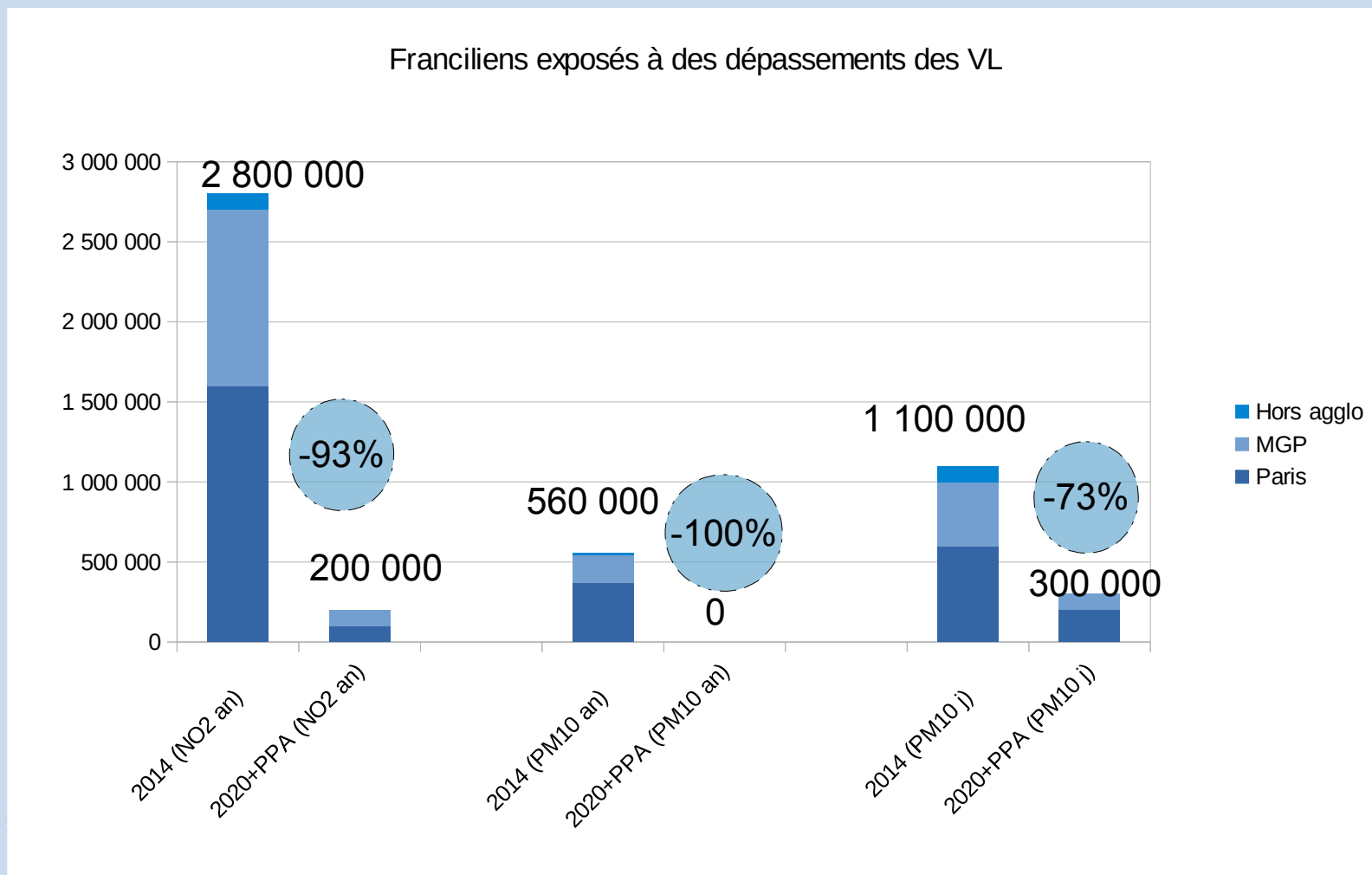
**Etape 2** : impact de 12 / 25 défis du PPA sur les concentrations en 2020

- Concentrations annuelles en  $\text{NO}_2$  et  $\text{PM}_{10}$ 
  - En moyenne sur toute la région, aucun dépassement en  $\text{NO}_2$  ; encore des **dépassements localisés** à proximité des axes de trafic → actions locales -35%
  - **Aucun dépassement** de la valeur limite annuelle  $\text{PM}_{10}$  avec le PPA en 2020 -20%
- Concentration journalière en  $\text{PM}_{10}$ 
  - Aucun dépassement en moyenne ; encore des **dépassements localisés** -45%

# L'impact des 12 défis évaluable



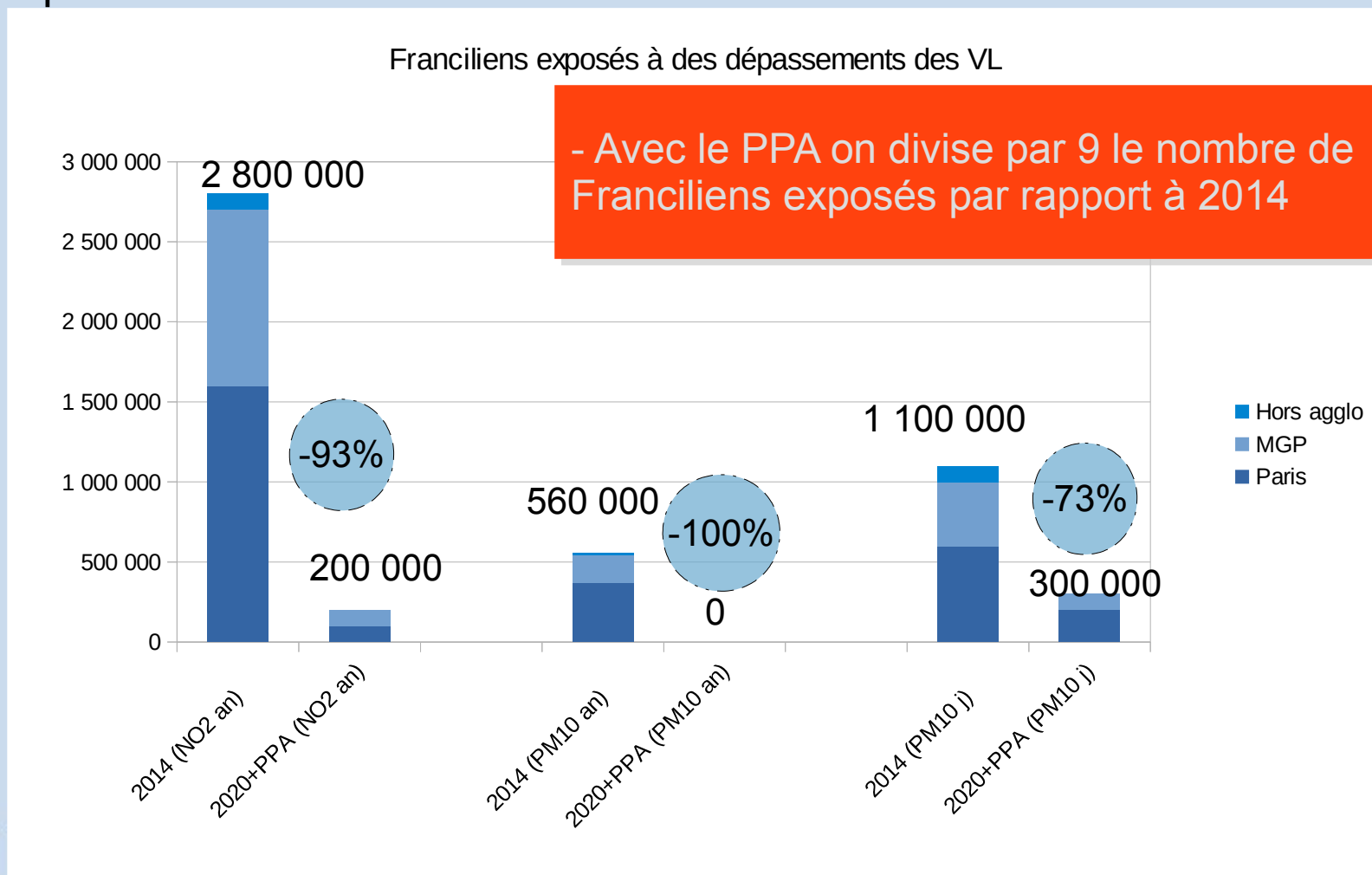
- **Etape 3** : impact sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites



# L'impact des 12 défis évaluables



- **Etape 3** : impact de 12 / 25 défis du PPA sur l'exposition de la population à des dépassements de valeurs limites en 2020



# L'impact du PPA



- Les 12 défis évaluable du PPA permettent nettement d'améliorer la qualité de l'air, pour les deux polluants concernés
- D'ici 2020, il faudra par ailleurs mettre en place d'**autres d'actions** afin que les 4 % de Franciliens restant exposés ne le soient plus
  - Mettre en œuvre les 13 autres défis du PPA
  - Mettre en place des actions nationales (notamment prévues dans le PREPA)
  - Mettre en place des actions locales (notamment en termes d'aménagement)
- La **dynamique** créée doit être maintenue et renforcée



# Comment seront mis en œuvre les défis ?



**DÉFI** Résidentiel Tertiaire - 1

RÉFÉRENCE : FR\_MES\_JDF\_REST1

**ACTION 1**

RESPONSABLE DE L'ACTION : DRIEE (avec l'appui de la DRIHL)

*Informier et faire connaître les aides financières pour le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois*

Désignation d'un responsable

- OBJECTIF SPÉCIFIQUE**  
Informier le grand public par le biais d'une campagne de communication avec l'appui d'acteurs locaux pour la transmission d'informations et la sensibilisation.
- STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT**  
DÉPLOIEMENT :
  - sélectionner les informations à faire figurer dans les supports de communication ;
  - identifier les organisations vecteurs de la communication ;
  - organiser la campagne de communication avec les organisations identifiées.ACTEURS POSSIBLES :
  - installateurs (poêliers et atriers) ;
  - collectivités (Espaces Info Énergie, Agences locales de l'Énergie, plateformes territoriales de la rénovation énergétique) ;
  - Anah via les OPAH (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat) et le programme Habiter mieux ;
  - ADEME (mise à disposition d'informations et de plaquettes).

Indicateur de suivi de la mise en œuvre de l'action

Nombre de campagnes d'information

1 indicateur de suivi



Chargé de la récolte de l'indicateur

DRIHL

1 chargé de la récolte de l'indicateur

## AIDES EN PLACE EN 2016

- Fonds Air Bois - Région Île-de-France
- Appel à projets Fonds Air - ADEME (<https://appelsaprojets.ademe.fr>)
- CITE (Crédit d'impôt pour la transition énergétique - <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1224>)
- Programme Habiter Mieux de l'Anah

À lire en annexe

# Comment seront mis en œuvre les défis ?



■ Chaque année :

1<sup>er</sup> Juin

Collecte des indicateurs



Récolte de l'ensemble des indicateurs



Juin

Réunion des groupes de travail



Analyse, exploitation et retours d'expérience sur les actions menées

Septembre

Journée francilienne de la qualité de l'air (comité de suivi)



Partage d'expériences et diffusion des indicateurs



# Conclusion



2017



ÎLE-DE FRANCE :  
trop de pollution  
(véhicules, chauffage bois)



UNE  
DYNAMIQUE  
COLLECTIVE

2020



9 FOIS MOINS

DE FRANCILIENS EXPOSÉS  
par rapport à 2014  
*a minima*

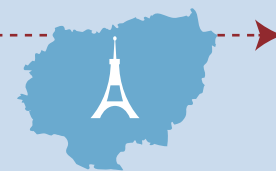


DES CHANGEMENTS  
DE COMPORTEMENT



DES ACTIONS LOCALES  
DES ACTIONS NATIONALES

2025



Respect des valeurs  
limites européennes



DE  
NOUVELLES  
HABITUDES



**Merci de votre attention**

**Du 18 sept au 15 nov  
[enquetepublique-ppa-idf.fr](http://enquetepublique-ppa-idf.fr)**



## COMPOSITION DU PROCÈS – VERBAL DE SYNTHÈSE

### RÉPONSES DU PORTEUR DE PROJET AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION

LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE COMPREND LES DEUX PIÈCES SUIVANTES

**PIÈCE 1 :**      **PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE PRÉSENTANT LES 9 THÈMES RETENUS**

- 1ÈRE PARTIE : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER
- 2ÈME PARTIE : ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS
- 3ÈME PARTIE : QUESTIONS POSÉES PAR LE PUBLIC ET LA  
D'ENQUÊTE

COMMISSION

**PIÈCE 2 :**      **ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE**  
**GRILLES DE DÉPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS**

**Les réponses apportées aux questions ou observations de la commission d'enquête sont apportées en bleu à la suite de chaque question ou observation.**

**12/12/2017**

## SOMMAIRE

**I. THÈME 1 PHASES DE CONSULTATION :  
ÉLABORATION, CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES, ENQUÊTE PUBLIQUE  
9**

- I.1. Synthèse des éléments du dossier
- I.2. Analyse et synthèse des observations recueillies
- I.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête  
Commentaires et avis techniques du porteur du projet  
Avis de la commission d'enquête

\*

### ENJEUX OU ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

**II. THÈME 2 ENJEUX JURIDIQUES 15**

- II.1. Synthèse des éléments du dossier
- II.2. Analyse et synthèse des observations recueillies
- II.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête  
Commentaires et avis techniques du porteur du projet  
Avis de la commission d'enquête

**III. THÈME 3 ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX  
25**

- III.1. Synthèse des éléments du dossier
- III.2. Analyse et synthèse des observations recueillies
- III.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête  
Commentaires et avis techniques du porteur du projet  
Avis de la commission d'enquête

**IV. THÈME 4 ENJEUX FINANCIERS : MONÉTARISATION DES ENJEUX, COÛTS DE LA MISE EN ŒUVRE 34**

- IV.1. Synthèse des éléments du dossier
- IV.2. Analyse et synthèse des observations recueillies
- IV.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête  
Commentaires et avis techniques du porteur du projet  
Avis de la commission d'enquête

\*

### PROJET DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE DE FRANCE

<b>V.</b>	<b>THÈME 5</b>	<b>ÉTAT DES LIEUX – EVALUATION DES POLLUTIONS</b>	<b>40</b>
	V.1.	Synthèse des éléments du dossier	
	V.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	
	V.3.	Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet Avis de la commission d'enquête	
<b>VI.</b>	<b>THÈME 6</b>	<b>DÉFIS DU P.P.A. ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>66</b>
	VI.1.	Synthèse des éléments du dossier	
	VI.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	
	VI.3.	Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet Avis de la commission d'enquête	
<b>VII.</b>	<b>THÈME 7</b>	<b>INFORMATION DU CITOYEN</b>	<b>100</b>
	VII.1.	Synthèse des éléments du dossier	
	VII.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	
	VII.3.	Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet Avis de la commission d'enquête	
<b>VIII.</b>	<b>THÈME 8</b>	<b>SUIVI DU P.P.A. ÎLE DE FRANCE : INDICATEURS, PROCÉDURE</b>	<b>106</b>
	VIII.1.	Synthèse des éléments du dossier	
	VIII.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	
	VIII.3.	Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet Avis de la commission d'enquête	
		*	
<b>IX.</b>	<b>THÈME 9</b>	<b>QUESTIONS DIVERSES</b>	<b>111</b>
		*	
		* *	

Le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère pour la région Île de France 2017 – 2020, soumis à enquête publique, est le troisième après celui de 2006, révisé en 2013.

Ce plan a pour objectif la reconquête de la qualité de l'air afin de respecter au plus tôt les valeurs limites imposées par l'Union européenne. Les précédents Plan de Protection de l'Atmosphère pour la région Île de France n'ont pas permis d'atteindre ces objectifs. En effet, les efforts accomplis par tous les secteurs d'activité n'ont pas suffi à supprimer l'ensemble des dépassements.

Ainsi, la Commission européenne a adressé à la France deux avis motivés pour non respect des valeurs limites et insuffisances des plans d'actions :

2. l'un en Avril 2015 pour les particules fines PM10
3. l'autre en Février 2017 pour les dioxyde d'azote NO2.

Le 9 mars 2017, après un travail d'élaboration en concertation avec les représentants de tous les secteurs d'activités et les associations, le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de la région Île de France 2017 – 2020 a été présenté lors du quatrième comité de pilotage de révision de ce plan. Ensuite, il a été soumis pour avis à l'ensemble des autorités visées par l'article L224-4-II du Code de l'Environnement et par l'article L6361-5 du Code des Transports.

En vertu de l'article L222-4-II du Code de l'Environnement, le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère fait l'objet d'une enquête publique régie par les dispositions du Code de l'Environnement. Celle-ci intervient 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.

Par décisions des 12 mai et 4 juillet 2017, Monsieur le Vice Président du Tribunal administratif de PARIS a désigné une commission d'enquête ainsi composée

Madame Sylvie DENIS DINTILHAC, présidente de la commission  
Monsieur Jacques DELOBELLE, membre  
Madame Estelle DLOUHY-MOREL, membre  
Madame Sylviane DUBAIL, membre  
Monsieur Jacky HAZAN, membre  
Madame Anne de KOUROCH, membre  
Monsieur Yves MAËNHAUT, membre

\*  
\* \*

L'enquête publique portant sur la révision du P.P.A Île de France est diligentée selon les modalités définies par les dispositions de l'article R222-23 du Code de l'Environnement.

Au cours de différentes réunions préparatoires, les parties, d'un commun accord, sont convenues, entre autres, que

la durée de l'enquête publique serait de 44 jours consécutifs

l'enquête publique se déroulerait du 18 septembre au 31 octobre 2017

cinq réunions publiques auraient lieu les 20 et 26 septembre, les 3, 10 et 17 octobre 2017

le rapport de la commission d'enquête serait remis à la suite d'un procès-verbal de synthèse et d'un mémoire en réponse.

L'Arrêté interpréfectoral n° IDF-2017-08-23-015 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique a été signé et publié le 23 août 2017.

Suite à l'impossibilité de tenir la réunion publique du 20 septembre 2017 à Gonesse, les associations ADVOCNAR et FNE Île de France ont formulé, par courriers reçus le 27 septembre 2017, une demande de prolongation d'enquête, tout comme un particulier qui a déposé, le 21 septembre 2017, l'observation n°9 sur le registre électronique.

Au regard, notamment, des incidents enregistrés depuis le début de l'enquête publique, de la faible participation du public après trois semaines d'enquête publique, de l'enjeu du P.P.A en termes d'impact sanitaire, la présidente de la commission d'enquête, selon les dispositions de l'article L123-19 du Code de l'Environnement, a décidé la prolongation de l'enquête publique et a adressé à Monsieur le Préfet de région Île de France une lettre lui faisant part de sa décision en date du 9 octobre 2017.

Ainsi, 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. Un rectificatif a été pris le 30 octobre 2017 pour rectifier une erreur matérielle : « *l'horaire de fin de permanence se déroulant à la mairie de Meaux le lundi 6 novembre 2017 est fixé à 17h et non 19h* ».

\*  
\* \*

L'enquête publique s'est déroulée du 18 septembre au 15 novembre 2017.

Des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la présidente de la commission d'enquête ou un de ses membres ont été déposés dans les différents lieux d'enquête visés dans l'Arrêté interpréfectoral n° IDF-2017-08-23-015.

Un registre électronique ouvert sur un site dédié a permis au public de déposer ses observations pendant toute la durée de l'enquête.

D'autre part, 42 permanences ont été tenues par les commissaires enquêteurs dans les locaux des

différents lieux d'enquête et 4 réunions publiques au cours desquelles le public a pu poser ses questions et obtenir réponse du porteur de projet.

Enfin, il convient de noter les incidents enregistrés au cours de l'enquête publique :

- II. l'impossibilité de tenir la réunion publique prévue le 20 septembre 2017 à Gonesse
- III. l'annonce sur le site internet de la réunion publique prévue le 3 octobre 2017 à Paris à une fausse adresse, rectifiée le 29 septembre 2017
- IV. l'annonce sur le site internet des permanences à La Défense Puteaux et non à Neuilly sur Seine comme mentionné dans l'Arrêté interpréfectoral n° IDF-2017-08-23-015.

L'enquête publique s'est terminée, comme prévu, le mercredi 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.

\*  
\* \*

**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 dédié	Paris 12ème	Paris 15ème	Paris 18ème	Meaux	Versailles	Etampes	Neuilly s/ Seine	Issy les Molineaux	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.

L'ensemble des observations écrites et courriers résumés figure dans l'annexe jointe à ce procès-verbal de synthèse.



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%).

D'autre part, 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

- I. REL – 138 pour la contribution de F.N.E. Île de France
- II. 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.

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 comptabilisé 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
<b>371</b>	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.

\*

\* \*

# I. THÈME 1 PHASES DE CONSULTATION : ÉLABORATION, CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES, ENQUÊTE PUBLIQUE

## I.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'Epinais	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

\*

## I.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* ».

\*

### **I.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet**

#### **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 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 3<sup>ème</sup> 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**

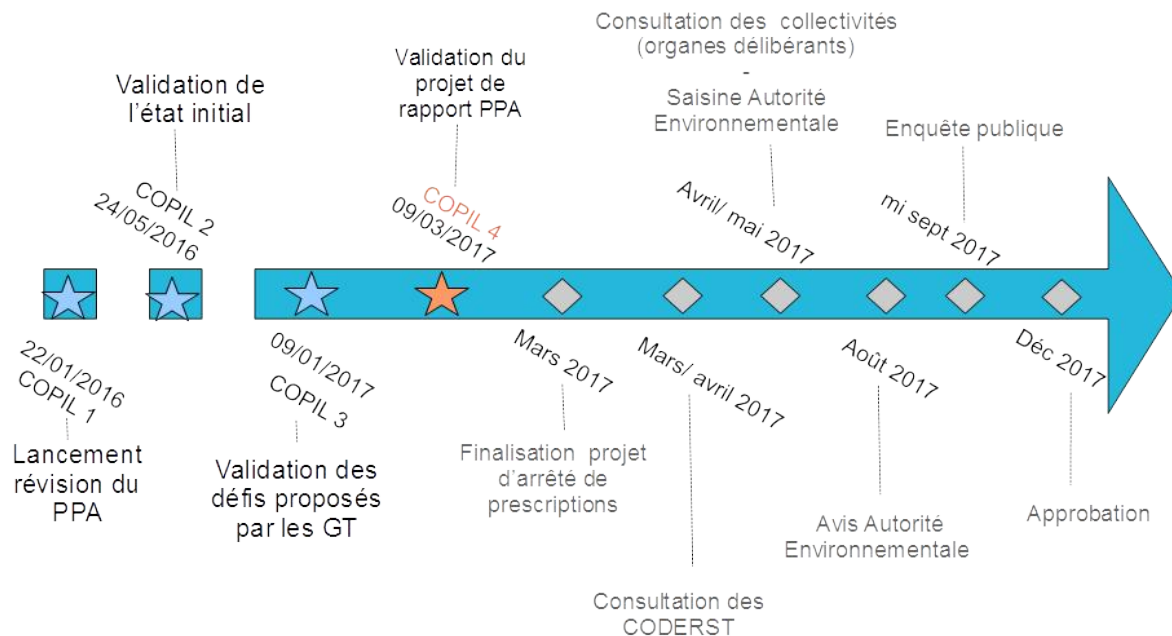
- Les modalités d'organisation de la révision du PPA présentées en séance par la directrice de projet sont validées, sous réserve des aménagements ci-après
- La Métropole du Grand Paris et la Région Ile-de-France sont ajoutés à la liste des membres du Comité technique (COTECH)
- Deux ateliers sectoriels 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 :

<b>atelier</b>	<b>présidence</b>	<b>secrétariat technique</b>
Résidentiel / Tertiaire	FFB + UNICLIMA	DRIHL
Transport routier et fluvial	GATMARIF + OPTILE	DRIEA
Agriculture	Chambre régionale d'agriculture	DRIAFAF
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.

\*

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

1. 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'État. 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'État, 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.

4. 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 (COFIL) a vocation à acter les décisions et orientations du PPA. Il a été le garant de l'avancée des travaux sous la coprésidence du Préfet de région – Préfet de police, désignés comme co-élaborateurs du PPA d'Ile-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 COFIL 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 COFIL. Il a coordonné les travaux des groupes, suivi le calendrier, évalué les mesures proposées et rédigé le projet de PPA.

3. 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.

4. 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.

\*

#### Sur la phase de consultations administratives

5. 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 :

- le calendrier des consultations a été présenté au COPIL 4 du 9 mars 2017 (voir compte rendu joint) où sont invitées de nombreuses collectivités.
- 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.
- Les échéances de chaque étape de la procédure du PPA étaient régulièrement rappelées sur le site [www.maqualitedelair-idf.fr](http://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.

\*

### **Sur la phase d'enquête publique**

6. 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 ?

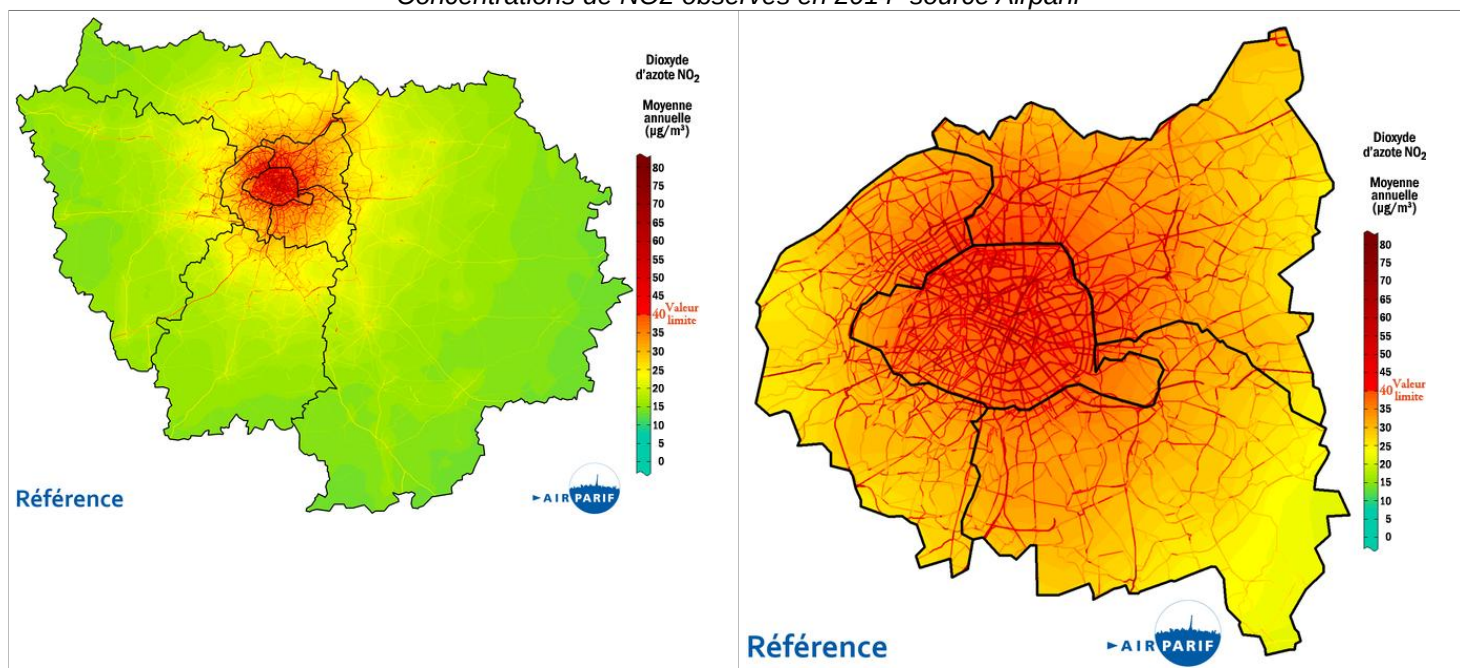
### Commentaires et avis techniques du porteur de projet

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

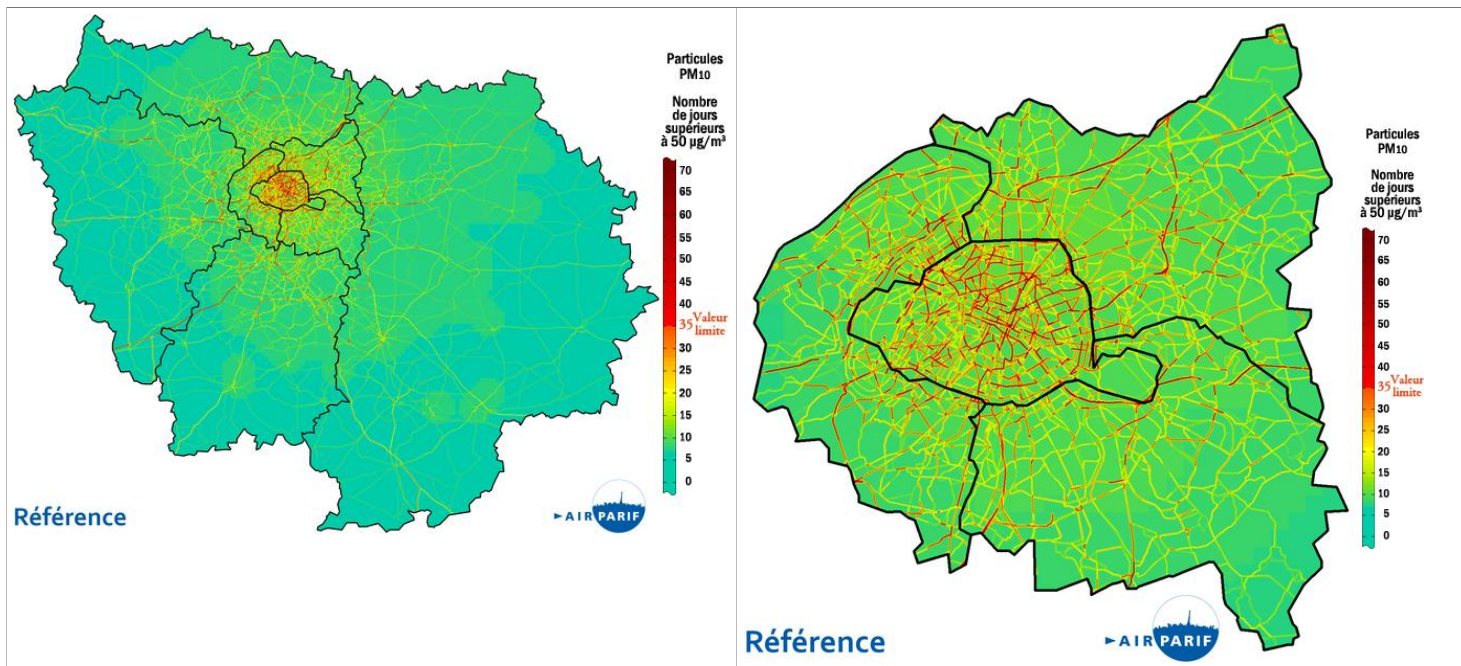
En ce qui concerne les points locaux d'accumulation de polluants, il est souligné que la pollution atmosphérique (en particules et en oxydes d'azote) en Ile-de-France provient majoritairement du trafic routier et du chauffage au bois, et qu'elle est ensuite soumise aux aléas de la météorologie : à certains 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 NO<sub>2</sub>) 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.

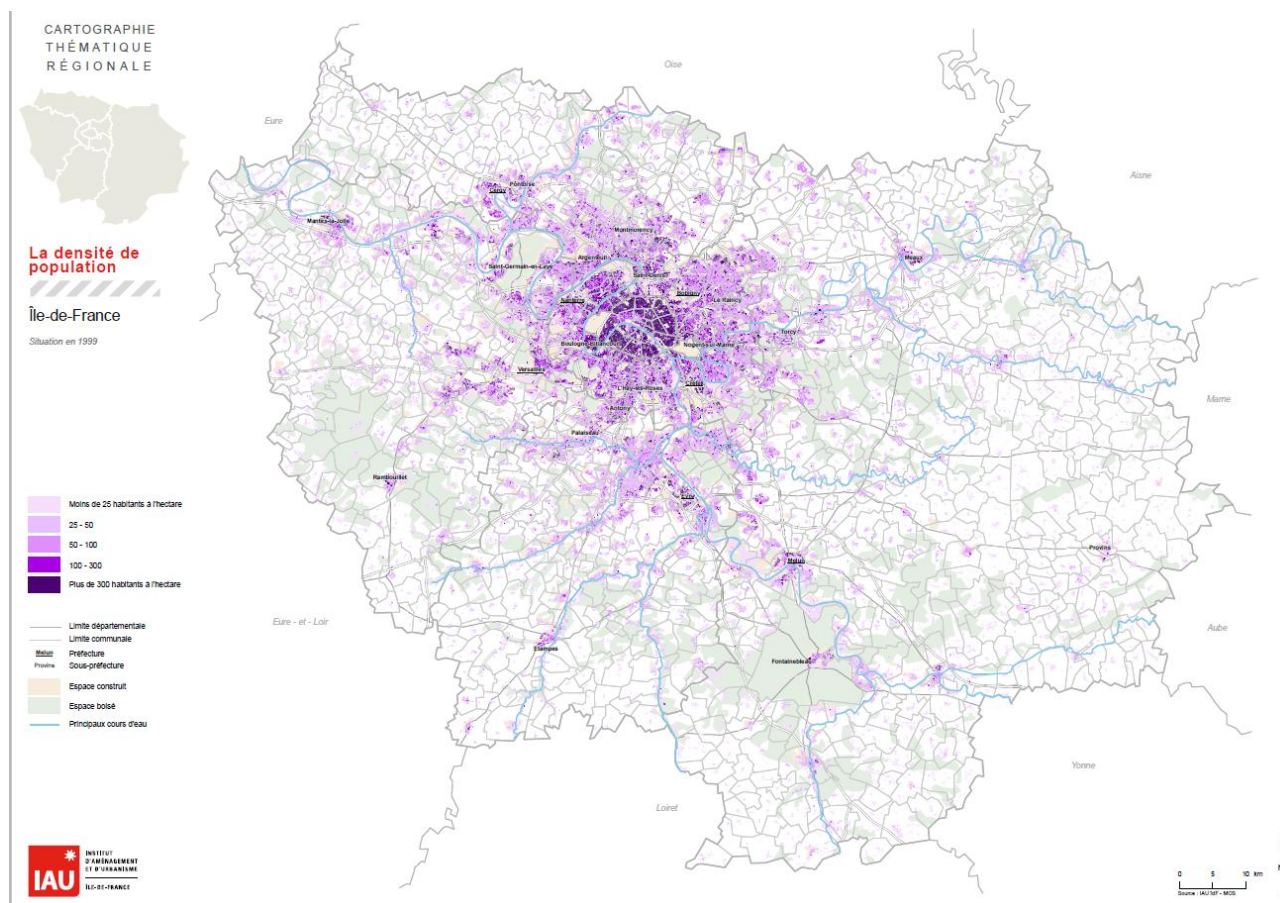
*Concentrations de NO<sub>2</sub> observés en 2014- source Airparif*



*Concentrations de PM<sub>10</sub> 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](http://www.maqualitedelair-idf.fr) à une échelle plus grande dans un cahier cartographique. Une version numérique permet en effet de mieux gérer les zooms.

7. 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. Enfin, 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 (COPIL) 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.

### **1 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](http://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 :

- le 22/01/2016 pour annoncer le lancement des travaux de révision du PPA,
- 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,
- le 10/01/2017, après le COFIL validant le pré-projet de PPA afin de le présenter et le faire connaître,
- le 09/03/2017, avant la consultation des collectivités territoriales sur le projet de PPA,
- 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 :

- 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](https://www.lesechos.fr/03/02/2016/LesEchos/22121-357-ECH_la-region-revise-son-plan-de-protection-de-l-atmosphere.htm))
- 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>
- 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](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>.

◆ *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<sup>er</sup> 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.

## 2 La communication sur l'enquête publique

### ◆ *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.

- 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 :
  - 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,
  - 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>),
  - 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](https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html)),
  - 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>)
  - 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%AAtte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France>)
- 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),
- Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site [maqualitedelair-idf.fr](http://maqualitedelair-idf.fr) d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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](http://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](http://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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

## II. THÈME 2 ENJEUX JURIDIQUES

### II.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

\*

## II.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 e 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.

\*

## II.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet

### D'ordre général

- 1.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.

2. 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.

3. 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 I.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.

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.

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.

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.

4. 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

d'avantage 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.

### Sur les éléments de contexte

**5. 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 NO<sub>2</sub>. 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.

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.

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 <sub>3</sub> (et donc particules secondaires)
Agricole 2	NH <sub>3</sub> (et donc particules secondaires)
Agricole 3	Aucun
Industrie 1	NOx
Industrie 2	Particules totales (PM <sub>10</sub> et PM <sub>2,5</sub> )
Industrie 3	NOx
Industrie 4	NOx
Résidentiel Tertiaire 1	PM <sub>10</sub>
Résidentiel Tertiaire 2	PM <sub>10</sub>
Résidentiel Tertiaire 3	Particules totales (PM <sub>10</sub> et PM <sub>2,5</sub> )
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 <sub>10</sub> et PM <sub>2,5</sub> lors des épisodes
Collectivités	Tous
Actions citoyennes	Tous
Conseil régional	tous

**6. 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.

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.

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.

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

7. 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.

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.

8. 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.

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

finies 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.

9. 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.

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.

10. Le Plan de Protection de l'Atmosphère doit être approuvé par arrêté inter préfectoral 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.

11. 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.

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

12. 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](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 limitées. 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.

13. 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.

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer aux appels à projets proposés par le Ministère du Développement durable et l'ADEME.</li> <li>• 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</li> </ul>



		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"> <li>Effectuer des contrôles lors des phases de construction d'ouvrages publics.</li> <li>Communiquer auprès des professionnels du bâtiments sur les bonnes pratiques à adopter en matière de qualité de l'air</li> </ul>	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"> <li>Prendre en compte les enjeux du PPA dans les documents de planification ( PLU, PLUI, PDU, PCAET, SCOT, SRCAE, etc...).</li> <li>Élaborer et mettre en oeuvre un plan de mobilité sur les sites de plus de 100 agents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Favoriser la mobilité durable en mettant en place les aménagements nécessaires (voies cyclables, parking vélo, de co-voiturage ...)</li> </ul>
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"> <li>Prendre en compte les enjeux du PPA dans les documents de planification ( PLU, PLUI, PDU, PCAET, SCOT, SRCAE, etc...).</li> <li>S'assurer que les mesures liées au PPA soit compatibles avec les autres outils de protection de l'atmosphère (PCAET, SRCAE, PREPA, etc...).</li> <li>Éloigner les populations des zones majeures d'émissions de polluants (grands axes routiers, industries, carrières, etc...).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Favoriser la mobilité durable en mettant en place les aménagements nécessaires (voies cyclables, parking vélo, de co-voiturage...)</li> </ul>
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"> <li>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.</li> <li>Participer aux appels à projets proposés par le Ministère du Développement durable et l'ADEME.</li> <li>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</li> </ul>
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"> <li>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.</li> <li>Encourager les PME à acquérir des véhicules à faibles émissions en permettant l'accès à des tarifs avantageux grâce à des groupements de commandes</li> </ul>
TRA7- Favoriser une logistique plus respectueuse de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre en compte les enjeux du PPA dans les documents de planification ( PLU, PLUI, PDU, PCAET, SCOT, SRCAE, etc...).</li> <li>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...).</li> <li>Éloigner les populations des zones majeures d'émissions de polluants (grands axes routiers, industries, carrières, etc...).</li> </ul>	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la mobilité durable en communiquant auprès des professionnels et du grand public des</li> </ul>

	27 janvier 2014, loi Notre du 7 août 2015, la loi TECV du 17 août 2015, etc...)	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"> <li>• 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...).</li> <li>• S'assurer que les mesures liées au PPA soit compatibles avec les autres outils de protection de l'atmosphère (PCAET, SRCAE, PREPA, etc...).</li> <li>• Faire appliquer les interdictions énoncées dans le PPA, en empêchant notamment le brûlage de déchets verts à l'air libre.</li> </ul>	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"> <li>• 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...).</li> <li>• Mettre en place les mesures d'urgence préconisées par le PPA en cas de pic de pollution.</li> </ul>	

14. 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.

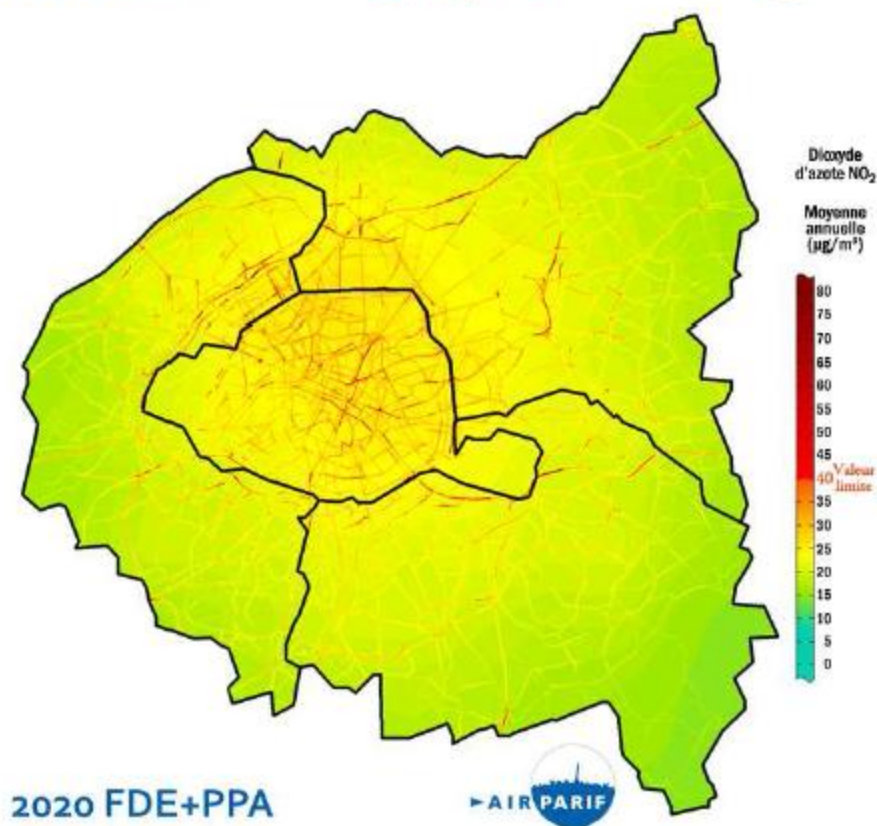
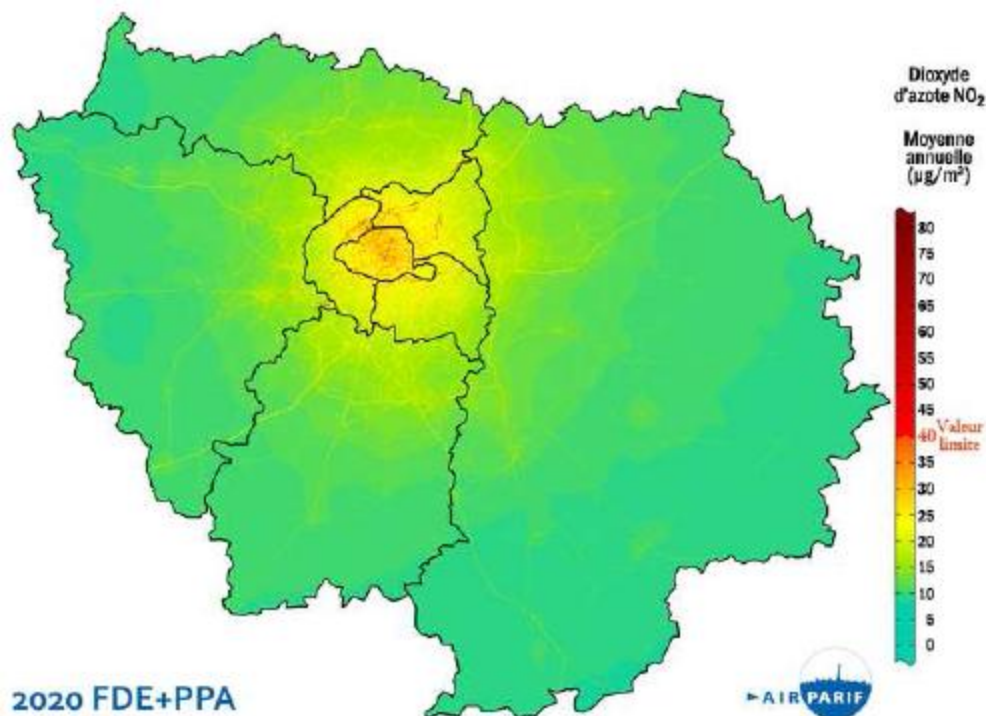
Pouvez vous nous indiquer

- - 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<sub>10</sub> et NOx 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 PM2.5 est dépassée sur la station A1 St-Denis qui dépasse aussi la valeur limite en PM10 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.

15. 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.

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

16. 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.

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.

17. 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.

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).

**Sur la procédure de révision**

18. 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.

19. 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 œuvre 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).

20. 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. »

21. 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
	Art 38- Epanchage 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

\*

\* \*

### III. THÈME 3 ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

#### III.1. Synthèse des éléments du dossier

La santé est de loin la préoccupation première de tout un chacun ; elle passe avant tout et ne laisse personne indifférent. Il était donc normal que le PPA en fasse un enjeu essentiel et premier.

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.

Ce qui vaut pour le volet sanitaire, vaut pour l'environnement en général ; toute diminution de pollution n'impacte pas que les seuls habitants qui y sont exposés ;

Les effets des NOx sur les écosystèmes sont à souligner. L'ozone troposphérique qui se forme à basse altitude (donc dans l'air que nous respirons) contribue aux phénomènes de pluies acides qui impactent sols et terres cultivées.

Même si les dépôts d'azote possèdent un certain pouvoir nutritif pour les plantes, il entraîne à la longue un déséquilibre nutritif dans le sol qui se répercute sur les végétaux.

L'ozone quant à lui, se comporte en « super oxydant » qui altère la photosynthèse et la respiration des végétaux ; leur croissance est ainsi au mieux ralentie, au pire stoppée.

Par exemple, en Ile-de-France où le blé est très largement exploité, celui-ci est très sensible à l'ozone, ce qui peut entraîner une perte de rendement de 5 à 10%, ce qui n'est pas économiquement négligeable.

#### Quels sont ces polluants que nous respirons ?

Ce sont :

- Des particules fines, assimilables à des poussières en suspension dans l'air ambiant, qui sont soit primaires, car directement issues des sources de pollution.  
Soit secondaires : celles qui se forment par transformation chimique des polluants primaires selon leur taille sont classées en :  
PM 10 : retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures,  
PM 2.5 : qui pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire, jusqu'aux alvéoles pulmonaires,  
PM 1.0 : elles concernent aussi les alvéoles pulmonaires, mais surtout, elles peuvent passer dans le sang.

#### D'où viennent-elles ?

Globalement :



Pour 28% : du trafic routier, par les pots d'échappement et les diverses abrasions (des routes, des pneus, des freins...)

Pour 26% : du secteur résidentiel, par l'utilisation du chauffage au bois.

Pour 18% : des chantiers divers et des carrières.

Pour 18% également : du secteur agricole, en diversifiant :

les particules primaires issues des engins agricoles, des préparations des terres et des récoltes.

les particules secondaires dues à la fertilisation des sols avec des engrais azotés qui libèrent de l'ammoniac.

Et en les différenciant :

	PM 10	PM 2.5	PM 1.0
Pour les transports	34%	40%	40%
Pour le résidentiel et le tertiaire	26%	39%	49%
Pour l'agriculture	18%	6%	2%
Pour les industries	4%	4%	2%
Pour les carrières et les chantiers	18%	11%	7%

Ce sont aussi les Oxydes d'azote désignés **NOx**

Le dioxyde d'azote est un gaz toxique qui irrite les yeux et affecte les voies respiratoires ; il est d'autant plus dangereux qu'il se combine avec divers autres polluants dans l'air respiré.

Chez les personnes asthmatiques et les enfants, il peut entraîner d'importantes altérations.

Il peut y avoir des complications chez les femmes enceintes.

D'où viennent-ils ?

Pour 64% : du trafic routier, (dont 56% dus aux voitures fonctionnant au diesel) le roulage des avions sur les pistes représente 7%.

Pour 18% : du résidentiel et du tertiaire (chauffage, cuissons, eau chaude).

Pour 15% : des industries.

Pour 3% : de l'agriculture.

C'est également l'**Ozone (O3)**

Il s'agit ici de l'ozone dit troposphérique, situé entre 8 et 15 km au-dessus de nos têtes, qui constitue l'air que nous respirons, et non de l'ozone stratosphérique qui filtre les rayons ultra violets qui protège et assure notre vie sur terre,

et les Composés Organiques Volatils non Méthaniques : **les COVnM**

Bien que n'étant pas émis directement dans l'atmosphère, il devient polluant nocif en basse altitude où il s'achemine sur de longues distances, en se combinant avec les oxydes d'azote et divers composés organiques volatiles.

Force est de constater qu'il est essentiellement généré par l'activité humaine.

Il agresse les muqueuses en pénétrant facilement dans les voies respiratoires les plus fines.

Il peut provoquer des irritations sur les yeux, des toux et cela de manière variable, surtout sur les sujets asthmatiques et les enfants. Il peut se montrer très agressif selon les conditions et les éléments climatiques rencontrés :

Le vent, qui disperse les polluants.

La pluie qui « lessive » l'air et qui peut devenir acide avant d'impacter les sols et les eaux.

Le soleil, dont le rayonnement transforme les oxydes d'azote et les composés organiques volatiles en ozone

La température, qu'elle soit haute ou basse, qui agit sur la formation et la diffusion des polluants comme les particules.

#### D'où viennent-ils ? Quels en sont les précurseurs ?

	Pour les NOx	Pour les COVnM
Pour les transports	64%	15%
Pour le résidentiel et le tertiaire	18%	30%
Pour l'agriculture	3%	18%
Pour les industries	15%	37%

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 à 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.

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'Île-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 réglementaire des seuils d'intervention en cas de pics de pollution, dits seuils d'alerte, fixés à 80 microgrammes/m<sup>3</sup>. (A titre indicatif ce seuil, pour les PM<sub>10</sub>, 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 NO<sub>x</sub>, les PM<sub>10</sub>, les PM<sub>2.5</sub> 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 NO<sub>x</sub>, 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).

\*

### III.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

*REL 109 : « Les COV ont un double effet sur la santé :*

*Un effet indirect en agissant sur l'ozone, en tant que précurseurs de ce gaz dans l'air : les conséquences de cette surproduction d'ozone pour la santé varient selon le niveau d'exposition, le volume d'air inhalé et la durée de l'exposition. Plusieurs manifestations sont possibles : toux, inconfort thoracique, gêne douloureuse en cas d'inspiration profonde, mais aussi essoufflement, irritation nasale, oculaire et de la gorge. Ces effets diffèrent toutefois en fonction des individus et de l'état de santé.*

*Un effet direct en tant que substance toxique, jusqu'à des niveaux de gravité extrêmes justifiant une classification rigoureuse. Les COV les plus nocifs, comme le benzène, sont classés CMR (cancérogène, mutagène et reprotoxique). ».*

*REL 210 (citant l'ACNUSA) « L'ACNUSA dans son dernier rapport 2016 alerte les autorités sur les Particules ultra fines émises par les moteurs d'avions particulièrement dangereuse pour la sante car elles pénètrent par les voies respiratoires jusqu'au sang et aux organes comme le cœur et le cerveau. ».*

*REL 213 : « les particules Ultra fines pénètrent dans l'organisme par les voies respiratoires pour se loger dans le sang et les organes, cette situation est particulièrement préoccupante. ».*

Il s'agit des nombreuses remarques formulées par les usagers du vélo dans les grandes villes, notamment Paris. Par exemple :

*REL 44 : « Je remarque qu'après avoir fait plus d'une heure de vélo dans les bouchons que je souffre parfois de maux de tête et d'irritation de la gorge. Il m'arrive même de remarquer des particules noires quand je me mouche après mes déplacements à vélo ».*

*REL 61 : « Au cours de mes déplacements, je constate bien évidemment une pollution atmosphérique importante due à la circulation motorisée (auto et deux roues motorisés) trop importante. Cela se traduit par une gêne respiratoire imposant de modérer la vitesse de déplacement, des irritations nasales et oculaires. »*

*REL 223 : « - une diminution des lieux de calme et de ressourcement pour la population, donc un accroissement des pathologies liées au stress, doublée d'une augmentation de la prévalence de pathologies respiratoires dues à la pollution automobile ».*

*REL 225 : « Il est insensé que des milliers de voitures continuent à polluer l'atmosphère, matin et soir, dans une ville où l'air est, constaté comme nocif pour les poumons des habitants, en particulier les enfants ».*

*REL 50 : « L'attribution à la pollution atmosphérique de 25 000 décès par an (2015) en Région Ile de France, soit l'équivalent chaque année d'une ville comme Abbeville,... »*

*REL 100 : de l'Association des Castors du Jardin Parisien « Les études épidémiologiques réalisées par Santé publique montrent que l'ile de France voit l'espérance de vie à 30 ans de ses habitants diminuée de 16 mois en moyenne par rapport à une situation sans pollution.*

*Pour notre secteur, un des plus pollués, c'est pire ! il s'agit de près de 3 ans d'espérance de vie en moins ! ».*

*REL 27 : « Lors des mois de décembre et de mars, j'ai ressenti plusieurs fois les « mal faits » de la pollution de l'air: gorge sèche, toux, yeux sensibles ».*

*REL 40 : « Ce poison invisible dans l'air, c'est ce qui nous rend malade et ce qui nous tue. »*

*REL 95 et REL 99 : « Avis de Chaville Environnement sur le Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) Qui n'a pas dans son entourage des personnes affectées par des allergies et des maladies respiratoires ! Les oxydes d'azote et les particules fines qui composent principalement la pollution de l'air de la région parisienne en sont la cause. On sait que d'après les plus récentes études (étude européenne APHEKOM et le rapport de l'Anses d'avril 2017 [www.anses.fr](http://www.anses.fr)) que la pollution surtout par les particules fines, l'ozone et les oxydes d'azote est responsable de plus de 55000 décès en France, ce qui pour la région parisienne correspond à un chiffre de 11000 ».*

*REL 114 : « A Issy les Moulinaux, nous avons l'impression d'avoir du sable dans les yeux en permanence, je me mets à faire de l'asthme (à 60 ans...). Mon mari, grand malade, se plaint d'avoir du mal à respirer dans cette ville. ».*

*REL 210 : (un parisien anonyme) « L'ACNUSA dans son dernier rapport 2016 alerte les autorités sur les Particules ultra fines émises par les moteurs d'avions particulièrement dangereuse pour la sante car elles pénètrent par les voies respiratoires jusqu'au sang et aux organes comme le cœur et le cerveau. ».*

*REL 213 : « les particules Ultra fines pénètrent dans l'organisme par les voies respiratoires pour se loger dans le sang et les organes, cette situation est particulièrement préoccupante. ».*

*REL 225 : « Il est insensé que des milliers de voitures continuent à polluer l'atmosphère, matin et soir, dans une ville où l'air est, constaté comme nocif pour les poumons des habitants, en particulier les enfants »*

*REL 243, 244, 264, 270 : « La pollution de l'air, en sa mauvaise qualité présente, tue dans notre pays autant que toutes les maladies infectieuses et parasitaires, qu'elle est particulièrement nocive pour les enfants - dont notamment dans leurs premiers mois et les personnes âgées. Il faut agir pour sauver notre espèce ».*

*REL40 « Savoir que j'ai probablement la même couche de particules toxiques dans mes poumons me dégoûte. Savoir que je pourrais à long terme en mourir me révolte ».*

*REL 119 « Ils s'en fichent que ma femme tousse tous les matins pendant des heures, que ma fille a la gorge qui la gratte, que moi j'ai de la trachéite qui dure plusieurs mois. »*

*REL 265 (Conseillère municipale d'Issy-les-Moulinaux et francilienne) : les incidences de la pollution atmosphérique en matière de santé publique continuent à être notables : il faut donc mieux informer les différents acteurs pour prévenir plus efficacement toutes les formes de risques potentiels.*

*REL 27 : « La qualité de l'air à Paris et dans la première couronne varie de moyenne à très mauvaise à cause d'absence d'espaces verts dans de nombreux quartiers. Même lors d'un pic de pollution, la ville de Vincennes se distingue avec une qualité largement meilleure grâce à la présence de Bois de Vincennes. »*

*REL 32 : (un arbre, la vie)« Paris doit multiplier les surfaces vertes.*

*Avant d'interdire ou de dépenser pour bétonner, venez redécouvrir le pouvoir des arbres et des*

végétaux qui absorbent une grande partie des gaz émis.

Alors multipliez les rues avec des rangées d'arbres, et vous verrez comment les maladies respiratoires baisseront et les températures seront plus contenues en été. »

*REL 43* : « A quand la piétonisation / végétalisation permanente des petites rues ? (Ex dans le quartier des Batignolles, ou du sentier). ».

*REL 62* : « La protection de l'atmosphère passe aussi par une augmentation de la biodiversité, qui passe par la protection sonore des espaces. Une atmosphère saine est une atmosphère où on peut entendre des oiseaux et autres animaux. Il est donc urgent de prendre en compte la pollution sonore de l'atmosphère dans le plan de protection de l'atmosphère. Il s'agit par ailleurs d'un bon indicateur de qualité de vie ».

*REL 73* : « - Végétaliser, planter des arbres, préserver les espaces verts et agricoles et les forêts franciliennes : notamment en empêchant de grands projets d'urbanisation inutiles et spéculatifs comme Europacity sur le triangle de Gonesse ».

*REL 74* : « Espaces verts à protéger impérativement et à augmenter.

Redonner un rôle mieux cadré à l'ONF qui est devenu un exploitant des forêts plus qu'un protecteur (coupes intensives...) Végétaliser et cultiver tous les espaces disponibles (stopper les espaces fleuris parfois très laids et coûteux) ».

*REL 81* : « . Dans le même esprit, des mesures doivent être prises afin de verdier nos villes et de combattre les îlots de chaleur. Un différentiel de plus de sept degrés a été constaté, en période de canicule, entre le bois de Vincennes et le cœur de Paris ».

*REL 100* (Association des Castors du Jardin Parisien) : « ? Maintenir et développer des espaces verts (et donc la biodiversité). En effet, la végétation, (particulièrement les arbres à haute tige) absorbe la pollution d'origine gazeuse ou particulaire).

Et, pour ce qui concerne l'Hay-les-Roses : ..... « Arrêter l'abattage des arbres à haute tige le long de la Roseraie (projets d'urbanisme), s'engager à reboiser l'espace vert du chantier ligne14 J.Prouvé en arbres et non en prairie rase... »

*REL 116* : « Envisagé la plantation d'arbres aux vues de leurs utilités. Garantir la pérennité des espaces naturels squares (parcs) etc. Préservez les bases de loisirs en ile de France en état naturel. ....Répertoriez les surfaces cultivable et planter des arbres, Interdire les coupes dans les forets ».

*REL 121* : (Communauté Paris-Saclay) « la transformation des infrastructures ferroviaires en promenades vertes est irréversible, un espace vert étant bien plus « vendeur » qu'un train »

*REL 122* : « Les espaces verts nous rappellent la pollution par la disparition d'insectes, d'oiseaux, la noirceur des fils à linge, les résidus de gasoil qui flottent sur les eaux stagnantes et nos poumons sont les récipients dans lesquels se dispersent la pollution de l'air La France n'est pas performante ...en écologie... ».

*REL 124* : « la petite ceinture parisienne, qui tout en ménageant sa végétalisation, pourrait offrir pour des usages logistiques un espace précieux en rocade ».

*REL 139* : (EELV VILLENEUVE LE ROI-ABLON): Enfin, pour favoriser la végétation qui aide à absorber la pollution et à mitiger les températures au sol, et pour lutter contre le bétonnage, les centres commerciaux et les grandes entreprises devraient être dans l'obligation de planter et entretenir des arbres sur leurs sites au prorata de la superficie de leurs parkings (taux de 30% par exemple). Une campagne pour l'installation de panneaux solaires sur les grandes toitures devrait être lancée avec, à terme, l'obligation pour les (grandes espaces) commerciaux de produire eux-mêmes un pourcentage significatif de l'énergie qu'ils consomment. ».

*REL 269* : « Il faudrait un arbre ou un mètre carré d'espace vert par habitant. Ce que nous sommes

loin d'avoir dans les grandes villes. La végétation produit de l'oxygène dont nous avons besoin, garde l'humidité dans la terre et évite les îlots de chaleur mais a aussi un effet bienfaisant sur le psychisme des individus. ».

*REL 30* : « Il est temps pour la qualité de vie des dionysiens d'enfouir cette autoroute et de mettre des espaces verts pour ces habitants ».

*REL 205* : « Recouvrir l'ensemble du périphérique pour créer des espaces verts et des zones d'habitation ».

*REL 234* : « Couverture des autoroutes en zone urbaine avec filtrage des particules, particulièrement dans la banlieue est de Paris qui est particulièrement défavorisée ».

*REL 105* par un médecin : « À quand un affichage à l'entrée des villes du niveau de pollution? »

*REL 109* : « je ne comprends pas pourquoi les Composés Organiques Volatiles (COV) ne sont pas pris en compte dans le PPA ... »...

« **Sur l'environnement**, -Dans l'atmosphère, les composés organiques volatils se dégradent et contribuent à perturber les équilibres chimiques avec, pour conséquence, la formation ou l'accumulation d'ozone.

Les COV sont des polluants directs pour les hommes et les végétaux, et contribuent également à la pollution olfactive. Ils sont aussi des précurseurs de l'ozone dans l'air en provoquant de nombreuses réactions chimiques. Cette surproduction d'ozone ».

*REL 115* « C'est un problème de santé publique car les maladies liées à la pollution sont clairement identifiées et ont un coût humain et financier important.

*REL 125* : « Environnement 92 demande de remettre en chantier ce plan qui doit vraiment protéger l'atmosphère pour la bonne respiration des habitants.

Ayant encore de grandes surfaces boisées (4 forêts domaniales) et de nombreux parcs et jardins publics et privés, la densité de la population des Hauts de Seine représente à peine la moitié de celle de Paris. Néanmoins, les villes frontalières avec Paris ont des densités de population semblable à celle de Paris et elles ont peu d'espaces verts. ».

« Les arbres, les espaces naturels, les forêts mais aussi les trames vertes et bleues sont autant de milieux naturels qui compensent les pollutions. Le maintien des alignements d'arbres le long des avenues sur des sols en pleine terre mais aussi le réseau de liaisons vertes constituent des terrains de respiration et d'absorption des polluants et tout au moins en limite la dispersion. Il importe de porter la surface d'espaces naturels par habitant à un taux qui permette de réduire les îlots de chaleur et de créer des écrans dans la ville, »

« L'autorité environnementale souligne les obligations du PPA d'amener la qualité de l'air en deçà des valeurs limites prévues par la Loi et si possible atteindre les valeurs cibles dans les meilleurs délais. Depuis 20 ans, les lois et plans se succèdent pour tenter de rendre ce droit aux citoyens d'avoir un air de qualité, sans vraiment atteindre les bons résultats en raison de moyens trop insuffisants ».

*REL 163 et 164, 165,166,171, 173, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 187, 188, 200, 201, 202, 203, 206, 209, 211, 215, 221, 228, :* demandent que soit appliqué l'article L 223-1 du Code de l'environnement.

*REL 214* : (Président de Sud Environnement) « ... afin de développer les continuités de la trame verte et détendre les espaces verts (réservoirs) de la zone dense dans le but d'augmenter l'absorption de carbone et des particules mais aussi de limiter l'effet îlot de chaleur en ville »

*REL 226* : « Ce projet de révision du plan de de protection de l'atmosphère sur le territoire de l'Île de France n'est pas à la hauteur des enjeux de santé public auxquels sont confrontés les

populations de ce territoire »

*REL 243, REL 244, REL 264, REL 270* : « ... la pollution de l'air, en sa mauvaise qualité présente, tue dans notre pays autant que toutes les maladies infectieuses et parasitaires, quelle est particulièrement nocive pour les enfants - dont notamment dans leurs premiers mois et les personnes âgées. Il faut agir pour sauver notre espèce ».

*REL 251* : (pour l'association ACRI) « aucune disposition d'éloignement des habitations par la création de zones tampons abondamment plantées n'est adoptée ».

*REL 265* : « les incidences de la pollution atmosphérique en matière de santé publique continuent à être notables : il faut donc mieux informer les différents acteurs pour prévenir plus efficacement toutes les formes de risques potentiels. »

### **III.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet**

\*  
\* \*



## IV. THÈME 4 ENJEUX FINANCIERS

### MONÉTARISATION DES ENJEUX, COÛTS DE LA MISE EN ŒUVRE

#### IV.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</i>
---------------------------	---

	<i>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'Epina y	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

	<p>collectivités</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>
S.T.I.F.	<p>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</p>

\*

## IV.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.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet

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

1. 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

2. 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.

3. 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.

4. 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 avait pour but uniquement d'aider à la décision.

5. 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 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.

6. 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 pour l'inspection des ICPE	Moyen des opérateurs
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

7. 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.

\*

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

8. 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 <sub>2.5</sub>	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)			8	7	6
Journées d'activité restreint (tous âges)		jours	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 <sub>2</sub>	cas	19	18	16
Admissions à l'hôpital pour causes respiratoires (tous âges)		cas	16	14	12

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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 Ile-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.

13. 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.

14. 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.

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.

\*  
\* \*

## V. THÈME 5 ETAT DES LIEUX – EVALUATION DES POLLUTIONS

### V.1. Synthèse des éléments du dossier

Ces éléments se trouvent principalement dans le Tome 2 et ses annexes. Ce thème correspond à 46% des observations.

#### Secteur aérien

##### L'état des lieux

Le PPA intègre dans l'analyse du secteur aérien en Ile-de-France, les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget. Les aérodromes de loisirs sont indiqués comme représentant une contribution négligeable (page 26).

Les émissions considérées sont celles des aéronefs au décollage, à l'atterrissage et au roulage pour le cycle LTO (landing – Take Off) des trois aéroports principaux en Ile-de-France à savoir Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ainsi que des aérodromes franciliens (hors aviation militaire) et de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

Les émissions liées aux activités au sol des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly (centrales énergie, APU qui alimentent les avions en électricité, GPU système mobiles pouvant alimenter les avions à la place des APU ...) sont également comptabilisées.

Lorsque les aéronefs volent au dessus de 1000m (au-delà du cycle LTO) leurs émissions n'impactent pas la qualité de l'air ambiant en Ile-de-France. De même les autres émissions de ce secteur ne lui sont pas attribuées directement (chauffage des bâtiments, transports liés aux trafics passagers et employés etc.).

Le tableau ci-dessous indique les quantités de polluants émis par le secteur aérien en Ile-de-France en 2014

Situation de référence 2014	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	NH3
Emissions en t/an	<b>7686</b> t/an	<b>239</b> t/an	<b>206</b> t/an	<b>801</b> t/an	0
Proportions des émissions régionales	(7%)	(2%)	(2%)	(1%)	(0%)

Le secteur aérien représente 7% de l'ensemble des émissions régionales d'oxydes d'azotes (NO<sub>x</sub>).

**Les émissions des avions atterrissant et décollant sur Paris-Charles de Gaulle sont responsables de 61 % des émissions de NO<sub>x</sub> du secteur des plateformes aéroportuaires. Les émissions de NO<sub>x</sub> liées aux avions de Paris-Orly sont 4 fois moins importantes. Cela est majoritairement lié au nombre de mouvements aériens plus faible sur l'aéroport de Paris-Orly.**

##### L'évolution

Situation « fil de l'eau » (FDE) à 2020

Les émissions aériennes augmentent dans le scénario « fil de l'eau » 2020.

Le PPA considère que le trafic aérien, en nombre de passagers et quantité de fret transporté, va croître d'ici 2020, à nombre de mouvements quasi constants (hypothèses prises dans le cadre du dernier Contrat de Régulation Economique (2016-2020)). Le nombre de mouvements se maintiendrait donc au niveau de 2015 avec un peu plus de 700 000 mouvements pour Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly après avoir culminé à 790 000 mouvements en 2008.

L'évolution du trafic passagers et fret sur Paris-Orly et à Paris-CDG se base sur une augmentation de l'emport moyen de l'ordre de 12% et une augmentation de la taille des aéronefs.

Cela conduit à une hausse des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines. Les autres secteurs affichant une tendance à la baisse, cette légère augmentation dans l'aérien a pour conséquence d'augmenter sa contribution aux émissions régionales.

page 54 : Evolution prospective au « fil de l'eau » des émissions du secteur Aérien en 2020 par rapport à 2014

« fil de l'eau » 2020		NOx	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	COVNM
Evolution	Secteur	<b>7 851</b>	<b>243</b>	<b>210</b>	<b>824</b>
par rapport	aérien	<i>t/an</i>	<i>t/an</i>	<i>t/an</i>	<i>t/an</i>
à 2014		+4,00%	+2,00%	+4,00%	+3,00%

Situation avec le scénario fil de l'eau + PPA à 2020

« fil de l'eau + PPA » 2020		NOx	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	COVNM
Evolution	du Secteur	<b>7 636</b>	<b>237</b>	<b>200</b>	<b>720</b>
PPA/« fil	de aérien	<i>t/an</i>	<i>t/an</i>	<i>t/an</i>	<i>t/an</i>
l'eau »		-2,70%	-2,50%	-2,50%	-7,00%

*Concernant l'application du PPA la réduction des émissions concerne principalement les NOx et COVNM la réduction des particules restant faible.*

**Ces tableaux démontrent également que les gains dus à la mise en œuvre du PPA par rapport à la situation de référence 2014 sont faibles (autour de 2%) à l'exception d'une diminution légèrement plus importante des COVNM (de l'ordre de 7%).**

## Secteur agricole

### **L'état des lieux**

L'Ile de France, région capitale et grande région urbaine, est aussi une grande région agricole. : les terres agricoles (598.000 hectares), réparties sur près de 5000 exploitations, représentent près 49% du territoire francilien. Les grandes cultures, (céréales, oléagineux , betteraves), représentent la majeure partie (62%) de la valeur ajoutée de la production francilienne, avec 42% pour le blé. Le maraîchage reste aussi très présent. L'élevage régresse et concerne surtout les équins et les caprins.

L'agriculture contribue, aux côtés des secteurs domestiques, industriels et des transports, à l'émission de polluants précurseurs de particules (NH<sub>3</sub>, NO<sub>x</sub>, COV, SO<sub>x</sub>) et de particules primaires.

Le tableau ci-dessous indique les quantités de polluants émis par l'agriculture en Ile-de-France en

2014 :

	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	NH3
Emissions t/an	3069	2779	663	195	10175
Proportion des émissions régionales	3,00%	15,00%	5,00%	0,00%	93,00%

Le secteur de l'agriculture est un gros émetteur de particules primaires PM10 et surtout de NH3 ; il émet en revanche peu de PM2,5 (*approfondir de façon générale le rapport PM10 – PM2,5*) et de Nox.

L'ammoniac est émis surtout au printemps lors des épandages de fertilisants, organiques (déjections) et minéraux sur les cultures céréalières. Il n'est pas très toxique sauf éventuellement dans les étables où il peut être plus concentré ; mais il peut se recombinaison avec les oxydes d'azote Nox et les oxydes de soufre SOx pour former des particules appelées secondaires. Il joue aussi un rôle dans l'acidification des sols par création d'ions H+ et l'eutrophisation des milieux.

Alors qu'au niveau national, la contribution de l'élevage à la production de NH3 est de 64% et est évaluée à 700.000 tonnes, elle est négligeable en Ile-de-France compte-tenu de la faible part de l'élevage dans cette région.

Le travail du sol lors des labours, les moissons et l'utilisation d'engins agricoles engendrent des émissions importantes de particules.

**Les installations de chauffage dégagent des oxydes d'azote et des particules.**

### L'évolution

Dans le scénario au fil de l'eau (FDE) dans lequel on ne modifie ni le niveau d'activité, ni les mesures existantes, le taux de réduction des différents polluants : NOx, PM12, PM2,5, COVNM, NH est nul.

Dans le scénario FDE +PPA, les mesures prônées dans le défi 1 se traduisent par une légère diminution de tous les polluants :

	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	NH3
Emissions t/an	2965	2779	663	195	9620
% des émissions régionales	5	39	8	0	92
Réduction en 2020 PPA+FDE	-3,4	0	0	0	-5,5

**L'objectif principal qui visait la réduction de NH3 ne semble pas satisfaisant. La baisse des Nox, auxquels la Région contribue à hauteur de 5%, est négligeable. Il en est évidemment de même des particules, pour lesquelles aucun programme de réduction n'était envisagé.**

### Secteur industriel

#### L'état des lieux

Le secteur industrie prend en compte la combustion dans les industries à des fins de chauffage de



locaux ou process, les activités générant directement des émissions par leurs procédés de production, le traitement des déchets et la production d'énergie. Les principaux polluants de ce secteur sont les NOx les particules fines, les COVNM, le SO<sub>2</sub> et le méthane plus particulièrement pour le secteur des déchets.

Au 31 janvier 2017, 11 850 installations classées sont répertoriées dont 1604 soumises à autorisation, 598 à enregistrement et 9648 à déclaration. Pour les installations de combustion plus spécifiquement, sont recensées 166 installations soumises à autorisation ou enregistrement (61 installations de plus de 50MW) et 1731 installations de 2 à 20 MW soumises à déclaration (1221 soumises au contrôle périodique).

De façon plus détaillée, les émissions de ce secteur relèvent des activités et installations suivantes :

4. Pour la production et le transport d'énergie : 5 centrales de production d'électricité, les centrales de productions de chaleur, plus de 900 stations services (publiques ou non) et des sites d'extraction de pétrole responsables.
5. Pour l'industrie manufacturière : 3 aciéries électriques, plus de 700 ateliers de travail mécanique des métaux, près de 520 ateliers de traitement de surface qui utilisent des matières abrasives, font du traitement chimique, du dégraissage et de la galvanisation, 24 installations de fabrication de produits chimiques, la construction automobile et aéronautique, 4 usines de fabrication du verre dont 3 verrerie de grande capacité, une cimenterie, près d'une centaine de carrière.
6. Pour le traitement des déchets : 26 unités d'incinération d'ordures ménagères, de boues de stations d'épuration et des déchets industriels, plus de 260 centres de traitement des déchets, 13 installations de stockage de déchets ménagers et de déchets ultimes stabilisés.

Les émissions de polluants des industries ont été évaluées à partir des déclarations GEREP (base de données déclarative nationale). Pour les installations ne déclarant pas leurs émissions, les consommations d'énergie par branches d'activités sont utilisées puis réparties spatialement par le nombre de salariés par établissement. Les facteurs d'émissions par source d'énergie sont appliqués pour calculer les émissions.

Pour la combustion les sources d'énergie intégrées sont le gaz naturel, le fioul lourd, le fioul domestique et le charbon. Pour le secteur industrie les données d'entrées datent de 2012.

Le tableau ci-dessous indique les quantités de polluants émis par l'industrie en Ile-de-France en 2014

		NOx	PM10	PM2,5	COVNM	NH3
Emissions en t/an	Production d'énergie	<b>7 957</b>	<b>340</b>	<b>173</b>	<b>3 913</b>	<b>0</b>
	Industrie	<b>4 404</b>	<b>754</b>	<b>354</b>	<b>17 760</b>	<b>213</b>
	Traitement des déchets	<b>2 219</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	<b>30</b>
Proportions des émissions	Production d'énergie	(8%)	(2%)	(1%)	(6%)	(0%)
	Industrie	(4%)	(4%)	(3%)	<b>(25%)</b>	(2%)

régionales	Traitement des déchets	(2%)	(0%)	(0%)	(0%)	(0%)
------------	------------------------	------	------	------	------	------

Le secteur industrie est faiblement contributeur aux émissions de particules car il ne représente que 6% de l'ensemble des émissions pour les PM<sub>10</sub> et 4% pour les PM<sub>2,5</sub>. En revanche ce secteur représente près du tiers des rejets de COVNM (31%) et 14 % des émissions de NO<sub>x</sub>. Les émissions de NO<sub>x</sub> sont principalement le fait des installations de combustion utilisées pour la production d'électricité, pour la production de chauffage urbain ou utilisées dans les procédés de production industriels ou pour le chauffage des locaux industriels.

### L'évolution

#### Situation « fil de l'eau » (FDE) à 2020

Les émissions industrielles diminuent dans le scénario « fil de l'eau » 2020. Les estimations d'émissions de polluants à horizon 2020 s'appuient sur la connaissance de l'évolution des activités industrielles. La fermeture de deux centres de production thermique (Vitry-sur-Seine et Porcheville) est intégrée.

L'effet des nouvelles réglementations des installations de combustion de 2013 a été intégré. Cependant, au vu des résultats des contrôles effectués, 30% des installations de 2 à 50 MW ont été considérées comme ne respectant pas encore ces réglementations (avec 20% d'excès). Une augmentation des activités productrices de NH<sub>3</sub> et de COVNM, précurseurs de particules et d'ozone, est également prévue.

page 55 : Evolution prospective au « fil de l'eau » (FDE) des émissions du secteur Industrie en 2020 par rapport à 2014

« fil de l'eau » 2020		NOx	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>
Evolution par rapport à 2014	Production d'énergie	<b>5 684</b> t/an -29,00%	<b>194</b> t/an -43,00%	<b>118</b> t/an -31,00%	<b>3 008</b> t/an -23,00%	<b>0</b> t/an -0,00%
	Industrie	<b>4 328</b> t/an -2,00%	<b>757</b> t/an -0,00%	<b>348</b> t/an -2,00%	<b>18 370</b> t/an +3,00%	<b>258</b> t/an +21,00%
	Traitement des déchets	<b>2 156</b> t/an -3,00%	<b>20</b> t/an -17,00%	<b>16</b> t/an -21,00%	<b>24</b> t/an -33,00%	<b>12</b> t/an -59,00%
	TOTAL secteur	<b>-17,00%</b>	<b>-13,00%</b>	<b>-12,00%</b>	<b>-1,00%</b>	<b>+11,00%</b>

#### Situation avec le scénario fil de l'eau + PPA à 2020

Page 63 : Evolution prospective des émissions du secteur industrie en 2020 avec les mesures PPA par rapport au « fil de l'eau » 2020 (ce tableau semble comporter des erreurs car les données ne sont pas extrapolables à partir des tonnages annoncés) :

« fil de l'eau » 2020 + PPA		NOx	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>
Réductions en 2020 par les mesures	Production d'énergie	<b>5 315</b> t/an +8,00%	<b>184</b> t/an +1,00%	<b>110</b> t/an +1,00%	<b>3 004</b> t/an +4,00%	<b>0</b> t/an 0,00%

PPA /FDE dans l'industrie	Industrie	<b>4 205</b> t/an +6,00%	<b>757</b> t/an +5,00%	<b>347</b> t/an +4,00%	<b>18 370</b> t/an +25,00%	<b>258</b> t/an +2,00%
	Traitement des déchets	<b>1 669</b> t/an +3,00%	<b>20</b> t/an 0,00%	<b>26</b> t/an 0,00%	<b>24</b> t/an 0,00%	<b>12</b> t/an 0,00%
	TOTAL secteur	<b>-8,00%</b>	<b>-1,00%</b>	<b>-2,00%</b>	<b>0,00%</b>	

**NOx** Pour l'ensemble des **secteurs liés à l'industrie au sens large** (production d'énergie / industrie /traitement des déchets) les émissions de Nox diminuent de 17% entre la situation REF et FDE 2020, et de 8% supplémentaires avec les mesures du PPA (soit -23% par rapport à REF).

*Compte tenu de l'augmentation affichée dans les tableaux présentés, cette part relative du secteur industrie ne peut être liée qu'à l'augmentation des émissions des autres secteurs (ce qui n'est pas le cas). Il doit donc y avoir une erreur dans ces tableaux.*

**COVNM** Les émissions de COVNM **de l'industrie** sont stables et passent de 21% dans REF 2014 à 25% à l'horizon 2020.

**NH3** La situation sur les émissions de NH<sub>3</sub> se dégrade puisqu'elle augmente de 11 % dans le cadre du scénario « fil de l'eau » 2020 FDE.

*Ces deux tableaux indiquent que le gain de pollution est essentiellement lié aux efforts du secteur du traitement des déchets entre le fil de l'eau FDE et les actions du PPA. Les réductions de pollution résultant de l'application des mesures du PPA 2013 et des évolutions actuelles sont considérables dans le cadre de la situation « fil de l'eau » notamment dans le secteur de la production d'énergie puis dans le secteur de traitement des déchets.*

*Concernant l'application du PPA la réduction des émissions concerne principalement 5 installations d'incinération existantes et les nouvelles chaudières biomasse ce qui relativise les efforts du secteur.*

**La modélisation PPA n'intègre pas les projets CSR et l'application des meilleures techniques disponibles sur les UIOM de plus de 3t/h (publication BREF attendue en 2018, avec une application 2022). Cela est précisé page 101 du défi industrie 3**

## Secteur Résidentiel et Tertiaire

### **L'état des lieux**

Le secteur résidentiel recouvre les émissions de chauffages individuels et résidentiels et les usages de solvants. Le secteur tertiaire recouvre les émissions de chauffage des bâtiments tertiaires (bureaux). La PPA y a adjoint le secteur chantier car la plupart des émissions émanant de ce secteur sont relatives à la construction de bâtiments. Notons que de grands chantiers relèvent d'autres activités, transport par exemple comme le réseau Grand Paris Express.

De façon plus détaillée, les émissions de ce secteur relèvent des activités suivantes :

1. les installations de combustion du secteur résidentiel et tertiaire pour le chauffage des

- locaux et la production d'eau chaude sanitaire
2. les chaufferies de faible puissance (<20 MW) utilisant le fioul, le gaz et la biomasse
  3. les chauffages individuels, notamment au bois.
  4. L'usage des solvants (émission de COV)
  5. les engins mobiles du bâtiment, les chantiers et les travaux publics

Le montant des émissions du secteur résidentiel et tertiaire en 2014 est présenté dans le tableau suivant :

		NOx	PM10	PM2,5	COVNM	NH3
Emissions en t/an	Résidentiel tertiaire	12850	6291	6080	27349	0
	Chantiers	2310	2491	985	5576	0,00%
Proportions des émissions régionales	Résidentiel et tertiaire	12,00%	33,00%	47,00%	39,00%	0,00%
	Chantiers	2,00%	13,00%	8,00%	8,00%	<u>0,00%</u>

Le chauffage au bois en foyer ouvert constitue une source importante d'émission de particules et d'oxydes d'azote. En terme de PM10, ces émissions représentent 29% des émissions régionales totales (41% pour les PM2,5) et se partagent ainsi en fonction des usages :

1. chauffage principal : 18% (l'utilisation du bois en foyer ouvert est interdite comme chauffage principal depuis le PPA de 2006).
2. chauffage d'appoint : 51%
3. chauffage d'agrément : 31%.

Il faut noter que le SRCAE d'Ile de France encourage le chauffage au bois, mais ceci doit s'envisager dans des conditions de respect de la qualité de l'air.

**Le montant des émissions dépend du type de foyer utilisé. L'utilisation de foyers fermés comme les inserts permet de réduire le montant des émissions. Ceci suppose un changement de comportement des franciliens et des investissements individuels importants.**

### L'évolution

Le premier défi concernant le chauffage individuel au bois envisage en 2020 un renouvellement de 10.000 foyers par an actuellement et de 15.000 en 2020.

Il semble toutefois exister certaines incohérences entre les tableaux p 56, p 61 p 108 (tome2) .

page 56 : Evolution prospective au fil de l'eau (FDE) des émissions du secteur résidentiel et tertiaire en 2020 par rapport à 2014

		NOx	PM10	PM2,5	COVNM
Evolution par rapport à 2014	Résidentiel et tertiaire	-13,00%	-28,00%	-28,00%	-12,00%

Page 61 : Evolution prospective des émissions du secteur résidentiel et tertiaire en 2020 avec les

mesures PPA par rapport au FDE :

	NOx	PM10	PM2,5	COVNM
Réductions en 2020 par les mesures PPA /FDE dans le résidentiel et tertiaire	-1,00%	-5,70%	-5,90%	-2,00%

Ces deux tableaux sembleraient indiquer que le gain de pollution serait plus important dans le résidentiel et tertiaire dans le scénario FDE seul que dans le scénario FDE + PPA.

Ces données sont confortées par les indications du tableau page 108 du défi Résidentiel et Tertiaire

2020 Emissions évitées PPA/FDE	COVNM	PM10	PM2,5
En tonnes	509	250	245
En % du secteur R et T	2,1	5,5	5,6
En % du total IdF	0,7	1,6	2,6

Ce tableau démontre encore une fois que les gains dus à la mise en œuvre du PPA sont faibles. Le nombre espéré de foyers renouvelés, soit 40.000 environ d'ici 2020, est faible au regard des 800.000 foyers recensés. Il en est de même des améliorations apportées. Il est à noter ce secteur émet 39% des émissions régionales de COVNM.

Le deuxième défi concernant les chantiers propres envisage :

1. une réduction de 10% des émissions diffuses de particules sur 70% des chantiers
2. Une utilisation exclusive d'engins de chantiers répondant aux exigences EU 2016/1628

Dans ces conditions, le tableau page 56 (tome 2) indique que l'on peut obtenir en 2020 les gains suivants par rapport à 2014 dans le scénario FDE :

		NOx	PM10	PM2,5	COVNM
Evolution par rapport à 2014	Chantiers	-30,00%	-2,00%	-5,00%	-4%(?)

Le tableau page 61 (tome 2) indique les gains suivants avec le PPA par rapport au scénario FDE :

		NOx	PM10	PM2,5	COVNM
Réduction en 2020 avec PPA /FDE	Chantiers	-4,40%	-4,00%	-1,80%	0,00%

On peut là aussi remarquer que les gains en Nox sont beaucoup plus importants avec le scénario FDE qu'avec le PPA. De même le taux des particules PM10 évitées croît plus vite entre les deux scénarios que celui des PM2,5.

Il semble y avoir là aussi une certaine divergence avec le tableau page 116 (tome 2) qui indique les réductions PPA/FDE obtenus en 2020.

2020 Emissions évitées PPA/FDE	NOx	PM10	PM2,5
En % du secteur chantier	-30,4	-6,7	-7,9

**Il semble donc que de façon générale, dans le domaine du chauffage ou des chantiers, le PPA 2016 apporte peu d'améliorations par rapport au scénario au fil de l'eau FDE.**

### Secteur Transports

#### **L'état des lieux**

Ce secteur traite des émissions liées à la combustion des moteurs des véhicules de transport routier, à l'évaporation de carburant, notamment par les deux roues, à l'abrasion des revêtements de route, des freins et des pneus, au transport ferroviaire et fluvial.

Les émissions du transport routier sont obtenues en multipliant le nombre de véhicules kilomètres roulés de chaque type de véhicule par un facteur d'émission spécifique. Les émissions considérées n'émanent pas des procédures d'homologation des véhicules, mais des résultats de travaux de groupes d'organismes de recherche européens.

Le tableau suivant résume les émissions relatives à ce secteur :

		NOx	PM10	PM2,5	COVNM	NH3
Emissions en t/an	Transport routier	64228	5254	4126	14706	0
	Transport ferroviaire et fluvial	1085	631	300	119	0
Proportions des émissions régionales	Transport routier	61,00%	28,00%	32,00%	18,00%	0,00%
	Transport ferroviaire et fluvial	1,00%	3,00%	2,00%	0,00%	0,00%

Le transport routier représente une part très importante des émissions régionales de Nox, de particules et de COVNM. En revanche, les émissions des transports ferroviaires et fluviaux sont négligeables ; ceci est peut-être dû à la faible utilisation de ces modes de transport. *Il serait intéressant d'avoir une évaluation de leur efficacité (rapport à définir) comparée aux autres moyens afin de juger de la pertinence de les développer. L'avantage de ce développement serait*

*une contribution au désengorgement des axes routiers franciliens et parisiens surtout.*

Le PPA accorde une importance particulière aux problèmes des transports en région parisienne puisqu'il lui consacre 8 défis et 16 actions.

Cette importance n'a pas échappé aux franciliens, puisque sur 339 observations 127 abordent ce thème. Ceci n'est pas étonnant car chaque francilien est concerné quotidiennement soit à des problèmes d'embouteillage s'il est conducteur, soit à des problèmes de pollution s'il est piéton ou cycliste, soit à des désagréments dans les transports en commun. Le leitmotiv guidant toutes ces observations reste la diminution de la pollution et pour beaucoup la limitation, voire la suppression des véhicules motorisés, voitures, deux roues. et en particulier les moteurs diesel.

**Le PPA dans ce domaine a essayé d'appréhender la nature des problèmes, car les observations recueillies se retrouvent assez bien dans les actions envisagées et traitent les sujets d'une façon générale. Seules quelques unes d'entre elles abordent des sujets particuliers ou personnels, mais le niveau de généralisation est élevé.**

#### Sur les avis émis

Autorité Environnementale	recommande d'inclure au sein de l'évaluation environnementale les informations pertinentes sur la pollution de l'air et la santé Regrette l'absence de scénarios basés sur des considérations de santé publique Recommande d'inclure au sein du chapitre sur l'état initial de l'environnement des données de qualité de l'air et de risque sanitaire formant un ensemble complet ne se limitant pas à l'analyse comparée des indicateurs visés par la réglementation Indique comme enjeu principal le rétablissement d'un air sain qui ne nuise pas à la santé des Franciliens et regrette l'absence de scénarios prospectifs en ce sens. Concernant l'état initial l'Ae attend de l'évaluation de l'état initial d'un plan de protection de l'atmosphère qu'elle soit plus complète que le plan lui-même (par ex. l'ozone) et sorte de la seule logique du respect des objectifs que le plan s'est assigné pour une meilleure compréhension des enjeux par le public.
Mairie d'Epinais	Rappelle les pollutions importantes générées par l'A86 et l'A1 et la densité de la population à proximité
Métropole Grand Paris	Indique que le respect des valeurs limites ne sera pas atteint sur toutes les stations de mesures à l'horizon 2020 et qu'en cela le

	PPA manque d'ambition
EPT Est Ensemble	Constate que le PPA ne permettra pas de supprimer la totalité des dépassements des valeurs limites de la qualité de l'air
STIF	Indique que la PPA ne tient pas compte de l'objectif de réduction de 2% du trafic routier du PDUIF 2010-2020 approuvé, les scénarios du PPA intégrant une augmentation de ce trafic de 2,5% Considère que l'estimation des émissions de polluants évitées n'est pas expliquée et que les valeurs retenues paraissent parfois arbitraires
ACNUSA	Demande à ce que les incertitudes relatives à l'évaluation des émissions du trafic aérien ainsi que les émissions évitées soient rapidement levées et la méthodologie clairement détaillée en annexes.
CONSEIL DE PARIS	Demande à ce que l'ambition du PPA soit hissée à la hauteur des enjeux économiques et sanitaires et que les actions soient clairement hiérarchisées en fonction des gains prévus en particulier lorsque les exigences de la qualité de l'air ne sont pas respectées

\*

## V.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

### Secteur aérien

Beaucoup d'observations ont ciblé le secteur aérien, émanant soit de particuliers, soit d'associations seules ou regroupées en collectifs ou fédérations, soit de collectivités territoriales (départements de l'Essonne et du Val-de-Marne par exemple, de territoires ou de communes).

Les observations ont porté principalement sur les pollutions actuelles de ce secteur, une critique des données ayant servies aux estimations et plusieurs propositions de mesures d'évitement ou de réductions ont été faites (se reporter au chapitre sur les mesures).

Les observations rappellent que l'Ile-de-France concentre la moitié du trafic aérien national, alors que la région a une densité de population 10 fois plus élevée que les autres régions et quelques observations précisent que la population à l'intérieur des plans d'exposition au bruit des aéroports parisiens s'élève à 1200 habitants/km<sup>2</sup>, soit 10 fois la densité moyenne nationale.



Les principales remarques sur l'état des lieux ont concerné :

- III. la pollution constatée en dehors des limites des plates-formes aéroportuaires qui s'ajoutent aux nuisances liées aux bruits.
- IV. les inquiétudes réelles sur les aspects sanitaires lorsque les avions volent en-dessous des 1000 mètres
- V. le nombre de vols et leur faible hauteur au-dessus des habitations
  - et sur les effets sur la faune et la flore (au sein du périmètre de l'aéroport ou bien sous les trajectoires). (cf observations sur l'évaluation sanitaire)

Plusieurs observations indiquent qu'en cas d'agrandissement de l'aéroport d'Orly, le pacte environnemental limitant les mouvements à 200 000 mouvements par an du fait que cette plateforme est enclavée dans un tissu urbain dense et préexistant, ne sera plus respecté, ni le couvre-feu.

#### Evaluation et mesures du PPA

Certaines observations s'interrogent sur la fiabilité des données proposées par le groupe de travail du secteur aérien et de l'exhaustivité des données affectées à ce secteur (données dispersées dans les autres secteurs notamment concernant le trafic engendré intégré dans le secteur des transports).

En ce qui concerne la faible augmentation des mouvements pris en compte dans le cadre du PPA à l'horizon 2020, plusieurs observations pensent que ces estimations sont fortement minorantes voire peu réalistes eu égard à la croissance régulière constatée et aux futures manifestations franciliennes qui vont accroître ce trafic (*JO 2024, Mondial de Rugby et éventuellement exposition universelle en 2025*).

Ainsi les requêtes concernant l'évaluation de ce secteur demandent :

- de fixer clairement les objectifs de réduction des émissions polluantes à atteindre pour le transport aérien et de fixer clairement les résultats attendus pour chaque mesure
- des évaluations avec obligation de résultat <sup>(1)</sup>
- à ce qu'un plafond soit fixé pour la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique (avec pénalité en cas de dépassement). (peu d'acteurs, donc disposition contrôlable et tenable ?).
- à ce que le nombre d'avions gros-porteurs (plus polluants que les aéronefs de moindre envergure) en service à Orly ne soit pas augmenté.

*En conclusion, le secteur aérien a suscité beaucoup de remarques, de personnes ou plusieurs associations très mobilisées (association Convergence par ex). L'appui d'un courrier d'Advocnar – version courte, a souvent étoffé l'analyse reprise dans les registres. La FNE précise que sans développements plus poussés des résultats attendus sur la base de mesures plus drastiques, ce nouveau PPA ne lui paraît pas recevable, mais précise que ce document peut encore être amendé dans sa version définitive. D'autres demandent une contre-expertise des entrées dans les modèles, par une tierce expertise indépendante.*

### Secteur agricole

Nous avons relevé un nombre très faible d'observations (17) concernant l'agriculture, et celles-ci sont d'ordre général.

Sont cités :

- La mise en place d'une véritable politique agricole francilienne et l'adoption de circuits courts
- Des actions réglementaires sur les politiques agricoles : trois interventions jugent le plan peu contraignant et sans efficacité
- Le développement de l'agriculture biologique (6 interventions)
- **Tenir compte des conditions météorologiques lors des traitements**

Une observation évoque un manque de connaissance (de la part du PPA) des rapports et études scientifiques sur l'usage de l'urée

### Secteur industriel

Ce secteur a peu motivé les franciliens, à l'exception des habitants se trouvant à proximité de secteurs sous influence d'une pollution industrielle. Les observations émanent de particuliers ou d'associations.

Ainsi les habitants dans les zones sous influence des trois usines d'incinération de la région parisienne ont été ceux qui se sont le plus exprimés ainsi que ceux dans la zone sensible de Seine aval. 18 observations portent sur la pollution due à la cimenterie de Gargenville quelques observations portent sur de plus petites installations qui impactent leur voisinage et qui ne sont pas forcément des installations soumises à autorisation ou enregistrement. Un projet d'une installation de traitement de déchets en Seine et Marne est évoqué plusieurs fois sur les communes de Villenoy et d'Isles-les-Villenoy. Une demande de mise en place de capteurs est souvent faite pour une meilleure connaissance des émissions (se référer au chapitre sur les mesures) et à titre préventif (voir chapitre sur l'information de la population).

L'usine de traitement des déchets Isséane inquiète plus particulièrement du fait de la quantité des rejets, gazeux, poussières, solides et liquides et de nouveaux polluants comme des dioxines bromées.

Les habitants expriment leur inquiétude sur l'incidence sur la santé de celles-ci (problèmes d'asthmes, se référer au chapitre sur la santé). Plusieurs questions ont porté sur l'effet des pollutions sur les élèves d'écoles proches ou sous les vents. Ces inquiétudes ont été exprimées également lors des réunions publiques par des habitants et par les associations.

*En conclusion, le secteur Industriel a suscité des remarques de personnes habitants dans des secteurs sensibles et fragilisés par des pollutions concentrées multisectorielles, avec une dominante d'installations industrielles. « que les seuils autorisés évoluent toujours et les flux additionnés de chacun des rejets sont considérables dans le temps ».*

### **Secteur Résidentiel et Tertiaire**

Si l'on se base sur le nombre d'observations concernant ce secteur, les franciliens, semblent y accorder peu d'importance puisque nous avons relevé 34 observations seulement traitant de ce problème, dont *18 portent sur la pollution due à la cimenterie de Gargenville.*

Deux estiment que les feux de bois ne constituent pas un problème : « L'un s'étonne que les feux de bois parisiens préoccupent davantage que les énormes paquebots, le trafic aérien et d'autres monstres polluants ». Un autre : « le chauffage au bois n'est pas un problèmes pour le 92 » et préconise l'utilisation des énergies renouvelables. En revanche, un certain nombre estime que ce type de chauffage à feu ouvert émet des poussières : le chauffage au bois représente 5% de l'énergie fournie et 84% des émissions de particules fines du chauffage résidentiel.

Plaine Commune (93) demande le renouvellement des équipements anciens de chauffage au bois. La FNE viserait l'interdiction du chauffage au bois dans dans les zones urbaines denses.

Quatre observations sont favorables à l'instauration d'aides financières (mise en place de fonds bois) pour le renouvellement des appareils de chauffage vétustes.

Deux observations traitent du chauffage en général chez les particuliers et dans les bureaux.

Deux observations portent sur la nécessité de rénover les bâtiments en veillant à une meilleure isolation et de respecter le décret de 1979 sur le chauffage à 19°.

En ce qui concerne les chantiers, comme déjà indiqué, 18 remarques ont été formulées, portant sur les carrières et les cimenteries, en particulier la cimenterie de Gargenville, génératrice de poussières, dont les résidents proches demandent l'arrêt ou la reconversion. Cette crainte est justifiée par l'extension de la carrière de Brueil en Vexin (AVL3C).

Plaine Commune (93) demande la rédaction d'une charte « chantiers propres ». Il en est de même de la ville de Paris.

En conclusion, le secteur résidentiel et tertiaire a suscité peu de remarques. On peut d'ailleurs s'interroger sur l'importance que le PPA accorde aux foyers à bois :

### **Secteur Transports**

Parmi le grand nombre d'observations sur le transport, beaucoup ont porté sur la pollution (poussières noires par ex.) à proximité des axes structurants (2 fois 3 voies ou plus) ou des nœuds routiers, concentration confirmée par les relevés des stations de mesures à proximité du trafic.

Une observation confirme que les cartes de pollution d'Airparif sont très liées aux axes routiers notamment dans le 92 où *" la moitié des déplacements traversent ou viennent dans le 92 par le biais de A13, A14, A86, N118, le périphérique ouest et sud, l'av. du Général de Gaulle à Neuilly (160*

000 véh.)

Par exemple une observation concerne la pollution au droit de la route des Gardes, une autre considère que l'échangeur de Bagnolet est « *un véritable nid à pollution atmosphérique pour les franciliens* », une autre rapporte que la zone du Marché de Rungis a une responsabilité dans la pollution atmosphérique, ou bien l'autoroute A1 à Saint Denis, « *qui reste un point noir* » ou l'aggravation du trafic sur l'A15, les polluants atmosphériques émis par le réseau autoroutier A6/B6 (12 voies+2), « *tronçon autoroutier le plus large d'Europe* », observation de l'association des Castors du Jardin Parisien – L'Hay les Roses . ou une autre parle du noeud routier de première importance au plan régional comme national de ville nouvelle de Sénart « *traversée d'une part par la Francilienne (lien entre l'A4 (Marne la Vallée) et l'A6 (Evry), de l'autre recevant les branches terminales de l'autoroute A5.* »

Ces énumérations ne sont pas exhaustives et il faut se référer au PV des observations.

L'abondance des véhicules diesel, camions et voitures particulières est souvent mise en avant comme facteur aggravant la pollution.

Beaucoup dénonce la présence des embouteillages, avec des véhicules polluants et la présence de voitures diésel. Les embouteillages concentrent la pollution.

Concernant la pratique du vélo, beaucoup d'observations ont critiqué le mélange des flux dans une voie bus par exemple ou sur une chaussée partagée car les gaz d'échappement des véhicules provoquent des irritations et maux de gorges (se référer au chapitre sur la santé). « *ça pue ! On peut même pas faire de vélo tellement c'est immonde de respirer dans un couloir de bus, le bd Sébastopol est à éviter en journée* » ou certains qui utilisent leur vélo tous les jours rappellent que « *l'on aspire tous les gaz d'échappement au moment où les moteurs en émettent le plus et où le cycliste a le plus besoin d'air* » notamment au feu rouge.

Une observation parle plus particulièrement de « *500 000 mouvements de poids-lourds par an, soit près de 4000 mouvements par jour ouvré* » correspondant à des activités concentrées d'entrepôts logistiques

le long de la Francilienne (ZA Paris Sud à Combs-la-Ville et Lieusaint) et sur une zone centrale (délimitée par Moissy-Cramayel au Nord, Savigny-le-Temple au sud, Lieusaint à l'ouest et Réau à l'est) et que les embranchement ferroviaire, ne sont peu ou pas utilisés. (Association de Défense des Intérêts des Riverains des ZA de Sénart)

Plusieurs observations constatent que le fret ferroviaire est délaissé au profit du trafic poids lourds (par ex. Autoroute A1, Port de Gennevilliers, Rungis).

*Une observation indique que les références de pollution des véhicules légers et lourds sont erronées car déterminées en banc d'essai en laboratoire.*

\*

### V.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet

#### D'ordre général

##### Les stations de mesure

1. Il semblerait que moins de 40 stations fixes d'Airparif équipent l'Ile-de-France (12012 km<sup>2</sup>, 12 millions d'habitants en 2014) ce qui représente une moyenne d'1 station pour 300 km<sup>2</sup> 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 <sub>10</sub> et des PM <sub>2,5</sub> )	Polluants (à l'exception des PM)	PM (2) (somme des PM <sub>10</sub> et des PM <sub>2,5</sub> )
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 PM<sub>10</sub> 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<sub>2,5</sub> et les PM<sub>10</sub> 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<sub>2,5</sub> dans un État membre ne doit pas être plus de deux fois supérieur ou inférieur à celui pour les PM<sub>10</sub> selon les prescriptions de la section A, point 1), et le nombre de points de prélèvement pour les PM<sub>2,5</sub> 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'habitant 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 PM<sub>10</sub> et 13 mesurant les PM<sub>2.5</sub> (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.

2. 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.

3. 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.

4. 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>

5. Le réseau fixe d'Airparif est complété par un réseau de mesure au droit de certains sites industriels.

Les mesures sur les sites industriels ont-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.

6. 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.

7. Airparif possède également des stations de mesures mobiles.

Les mesures de ces stations mobiles ont-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).

8. 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.

9. Des micro-capteurs « *existent pour mesurer la concentration en temps réel pour les PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>* »

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.



10. 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.

11. 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.

12. 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.

13. Air Parif 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.

14. 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>.

15. 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.

16. 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

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

17. Et entre le PPA 2013 et le PPA 2006 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

[voir la réponse à la question précédente](#)

18. 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.

19. 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>.

20. 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](#)

21. 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](#)

22. Et entre le PPA 2013 et le PPA 2006 ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet  
[voir la réponse à la question 17](#)

23. 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](#)

24. 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.

25. 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.

26. 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.

#### **L'année de référence 2014**

27. 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-dgcec-guide\\_methodo-elaboration\\_inventaires-pcit-2012\\_vf.pdf](http://www.lcsqa.org/system/files/ressources/medde-dgcec-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	PM <sub>10</sub> en kt/an	PM <sub>2.5</sub> en kt/an	COVM en kt/an	NH <sub>3</sub> 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

28. 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.

29. 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.

30. 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.

### **Les types de polluants retenus**

31. 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'Ile-de-France, les dépassements de ces normes concernaient les particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) et le dioxyde d'azote. C'est la raison pour laquelle le PPA ne s'intéresse qu'à ces polluants. Le NH<sub>3</sub> 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.

32. Pourquoi le choix des NOx plutôt que le NO<sub>2</sub> ?

#### Commentaires et avis techniques du porteur de projet

L'appellation NOx concerne l'ensemble des oxydes d'azote (NO et NO<sub>2</sub>). 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 NO<sub>2</sub>. 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 NO<sub>2</sub>. Il s'associe rapidement avec de l'oxygène pour former du NO<sub>2</sub> ( $\text{NO} + \frac{1}{2}\text{O}_2 = \text{NO}_2$ ) plus stable. Les NOx sont d'ailleurs généralement exprimés en équivalent NO<sub>2</sub> dans l'industrie. La part de NO<sub>2</sub> 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 NO<sub>2</sub> afin d'évaluer par la suite les concentrations de NO<sub>2</sub>.

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 NO<sub>2</sub>. (tableaux 20, 39 et 42).

33. 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.

34. 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.

**DIVERS : Végétation et espaces verts/contribution**

35. 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, CO<sub>2</sub>),
- 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.

### Secteur aérien

36. 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)
Décollage	1 533	25	20	3
Montée	2 938	61	54	9
Atterrissage	797	36	34	17
Roulage	617	71	60	536
<b>TOTAL</b>	<b>5 885</b>	<b>193</b>	<b>168</b>	<b>565</b>

**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
<b>TOTAL</b>	<b>6 198</b>	<b>192</b>	<b>177</b>	<b>600</b>

**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
<b>TOTAL</b>	<b>6 195</b>	<b>192</b>	<b>176</b>	<b>532</b>

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.

37. Dans quelles proportions ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Voir la réponse à la question précédente.

38. 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.

39. 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
<b>TOTAL</b>	<b>1160</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>68</b>

40. 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 PM<sub>10</sub> et à 28 % des émissions de PM<sub>2,5</sub>.

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](http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/rapport-survol-orly-bilan_2015.pdf) )

41. 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.

42. 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 ».

43. 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.

44. 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.

45. 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<sup>er</sup> 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](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.

46. 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 navigant 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](https://www.airparif.asso.fr/_pdf/.../rapport-ppa_180917.pdf).

47. 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.

48. 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<sup>ème</sup> 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.

49. 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.

50. 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 de régulation 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.

## Secteur agricole

51. 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 ».

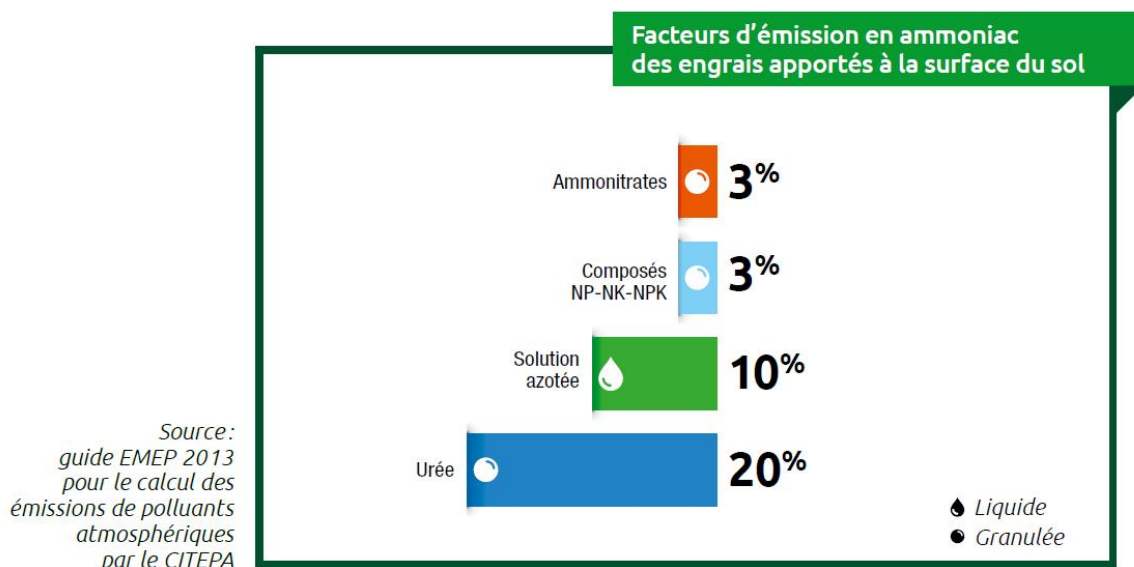
Une annexe méthodologique sur l'évaluation des émissions du secteur agricole sera ajoutée au PPA. Elle est jointe au présent mémoire.

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>.

52. 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<sub>3</sub> 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.

TABLEAU 1 Que 13 €/ha de différence				TABLEAU 2 Peu d'écart de rendement selon le type d'engrais			
Engrais	Prix	Quantité/ha	Coût/ha	Blé	PS (kg/hL)	Rendement (t/ha)	Protéines (%)
✓ Ammonitrate 33,5	0,23 €/kg	400 kg	92 €	✓ Ammonitrate 33,5	76,3	60,5	13,8
✓ Urée 46	0,27 €/ha	293 kg	79 €	✓ Urée 46	75,3	60	13,7
			Source: Arvalis.	✓ 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.

53. 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](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 volatilisés dans l'atmosphère sous forme de  $\text{NH}_3$  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'azote 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 %.

54..Est-on sûr que l'urée dégage moins de  $\text{NH}_3$  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  $\text{NH}_3$ . 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.

55. A-t-on des études sur la formation et la quantité de particules à partir des réactions de l' $\text{NH}_3$  avec les oxydes d'azote ?

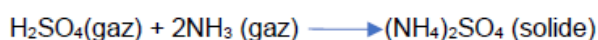
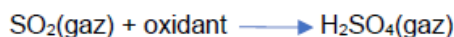
#### Commentaires et avis techniques du porteur de projet

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 ( $\text{NH}_3$ ) 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  $\text{NO}_2$  et le dioxyde de soufre  $\text{SO}_2$  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...).

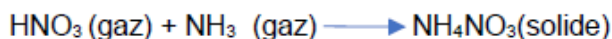
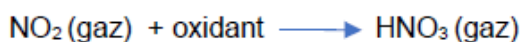
### Formation du sulfate d'ammonium :

Le SO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>3</sub> 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<sub>3</sub> se transformant en nitrate d'ammonium.

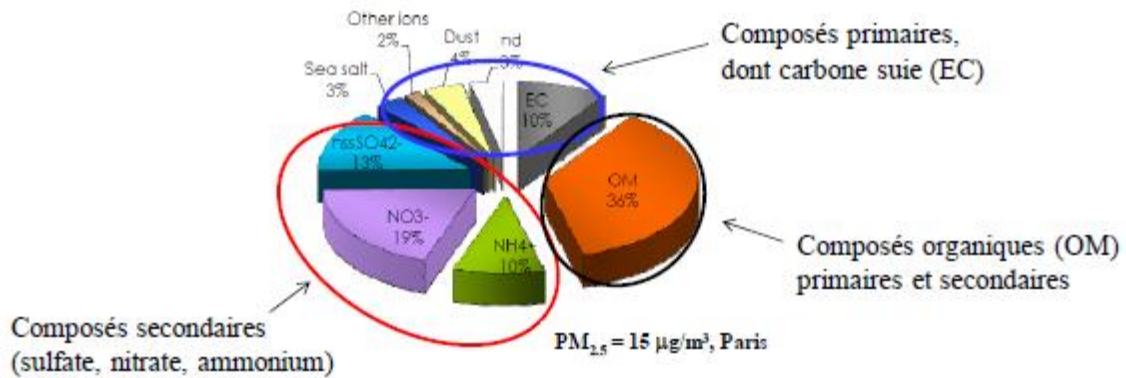
Le nitrate et le sulfate d'ammonium sont des solides. Ils ont des diamètres moléculaires inférieurs à 2,5 µm : ce sont donc des PM<sub>2,5</sub>

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<sub>3</sub> 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.

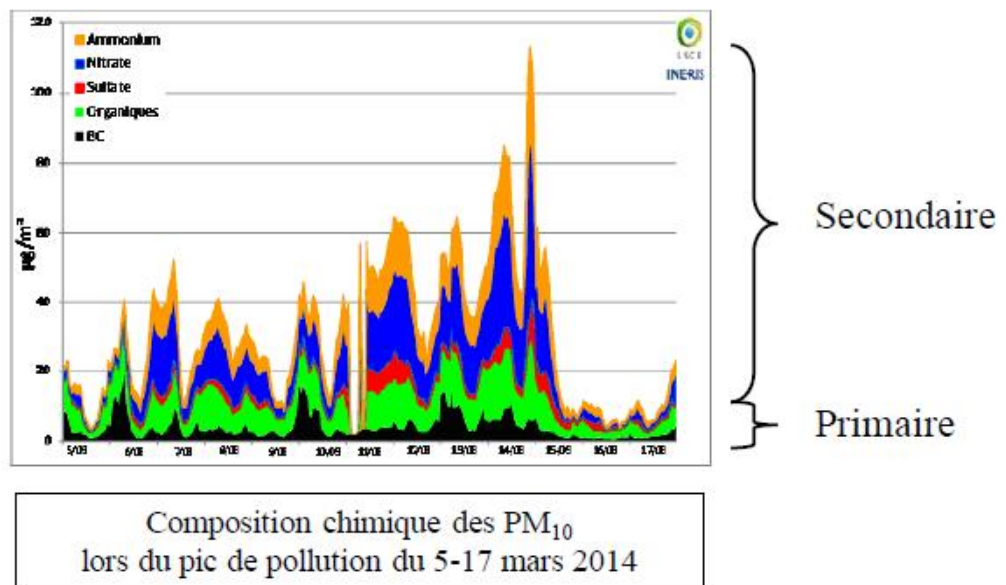
La figure suivante présente la composition chimique des particules retrouvées dans l'air ambiant en moyenne dans des zones qui ne sont pas sous influence directe du trafic routier. Ces particules sont constituées de substances chimiques primaires et secondaires en proportion variable. La part nitrate (NO<sub>3</sub><sup>-</sup>), ammonium (NH<sub>4</sub><sup>+</sup>) et sulfate (SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>) 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

56. Les indicateurs portent sur les quantités d'engrais avec uréase livrés, taux d'enfouissement etc..Aucune donnée sur les abattements d'NH<sub>3</sub> ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Les agriculteurs sont dans l'impossibilité technique de mesurer le taux d'abattement d'NH<sub>3</sub> 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).

57. Par quels organismes seront assurées 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.

58. Cette recherche n'a aucun objectif affiché. Ne pourrait-on pas indiquer un objectif tangible, par exemple une diminution des émissions de NH<sub>3</sub>, 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 NH<sub>3</sub> (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 NH<sub>3</sub>. C'est un programme de recherche qui conclura justement sur le niveau de baisse des émissions de NH<sub>3</sub> que permet cette technique. Il s'agit aussi d'évaluer son impact sur l'eau.

**Secteur industriel**

59. Pourquoi le secteur de la combustion est-il le principal secteur ciblé ?

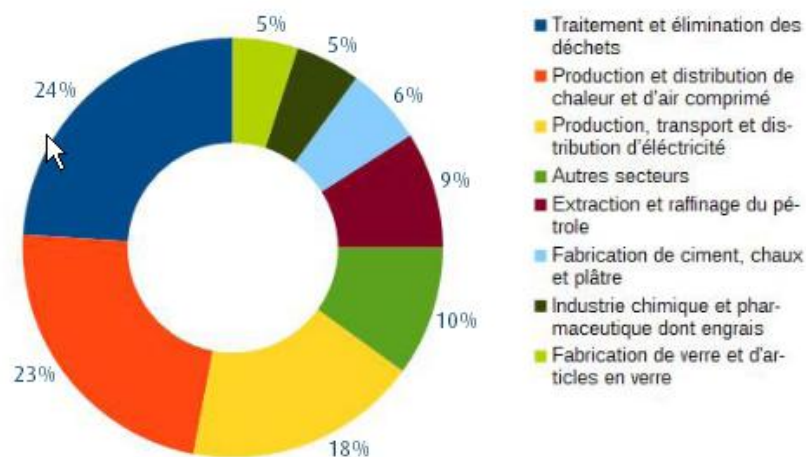
Commentaires et avis techniques du porteur de projet

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](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.

60. 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](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-dgec-guide\\_methodo-elaboration\\_inventaires-pcit-2012\\_vf.pdf](http://www.lcsqa.org/system/files/ressources/medde-dgec-guide_methodo-elaboration_inventaires-pcit-2012_vf.pdf)].

61. 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.

62. 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.

63. 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.

64. Pour les installations non soumises à déclaration GEREPE, 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](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 GEREPE. 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>).

65. 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](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.

66. 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.

67. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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

68. 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 PM<sub>10</sub> et les NOx ne sont pas des composés odorants. L'entreprise Mention à Beynes est une société de chantier (<http://benes-mention.wifeo.com/>). Elle n'entre pas dans le secteur Industriel pour l'évaluation des émissions.

69. « 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).

70. 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 GEREP 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.

71. 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.

72. 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.

#### **Secteur Transports**

73. 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.

74. 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](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.

75. 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 ?

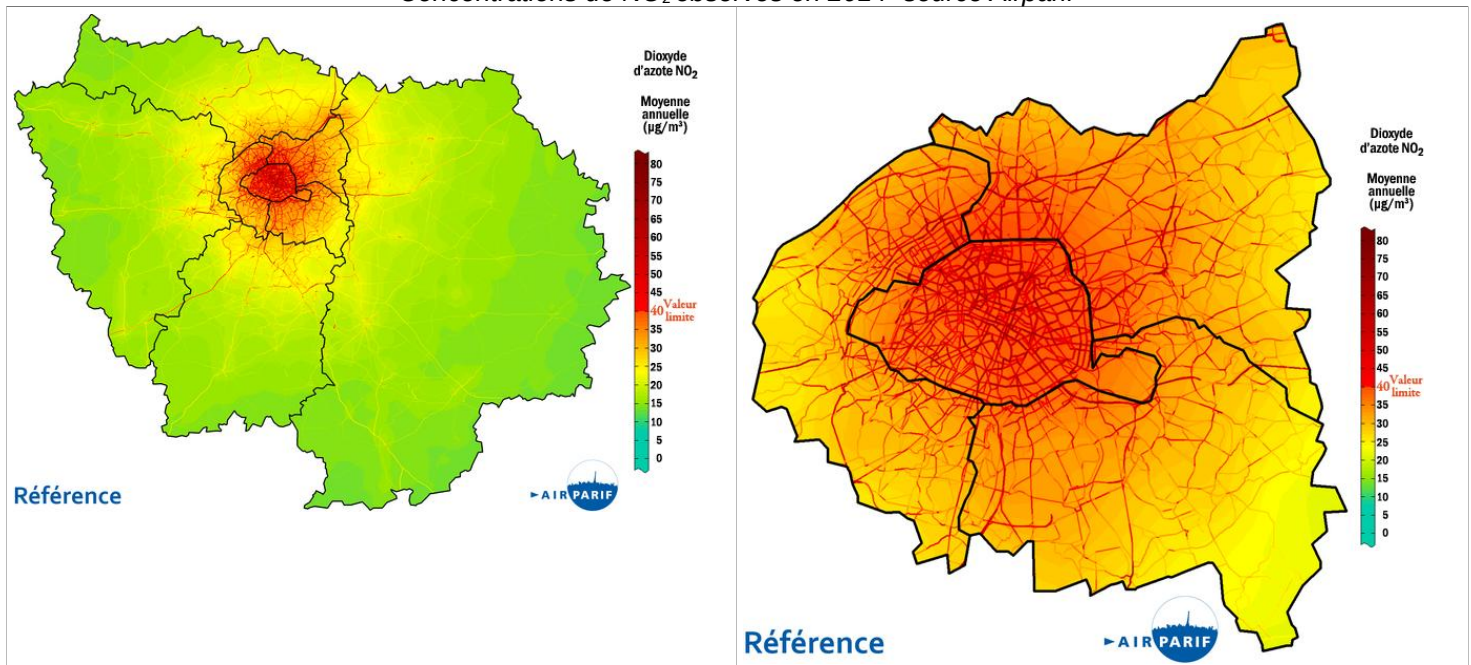
#### Commentaires et avis techniques du porteur de projet

En ce qui concerne les points locaux d'accumulation de polluants, il est souligné que la

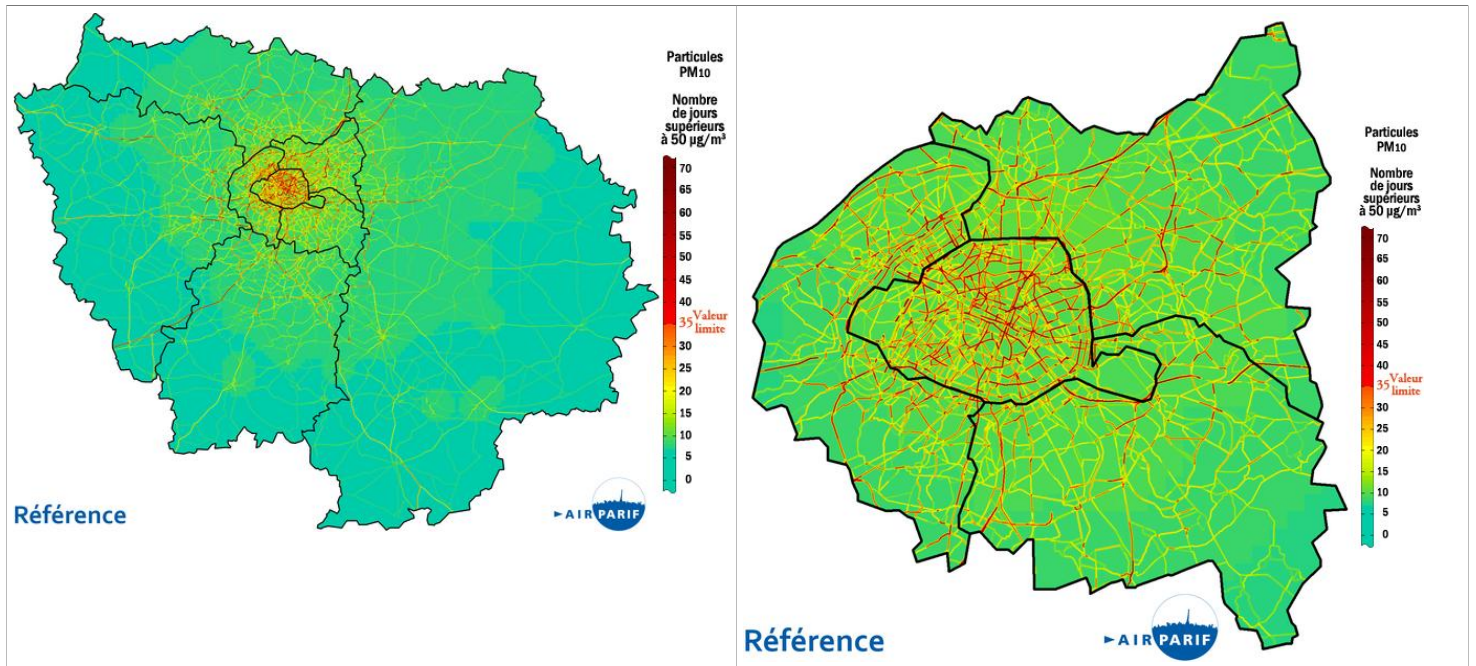
pollution atmosphérique (en particules et en oxydes d'azote) en Ile-de-France provient majoritairement du trafic routier et du chauffage au bois, et qu'elle est ensuite soumise aux aléas de la météorologie : à certains endroits, il peut y avoir accumulation temporaire mais aussi des variations saisonnières 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 NO<sub>2</sub>) 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.

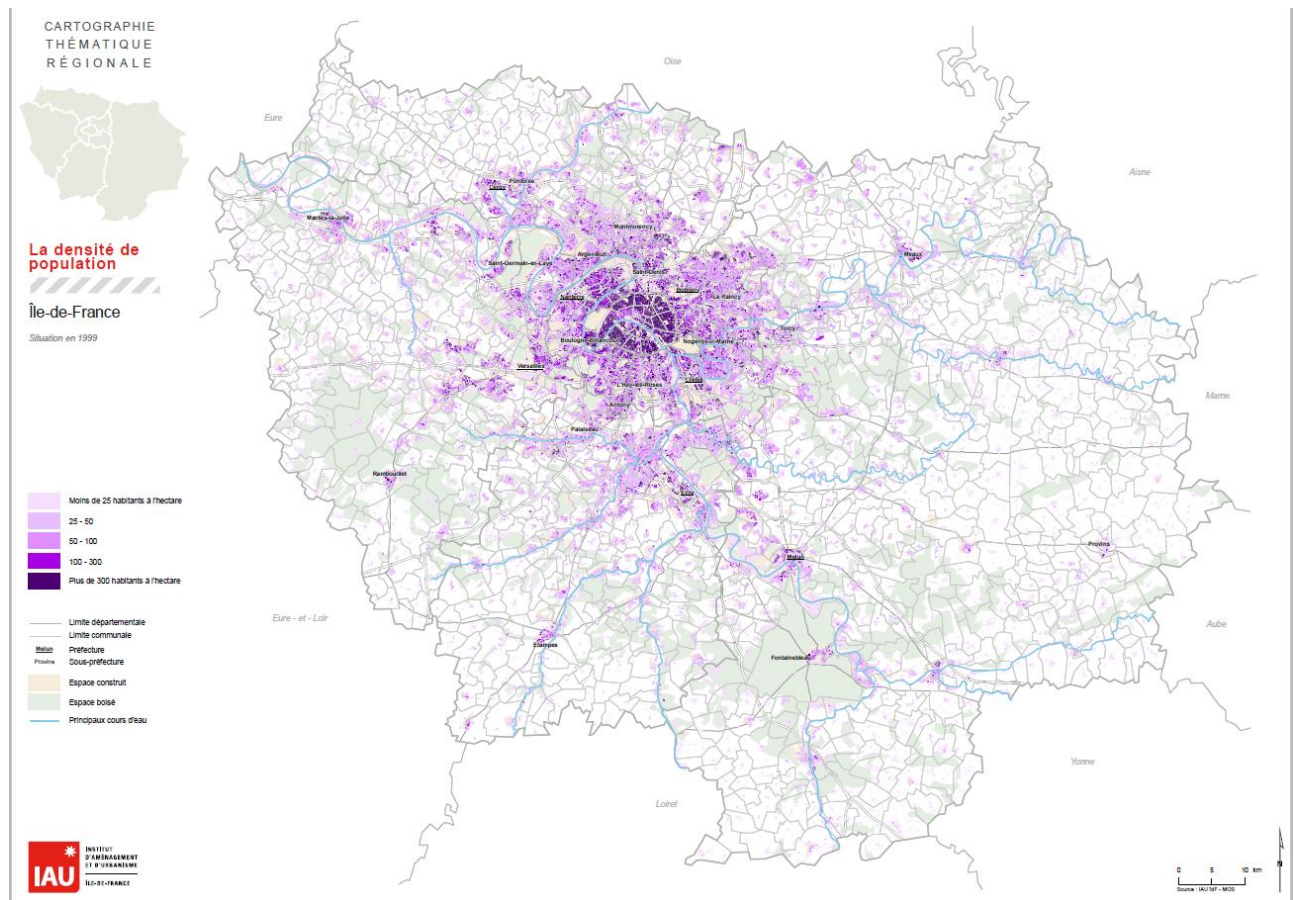
Concentrations de NO<sub>2</sub> observés en 2014- source Airparif



Concentrations de PM<sub>10</sub> 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.

76. 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'Equipement et de l'Aménagement (DRIEA) une lettre de mission datée du 28 novembre 2017 pour la mise à jour de cette stratégie régionale.

\*  
\* \*

## VI. THÈME 6 DÉFIS DU P.P.A. ÎLE-DE-FRANCE

### VI.1. Synthèse des éléments du dossier

#### Sur la vision globale du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020

Le PPA est le plan d'actions à mettre en œuvre pour une amélioration réelle de la qualité de l'air (p.10 Tome 2). Cette troisième version a été voulue concrète, pragmatique et réaliste.

Structure consultée	Observation sur les défis du PPA en général
Autorité Environnementale	Les défis sont très explicites et présentés avec le résultat d'une évaluation multicritères qui met en avant les enjeux économiques et environnementaux ainsi que les questions juridiques et les difficultés d'acceptabilité.
CD 93	Regrette que le PPA n'impose pas davantage de mesures réglementaires étant donné le rôle prescriptif et le caractère juridiquement opposable du plan

#### 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 3<sup>ème</sup> 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 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'Épinay 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	Constate 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

### **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 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'Epinay/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
--	--

### **Sur le secteur industriel**

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

- V. 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 COVM 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/Nm<sup>3</sup> à 6% d'O<sub>2</sub>) 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/m<sup>3</sup> en moyenne journalière et 200 mg/m<sup>3</sup> en moyenne semi-horaire à 11 % d'O<sub>2</sub>,

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/ m<sup>3</sup> à 6% d'O<sub>2</sub>

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, NH<sub>3</sub>) 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 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

### 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 PM<sub>10</sub> et 41% des émissions de PM<sub>2,5</sub>.

Au total, le secteur résidentiel tertiaire représente 34% des PM<sub>10</sub> 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 les avis émis

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

### **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-voitureurs 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 1<sup>er</sup>) 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 avis émis

Structure consultée	Observation sur les mesures secteur transport
STIF	Constata 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 réservé 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	Rappelle son engagement pour un plan de sortie du diesel pour la Région et pour le

Régional IDF	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 »

### 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 PM<sub>10</sub> et NO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> 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 collectivités**

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	Constata 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

\*

## **VI.2. Analyse et synthèse des observations recueillies**

### **Sur la vision globale du Plan de Protection de l'Atmosphère 2017 / 2020**

Plusieurs observateurs indiquent que les objectifs sont laissés à l'appréciation des acteurs

économiques, d'où certaines mesures minimalistes. De plus, il est également regretté une sous évaluation de la situation avec des indicateurs périmés, le manque d'objectifs chiffrés concernant les actions à réaliser (REL - 19) et des objectifs de réaliser des études repoussant ainsi les mesures efficaces à adopter.

Le terme « manque d'ambition » est largement utilisé dans les observations déposées.

#### Sur le secteur aérien

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

### **Sur le secteur agricole**

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

### **Sur le secteur industriel**

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).

### **Sur le secteur Résidentiel / Tertiaire**

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 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 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.*

### **Sur le secteur Transports**

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.

### **Sur les mesures collectives**

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.

\*

### VI.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet

#### Sur le bilan du Plan de Protection de l'Atmosphère 2013

1. 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
	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

2. 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).

3. 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.\_

4. 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)

5. 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.

6. 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 du PPA 2013	Supprimée et remplacée par la fiche annexée à l'arrêté de 2015 <a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/arrete_modificatif_bois_approbation_PPA_RAA.pdf">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/arrete_modificatif_bois_approbation_PPA_RAA.pdf</a>
<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-</i></p>	<p>Remplacée par :</p> <p>«  <b><i>Mesure applicable à l'Île-de-France</i></b>  <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><b><i>Mesure applicable à la zone sensible</i></b>  <i>Tout nouvel équipement de combustion du bois installé doit être performant.</i></p> <p><b><i>Mesures applicables à Paris</i></b>  <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"> <li>• <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></li> <li>• <i>dans des cheminées à foyer ouvert uniquement utilisées en appoint ou à des fins d'agrément ;</i></li> <li>• <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></li> </ul>

<p><i>Charles</i> <i>La combustion individuelle du bois est interdite. »</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i> dans des appareils très faiblement émetteurs de poussières, y compris pour une utilisation en chauffage principal.</i></li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Mesures d'accompagnement</b></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 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"> <li>• <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></li> <li>• <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></li> </ul> <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>
--	--

7. 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 ?

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.

### **Sur le secteur aérien**

8. 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](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<sup>1</sup> (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.

---

1

L'APU est une petite turbine, semblable à un mini-réacteur, généralement logé dans la pointe arrière de l'avion. Il est alimenté par le carburant de l'avion. Son rôle est de fournir :

- Au sol, l'air pour la mise en route des réacteurs et pour le système de climatisation, l'énergie électrique nécessaire à l'avion.
- Au décollage, le conditionnement d'air en soulageant les moteurs lorsque des performances optimales sont requises.

9. 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.

**Pour le défi 1**

10. 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.

11. 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 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 »*

12. 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.

13. 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 régit 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.

14. 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 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.*

*IV. - 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. »*

15. 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
<b>TOTAL</b>	<b>4660</b>	<b>150</b>	<b>130</b>	<b>487</b>

#### 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
<b>TOTAL</b>	<b>1160</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>68</b>

#### 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
<b>TOTAL</b>	<b>65</b>	<b>3</b>	<b>2,7</b>	<b>10,4</b>

Il s'agit de viser les plus gros émetteurs pour être le plus efficient 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.

**Pour le défi 2**

16. 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.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

**Sur le secteur agricole****Question d'ordre général :**

20. 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.

21. 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.

**Pour le défi 1**

22. Quel polluant atmosphérique sera réduit du fait de la mise en œuvre du défi 1 ? quel est le lien entre le NH<sub>3</sub> et les Particules fines ? Quel est le coefficient de corrélation ?

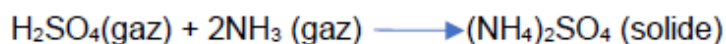
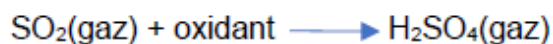
Commentaires et avis techniques du porteur de projet

Le défi « agricole 1 » vise à réduire les émissions de NH<sub>3</sub>. 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<sub>2</sub> et le dioxyde de soufre SO<sub>2</sub> 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...).

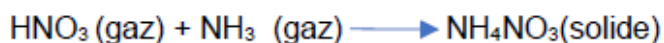
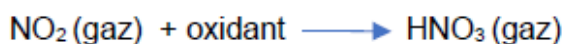
### Formation du sulfate d'ammonium :

Le SO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>3</sub> en nitrate d'ammonium. Les réactions sont réversibles et leur équilibre dépend des conditions météorologiques ambiantes.



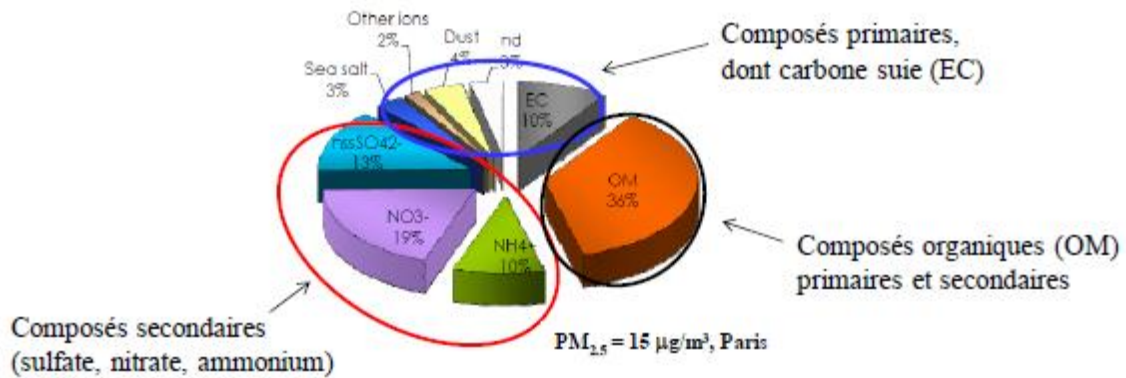
La formation du nitrate d'ammonium à partir des solutions azotées dépend de nombreux facteurs : nature du sol (texture, pH...), météo (température, pluie, vent...), type d'engrais (minéral, organique, variété), ou encore des pratiques culturales (dose, enfouissement, présence de la culture...). Elle met en jeu la chimie de l'atmosphère dépendante également des substances présentes. Il est donc très difficile d'évaluer la quantité de NH<sub>3</sub> 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 µm : ce sont donc des PM<sub>2,5</sub>

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<sub>3</sub> dans l'atmosphère. Ils ciblent ce polluant qui provient à 95 % des activités agricoles.

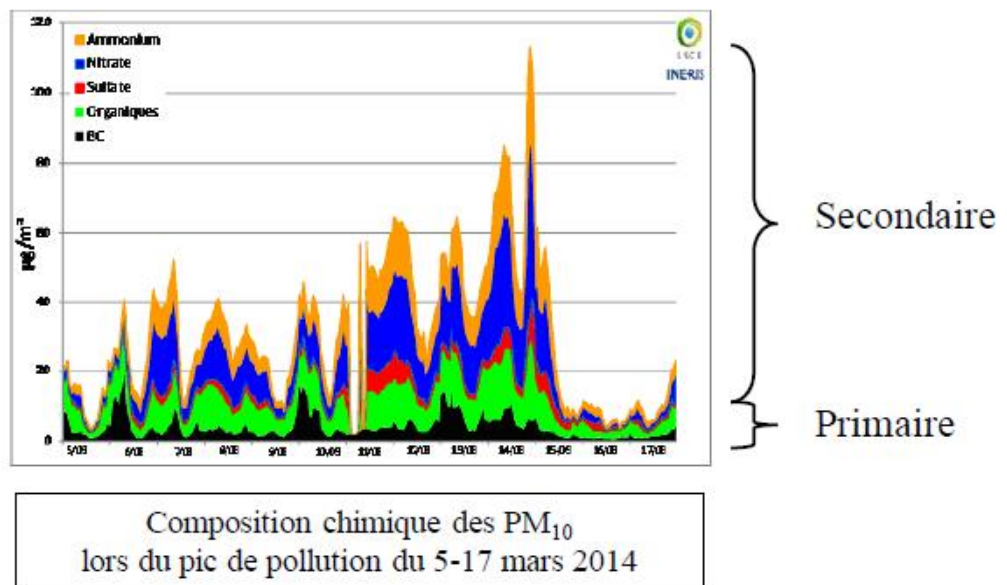
Ces espèces chimiques secondaires pour lesquelles l'ammoniac est un précurseur se retrouvent dans les particules mesurées dans l'air ambiant. La composition de ces particules varie dans le temps et l'espace. Ainsi la composition chimique des particules dans l'air ambiant est différente d'un lieu à un 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<sub>3</sub><sup>-</sup>), ammonium (NH<sub>4</sub><sup>+</sup>) et sulfate (SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>) 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..

23. « 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).

24. 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.

25. 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.

#### **Pour le défi 2**

26. 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.

27. 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.

28. 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.

29. 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.

30. 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).

31. 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.

32. 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.

#### **Pour le défi 3**

33. 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.

34. 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).

35. 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.

### Sur le secteur industriel

#### **Pour le défi 1**

36. 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.

37. 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.

38. 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<sup>er</sup> janvier 2016 : ces installations feront l'objet d'un contrôle inopiné de leurs émissions en priorité en 2018.

39. 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.

**Pour le défi 2**

40. 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.

**Pour le défi 3**

41. 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.

42. 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 (puisque les 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/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup>

43. 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/m<sup>3</sup> 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.

44. annexe XXII p116, c'est écrit 160 mg/m » 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/m<sup>3</sup> en moyenne journalière et **160 mg/m<sup>3</sup>** en moyenne semi-horaire à 11% d'O<sub>2</sub> pour les installations existantes (Au lieu de 200 mg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière et 400 mg/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> en moyenne journalière et **160 mg/m<sup>3</sup>** en moyenne semi-horaire à 11% d'O<sub>2</sub> pour les installations existantes (Au lieu de 200 mg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière et 400 en moyenne semi-horaire respectivement) »

#### **Pour le défi 4**

45. 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.

46. 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, NH<sub>3</sub>). 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 effectués 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.

47. 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.

### **Sur le secteur Résidentiel et Tertiaire**

#### **Pour le défi 1**

48. 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 fonds 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 toute 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.

49. Quelle comptabilité globale avez vous retenue ?

#### 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.

50. 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.

**Pour le défi 2**

51. 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.

52. 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.

**Pour le défi 3**

53. 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.

54. 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.

### Sur le secteur Transports

#### **Pour le défi 1**

55. 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.

56. La stratégie de déploiement prévoit « *une communication sur les nouvelles dispositions réglementaires..* » au cours du 2<sup>nd</sup> semestre 2017. Qu'en est-il ?

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<sup>er</sup> 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).



Commentaires et avis techniques du porteur de projet

57. 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](http://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.

**Pour le défi 2**

58. 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...).

**Pour le défi 3**

59. 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.

60. 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.

61. 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.

**Pour le défi 4**

62. 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.

63. 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.

64. 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.

65. 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.

**Pour le défi 5**

66. 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.

67. 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 partages 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.

68. 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 partages 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.

**Pour le défi 6**

69. 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.

70. 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.

71. 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 par référence à une part de PL GNV.

#### **Pour le défi 7**

72. 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.

73. 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.

#### **Pour le défi 8**

74. 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.

75. 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.

### Sur les mesures d'urgence

76. 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 (O<sub>3</sub>), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et les particules PM<sub>10</sub> – 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/m<sup>3</sup>, 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.

77. 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>

78. 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.

79. Dans quel sera révisée la liste des dérogations aux interdictions de circuler ? Quels tpes 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.

### **Sur les collectivités**

80. 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.

81. 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 forclus ?

Commentaires et avis techniques du porteur de projet

La convention a été signée en novembre 2017. Les délais ne sont pas forclus.

82. 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

### **Sur le plan régional de la qualité de l'air**

83. 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.

\*

\* \*

## **VII. THÈME 7 INFORMATION 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.

### **VII.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](http://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 PM<sub>10</sub>. 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.

\*

## VII.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 :

5. 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.
6. Certains demandent que l'on abaisse le seuil d'alerte au niveau du seuil de recommandation (REL-317).
7. 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).
8. Renforcer le débat citoyen afin que les habitants de toute l'Île-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).

9. 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).
10. 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<sup>ème</sup>).

\*

### **VII.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis techniques du porteur du projet**

#### **Sur la mise en œuvre d'une politique de communication pérenne et ouverte sur la qualité de l'air en Ile-de-France**

1. 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](http://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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

#### **Sur un changement des comportements qui passe par une formation dès l'enfance, un « continuum éducatif »**

6. 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).

\*

\* \*

## VIII. THÈME 8 SUIVI DU P.P.A. ÎLE DE FRANCE : INDICATEURS, PROCÉDURE

### VIII.1. Synthèse des éléments du dossier

Les principaux éléments sur ce thème se trouvent dans la deuxième partie du tome 2 du dossier d'enquête. Un paragraphe décrit la solution mise en place pour relever les défis du PPA. En conclusion, les 25 défis et 46 actions sont détaillés ainsi que les indicateurs de suivi

**Tome 2** : 9 secteurs sont concernés

#### **Secteur AERIEN**

DEFI AE1 : Diminuer les émissions des APU et des véhicules et engins de pistes au sol ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateur de suivi* : Evolution des temps moyens d'utilisation des APU en 2020 par rapport à 2017 et par rapport à des années antérieures lors que les données statistiques sont disponibles.

Action 2 - *Indicateur de suivi* : Ratio du nombre de véhicules et d'engins de pistes les moins polluants sur le nombre d'appareils totaux

DEFI AE2 : Diminuer les émissions des aéronefs au roulage ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateur de suivi* : Temps moyen de roulage au départ sur l'aéroport d'Orly

Action 2 - *Indicateur de suivi* : Taux de roulage n-1 estimé via une enquête de la FNAM auprès de ses membres ; et via une enquête semblable menée par la DGAC auprès des autres compagnies, notamment étrangères.

DEFI AE3 : Améliorer la connaissance des émissions des avions; 1 action :

Action - *Indicateur de suivi* : Diffusion du 1<sup>er</sup> document.

#### **Secteur Agricole**

DEFI AGR1 : Favoriser les bonnes pratiques associées à l'utilisation de l'urée solide; 1 action :

Action - *Indicateurs de suivi* : Quantités d'engrais avec inhibiteurs d'uréase livrées, Taux d'enfouissement de l'urée, Nombre d'apport avec urée solide réalisés en blé. *Aucun indicateur n'apparaît clairement /difficile de collecter les informations.*

DEFI AGR2 : Former les agriculteurs au cycle de l'azote et à ses répercussions en termes de pollution atmosphérique ; 1 action :

Action - *Indicateurs de suivi* : Nombre de formations organisées, Nombre de personnes formées.

DEFI AGR3 : Évaluer l'impact du fractionnement du second apport sur céréales d'hiver sur les émissions de NH3 ; 1 action :

Action - *Indicateurs de suivi* : Nombre de programme de recherche mis en place sur le sujet.

#### **Secteur Industrie**

DEFI IND1 : Renforcer la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 250 MW) ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'installations répertoriées.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre annuel de contrôles réalisés sur des installations de

combustion.

DEFI IND2 : Réduire les émissions de particules des installations de combustion à la biomasse et des installations de co-incinération de CSR ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Publication de l'arrêté préfectoral de mise en œuvre du PPA.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'installations nouvelles concernées par un renforcement des VLE.

DEFI IND3 : Réduire les émissions de NOx issues des installations d'incinération d'ordures ménagères ou de co-incinération de CSR ; 3 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'arrêtés préfectoraux prescrivant la réalisation d'une ETE.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'arrêtés préfectoraux prescrivant le remplacement de la VLE.

Action 3 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'arrêtés préfectoraux prescrivant le remplacement d'une ETE.

DEFI IND4 : Réduire les émissions de NOx des installations de combustion de biomasse (2-100MW) et des installations de co-incinération de CSR ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Publication de l'arrêté de mise en œuvre du PPA.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'installations nouvelles concernées par un renforcement des VLE.

### **Secteur Résidentiel/Tertiaire**

DEFI RES1 : Favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois; 2 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de campagne d'information.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'aides accordées avec et sans renouvellement.

DEFI RES2 : Élaborer une charte bois énergie impliquant l'ensemble de la chaîne de valeur (des professionnels au grand public) et favoriser les bonnes pratiques ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'acteurs signant la charte bois-énergie par phases de la chaîne de valeurs.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de support de communication réalisés.

DEFI RES3 : Elaborer une charte chantiers propres impliquant l'ensemble des acteurs et favoriser les bonnes pratique ; 1 action :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de signataires par charte thématiques.

### **Secteur Transport**

DEFI TRA 1 : Elaborer des plans de mobilité par les entreprises et les personnes morales de droit public ; 3 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de plans de mobilités déposés.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de structures présentes lors des rencontres organisés par Pro'mobilité sur la sujets des plans de mobilités.

Action 3 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de formulaires complétés en ligne.

DEFI TRA2 : Apprécier les impacts de la baisse les vitesses maximales autorisées sur les voies structurantes d'agglomérations d'Île-de-France; 1 action :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Publication des résultats de l'évaluation.

.

DEFI 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 ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de PLD réalisés ou en cours.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Synthèse des résultats des questionnaires.

DEFI TRA4 : Accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte en Ile-de-France ; 1 action :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Signature de la Convention.

DEFI TRA5 : Favoriser le covoiturage en Ile-de-France ; 2 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de réunions du groupe de travail par an.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de voies dédiées du programme prioritaire de réalisation dont l'opportunité de l'ouverture au covoiturage a été étudiée.

DEFI TRA6 : Accompagner le développement et l'usage des véhicules à faibles émissions; 3 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de bornes de recharge installées dans les parcs relais.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de communes ayant mis en place une politique de stationnement prenant en compte les émissions de véhicules.

Action 3 - *Indicateurs de suivi* : Etat de création de la plate-forme.

DEFI TRA7 : Favoriser une logistique durable plus respectueuse de l'environnement ; 3 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Publication de la carte.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Publication d'un modèle type de charte logistique avec les leviers de mise en œuvre.

Action 3 - *Indicateurs de suivi* : Publication du document révisé et plan d'actions.

DEFI TRA8 : Favoriser l'usage de modes de transports actifs ; 1 action :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Publication du recueil.

### **Secteur Mesures d'urgence**

DEFI MU : Réduire les émissions en cas d'épisode de pollution ; 3 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Bilans annuels présentés en CODERST.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Publication de la nouvelle liste.

Action 3 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de courriers envoyés.

### **Secteur Collectivités**

DEFI COLL1 : Fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air ; 3 actions :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de réunions de l'instance de coordination.

Action 2 - *Indicateurs de suivi* : Nombre de réunions de l'instance de partage technique.

Action 3 - *Indicateurs de suivi* : Nombres de collectivités mobilisées.

### **Secteur Plan régional pour la qualité de l'air**

DEFI REG : Mettre en œuvre le plan 2016-2021 « Changeons d'Air » du Conseil régional ; 1 action :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'appareils remplacés.

### **Secteur Actions citoyennes pages 159 à 162**

DEFI AC : Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air ; 1 action :

Action 1 - *Indicateurs de suivi* : Nombre d'engagements citoyens.

**Annexe V**

Mobilisation des acteurs locaux

Pour le suivi du PPA, il est prévu :

Réunion des **GT une fois par an au mois de juin** : faire le point sur ce qui a été fait tout au long de l'année et préparer ce qui sera fait l'année suivante. Notamment, des actions phares pourront être soulignées et remontées en vue de la journée francilienne de la qualité de l'air.

3ème mardi ou jeudi de septembre : **Journée francilienne de la qualité de l'air** (veille ou lendemain de la journée nationale) qui sera un moment de partage d'expérience sur ce qui a été fait l'année précédente (n-1) (demandée par le GT collectivités).

**Annexe IX**

Gouvernance de l'élaboration du futur PPA

Afin d'assurer un suivi régulier du projet, le comité technique présidé par la directrice de projet, se réunira tous les mois.

Enfin, **une commission de suivi** devra être mise en place à l'issue du processus d'élaboration du PPA, afin de suivre les actions à travers les indicateurs pertinents qui auront été déterminés.

Le suivi du PPA est estimé à 50k€/an

La composition des organes de gouvernance comprend par un comité stratégique de pilotage, un comité technique et une commission pour suivre les mesures à travers les indicateurs pertinents préalablement choisis avec un représentant

- de l'État
- des collectivités territoriales
- des activités émettrices de substances
- 5. des associations et personnalités qualifiées.

Avis de l'AE Page 16

L'AE rappelle au chapitre 2.7 : suivi : les modalités du suivi du PPA présentées dans l'Evaluation Environnementale. Elle remarque que le choix de l'implantation des stations de mesure, les modalités et l'échelle géographique pertinente de diffusion des polluants ne sont pas explicités et que des explications de ces deux points seraient utiles afin notamment de vérifier que l'ensemble des zones peuplées sont bien couvertes par les observations.

\*

**VIII.2. Analyse et synthèse des observations recueillies**

Les intervenants sur ce thème sont relativement peu nombreux. Les personnes favorables au PPA demandent une mise en place de contrôles plus drastiques.

Demande faite à l'Etat de veiller à l'évolution raisonnée des émissions liées au secteur aérien (REL – 15)

Le Défi COLL1 est insuffisant s'il n'y a pas de pénalités financières et juridiques garantissant la mise en œuvre (REL – 24)

Sanctionner les comportements dangereux par les forces de l'ordre (REL – 58)

Mesurer les évolutions année par année quartier par quartier. Les résultats des études en matière de santé doivent aussi être rendus publics (REL – 59)

Installation permanente de capteurs des polluants chimiques sur le secteur. Autour de l'axe A6 depuis la Porte d'Italie, il n'y a aucun capteur permanent (REL – 94 et 100)

On ne peut plus se cantonner à des demi-mesures alors qu'il y a urgence à agir drastiquement (REL – 98).

Prendre des dispositions supplémentaires pour réduire la pollution (REL – 115)

Le raisonnement suivi pour l'élaboration du P.P.A est critiquable en ce sens qu'il fixe d'abord des mesures et ensuite évalue leurs impacts.

Eviter les chartes qui sont rarement suivies (REL – 138, 220 et FNE)

Il y a lieu de veiller sur l'évolution industrielle de l'Ouest parisien, compte tenu des vents dominants (REL – 219 et 229)

Fixer clairement les résultats attendus pour chaque mesure : Objectifs quantifiés, vérifiés et suivis dans le temps (REL – 275, 295,310).

\*

### **VIII.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête**

#### **Commentaires et avis techniques du porteur du projet**

1. 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 (COFIL) 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.

2. 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.

\* \*

## IX. THÈME 9 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).

### 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.

### 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.

### 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/>).

## 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.

## 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.

\*  
\*   \*

## ANNEXE

## SECTEURS D'ACTIVITÉS PRIS EN COMPTE POUR L'INVENTAIRE DES ÉMISSIONS DE L'INDUSTRIE

Intitulé	Code SNAP (niveau 3)	Intitulé du code SNAP	Intitulé de la section relative au code SNAP dans ce guide (pour les sources clés)	Code NAF/APE rév. 1/2 concerné (pour les sources clés)
Production d'électricité thermique	010101	Centrale thermique – Chaudière ≥ 300 MW	Production d'électricité	401A/3511Z
	010102	Centrale thermique – Chaudière comprise entre 50 et 300 MW		
	010103	Centrale thermique – Chaudière < 50 MW		
	010104	Centrale thermique – Turbine à gaz		
	010105	Centrale thermique – Moteur fixe		
Chauffage urbain	010201	Chauffage urbain – Chaudière ≥ 300 MW	Chauffage urbain	403Z/3530Z
	010202	Chauffage urbain – Chaudière comprise entre 50 et 300 MW		
	010203	Chauffage urbain – Chaudière < 50 MW		
	010204	Chauffage urbain – Turbine à gaz		
	010205	Chauffage urbain – Moteur fixe		
Raffinage	010301	Raffinerie de pétrole – Chaudière ≥ 300 MW	Raffinage	232Z/1920Z (pétrole) 402A/3521Z (gaz)
	010302	Raffinerie de pétrole – Chaudière comprise entre 50 et 300 MW		
	010304	Raffinerie de pétrole – Turbine à gaz		
	010305	Raffinerie de pétrole – Moteur fixe		
	010306	Raffinerie de pétrole – Fours de procédés		
	040101	Emissions fugitives des procédés en raffinerie de pétrole		
	040102	Craqueur catalytique - chaudière à CO		
	040103	Unité CLAUS - récupération de soufre		
	040104	Stockage et manutention de produits pétroliers en raffinerie		
	040105	Autres procédés dans l'industrie pétrolière		
	010505	Raffinerie de gaz – Moteur fixe		
	010501	Raffinerie de gaz – Chaudière ≥ 300 MW		
050501	Station d'expédition en raffinerie			
Production de charbon de bois	010407	Production de charbon de bois		
Station de compression	010506	Station de compression		
Chaudière dans l'industrie manufacturière	030101	Industrie manufacturière – Chaudière ≥ 300 MW	Chaudière dans l'industrie manufacturière	Nombre très important de rubriques : voir détail dans la section dédiée
	030102	Industrie manufacturière – Chaudière comprise entre 50 et 300 MW		
	030103	Industrie manufacturière – Chaudière < 50 MW		
	030104	Industrie manufacturière – Turbine à gaz		
	030105	Industrie manufacturière – Moteur fixe		
Production de plâtre	030204	Production de plâtre		
Fonderie de fonte grise	030303	Fonderie de fonte grise		
Production de ciment	030311	Production de ciment - combustion	Ciment	265A/2351Z
	040612	Production de ciment - décarbonatation		

Intitulé	Code SNAP (niveau 3)	Intitulé du code SNAP	Intitulé de la section relative au code SNAP dans ce guide (pour les sources clés)	Code NAF/APE rév. 1/2 concerné (pour les sources clés)
Production d'émail	030325	Production d'émail		
Sidérurgie	030203	Régénérateurs de haut fourneau	Sidérurgie	271Y/2410Z
	030301	Chaînes d'agglomération de minerais		
	030302	Fours de réchauffage de l'acier et métaux ferreux		
	040202	Chargement des hauts fourneaux		
	040203	Coulée de la fonte brute		
	040206	Fours à l'oxygène pour l'acier		
	040207	Fours électriques pour l'acier		
	040208	Laminoirs		
	040209	Utilisation de castine dans les chaînes d'agglomération		
Production de métaux non ferreux	030304	Production de plomb de première fusion		
	030305	Production de zinc de première fusion		
	030306	Production de cuivre de première fusion		
	030307	Production de plomb de seconde fusion		
	030308	Production de zinc de seconde fusion		
	030309	Production de cuivre de seconde fusion		
	030310	Production d'aluminium de seconde fusion		
	040301	Production d'aluminium par électrolyse		
	030323	Production de magnésium (traitement à la dolomie)		
	040302	Production de ferro-alliage		
Production de chaux	030312	Production de chaux - combustion		
	040614	Production de chaux - décarbonatation		
Usage du bitume routier	030313	Station d'enrobage routier		
	040611	Recouvrement des routes par l'asphalte		
Production de verre	030314	Production de verre plat - combustion	Verre	261A/2311Z
	030315	Production de verre creux - combustion		261E/2313Z
	030316	Production de fibre de verre - combustion		261G/2314Z
	030317	Production de verre technique - combustion		261J/2319Z
	030318	Production de fibres minérales - combustion		268C/2399Z
	040613	Production de verre - décarbonatation		NAF du type de verre correspondant
	060401	Enduction de la fibre de verre		261G/2314Z
Production de tuiles et briques	030319	Production de tuiles et briques - combustion		
	040628	Production de tuiles et briques - décarbonatation		
Production de céramiques fines	030320	Production de céramiques fines		
Autres émissions de décarbonatation	040631	Décarbonatation de la production d'émail Calcaire utilisé par les techniques de désulfuration (centrales thermiques et chauffage urbain) Neutralisation des effluents acide par l'utilisation de		

		castine		
Autres procédés	030326	Production de seconde fusion du magnésium		
Transformation des combustibles minéraux solides (CMS)	010403	Transformation des CMS – Chaudière < 50 MW		
	010406	Four à coke		
	040201	Four à coke (fuites)		

Intitulé	Code SNAP (niveau 3)	Intitulé du code SNAP	Intitulé de la section relative au code SNAP dans ce guide (pour les sources clés)	Code NAF/APE rév. 1/2 concerné (pour les sources clés)
Production d'acide sulfurique	040401	Production d'acide sulfurique		
Production d'acide nitrique	040402	Production d'acide nitrique		
Production d'ammoniac	040403	Production d'ammoniac	Ammoniac	241A/2011Z
Production de sulfate d'ammonium	040404	Production de sulfate d'ammonium		
Production de nitrate d'ammonium	040405	Production de nitrate d'ammonium		
Production d'engrais	040407	Production d'engrais NPK		
	040414	Production d'engrais phosphatés		
Production d'urée	040408	Production d'urée		
Production de noir de carbone	040409	Production de noir de carbone		
Production de dioxyde de titane	040410	Production de dioxyde de titane		
Production de carbure de calcium	040412	Production de carbure de calcium		
Production de chlore	040413	Production de chlore		
Production d'autres composés inorganiques	040416	Production d'autres composés inorganiques		
Production d'éthylène	040501	Production d'éthylène		
Production de propylène	040502	Production de propylène		
Production de chlorure de vinyle	040504	Production de chlorure de vinyle		
Production de polyéthylène	040506	Production de polyéthylène basse densité		
	040507	Production de polyéthylène haute densité		
Production de polychlorure de vinyle	040508	Production de polychlorure de vinyle		
Production de polypropylène	040509	Production de polypropylène		
Production de styrène	040510	Production de styrène		
Production de polystyrène	040511	Production de polystyrène		
Production de résines ABS	040515	Production de résines butadiène styrène acrylonitrile (ABS)		
Production d'anhydride phtalique	040519	Production d'anhydride phtalique		

Production d'acide adipique	040521	Production d'acide adipique	Acide adipique	241G/2014Z (partiel)
Production d'acide glyoxylique	040523	Production d'acide glyoxylique		
Production d'autres organiques	040527	Production d'autres organiques		
Production de panneaux agglomérés	040601	Production de panneaux agglomérés		
Intitulé	Code SNAP (niveau 3)	Intitulé du code SNAP	Intitulé de la section relative au code SNAP dans ce guide (pour les sources clés)	Code NAF/APE rév. 1/2 concerné (pour les sources clés)
Fabrication d'accumulateur	040615	Fabrication de batterie		
Travail du bois	040620	Travail du bois		
Fabrication de produits alimentaires	040605	Fabrication de pain		
	040606	Production de vin		
	040607	Production de bière		
	040608	Production d'alcool		
	040625	Production de sucre		
	040626	Production de farine		
040627	Fumage de viande			
Production et utilisation de carbonate de sodium	040619	Production et utilisation de carbonate de sodium		
Manutention de céréales	040621	Manutention de céréales		
Production de produits explosifs	040622	Production de produits explosifs		
Exploitation de carrière	040623	Exploitation de carrière		
Chantiers et BTP	040624	Chantiers et BTP	Chantiers et BTP	
Mines	050101	Mines découvertes		
	050102	Mines souterraines		
	050103	Stockage des combustibles solides		
Extraction de pétrole	050201	Extraction de pétrole		
Extraction de gaz	050301	Extraction de gaz - désulfuration	Extraction de gaz	111Z-112Z/0620Z-0910Z (partiel)
	050302	Extraction de gaz - autres gaz que le SO <sub>2</sub>		
Dépôts terminaux	050401	Opération de chargement, déchargement, stockage dans les terminaux pétroliers		
	050402	Transport, manutention et dépôts de combustibles liquides en dehors des raffineries et des terminaux pétroliers		
	050502	Transport et dépôt de l'essence (excepté les stations services)		
	050503	Stations services		
Réseaux de distribution du gaz	050603	Réseaux de distribution du gaz	Réseaux de distribution du gaz	402C/3522Z-3523Z
Application de peinture	060101	Construction de véhicules automobiles	Application de peinture	341Z/2910Z
	060102	Réparation de véhicules		502Z/4520A,

				4520B et 4540Z
	060103	Bâtiment et construction		
	060105	Prélaquage		
	060106	Construction de bateaux		
	060108	Autres applications de peinture		
Dégraissage des métaux	060201	Dégraissage des métaux		
Nettoyage à sec	060202	Nettoyage à sec		
Imprimerie	060403	Imprimerie		
Intitulé	Code SNAP (niveau 3)	Intitulé du code SNAP	Intitulé de la section relative au code SNAP dans ce guide (pour les sources clés)	Code NAF/APE rév. 1/2 concerné (pour les sources clés)
Trituration	060404	Extraction d'huile		
Application de colle et d'adhésifs	060405	Application de colle et d'adhésif		
Préservation du bois	060406	Préservation du bois		
Fabrication et mise en œuvre de produits chimiques	060301	Mise en œuvre du polyester		
	060302	Mise en œuvre du polychlorure de vinyle		
	060303	Mise en œuvre du polyuréthane		
	060304	Mise en œuvre de mousse de polystyrène		
	060305	Mise en œuvre de caoutchouc		
	060306	Fabrication de produits pharmaceutiques		
	060307	Fabrication de peinture		
	060308	Fabrication d'encre		
	060309	Fabrication de colle		
	060311	Fabrication de support adhésif, film, photo		
060314	Autres mises en œuvre			
Engins mobiles non routiers dans l'industrie	080801	Echappement moteur	Engins mobiles non routiers dans l'industrie	Nombre très important de rubriques : voir détail dans la section dédiée
	080802	Abrasion des freins, embrayage et pneus		

## ANNEXE

## METHODOLOGIE D'EVALUATION DU SECTEUR AGRICOLE

Méthodologie associée au défi FR-IDF-NH3-AGRI-1 : Favoriser les bonnes pratiques associées à l'utilisation d'urée solide pour limiter les émissions de NH<sub>3</sub>

## Estimation des consommations d'engrais azoté en Île de France

L'UNIFA fournit les résultats de son enquête sur les livraisons d'engrais auprès des distributeurs. Les données disponibles auprès de l'UNIFA pour l'Île de France sur les campagnes les plus récentes sont présentées dans le tableau suivant.

*Livraisons d'engrais pour l'Île de France. Source : UNIFA - Enquête sur les livraisons d'engrais en France Métropolitaine)*

Quantités en tonnes de N	2010/201 1	2011/201 2	2012/201 3	2013/201 4	2014/201 5
-> AMMONITRATES	20 041	16 843	13 980	12 636	12 631
-> SOLUTION AZOTEE	15 112	15 112	7 951	14 598	18 170
-> UREE	3 915	3 015	2 576	1 054	2 771
-> AUTRES SIMPLES N	923	956	1 185	1 253	1 798
- SIMPLES N	39 991	31 420	25 691	29 542	35 370
-> DAP - MAP	1 000	2 074	1 351	624	2 529
-> AUTRES NP	1 667	2 842	3 259	3 412	3 747
-> NK - NPK	5 789	5 849	5 974	5 524	6 020
-> ORGANO-MINERAUX	207	222	227	146	160
- COMPOSES NP, NK, NPK, OM	8 663	10 987	10 811	9 706	12 455
<b>Total de la région Île-de-France:</b>	<b>48 653</b>	<b>42 407</b>	<b>36 502</b>	<b>39 248</b>	<b>47 825</b>

Ces consommations d'engrais ne sont pas faciles à estimer pour l'Île de France car les distributeurs se situent essentiellement en périphérie, suite à l'analyse de ces données le groupe de travail a privilégié une autre approche pour le travail de simulation dans le cadre du PPA. Ainsi les consommations d'engrais ont été estimées en combinant les enquêtes pratiques culturales qui donnent des résultats pour l'année 2011 sur les principales cultures d'Île de France et la statistique agricole annuelle qui donne les surfaces de culture de la région.

*Fertilisation moyenne unitaire en Île de France selon les enquêtes Pratiques culturales 2011 du SSP*

Fertilisation azotée moyenne (kgN/ha/an)	Campagne 2011
Blé tendre	179
Orge	121
Colza	168
Maïs grain	154
Betterave sucrière	124
Pomme de terre	179

*Surfaces cultivées en Île de France selon la Statistique agricole annuelle réalisée par le SSP*

Surface (ha)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blé tendre	229 830	241 377	235 948	236 064	238 445	239 290
Orge	66 434	67 705	69 848	70 805	75 090	78 460
Colza	70 919	76 597	82 249	76 877	77 630	76 785
Maïs grain	38 439	37 759	42 464	48 792	43 470	40 835
Betterave sucrière	39 559	40 151	39 603	39 935	42 333	40 135
Pomme de terre	3 322	3 358	3 331	3 393	3 731	3 912
Principales Cultures	448 503	466 947	473 443	475 866	480 699	479 417
Total SAA	586 472	589 816	552 789	551 478	589 894	552 704

*Fertilisation azotée estimée pour l'Île de France dans le cadre du PPA*

Fertilisation (tN/an)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blé tendre	41 155	43 222	42 250	42 271	42 697	42 849
Orge	8 056	8 210	8 470	8 586	9 106	9 514
Colza	11 903	12 856	13 804	12 903	13 029	12 887
Maïs grain	5 929	5 824	6 550	7 526	6 705	6 298
Betterave sucrière	4 898	4 972	4 904	4 945	5 242	4 970
Pomme de terre	594	601	596	607	668	700
Total Principales Cultures	72 535	75 684	76 574	76 837	77 446	77 218

Seules les principales cultures ont été prises en compte dans la mesure où ces cultures donnent déjà une estimation de l'azote consommé assez largement supérieure à la statistique de livraisons de l'UNIFA. Cette méthode donne uniquement une consommation d'azote total et non la consommation d'urée solide qui fait l'objet de ce défi.

**Estimation des consommations d'urée solide en Île de France**

La fraction d'urée solide disponible dans les livraisons d'engrais estimées par l'UNIFA n'est pas apparue suffisamment robuste pour estimer la part d'urée réellement consommée en Île de France. Cette part a donc été estimée à partir d'une enquête réalisée auprès des chambres d'agriculture et des résultats des enquêtes sur les pratiques culturales.

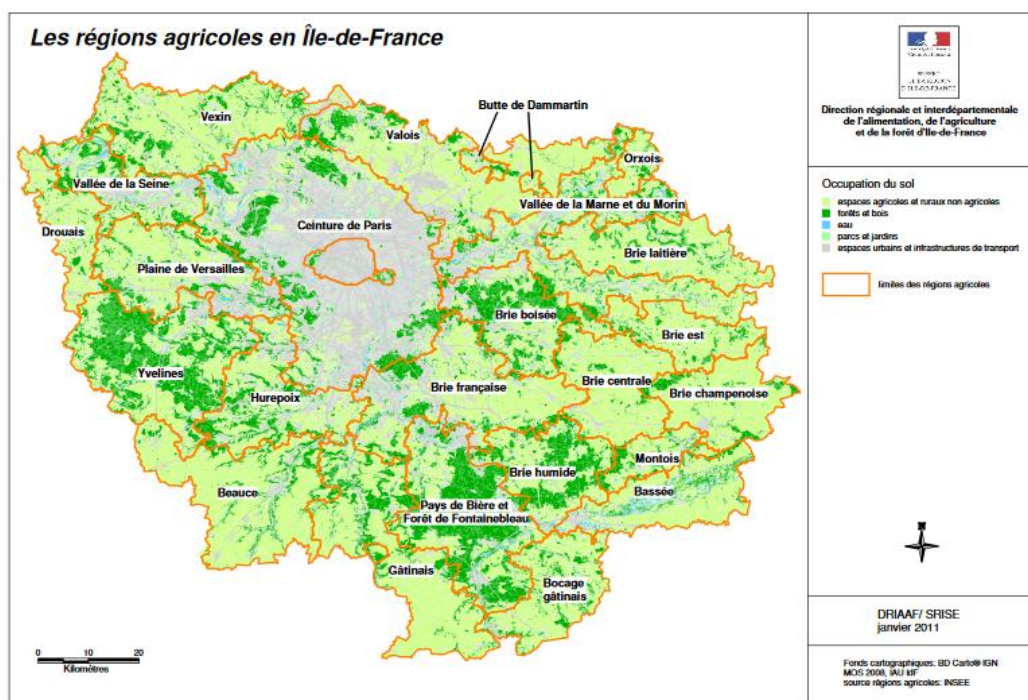
Cette enquête a été réalisée auprès de 6 conseillers agricoles en productions de grandes cultures, couvrant l'ensemble de la circonscription de l'Île de France Ouest. Elle fournit les éléments suivants :

- Le pourcentage d'agriculteurs utilisant l'urée dite « classique » est relativement faible. Il varie de 5% à 20% de la population agricole de polyculteurs. Les secteurs les moins utilisateurs sont la plaine de Versailles et le Houdanais (Centre 78) ; la vallée de Seine (78 et 95) ainsi que le secteur de Dourdan-Limours (91) sont les secteurs où l'urée est la plus utilisée (toutes proportions gardées).
- Maïs : Plus de la moitié des surfaces en maïs reçoivent de l'urée classique. Dans 50% (secteurs sud idf) à 75% (secteurs nord) des cas, l'urée est enfouie.
- Céréales d'hiver : 1er ou 2ème apport sur blé, en surface (février à mars) sous forme d'urée



classique dans moins de 20% des cas. L'urée utilisée pour le 3ème apport (printemps) est principalement du Nexen (urée solide additionnée d'un inhibiteur de l'hydrolyse de l'urée, le NBPT).

- Colza : Epannage d'urée classique (en surface) sur des apports de février/mars dans environ 15% des cas.



Ces éléments ont donné lieu à une analyse sur le fractionnement des engrais selon le type de culture et ont été intégrés dans le scénario au fil de l'eau de la manière suivante :

- Maïs : 50% des surfaces reçoivent de l'urée = 25% des surfaces lors de leur premier apport et 25% lors du second. Pour l'enfouissement il a été choisi de mettre tout le premier apport avec enfouissement et le solde (pour atteindre 50%-75%=62.5%) sur le second apport.
- Céréales d'hiver : 20% des surfaces reçoivent de l'urée : 10% des surfaces lors de leur premier apport 10% des surfaces lors du second. Pour le 3ème apport, de l'urée supplémentaire a été intégré avec une valeur de 10% de l'apport en urée total de la culture ajouté.
- Colza : 15% des surfaces : 7.5% des surfaces lors de leur premier apport 7.5% des surfaces lors du second.

#### Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport

% N	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	25%	50%	25%	0%	100%
Orge	50%	50%			100%
Colza	50%	50%			100%
Maïs grain	50%	50%			100%

Betterave sucrière	100%				100%
Pomme de terre	50%	50%			100%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport sous forme d'urée granulé*

% N urée / N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	2.5%	5.0%	1%	0%	8%
Orge	5%	5%			10%
Colza	3.8%	3.8%			8%
Maïs grain	13%	13%			25%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport sous forme d'urée granulé puis enfoui*

% N urée enfoui/ N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	0%	0%	0%	0%	0%
Orge	0%	0%			0%
Colza	0%	0%			0%
Maïs grain	13%	3%			16%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport sous forme d'urée granulé avec inhibiteur d'uréase*

% N urée + inhib./ N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	0%	0%	1%	0%	1%
Orge	0%	0%			0%
Colza	0%	0%			0%
Maïs grain	0%	0%			0%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

Comme cela est visible, dans les tableaux précédents il est considéré que certaines pratiques existent déjà et sont donc incluses dans le scénario au fil de l'eau. Il s'agit de l'enfouissement et de l'utilisation d'inhibiteurs d'uréase. La prise en compte des bonnes conditions pédoclimatiques et le fractionnement du second apport sont en revanche uniquement considérés pour le scénario PPA.

Ce travail a mené à l'estimation d'une consommation annuelle moyenne de 7 139 t d'azote sous forme d'urée solide sur les années 2013-2014-2015 en Île-de-France. Cette même quantité est supposée utilisée en 2020 dans le scénario fil de l'eau et dans le scénario PPA.

### **Elaboration du scénario PPA**

Dans le cadre de ce défi, l'évaluation des impacts a été réalisée en considérant que 100 % de l'azote apporté sous forme d'urée solide bénéficie d'une bonne pratique dans le scénario PPA. Cela

se traduit par une augmentation de chacune des bonnes pratiques identifiées, l'enfouissement, l'ajout d'inhibiteur d'uréase, le fractionnement du second apport et la prise en compte des conditions pédoclimatiques les moins propices à l'émission d'ammoniac. Les modifications opérées dans le scénario PPA sont :

- Le fractionnement du second apport en blé.
- L'enfouissement de la moitié des premiers apports sur orge (considérant la moitié d'orge de printemps).
- L'enfouissement de la totalité des apports urée sur maïs.
- Le maintien du 4ème apport sur blé avec inhibiteur (= 3ème précédemment).
- L'apport d'urée dans de bonnes conditions météo pour le premier apport sur orge et colza (pour toutes les surfaces qui n'avaient aucune bonne pratique).
- L'apport d'urée avec inhibiteur d'uréase en second apport sur orge et colza.

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport*

% N	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	25%	25%	25%	25%	100%
Orge	50%	50%			100%
Colza	50%	50%			100%
Maïs grain	50%	50%			100%
Betterave sucrière	100%				100%
Pomme de terre	50%	50%			100%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport sous forme d'urée granulé*

% N urée / N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	2.5%	2.5%	2.5%	1%	8%
Orge	5%	5%			10%
Colza	3.8%	3.8%			8%
Maïs grain	13%	13%			25%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport sous forme d'urée granulé puis enfoui*

% N urée enfoui/ N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	0%	0%	0%	0%	0%
Orge	3%	0%			3%
Colza	0%	0%			0%
Maïs grain	13%	13%			25%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport sous forme d'urée granulé avec inhibiteur d'uréase*

% N urée + inhib./ N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	0%	0%	0%	1%	1%
Orge	0%	5.0%			5%
Colza	0%	3.8%			4%
Maïs grain	0%	0%			0%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport avec de bonnes conditions pédoclimatiques*

% N urée + condi./ N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	2.5%	0%	0%	0%	3%
Orge	3%	0%			3%
Colza	3.8%	0%			4%
Maïs grain	0%	0%			0%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

*Part de l'azote minérale apportée par culture et par apport avec fractionnement du second apport*

% N urée + frac./ N total	1er apport	2nd apport	3e apport	4e apport	Total
Blé tendre	0%	2.5%	2.5%	0%	5%
Orge	0%	0%			0%
Colza	0%	0%			0%
Maïs grain	0%	0%			0%
Betterave sucrière	0%				0%
Pomme de terre	0%	0%			0%

### Calcul des émissions dans le scénario au fil de l'eau et le scénario PPA

Les pertes d'azote du fait des émissions d'ammoniac de l'urée sont estimées à 20% (EMEP EEA 2013). Les techniques de réduction envisagées sont plus ou moins efficaces, elles sont présentées dans le tableau suivant, elles sont basées sur le 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) et sur des hypothèses du groupe de travail pour la prise en compte des bonnes conditions pédoclimatiques et le fractionnement du second apport.

*Taux d'abattement et pertes d'azote associées pour l'ensemble des techniques testées*

	Taux d'abattement des émissions de NH <sub>3</sub> permis par la mesure (%)	Pertes d'azote sous forme de NH <sub>3</sub> (%)
Sans bonne pratique	0 %	20 %
Avec enfouissement	65 %	7 %
Avec inhibiteurs d'uréase	70 %	6 %
Avec optimisation des conditions pédo-climatiques	30 %	14 %
Avec fractionnement du second apport sur blé	25 %	15 %

*Impacts estimés en combinant les scénarios de consommation d'urée avec les facteurs d'émission*

	Quantité d'azote (t) épandue sous forme d'urée solide		Émissions de NH <sub>3</sub> (t) liées à l'épandage d'urée solide		Réduction des émissions de NH <sub>3</sub> (t) du scénario PPA comparé au scénario fil de l'eau
	Fil de l'eau	PPA	Fil de l'eau	PPA	
Sans bonne pratique	5 714	0	1 388	0	
Avec enfouissement	1 069	1 937	91	165	
Avec inhibiteurs d'uréase	355	1 294	26	94	
Avec optimisation des conditions pédo-climatiques	0	1 777	0	302	
Avec fractionnement du second apport sur blé	0	2 130	0	388	
<b>Total</b>	<b>7 139</b>	<b>7 139</b>	<b>1 505</b>	<b>949</b>	<b>-555</b>

L'ensemble de ces techniques mène à une réduction d'émissions estimée à 555 t de NH<sub>3</sub> entre les deux scénarios testés, soit 5,5 % des émissions de NH<sub>3</sub> de l'IdF en 2020.

**Calcul des coûts**

Les coûts associés à ce défi ont été estimés grâce notamment aux éléments de coûts fournis par Arvalis.

- Le coût de l'enfouissement a été assimilé au coût d'un travail du sol supplémentaire relatif à un binage (51,3 euros/ha).
- Le coût d'utilisation d'urée solide avec inhibiteur d'uréase a été assimilé au différentiel de prix entre ces deux types d'engrais (0,12 euros/kgN supplémentaire pour l'urée avec inhibiteurs d'uréase).
- Aucun coût supplémentaire n'a été supposé pour la prise en compte optimale des conditions pédo-climatiques.
- Le coût du fractionnement a été assimilé au coût d'un épandage d'engrais supplémentaire

(7,7 euros/ha).

En plus de ces coûts, une estimation des gains relatifs à la meilleure utilisation de l'azote a été réalisée (ce qui entraîne des coûts négatifs liés à une augmentation de la productivité). Cette estimation est basée sur le gain supposé en production et mène à 1 900 euros de gain par tonne d'azote conservée (soit 1 600 euros par tonne de NH<sub>3</sub> non émise). Ces gains résultant d'hypothèses fragiles, les résultats doivent être considérés avec précaution.

Considérant ces hypothèses fournies par Arvalis, les coûts et les gains sont les suivants (arrondis au millier d'euros) :

*Coûts et gains associés à la mise en œuvre du scénario PPA*

	Coûts (en euros) comparés à une situation sans bonne pratique		Gains (en euros) comparés à une situation sans bonne pratique		Coût net* (en euros) Scénario PPA comparé au scénario Fil de l'eau (d-c)+(b-a)
	Fil de l'eau	PPA	Fil de l'eau	PPA	
	(a)	(b)	(c)	(d)	
Avec enfouissement	54 000	99 000	-265 000	-481 000	-171 000
Avec inhibiteurs d'uréase	42 000	155 000	-95 000	-346 000	-138 000
Avec optimisation des conditions pédoclimatiques	0	0	0	-204 000	-204 000
Avec fractionnement du second apport sur blé	0	91 000	0	-204 000	-112 000
Sans bonne pratique	0	0	0	0	0
Total	97 000	346 000	-360 000	-1 232 000	-624 000

\* Le coût net correspond aux coûts et gains combinés.

Le coût efficacité de la mesure est de -1 122 €/t NH<sub>3</sub> non émise.

**SOIT ENCORE PAR HA DE FERTILISATION AZOTÉE AVEC UNE URÉE BIEN GÉRÉE UNE ÉCONOMIE DE 10,4 €/HA (10 %  
DU POSTE FERTILISATION AZOTÉE).**

## COMPOSITION DU PROCÈS – VERBAL DE SYNTHÈSE

LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE COMPREND LES DEUX PIÈCES SUIVANTES

**PIÈCE 1 : PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE PRÉSENTANT LES 9 THÈMES RETENUS**

- 1ÈRE PARTIE : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER
- 2ÈME PARTIE : ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS
- 3ÈME PARTIE : QUESTIONS POSÉES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**PIÈCE 2 : ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE**

**GRILLES DE DÉPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS**

## SOMMAIRE

I. OBSERVATIONS REÇUES DANS LES REGISTRES PAPIER ET SUR LE REGISTRE ELECTRONIQUE	3
II. OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS À LA PRÉFECTURE DE RÉGION ÎLE DE FRANCE, PRÉFECTURE DE PARIS, SIÈGE DE L'ENQUÊTE	101
III. RÉCAPITULATIF DES OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS AU COURS DE L'ENQUÊTE	117
IV. RÉCAPITULATIF DES OCCURRENCES SELON LES THÈMES CHOISIS	117



## I. OBSERVATIONS REÇUES DANS LES REGISTRES PAPIER ET SUR LE REGISTRE ELECTRONIQUE

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	REGISTRE ÉLECTRONIQUE	Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier	Réponse du porteur de projet
	← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Information du citoyen			
REL – 1										•	<b>Anonyme</b> Test	Sans objet
REL – 2						•					<b>Anonyme</b> 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 de régulation économique"	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.
REL – 3						•					<b>Augustin Lecler – Paris</b> Demande le développement d'un réseau cyclable, facteur de diminution de la pollution automobile et d'amélioration de la santé des citoyens	Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL – 4						•				•	<b>André Mayens, adjoint au maire de Varennes - Jarcy 91480</b> <b>Pièce jointe</b> : 3 pages – Délibération du 31 août 2017 : avis sur le PPA Ile de France Constate la prise en compte du secteur aérien sur « 3 axes : émission des APU et véhicules et engins de pistes au sol, émissions des aéronefs au roulage et connaissance des émissions des avions » Demande 1. une incitation à la montée plus rapide des avions 2. des mesures de diminution du trafic aérien en cas de pic de pollution à l'identique du trafic routier » Considère que le secteur aérien n'est que très partiellement pris en compte	Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Seul le ministère en charge des transports aériens peut imposer des conditions sur le trafic aérien. Ce type de mesure ne relève donc pas du PPA qui est un document préfectoral.
REL - 5						•					<b>Anonyme</b> Demande de favoriser le développement des déplacements à vélo à travers	Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et

											différents moyens : infrastructures, stationnement sécurisé, surveillances du réseau « souhaite un coup d'accélérateur magistral sur les infrastructures cyclables »	des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL – 6											<p><b>Anonyme</b> « Eliminer les déplacements inutiles rendrait l'air plus respirable, aucune incitation sérieuse n'est faite pour le télétravail, 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. »</p>	<p>La question du télétravail entre dans une problématique plus large correspondant aux déplacements liés au fonctionnement des entreprises ou des administrations (notamment déplacements des employés). Pour répondre à cette problématique, l'article 51 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose aux entreprises de plus de 100 salariés la réalisation d'un plan de mobilité de son personnel. Il s'agit d'un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles, dont le télétravail. La promotion du vélo, l'encouragement à utiliser les transports en commun, l'aménagement des horaires de travail, la mise en place d'un service d'auto-partage, le covoiturage ou encore le télétravail sont autant de mesure pouvant être mobilisée par les entreprises pour établir leur plan. Il appartient à l'entreprise d'adopter les mesures qui sont les plus adaptées à son activité et à ses salariés.</p> <p>Le défi « Transport-1 » vise à accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur plan de mobilité. Il élargit l'obligation d'un tel plan aux administrations de plus de 100 agents et accentue le suivi de ces plans. L'annexe XXX du PPA présente les éléments qui sont attendus dans les plans de mobilité, et notamment la mise en place du télétravail.</p>
REL – 7											<p><b>S. Gürtler – St Maurice</b> Demande le développement des circulations douces, en particulier le vélo et liste un ensemble de propositions : « construire moins mais mieux, ...construire en réelle connaissance de cause,... entretenir l'existant,...assurer l'effectivité des sanctions... communiquer autour du vélo et le rendre plus attractif,...responsabilisation des usagers cyclistes.. »</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 8											<p><b>JP Hunault – Association AREC</b> « Lors de cette réunion prévue à Gonesse le 20 septembre, les personnes voulant assister ont trouvé porte close avec juste une affiche déposée sur la porte indiquant que la réunion prévue ne peut avoir lieu. Ceci sans autre explication ni information préalable. La Présidente et les membres de la commission étaient présents mais à la porte également!! Il est parfaitement anormal qu'une réunion officielle d'enquête publique, prévue sur les documents ne soit pas assurée et fasse perdre du temps et du déplacement à autant de personnes ! »</p>	<p>La réunion publique de Gonesse était prévue et organisée pour le Mercredi 20 Septembre 2017 à la Salle Jacques Brel. Le maire de la ville s'était engagé à louer ses locaux et avait encaissé le règlement en ce sens ; il a décidé, unilatéralement, de suspendre la réunion le jour même de l'événement en bloquant l'accès à la salle. L'annulation de la réunion est ainsi totalement indépendante de la volonté du porteur de projet qui a mis en œuvre tous les moyens en sa possession pour faire en sorte qu'elle puisse se tenir..</p>
REL - 9											<p><b>Citoyenne du Val d'Oise</b> S'indigne que la réunion publique prévue à Gonesse n'ait pas eu lieu et cite la Charte de l'environnement Demande « la prolongation de l'enquête publique pour une durée de 15 jours » et l'organisation pendant ce délai d'une réunion publique dans le Val d'Oise « Une pensée particulière va aux organisateurs et intervenants de la réunion du 20 septembre qui ont dû attendre de 15h à 20h35 à l'extérieur de la Salle Jacques Brel tout en restant très digne et professionnel. »</p>	<p>La réunion publique de Gonesse était prévue et organisée pour le Mercredi 20 Septembre 2017 à la Salle Jacques Brel. Le maire de la ville s'était engagé à louer ses locaux et avait encaissé le règlement en ce sens ; il a décidé, unilatéralement, de suspendre la réunion le jour même de l'événement en bloquant l'accès à la salle. L'annulation de la réunion est ainsi totalement indépendante de la volonté du porteur de projet qui a mis en œuvre tous les moyens en sa possession pour faire en sorte qu'elle puisse se tenir..</p>
REL - 10											<p><b>Anonyme</b> Demande la mise en œuvre de dispositions particulières à l'égard de la circulation automobile autour des aires de marché</p>	<p>Les règles de circulation sur les voies communales relèvent des pouvoirs de police du maire. L'Etat n'est pas compétent en la matière et ne peut donc pas prendre en considération de telles mesures dans le PPA. Le défi TRA7 du PPA favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement en préservant les sites à vocation logistique, en fournissant un modèle type de charte de logistique urbaine à l'ensemble des collectivités, en mettant à jour la stratégie régionale d'orientation pour soutenir le transport de marchandise longue distance raisonné et</p>



										<p>Estime que le « projet de PPA ...manque d'ambition au regard des enjeux sanitaires,"</p> <p>Considère que l'implication de l'Etat doit être renforcée et permettre aux collectivités de mettre en place des actions à la hauteur des enjeux</p> <p>"Demande à l'Etat le respect de ses engagements financiers" notamment la signature de la version initiale de la convention Ville respirable en 5 ans. Cette convention est aujourd'hui dans une situation de blocage</p> <p>"Demande à l'Etat de veiller à l'évolution raisonnée des émissions liées au secteur aérien,"</p> <p>"Confirme l'implication de la Métropole du Grand Paris sur les grandes thématiques qui la concernent, tout en demandant à l'Etat un soutien à la mise en œuvre des actions", notamment : la gouvernance, la mobilité durable, le fonds Air-Bois ainsi que d'autres thématiques (plans de mobilité, plans locaux de déplacements et prise en compte dans les documents d'urbanisme, charte "chantiers propres", etc.).</p>	<p>actions citoyennes, résidentiel-tertiaires et transports) et de l'amélioration des connaissances (défis sur l'aérien et transports). Ces outils auront une influence sur les résultats du PPA. Cependant, il n'est pas possible d'évaluer cette influence sur la base d'hypothèses fiables. Aux dires d'experts, l'ensemble des dépassements des valeurs limites seront supprimés avant 2025</p> <p>L'Etat félicite l'engagement de la MGP. Le projet de PPA prévoit plusieurs défis permettant de soutenir les collectivités dans leurs actions en faveur de la qualité de l'air. Le défi « collectivités » prévoit notamment une instance de coordination et d'échanges entre l'Etat et les collectivités sur le sujet.</p>
REL - 16										<p><b>Anonyme</b></p> <p>Demande de favoriser le développement des déplacements à vélo : pistes cyclables en site propre pour accéder aux collèges, lycées, gares, ainsi que les ponts.</p> <p>Demande un changement des responsables des groupes de travail en associant des représentants des mouvements citoyens.</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p> <p>Les représentants des mouvements citoyens ont été étroitement associés à l'élaboration du PPA : en tant que président du groupe de travail actions citoyennes d'une part, ainsi qu'en tant que membres des différents groupes de travail.</p> <p>L'organisation des groupes de travail (GT) ne soulève aucun conflit d'intérêt. Considérant l'urgence à agir, il a été choisi de réunir des groupes de travail composés de représentants des secteurs d'activités afin de pouvoir disposer de propositions d'actions concrètes, efficaces et rapidement mises en œuvre par toutes les parties prenantes des secteurs d'activité. En outre, l'objectif du PPA est de rechercher l'engagement de tous les acteurs et de susciter des changements de comportements. Les professionnels des secteurs étaient donc les mieux placés pour assurer la présidence des groupes de travail, parfois en tant que co-présidents, et avec un service de l'Etat assurant le secrétariat de chaque groupe.</p> <p>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. 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 pour les transports). Ces acteurs connaissent bien les opportunités et les contraintes de leur secteur. Ils ont permis de par leur représentativité, d'engager les professionnels du secteur pour la reconquête de la qualité de l'air.</p> <p>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'action, 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.</p>
REL - 17										<p><b>Philippe Cannard -- Yerres</b></p> <p>Demande de "promouvoir l'utilisation du vélo" : communication, axes de déplacement, parkings, vélo-écoles, etc.</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une</p>

																				meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 18																				L'aménagement du territoire relève de la compétence des collectivités et non du Préfet de région. Cette problématique très locale ne peut donc être prise en considération dans le PPA. Le défi TRA2 du PPA prévoit d'étudier l'efficacité de la diminution de vitesse sur les autoroutes non concédées où le Préfet de région a compétence pour agir.
REL - 19																				Le PPA se décline en 25 défis et 46 actions opérationnelles. Chaque action poursuit un objectif précis et dispose d'un indicateur de suivi permettant d'évaluer sa mise en œuvre. Certains objectifs ne sont pas chiffrés en raison des incertitudes ou du manque de connaissance, sans pour autant que la pertinence de ces actions ne soit remise en cause.
REL - 20																				<p><b>Olivier Nillus, FNE IdF et Dominique Pellegrin, Présidente de l'Association Vexinoise de Lutte Contre les Carrières Cimentières (AVL3C),</b>  <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Cimenterie de Gargenville : source majeure de pollution pour les 60 prochaines années ?  Fait état du double contentieux que la France a avec la Commission européenne d'une part, et d'autre part de la jurisprudence du Conseil d'Etat relative aux dépassements des valeurs limites et « de la violation de la directive sur la qualité de l'air ». Il existe un risque de plaintes de particuliers contre l'Etat pour insuffisance de prise de mesures énergiques contre la pollution atmosphérique. Considère que ce PPA n'est pas assez courageux et ses objectifs à atteindre trop lointains.  Pour ce qui concerne, par exemple, une vieille cimenterie (1921), à Gargenville ( Yvelines), la dernière en activité en Ile-de-France, qui est très polluante ( 350à 450 000 tonnes de CO2 générés par an) impacte 11 000 riverains qui en subissent les nuisances.  Demande qu'il y ait « la volonté politique de prendre des mesures rapidement », Par ailleurs les propriétaires de la cimenterie envisagent une exploitation dans le parc régional du Vexin ( permis déposé le 4 juillet 2017) dans une zone dite zone 109 créée par décret du Préfet d'Ile de France (du 5/06/2000), Demandons la cessation d'activité de cette cimenterie ( à reconverter)et le refus du permis déposé</p> <p>Le PPA concerne les polluants suivants : oxydes d'azote, particules fines PM10 et PM2.5, ainsi qu'en tant que précurseur de particules, le NH3. Le CO2 n'est pas l'objet du PPA, il est traité par ailleurs dans le SRCAE et le PDUIF. Les défis du PPA sont à mettre en œuvre avant 2020, soit seulement 3 ans après son approbation. Associé aux PCAET des collectivités, au PREPA national et à la feuille de route pour la qualité de l'air en cours de préparation, qui comprendra des actions concrètes et rapidement mises en œuvre par les collectivités, il supprimera l'ensemble des dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici 2025. Ses objectifs ne sont donc pas lointains et restent ambitieux.</p> <p>L'installation concernée relève de la législation des installations classées et est à ce titre encadrée et contrôlée.</p>
REL - 21																				<p>Les deux-roues « qui à tous égards crée moins de pollution » est une fausse affirmation. Dans le cadre de l'appel à projets CORTEA, l'ADEME a financé une étude réalisée par l'IFSTTAR dont les conclusions soulignent l'importante pollution due aux 2RM, qui peuvent être jusqu'à 1000 fois plus polluants qu'une voiture <a href="https://www.actu-environnement.com/ae/news/pollution-air-deux-roues-scooter-voiturettes-emissions-30138.php4">https://www.actu-environnement.com/ae/news/pollution-air-deux-roues-scooter-voiturettes-emissions-30138.php4</a></p> <p>Ensuite, en ce qui concerne la vétusté des transports en commun et leur ponctualité, cela ne relève pas du PPA. Le PDUIF du Conseil Régional a pour défi d'améliorer les conditions de transports en commun des franciliens.</p>
REL - 22																				<p><b>Laurence Capone, Présidente de l'Association B.I.E.</b>  Mentionne, à Beynes, la société de démolition Mention, qui 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</p> <p>Le PPA concerne les particules et les Nox. Les particules PM10 et les NOx ne sont pas des composés odorants. L'entreprise Mention à Beynes est une société de chantier (<a href="http://bennes-mention.wifeo.com/">http://bennes-mention.wifeo.com/</a>). Elle n'entre pas dans le secteur Industriel pour l'évaluation des émissions. Le PPA ne peut traiter des installations individuelles, qui sont encadrées par ailleurs par la réglementation ICPE. Il s'attache à des défis impliquant de nombreux acteurs. Il peut être souligné que le défi Résidentiel Tertiaire – 3 permet d'élaborer une charte globale chantiers propres impliquant l'ensemble des acteurs (des maîtres d'ouvrage aux maîtres d'œuvre) afin de favoriser les bonnes pratiques pour limiter les émissions de polluants sur les chantiers. La page 116 du projet de rapport de PPA détaille la mise en œuvre de ce défi</p>
REL - 23																				<p>Le chauffage au bois est fortement émissif de particules lorsque il est utilisé dans de mauvaises conditions. Toutefois, le développement d'équipements adaptés (poêles labellisés Flamme Verte 5* ou plus) soutenu par l'État permet de réduire significativement les émissions, tout en préservant ce mode de chauffage qui permet aussi de lutter contre le réchauffement climatique. Outre ces nouveaux appareils, il convient de respecter des gestes élémentaires lors de l'allumage et d'utiliser du combustible de qualité pour minimiser les émissions. Pour en savoir plus, voir le guide de l'Ademe « choisir son chauffage au bois ».</p> <p>Dans l'industrie, les méthodes de dépollution étant plus efficaces, les émissions de particules par quantité d'énergie</p>

																produite sont moins importantes. L'État incite au développement de chaufferies biomasse alimentées en bois issus de forêts exploitées de façon renouvelables car le bois utilisé comme source d'énergie permet une production d'énergie sans émissions de gaz à effet de serre. Comme souligné dans le SRCAE, le développement de ces chaufferies biomasse doit se faire de manière raisonnée en protégeant la qualité de l'air, d'où des valeurs limites d'émission contraignantes.	
REL - 24																<p><b>Anonyme</b> Souligne l'insuffisance du Défi COLL1 Réclame l'inscription de pénalités financières et juridiques pour garantir la mise en œuvre Cite 5 propositions qui concernent la réalisation de grands projets concrets, de grands parcs et l'extension de parcs et bois à proximité de Paris Considère l'évaluation du Défi relatif aux plans de mobilité insuffisante et demande, par exemple, le remboursement intégral du pass Navigo</p>	<p>Le PPA ne dispose pas des compétences pour sanctionner juridiquement ou financièrement en matière de qualité de l'air. Le pass Navigo est un outil du Conseil régional sur lequel l'État n'a pas de compétences. En complément du défi COLL1, une feuille de route est en cours de préparation avec les collectivités franciliennes, qui portera leur engagement en faveur de la réduction des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques.</p>
REL - 25																<p><b>Anonyme – Habitante de Hauts de Seine</b> Considère que les mesures du PPA secteur aérien sont insuffisantes et demande la régulation du trafic aérien S'interroge sur l'avenir des plans « Ville respirable en 5 ans » : L'Etat a abandonné le financement des plans « Ville respirable en 5 ans » Demande l'application de la ZCR ( Paris ou infra 86?) dès l'annonce d'un pic de pollution Espère que « les remarques..sont bien prises en compte dans le cadre de cette enquête »</p>	<p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>)</p> <p>Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux.</p> <p>Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>La Convention « Villes respirables en 5 ans » a été signée le 22 novembre, une enveloppe d'1 million d'euros sera versée aux collectivités lauréates comme prévu initialement .</p> <p>La ZCR concerne l'interdiction pérenne et permanente de la circulation des véhicules les plus polluants par le Maire. En cas de pic de pollution, des restrictions de circulation peuvent être imposées, sur tout le périmètre à l'intérieur de l'A86, par le Préfet de police : il s'agit de la circulation différenciée ; pour plus de précisions, consulter <a href="http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/zone-a-circulation-restreinte-et-circulation-a3245.html">http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/zone-a-circulation-restreinte-et-circulation-a3245.html</a></p>
REL - 26																<p><b>Anonyme</b> Demande une réglementation "très stricte" du trafic aérien (particulièrement Le Bourget) Considère nécessaire une réglementation "extrêmement stricte" de la circulation automobile dès le début des pics de pollution, un "désengorgement des grands boulevards parisiens" ou le "relogement des personnes qui vivent à proximité", Souhaite, en matière d'urbanisation, une "végétalisation obligatoire de TOUS les toits terrasses parisiens et franciliens", la couverture des axes routiers polluants, Demande davantage de sévérité pour les infractions routières favorisant les bouchons, l'interdiction des véhicules de livraison la journée, sauf véhicules électriques, le développement des modes de transports non polluants, "Paris réellement piétonnier tous les dimanches Remarque que serait positive la mise en place d'une politique différente de l'emploi en région parisienne (inciter les employeurs à "n'embaucher que des personnes vivant à proximité de leur lieu de travail" ; encourager la délocalisation des entreprises et le télétravail),</p>	<p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>)</p> <p>Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux.</p> <p>Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>Par ailleurs, la végétalisation des toits, la gestion du trafic a Paris ne relèvent des compétences du PPA.</p> <p>De plus, le défi TRA7 du PPA favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement.</p> <p>Enfin, La question du télétravail entre dans une problématique plus large correspondant aux déplacements liés au fonctionnement des entreprises ou des administrations (notamment déplacements des employés). Pour répondre à cette problématique, l'article 51 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose aux entreprises de plus de 100 salariés la réalisation d'un plan de mobilité de son personnel. Il s'agit d'un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles. La promotion du vélo, l'encouragement à utiliser les transports en commun, l'aménagement des horaires de travail, la mise en place d'un service d'auto-partage, le covoiturage ou encore le télétravail sont autant de mesure pouvant être mobilisée par les entreprises pour établir leur plan. Il appartient à l'entreprise d'adopter les mesures qui sont les plus adaptées à son activité et à ses salariés.</p> <p>Le défi « Transport-1 » vise à accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur plan de mobilité. Il élargit l'obligation d'un tel plan aux administrations de plus de 100 agents et accentue le suivi de ces plans afin de mettre la question des déplacements domicile-travail et de la localisation des emplois au cœur de la réflexion.</p>
REL -																<p><b>Anonyme</b></p> <p>Le PPA ne dispose pas des compétences pour imposer localement une interdiction de circulation, ceci relevant des</p>	

27										<p>Constate la mauvaise qualité de l'air dans Paris et dans la première couronne, tout comme ses incidences sur la santé (toux, yeux sensibles,...)          Considère que "des initiatives comme Paris sans voitures devraient avoir lieu TOUS les mois, même toutes les semaines",          Demande que les coulées vertes soient multipliées pour "circuler en vélo sans se contaminer".</p>	<p>pouvoirs de police de circulation du Maire. Il en va de même pour le développement des espaces verts qui relève des pouvoirs des collectivités. De telles initiatives des collectivités pourront être mises en avant lors de la journée régionale pour la qualité de l'air en septembre.</p>
REL - 28										<p><b>Anonyme</b>          Demande une plus grande incitation des utilisateurs du chauffage au bois pour "changer (leur appareil) par un plus performant".</p>	<p>Tout particulier effectuant un remplacement d'un appareil de chauffage au bois peu performant peu solliciter le crédit d'impôt de 30 % (crédit d'impôt transition énergétique).          De plus, pour accélérer le nombre de renouvellements, dans le cadre du Fonds air bois (appel à projets de l'ADEME à destination des collectivités), il existe aujourd'hui une prime de 1000€ permet de renouveler son appareil de chauffage en complément du CITE sur une certaine partie du territoire de l'Essonne. Pour bénéficier de la prime Air Bois, 6 conditions sont requises :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - être propriétaire</li> <li>2 - se chauffer principalement au bois ; ne sont pas concernés par le dispositif les appareils de chauffage au bois dits d'appoint</li> <li>3- l'appareil de chauffage au bois existant doit être équipé d'un foyer fermé (insert, poêle à bûches...) et daté d'avant 2002 ; la prime Air Bois exclut le chauffage par foyer ouvert de type cheminée.</li> <li>4 - remplacer l'appareil existant par un appareil Flamme Verte 7 étoiles ou similaire ; la liste exhaustive des appareils éligibles au Fonds Air Bois est disponible sur le site Internet : <a href="http://www.ademe.fr">www.ademe.fr</a> , rubrique Fonds Air Bois</li> <li>5 - l'acquisition et la pose du nouvel équipement de chauffage au bois doivent être effectuées par une entreprise qualifiée (qualibois, qualif-Enr, qualibat bois énergie) et RGE</li> <li>6 - justifier de la destruction de l'ancien appareil de chauffage au bois</li> </ol> <p>La Métropole du Grand Paris a été lauréate de l'appel à projet de l'ADEME pour mettre en place un fond similaire sur le territoire de la métropole. Elle travaille à sa définition. Le Conseil Régional d'IDF réfléchit également à mettre en place un tel dispositif sur le reste de l'Ile-de-France</p>
REL - 29										<p><b>Ville de Saint-Denis</b>  <b>Pièce jointe</b> : 2 pages -- Délibération du 28 septembre 2017 : avis sur le PPA Ile-de-France          AVIS DEFAVORABLE A L'UNANIMITE  <i>"Prend acte du constat accablant que porte le PPA révisé à moins de 3 ans d'intervalle du précédent et l'insuffisance des actions menées vis-à-vis de la pollution",</i>  <i>"Interpelle le Préfet de Région et le Préfet de Police de Paris (...) sur le choix de la période de consultation des collectivités qui ne permet pas de recueillir l'avis des organes délibérants de la Ville dans les temps impartis",</i>  <i>"Fait part de son incompréhension face au désengagement de l'Etat sur le projet "Villes respirables en 5 ans", passant d'un financement annoncé d'un million d'euros à 123 000 euros",</i>  <i>"Emet un avis défavorable sur le contenu en l'état du projet " de PPA.</i>          Souligne que la motivation est liée au choix de la période de consultation et par le désengagement de l'Etat à l'égard de la convention « Villes respirables en 5 ans »</p>	<p>La Convention « Villes respirables en 5 ans » a été signée le 22 novembre, une enveloppe d'1 million d'euros sera versée aux collectivités lauréates comme prévu initialement .</p> <p>Par ailleurs, 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.</p> <p>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 :</p> <p>le calendrier des consultations a été présenté au COPIL 4 du 9 mars 2017 (voir compte rendu joint) où sont invitées de nombreuses collectivités.</p> <p>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.</p> <p>Les échéances de chaque étape de la procédure du PPA étaient régulièrement rappelées sur le site <a href="http://www.maqualitedelair-idf.fr">www.maqualitedelair-idf.fr</a>.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Compte tenu de ces divers messages, il n'a pas été jugé pertinent d'étendre la période de consultation à une durée</p>





																		polluant et d'intensifier la fin des véhicules polluants	
REL - 38																		<p><u>Anonyme</u> Considère que la Ville de Paris « <i>reste très très modeste dans ses ambitions</i> » Demande un « <i>effort de pédagogie et de verbalisation</i> », des parkings vélos, une meilleure signalisation des pistes dédiées qui doivent être, elles, améliorées, mauvaise intégration et dangers de ces pistes dans la circulation générale</p>	<p>Le PPA piloté par le préfet de région Île-de-France et le préfet de police ne peut intervenir que dans un cadre juridique strictement défini aux articles L222-4 à L222-7 du Code de l'Environnement. Il ne dispose pas de compétences pour mettre en place des politiques d'aménagement à Paris. Ce pouvoir relève de la Mairie Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 39																		<p><u>François Lefèvre</u> Constate que la qualité de l'air est un « <i>enjeu de santé publique majeur qui coûte beaucoup d'argent et de vie à la société</i> » Estime que le vélo est sous utilisé comme report modal, pourtant rentable Demande la réalisation de réseaux de pistes continus pour pouvoir effectuer des déplacements sur piste cyclable Grand retard français par rapport aux européens</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 40																		<p><u>Anonyme</u> Efforts à faire sur le vélo et les modes doux, limitant pollution de l'air, bruit, espaces de vie, Demande la création de « <i>pistes protégées, continues et bien conçues</i> » ( conflits avec les voitures) Estime que cela devrait être conçu à l'échelle de la métropole et non à celle des communes : susciter des pistes radiales et circulaires Considère que la Région doit appuyer des infrastructures radiales et circulaires</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 41																		<p><u>Anonyme</u> Fait valoir que les contrôles de la pollution des véhicules et motos sont insuffisants et de fait, en vélo on subit fortement la pollution Demande pour le vélo des pistes larges, continues, sécurisées, balisées et son accompagnement dans les entreprises: parkings vélos adaptés, sécurisés, vestiaires ( voire douches); encourager le vélo dans les services publics, Propose de faire surveiller ces pistes par des brigades dédiées ( stationnements sauvages incivilités sur les priorités,,), « <i>Infrastructures cyclables continues sur le territoire et de bonne qualité + respect par les autres usagers + cyclistes respectueux = moins de circulation motorisée = meilleure qualité de l'air</i> »</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 42																		<p><u>Thibaut Guittet</u> Se déplace tous les jours en vélo de Pantin à la Concorde (14km/jour) Constate que la pollution de l'air occasionne chez lui des toux, particulièrement en période de pics de pollution, Considère que faire baisser la pollution est une nécessité et que cela doit être pensé à l'échelle du Grand Paris et pas seulement pour Paris</p>	<p>L'objectif du PPA est de réduire la pollution atmosphérique</p>
REL - 43																		<p><u>Anonyme</u> Affirme que ce sont bien les voitures qui polluent Paris, Quand va-t-on prendre en compte le vélo? « <i>A quand de vraies infrastructures vélo ? (pistes, garages sécurisés, arceaux de</i></p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger</p>

										bonne qualité, ateliers de réparation) A quand une subvention kilométrique pour les salariés allant travailler à vélo ? et pour un vélo neuf ou un vélo cargo ? A quand des places vélo dignes de ce nom dans les trains en IDF ? » Demande d'inciter les entreprises à prévoir local à vélo sécurisé, vestiaire/douches; et pour les copros disposant d'une cour intérieure des arceaux pour les vélos, Propose de créer des brigades spécialisées pour les incivilités sur les pistes cyclables, les stationnements sauvages, voire installer des radars automatiques spécifiques, envisager la végétalisation des petites rues et des vélos cargo en libre service	à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL – 44										<b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> : 1 page – Photo de la suie déposée, résidu de la pollution Dit « <i>Circulant à Paris en vélo je subis des maux de tête, de gorge, La pollution est un poison invisible contre lequel on débat sans agir, traînant les pieds, Je relève une suie noire et grasse quand je passe la main sur la rampe de mon balcon</i> » « La condition est de ne pas opposer les modes de transports » mais transformer les automobilistes en cyclistes dès qu'ils rentrent dans Paris Demande la création de parkings abordables pour voitures, parkings sécurisés pour vélos et des pistes cyclables sécurisées et standardisées « <i>C'est criminel de ne pas éviter les maladies et les morts liés à la pollution de l'air quand on a les moyens de le faire. C'est notre responsabilité collective</i> »	Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 45										<b>Anonyme</b> Considère que les émissions liées aux véhicules motorisés doivent être réduites et qu'il faut développer le vélo comme alternative Demande l'aménagement de pistes cyclables sécurisées, de prévoir des ateliers de réparations, d'initier le vélo dans les écoles, collèges et lycées, d'apprendre le mode de déplacement en milieu urbain	Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 46										<b>Anonyme</b> Formule 4 demandes : 1. la création de pistes cyclables 2. une meilleure répartition des Vélib entre les différentes stations (pas un seul le matin au Vélib de mon quartier, quand ceux du centre de Paris restent pleins) 3. la limitation de vitesse à 30km/h en ville de manière à ne pas générer des accélérations génératrices de pollution 4. la formation des forces de l'ordre pour verbaliser les voitures et scooters empruntant les pistes cyclables (trop d'impunité)	Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs. Les forces de l'ordre contrôlent de leur mieux en fonction des effectifs disponibles et des priorités.
REL - 47										<b>Anonyme</b> « Les années passent et la place dévouée aux modes polluants reste trop élevée » Propose 2 axes majeurs de travail 1. le respect des règles en matière de circulation (feux tricolores, vitesses, occupation d'espaces piétons et pistes cyclables, stationnements gênants) journée sans voiture mal respectée, l'obligation de la Vignette Critair non respectée 2. le développement du vélo, même motorisé	Les règles de circulation relève de la police du maire et le PPA, document préfectoral, ne peut pas imposer ces règles. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL -										<b>Anonyme</b>	Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'interdiction de circulation et ne peut donc interdire la

48										Estime que les engins deux roues sont en expansion et trop polluants Propose de les interdire dans Paris ainsi que les 2RM et de développer les contrôles techniques Pense qu'il est « <i>prioritaire de pénaliser fortement l'utilisation de ces engins polluants et dangereux en faveur du développement du vélo</i> »	circulation d'un certain type de véhicule, qui relève des pouvoirs de police de circulation du maire (zone à circulation restreinte).
REL - 49									•	<b>Anonyme</b> Dénonce l'échangeur de Bagnolet comme « <i>un véritable nid à pollution atmosphérique pour les franciliens</i> » Relève que les constructeurs continuent de fabriquer les voitures au diesel, au détriment de la santé	Le défi TRA-2 du PPA prévoit d'apprécier les impacts d'une harmonisation à la baisse des vitesses maximales autorisées sur les voies structurantes d'agglomération d'IDF. L'étude a été lancée sur 5 tronçons autoroutiers et routiers. L'analyse des résultats alimentera la réflexion sur une généralisation de la baisse des vitesses, par exemple à Bagnolet, qui peut parfois conduire à une augmentation de la pollution, comme ce fut le cas sur la rocade de Rennes. Le Plan national de réduction de la pollution atmosphérique (PREPA) prévoit une mesure fiscale pour aligner la taxation du diesel sur celle de l'essence et la loi de finance prévoit des aides pour renouveler son véhicule polluant. Ces mesures qui ne relèvent pas du PPA visent à réduire la part du diesel dans le parc automobile français.
REL - 50		•	•						•	<b>Philippe Bonnamy – Neuilly sur Seine</b> Relève, outre l'opposabilité juridique du PPA, 4 points 1. l'existence du droit à respirer un air sain (loi LAURE) 2. l'attribution à la pollution de 25 000 décès/an pour l'Île-de-France, soit l'équivalent d'une ville comme Auch ou Abbeville 3. 300 000 franciliens sont impactés et surexposés à la pollution aux particules fines 4. L'avenue Charles de Gaulles à Neuilly constitue un point noir de pollution Dénonce au regard du projet « Les allées de Neuilly » l'existence d'une antinomie entre ce projet et la Loi LAURE/PPA Demande 1. si le rapport d'enquête « <i>fera-t-il mention, au minimum, de son incongruité à l'égard du PPA ?</i> » 2. « <i>Existe-t-il, votre connaissance, une jurisprudence de la loi LAURE pour des cas similaires ?</i> » 3. « <i>Votre rapport d'enquête sera-t-il disponible au moment de l'enquête sur le projet des Allées de Neuilly ?</i> » 4. « <i>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 ?</i> »	Dans le cadre du PPA, la modélisation a montré que la pollution de l'air (par rapport à un air sans aucune pollution) était responsable en 2015 d'un peu plus de 5000 morts prématurés. Le rapport d'enquête publique sera disponible début janvier 2018. Le projet des Allées de Neuilly relève d'une autre réglementation et a sa propre procédure de consultation. Elle est indépendante du PPA.
REL - 51									•	<b>Anonyme</b> Propose de développer la production de gaz de BROWN : « <i>La combustion est améliorée avec des baisses de plus de 80% de la pollution</i> »	Le PPA vise à mettre en place des actions dont l'efficacité est démontrée. Des recherches sont en cours sur les carburants alternatifs du futur mais n'entrent pas dans le domaine du PPA qui vise des actions concrètes.
REL - 52									•	<b>Anonyme</b> Demande 1. Renforcer la signalétique en faveur des vélos (zone 30). 2. Développer les trains et RER avec aménagements vélos. 3. le remboursement des frais de transports à vélo. 4. Prévoir des voies de circulation pour les vélos à part entière (ex. Autoroute à vélos en Allemagne)	Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs. Le développement des transports en commun et de l'accessibilité vélo est du ressort du PDUIF. Les textes réglementaires donnent la possibilité à tout entreprise de mettre en place une indemnité kilométrique vélo pour le remboursement des frais de transports à vélo.
REL - 53		•		•	•					<b>Association Citoyenne pour le Transport et l'Environnement de la Ville d'Issy-les-Moulineaux - ACTEVI</b> <i>Constata que</i> 1. "Le PPA est en deça des espoirs des Franciliens et des exigences européennes" 2. "Le bilan de la qualité de l'air n'est pas satisfaisant" : dépassement de la norme NOx, excès de particules en bord de voie de circulation, polluants en excès permanent. 10000 décès pourraient être évités par an. 3. pourraient être améliorés : le trafic, le chauffage urbain, et le transport aérien	Le PPA est conforme à la réglementation européenne. Il permet de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici à 2025. Dans le cadre du PPA, la modélisation a montré que la pollution de l'air (par rapport à un air sans aucune pollution) était responsable en 2015 d'un peu plus de 5000 morts prématurés. Les défis du PPA couvrent l'ensemble des secteurs émetteurs de polluants.

											local Demande la mise en conformité du PPA avec la réglementation européenne.	
REL - 54											<p><b>Anonyme</b> Considère que la réalisation d'un réseau continu de pistes cyclables larges, sécurisées et dédiées est indispensable pour que le vélo puisse désengorger les transports en commun Paris-Banlieue</p>	<p>Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 55											<p><b>Anonyme</b> Considère que « Les objectifs fixés sont un net progrès par rapport à l'existant. Cependant, je n'ai pas trouvé dans le projet de PPA de relance des transports en commun » Souligne la déficience des transports en communs dans certaines zones (Fontenay-sous-bois vers Nogent-sur-Marne) en soirée, la rareté des aménagements cyclables qui restent dangereux « Tout cela passe par un volontarisme et des investissements très importants qui dépassent l'idée banale de "favoriser" ces modes de transport »</p>	<p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p>
REL - 56											<p><b>Anonyme</b> « 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... »</p>	<p>Nous n'avons de commentaire à formuler sur cette information publicitaire. 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.</p>
REL - 57											<p><b>M Montenache – Vanves</b> Formule 2 remarques 1. Le développement des transports en commun doit s'accompagner d'une amélioration de la qualité des accueils (ex.métro). 2. Il existe un déficit de mise en valeur de la voie fluviale Est-Ouest de la Seine, "alternative majeure au métro et au bus pour certains usagers." Des navettes fluviales pourraient décongestionner le trafic routier et réduire le flux sur les lignes de bus (dont les lignes 63,24 etc, ) partant de la gare de Lyon</p>	<p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p>
REL – 58											<p><b>Anonyme</b> Souligne le déficit de sécurité pour le cycliste et la cohabitation avec les véhicules motorisés. Demande 1. une révision dans la conception des pistes ("entrées sorties non dangereuses, continuité entre les tronçons, obstacles à la circulation et au parking des VM, intersections facilitées") "Les bandes cyclables d'à peine 50 cm de large en emprise totale de la zone de circulation des VM, (...) ex.Fresnes (94) , ne sont absolument pas sécurisantes, et même contre-productives car il permet aux VM de s'affranchir complètement de la distance de dépassement. " Mise en oeuvre des zone 30, contre-sens etc. (Fresne-Wissous et banlieue). Danger des rétrécissements de routes par rapport à la circulation vélo.</p>	<p>Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs. Les forces de l'ordre contrôlent de leur mieux en fonction des effectifs disponibles et des priorités.</p>

										2. renforcer les règles d'urbanisme (ex. ligne T7 et autre). 3. sanctionner les comportements dangereux par les forces de l'ordre : il existe une multiplication d'actes dangereux, climat d'insécurité. 4. "Obliger les entreprises à fournir à leurs salariées cyclistes des vestiaires pour se changer (avec casiers, douches, kit de réparation, etc...)." <i>"Nécessité d'un outil pour signaler les incidents et les zones dangereuses"</i> 5. "La région (devrait) imposer aux collectivités récalcitrantes des réaménagements qui auront été élaborés en collaboration étroite avec les associations d'usager (piétons et cyclistes)."	
REL - 59				•	•					<b>Anonyme (résidant Métro Bastille)</b> Demande une information plus détaillée et plus lisible 1. concernant la pollution et ses différents impacts pour en mesurer les évolutions année par année quartier par quartier 2. relative aux études en matière de santé	De nombreuses études et informations sont disponibles sur <a href="https://www.maqualitedelair-idf.fr/">https://www.maqualitedelair-idf.fr/</a> et <a href="https://www.airparif.asso.fr/">https://www.airparif.asso.fr/</a>
REL - 60					•					<b>Anonyme</b> « Il est dommage que le vélo ne tienne pas une meilleure place dans votre projet, à part aider à l'achat de vélos électriques, il serait bien de faire un gros effort sur les équipements routiers qui, mis à part Paris, sont peu existants. D'autre part inciter à l'usage du vélo, dans les médias, dans les écoles que cela devienne un vrai moyen de transport et non pas une activité que l'on fait uniquement le dimanche pour faire une sortie et prendre l'air avec les enfants. »	Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 61				•	•	•				<b>Anonyme</b> utilisateur du vélo comme mode de transport quotidien et professionnel, Constata, lors de ses déplacements à vélo, une pollution trop importante due à la circulation des véhicules motorisés trop importante (auto et deux roues motorisés) qui provoque une gêne respiratoire, des irritations nasales et oculaires Estime que seule une réduction drastique de la circulation motorisée améliorera la qualité de l'air Demande le développement de modes alternatifs et la construction de pistes cyclables	Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 62					•					<b>Anonyme</b> Souligne la nécessité d'une volonté collective pour réduire la pollution Demande 1. Prime pour des comportements plus vertueux : choisir des moyens de transport moins polluants 2. Sanctions pour les émetteurs de particules fines 3. Réduction du nombre de voitures de tout type : pollution indifférenciée pneus freins par les particules fines 4. Veiller à la biodiversité, à la protection sonore des espaces, garants de vie saine	1. De nombreuses aides existent pour inciter à des comportements vertueux : Prime pour l'achat d'un véhicule propre Bonus / malus écologique Aide pour l'achat d'un vélo électrique mise en place par certaines collectivités Crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) : 30 % des dépenses Renouvellement d'appareil de chauffage au bois (fonds air bois lorsque la collectivité souscrit à l'appel à projets de l'ADEME) : 1000€ Programme « Habiter mieux » : Taux de subvention de 25 à 35 % pour des travaux de rénovation thermique jusqu'à 80000€ 2. Des sanctions sont prévues en cas d'infractions par exemple aux restrictions de circulation ou pour les industries ne respectant pas les valeurs limites qui leur sont imposées 3. le PPA vise, dans sa globalité, à diminuer le nombre de véhicules sur les routes à travers l'ensemble des défis Transport 4. Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prod.inra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prod.inra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a> ].
REL - 63				•	•					<b>Anonyme</b> Dénonce les « grosses artères sans limitation de vitesse » qui apportent pollution. Relève l'urgence d'interdire le diesel Souligne la présence des incinérateurs principalement à l'Est de Paris	La limitation des vitesses sur les axes autres que les autoroutes et routes nationales ne relève pas du pouvoir du PPA mais des compétences des collectivités (départements ou mairies selon la voirie concernée). Il en va de même pour l'interdiction de l'utilisation du diesel qui relèverait d'un arrêté ministériel. Toutes les installations classées pour la protection de l'environnement (dont les incinérateurs) font l'objet d'une limitation de leurs rejets de polluants à l'atmosphère.
REL - 64	•			•						<b>Anonyme</b> « Constate et respire depuis des années une pollution de plus en plus gênante » Dénonce les véhicules motorisés, les transports en commun non adaptés	La qualité de l'air en Ile-de-France et dans la capitale s'améliore en 2016 par rapport à 2015. Selon le bilan d'Airparif 2017, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur cible annuelle en particules PM2.5 a ainsi baissé de 70% entre 2015 et 2017. 30 000 habitants ont été concernés en 2016, contre 100 000 en 2015. Ils étaient

													Estime que l'enquête ne « <i>servira à rien</i> »	plus de 700 000 en 2013. Même constat pour les PM10, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle a baissé de 40%, soit 60 000 personnes concernées en 2016 contre 100 000 personnes en 2015. Elles étaient 500 000 en 2013. L'enquête publique est un temps déterminant pour les citoyens afin qu'ils puissent faire part de leurs remarques ou de leurs questions sur le projet de révision du PPA. Ces commentaires sont par la suite pris en considération par la Commission d'enquête qui transmet les éléments à modifier auprès du porteur de projet. L'enquête publique a donc une réelle utilité pour faire évoluer le projet.
REL - 65									•				<b>Anonyme</b> Dénonce l'implantation de plate forme logistique le long des grands axes routiers qui génère la saturation du trafic et donc de la pollution	Le défi TRA-7 vise à favoriser une logistique durable plus respectueuse de l'environnement.
REL - 66									•				<b>Anonyme</b> S'étonne de la place restreinte faite au vélo et à la marche à pied Demande que ces deux pratiques soient encouragées en créant beaucoup de pistes cyclables, en baissant la vitesse des voitures et en végétalisant les voiries Estime « <i>possible de dégager du financement peu important pour cela, et des objectifs aux collectivités locales, en termes de nombre de pistes cyclables, de végétalisation des voiries, qui peuvent aller de pair avec la baisse de la vitesse des voitures</i> »	Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 67								•	•	•			<b>David Sauvagnargues - Athis Mons</b> Constate que l'activité aéroportuaire Orly et Roissy est oubliée alors que cette activité est la cause de l'accroissement des maladies respiratoires et allergiques. Certes, il y a peut être moins de transport aérien mais les avions sont plus gros et polluent davantage au décollage. Indique que la zone du Marché de Rungis a une responsabilité dans la pollution atmosphérique (noeud routier) Signale une industrie de broyage de métaux sur les quais de Seine très polluante, Regrette la politique d'urbanisation des territoires et cite en exemple un projet de pont routier 2x2 enjambant la Seine à Athis Mons qui augmentera le flux de circulation	Le secteur aérien est pris en compte dans l'ensemble des émissions de polluants en Ile-de-France, et notamment Orly, Roissy et le Bourget. 2 des 3 défis « aérien » du PPA traitent des plates-formes aéroportuaires : diminuer les émissions des appareils au sol (APU), mettre en place une gestion locale des départs pour limiter les émissions sur le tarmac. L'augmentation de l'emport est prise en compte, comme présenté en annexe du PPA.  Toutes les industries sont intégrées au secteur industriel dans l'inventaire des émissions de polluants ; ceci dit, ce type d'installation est très peu générateur d'oxyde d'azote et de particules fines.  Les projets d'urbanisation ne relèvent pas du PPA mais des plans d'urbanisme.
REL - 68								•	•	•			<b>Anonyme</b> Constate les effets négatifs de la pollution sur la santé (toux, yeux rouges) Estime que la fermeture des voies sur berges à Paris a eu pour conséquence d'augmenter les encombrements dans les communes limitrophes, Indique que "la chasse aux vieilles autos, c'est de la démagogie pure, c'est un cout inutile pour une amélioration infinitésimale, voire fantasmée"	La fermeture des voies sur Berge a été suivie dans le cadre de 3 comités et par un suivi Airparif, les conclusions en sont disponibles sur leur site internet. L'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants a de réels effets sur la qualité de l'air. Selon les calculs d'Airparif, la ZCR francilienne permet de réduire de 16 % les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 8 % celles de particules PM10 et de 11 % celles de particules PM2,5. De plus, la diminution des émissions d'oxydes d'azote est environ 5 fois plus importante que le pourcentage de véhicules.kilomètres touchés par l'interdiction de circuler à Paris
REL - 69									•				<b>Anonyme</b> Indique que le PPA est une "excellente idée" Regrette que les actions proposées soient toujours orientées vers les parisiens avec "toujours plus d'effort", Propose d'autres leviers comme 1. la gestion des flux de circulation routière dans Paris (remodélisation des flux intra muros), 2. le développement de l'innovation (enrobé captant les particules, couverture de certains axes), 3. davantage d'actions avec le STIIF (bus propres à développer) et la RATP. Regrette l'offre insuffisante de transport en commun avec de surcroît des tunnels souterrains pollués et humides qui rend illusoire le fait d'imposer à la population de laisser son véhicule	Le périmètre d'application du PPA correspond aux frontières administratives de la région Île-de-France, ainsi tous les franciliens sont concernés par les objectifs du PPA. Tous les secteurs d'activités sont également concernés. La gestion des flux de circulation dans Paris relève des pouvoirs de la Maire de Paris. Le PPA ne dispose pas des compétences nécessaires pour le développement des transports en commun. Cette politique relève du PDUIF.
REL - 70								•	•	•	•	•	<b>EPT Plaine Commune – Saint Denis</b> <b>Pièce jointe</b> : 5 pages – Rapport pour avis consultatif sur le projet P.P.A du 27 juin 2017 AVIS DEFAVORABLE Souligne que « la station située au niveau de l'autoroute A1 à St Denis reste un des plus importants points noirs d'Ile de France (76 jours de dépassement de la valeur limite journalière en 2016 pour les PM10 et une moyenne annuelle de	La Convention « Villes respirables en 5 ans » a été signée le 22 novembre , une enveloppe d'1 million d'euros sera versée aux collectivités lauréates comme prévu initialement .  L'EPT Plaine commune dispose de nombreuses compétences pour pouvoir agir sur la qualité de l'air.

										<p>84ug/m3 de NO2) Note que « les actions du PPA ne permettront pas à elles seules de descendre sous les seuils réglementaires mais réduiront le nombre de personnes exposées » Présente 1. les actions réglementaires qui visent à renforcer les actions prises dans le précédent PPA (Plan de mobilité, émissions des chaufferies collectives, gestion des pics de pollution par la mise en place de la circulation différenciée, utilisation plus restreinte des APU et diminution des émissions des aéronefs au roulage) 2. les actions d'accompagnement qui « relèvent de guides de bonnes pratiques, de partage/diffusion des retours d'expérience, des données, des aides disponibles » Dénonce le désengagement de l'Etat sur le projet « Ville respirable en 5 ans », passant d'un financement annoncé d'1 M d'euros à 123 000 euros, sachant que l'E.P.T. Plaine Commune s'était fortement mobilisé dans ce cadre. « Le Ministère de l'environnement a supprimé in fine, sans concertation et sans justification toutes les actions territorialisées favorables à la qualité de l'air »</p>	
REL - 71	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<p><b>EPT Plaine Commune – Saint Denis</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Délibération du 27 juin 2017 sur le projet P.P.A AVIS DEFAVORABLE Considère 1. la nécessité de réviser le P.P.A 2013 souligne l'insuffisance des actions 2. la période de consultation des collectivités ne permet ni l'appropriation, ni le débat au sein des collectivités 3. le désengagement de l'Etat sur le projet « Villes respirables en 5 ans » est incompréhensible Demande 1. des actions plus fortes 2. un plan de communication grand public propre aux actions du P.P.A 3. des précisions sur les moyens affectés par l'Etat pour la mise en œuvre des 45 actions présentées</p>	<p>La Convention « Villes respirables en 5 ans » a été signée le 22 novembre, une enveloppe d'1 million d'euros sera versée aux collectivités lauréates comme prévu initialement .</p> <p>Les moyens pour la mise en œuvre des 46 actions du PPA ne relèvent pas uniquement de l'Etat. Les fiches actions du PPA estiment les coûts des mesures qui seraient à supporter par des acteurs publics mais aussi privés.</p> <p>Il peut être rappelé que l'Etat a engagé ou prévoit d'engager d'importants moyens pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air en Ile-de-France. Dans les transports, il prévoit d'investir 1 590M€ d'euros dans le cadre du Nouveau Grand Paris et 25,5M€ de financement de la Société du Grand Paris. En Ile-de-France, c'est plus de 64M€ qui ont été distribués aux personnes morales en 2016. L'Etat a mis en place l'indemnité kilométrique vélo (IKV). Elle s'élève à 0,25 € par km parcouru entre le domicile et le lieu de travail. Pour l'employeur, cette indemnité est exonérée des charges sociales dans la limite de 200 € par salarié et par an. Pour le salarié, elle est exonérée d'impôts sur le revenu dans la limite de 200 € par an. Une nouvelle prime pour le renouvellement des véhicules polluants par des véhicules plus propres est prévue.</p> <p>Concernant le chauffage au bois : le crédit d'impôt transition énergétique (CITE) et les aides de l'ANAH permettent de changer d'appareil pour un appareil plus performant : 41,9M€ en IDF en 2015 (CITE). L'ADEME alimente les fonds air-bois des collectivités qui ont répondu à l'appel à projets (CD91 aussi soutenu par le Conseil régional, MGP), avec 1,09M€ investis.</p> <p>Il est prévu enfin un site internet dédié à la qualité de l'air sur lequel seront téléchargeables de nombreux supports de communication dont des synthèses du PPA selon les acteurs concernés. Une journée régionale de la qualité de l'air est également prévue pour communiquer chaque année sur le PPA. Le PPA prévoit l'élaboration de 2 chartes qui seront l'occasion de créer un événement lors de leur signature pour sensibiliser la profession concernée. Une plaquette sur le chauffage au bois est également prévue. Les réflexions se poursuivent également sur les modalités de communication au regard du peu de retour médiatiques qu'ont engendré les communiqués de presse.</p> <p>Enfin, la période de consultation correspondait au planning du PPA qui a été connu de tous lors des différents COPIL. De plus, pour les collectivités qui n'avaient pas pu transmettre leur avis, il leur a été proposé de déposer leurs avis sur le registre électronique de l'enquête publique du PPA.</p>
REL - 72						•				<p><b>Anonyme - Ivry sur Seine</b> Constata que le PPA concerne trop Paris intramuros alors que le périmètre devrait être la région Île de France Souhaite une vue d'ensemble francilienne sur les sujets de la pollution pour éviter les disparités entre territoire : "améliorer la qualité de l'air à Paris au détriment des banlieues serait une aberration insupportable et condamnable" Souhaite le renforcement de la part des énergies renouvelables dans la</p>	<p>Le périmètre d'application du PPA correspond aux frontières administratives de la région Île-de-France, ainsi tous les franciliens sont concernés par les objectifs du PPA.</p> <p>La question du développement des énergies renouvelables relève du Schéma Régional Climat Air Energie co-élaboré par l'Etat et la région.</p>

											production d'énergie	
REL - 73											<p><b>Anonyme - Montreuil</b> Regrette que le PPA ne contienne qu'une seule action concrète et "dérisoire" pour les modes actifs de transport Souhaite que les bonnes pratiques prises localement soient étendues à la région, Souhaite le renforcement des moyens de contrôles existants (ex: création de pistes cyclables obligatoires par la collectivité si aménagement de voirie, non respect des règles de circulation par les véhicules et 2 roues,...à l'égard des particuliers, collectivités et entreprises), Propose de végétaliser, préserver les espaces verts et agricoles, de limiter le trafic aérien, de fermer des aéroports, de mettre en place une taxe kérosène, de limiter l'urbanisme à proximité des axes de trafic et la construction de zones commerciales en périphérie des villes Demande que les mesures, en cas de pic de pollution, soient prises de manière rapide</p>	<p>Le PPA prévoit la mise en place d'une instance d'échanges de bonnes pratiques entre collectivités (défi collectivités).</p> <p>Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p> <p>La fiscalité relève de la loi de finances votée par le Parlement. La limitation de l'urbanisation est de la compétence du maire (PLU)</p>
REL - 74											<p><b>Anonyme</b> Estime qu'il n'y a pas « de volonté réelle pour favoriser les pistes cyclables » : voies aménagées souvent très dangereuses, pas de parking vélo sécurisés Propose de végétaliser, augmenter les espaces verts, redonner un rôle cadré à l'ONF, stopper la construction de zones commerciales périphériques</p>	<p>Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 75											<p><b>Anonyme</b> Constata chaque jour les nuisances visuelles, olfactives et sur la santé de la pollution Regrette que des véhicules "délabrés" puissent circuler sans contrôle et que les pouvoirs publics ne prennent pas la mesure du danger</p>	<p>Le système de vignettes Crit'air : <a href="https://www.certificat-air.gouv.fr/">https://www.certificat-air.gouv.fr/</a> permet de différencier les véhicules automobiles en fonction de leur niveau d'émission de polluants. Les véhicules les plus polluants peuvent ensuite être interdits à la circulation par le Maire. Ainsi, les véhicules les plus vieux (avant 1997) et les plus polluants (anciens moteurs diesel) sont interdits de circulation dans Paris. Ce dispositif permet d'accélérer le renouvellement du parc. Des aides sont proposées par l'Etat pour changer de véhicule (prime à la conversion).</p>
REL - 76											<p><b>M. Clavier, Département de Seine et Marne – Melun</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 page – Délibération du 9 juin 2017 : avis sur le PPA 2017 - 2020 AVIS FAVORABLE ASSORTI D'UNE RECOMMANDATION ET D'UNE RESERVE Recommandation : relative à la coordination des dispositifs de l'ADEME et de la Région Ile-de-France pour la mise en place de fonds air-bois afin de couvrir l'ensemble du territoire départemental Réserve : concernant la mise en place d'une zone à circulation restreinte (ZCR) élargie. « 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 »</p>	<p>La mise en place du fond air bois par la région est de sa responsabilité et compétence. Le PPA ne peut que soutenir la mesure mais le Préfet n'est pas compétent pour imposer les modalités de mise en œuvre du fond. Les discussions se poursuivent entre l'ADEME et la région.</p> <p>La mise en place d'une ZCR nécessite au préalable la réalisation d'études notamment en termes d'impact sur le trafic. L'Etat ne peut imposer une ZCR et il appartient à la collectivité qui décide de mettre en place une telle restriction de réaliser les études imposées. Le PPA soutient les réflexions sur la mise en place d'une ZCR élargie : une convention d'1 M€ a été signée entre l'Etat et les collectivités de la MGP comprenant notamment une étude socio-économique des impacts.</p>
REL - 77											<p><b>Anonyme</b> Rappelle que l'Etat doit fournir un air pur aux Français, Dénonce le nombre toujours croissant de voitures et de camions sur l'A15, autoroute saturée</p>	<p>L'article L.220-1 rappelle que l'État et toutes les autres parties prenantes de la société sont responsables de la garantie d'un air sain : L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. » le PPA vise, dans sa globalité, à diminuer le nombre de véhicules sur les routes à travers l'ensemble des défis Transport.</p>
REL - 78											<p><b>Anonyme</b> Constata une dégradation de la qualité de l'air sur Cergy-Pontoise Regrette l'aggravation du trafic sur l'A15, le manque de réflexion sur l'urbanisation (implantation de zones logistiques à fort impact sur le trafic en zone urbanisée et lien construction de logement/d'infrastructure routière), le manque de transport en commun pour des trajets transversaux</p>	<p>Le PPA vise, dans sa globalité, à diminuer le nombre de véhicules sur les routes à travers l'ensemble des défis Transport. Le PPA vise à développer le co-voiturage pour limiter le trafic automobile (TRA5) et la mise à jour de la stratégie régionale du fret (défi TRA7). Les transports en commun relèvent du PDUIF. Les questions de l'urbanisation ne relèvent pas du PPA.</p>
REL - 79											<p><b>Anonyme</b> Déploire le niveau de pollution auquel sont soumis les Franciliens, notamment les</p>	<p>Le PPA prévoit la mise en place d'une instance d'échanges de bonnes pratiques entre collectivités (défi collectivités).</p>



										habitants du Val de Marne, Demande 1. l'Etat et les collectivités se saisissent de ce problème, 2. des aides soient accordées pour le renouvellement des appareils de chauffage au bois et pour l'acquisition de véhicules hybrides et électriques (particuliers et entreprises), interdire le Diesel. 3. le développement du transport du fret par voies ferrées et fluviales, 4. placer les villes en zone 30, de créer une ZCR en intra A 86 et de développer et améliorer les transports en commun, 5. la poursuite du Grand Paris Express, la réalisation des liaisons inter-banlieues et des plans de déplacements (administrations et entreprises) , 6. la mise "en place d'une véritable politique " agricole francilienne avec l'adoption de circuits courts, 7. "la plateforme d'Orly (...) soit soumise à des contraintes qui favorisent le bien-être des riverains" Enfin, il insiste sur la nécessité de faire du PPA un outil efficace pour "éviter les 5 000 morts prématurés dus à la pollution".	Des primes existent pour les comportements vertueux : Primes à la conversion et bonus/malus écologiques Achat vélo électrique dans certaines communes Crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) : 30 % des dépenses Renouvellement d'appareil de chauffage au bois : 1000€ Programme « Habiter mieux » : Taux de subvention de 25 à 35 % pour des travaux de rénovation thermique jusqu'à 80000€  Le PPA soutient les collectivités qui souhaitent mettre en place une telle ZCR mais il ne peut l'imposer, le pouvoir de police de la circulation relevant des collectivités et pas du Préfet.  La régulation de la vitesse de circulation sur les axes autres que autoroutes et routes nationales ne relève pas du PPA mais des collectivités concernées.  Les décisions concernant le Grand Paris Express ne relèvent pas uniquement du Préfet de région.  Les circuits courts sont pris en compte dans la plaquette « les 10 bons gestes » préparée avec les associations. Le défi consiste à présent à la diffuser très largement pour sensibiliser le public.	
REL - 80			•	•	•	•			•	•	<b>Marie Larnaudie – Etablissement Public Territorial Plaine Commune</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages - Délibération du 27 juin 2017 : avis sur le PPA AVIS DEFAVORABLE Les élus Considèrent que le plan est clairement insuffisant, que la convention "Villes respirables en 5 ans" n'est toujours pas signée par l'Etat, que les actions portées par l'Etat sont insuffisantes. Préconisent qu'un certain nombre d'actions soient portées par le PPA : 1. <i>contournement du cœur dense de l'agglomération parisienne par les poids-lourds en transit via la Francilienne,</i> 2. <i>la diminution du trafic aérien et l'interdiction des avions les plus polluants sur l'aéroport du Bourget,</i> 3. <i>la diminution de la vitesse à 70 km/h sur les autoroutes de l'agglomération parisienne (A1 et A 86),</i> 4. <i>la mise en place d'une communication grand public pour sensibiliser sur l'impact sanitaire de la pollution de l'air et changer les pratiques en particulier sur l'usage individuel de la voiture,</i> 5. <i>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,</i> 6. <i>l'expérimentation d'enrobés anti-pollution sur des axes routiers majeurs,</i> 7. <i>l'enfouissement de l'A 1 entre Saint-Denis et La Courneuve,</i> 8. <i>des actions réglementaires sur les pratiques agricoles. Seules sont prévues des actions de formation/sensibilisation sans objectif/résultat attendu"</i>	La Convention « Villes respirables en 5 ans » a été signée le 22 novembre, une enveloppe d'1 million d'euros sera versée aux collectivités lauréates comme prévu initialement .  La réglementation du trafic aérien relève d'une décision ministérielle et pas du PPA, document préfectoral. Le défi TRA2 prévoit d'étudier l'impact d'une harmonisation à la baisse des vitesses maximales sur des grands axes franciliens. Cette étude permettra de réfléchir sur l'opportunité de réduire effectivement ces vitesses.  Nous notons le besoin d'une communication grand public pour sensibiliser sur l'impact sanitaire. Dès-à-présent des plaquettes d'information ont été élaborées et pourront être diffusées largement. Le PPA prévoit également une journée régionale de la qualité de l'air pour sensibiliser le public à ses enjeux. D'autres pistes de communication sont en cours de réflexion.  Le défi TRA7 vise à mettre à jour la stratégie régionale du fret. La voie d'eau sera prise en compte dans ces travaux mais une vigilance doit être prise en compte puisque les émissions des moteurs des péniches et bateaux sont nettement plus importantes que celles des poids lourds : le règlement européen Euro VI pour les poids lourds limite les émissions à 0,01g/kWh de particules et 0,4g/kWh de Nox, tandis que le règlement européen EMNR encadrant les moteurs utilisés dans le fret fluvial limite les émissions à une fourchette comprise entre 0,015 et 0,30 g/kWh de particules et 1,80 à 4,70g/kWh de NOx (selon la puissance des moteurs).  En ce qui concerne l'enrobé et l'enfouissement de l'A1, les éléments seront mis à l'étude.  Enfin, le secteur agricole est concerné par 3 défis. 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.
REL - 81	•	•	•	•					•	<b>Luc Blanchard – Sèvres</b> Estime que 1. le projet de PPA n'apporte pas "de solutions probantes.. souhaiterait que le PPA apporte une réponse proportionnée aux nuisances dont nous sommes victimes » 2. les mesures proposées sont insuffisantes 3. seules sont pertinentes les actions liées au développement des transports en commun et la limitation de circuler pour les véhicules individuels Demande 1. en matière de transport, de "limiter drastiquement la circulation automobile", notamment la circulation des camions et de développer le transport fluvial ainsi que "l'utilisation de cargo-tram". 2. en matière d'urbanisation, prendre des "mesures fortes concernant l'isolation	Les défis du PPA permettent avec les PCAET et le PREPA de respecter d'ici à 2025 les valeurs limites de qualité de l'air. Ces défis peuvent également être complétés par des actions locales des collectivités qui sont compétentes en matière de police de la circulation (ZCR, règles de circulation, ...) ou encore d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, construction d'infrastructure, développement des pistes cyclables...). Le défi « collectivités » du PPA a vocation à échanger sur les bonnes pratiques mises en œuvre par les collectivités et créer une instance de partage d'expérience.  Le PPA a pour objectif de mobiliser l'ensemble des citoyens pour lutter contre la pollution atmosphérique. Les principales sources de pollution en Ile-de-France étant les transports routiers et le chauffage, chacun peut agir. Le défi « actions citoyennes » et la communication/ sensibilisation doivent permettre ce changement. La feuille de route pour la qualité de l'air en cours de préparation et le défi « collectivités » visent également à mobiliser l'ensemble des collectivités sur le sujet.	

											des bâtiments (...), d'en finir avec les tours de grande hauteur qui ont toutes un bilan carbone catastrophique (...) et de verdir nos villes". 3. à l'égard des citoyens, "renforcer le débat citoyen (...). L'impact délétère de la pollution de l'atmosphère mériterait une mobilisation générale." Enfin, il déplore "le manque de publicité concernant l'enquête en cours" qui révèle que "la mobilisation citoyenne n'est pas l'objectif retenu par les pouvoirs publics."	
REL - 82			•	•	•	•					<p><b>Anonyme</b> Alerte sur le fait « que des mesures soient prises urgemment pour éviter de graves conséquences sanitaires sur la population de cette région » Constate l'inefficacité des mesures "prises alors que le pic de pollution est déjà là" et demande une meilleure prévention de la pollution atmosphérique. Demande 1. des "aides à l'acquisition de vélos" 2. le développement du transport fluvial, 3. pour les transports en commun, "d'investir dans la rénovation des transports en commun et le développement des transports verts, d'instaurer la gratuité des transports en commun, 4. « d'inciter l'achat de véhicules verts par les particuliers » 5. « de réfléchir à une urbanisation cohérente (...), d'assortir toute construction d'une obligation de végétalisation", 6. « d'agir sur l'agriculture et sur la politique d'implantation des "nouveaux centres commerciaux géants".</p>	<p>Des primes existent pour les comportements vertueux : Achat d'un véhicule électrique Achat d'un véhicule hybride Achat vélo électrique Crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) : 30 % des dépenses Renouvellement d'appareil de chauffage au bois (dans l'Essonne) : 1000€ Programme « Habiter mieux » : Taux de subvention de 25 à 35 % pour de travaux de rénovation thermique jusqu'à 80000€</p> <p>La cohérence de l'urbanisation avec les déplacements est soutenue par le défi TRA3 qui soutient 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, participe à une meilleure réflexion sur l'urbanisation. Néanmoins l'aménagement de la commune relève des compétences du maire et le PPA, document préfectoral, ne peut imposer des mesures dans ce domaine. Le développement du transport fluvial est exploré par le défi TRA7 qui favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement.</p> <p>Toutefois le PPA ne dispose pas des compétences pour le développement des transports en commun et de l'urbanisme (Ile-de-France mobilités et communes via leur PLU). 3 défis du PPA concernent l'agriculture.</p>
REL - 83	•	•			•						<p><b>Anonyme</b> « Les méfaits de la pollution sont bien connus "troisième cause de mortalité en France" et ce depuis longtemps. Les causes de la pollution sont connues à même hauteur, et depuis aussi longtemps. L'inaction des pouvoirs publics en ce sens est coupable » Respecter les textes, les limitations, les interdictions, le contrôle technique des 2 RM et des voitures, Interdire les voitures sans permis, « obligation pour les services publics d'utiliser des flottes de véhicules et services de livreurs propres, » Instaurer de nouvelles mesures : 1. « instaurer un péage sur autoroute francilienne » 2. « interdire le trafic de transit, » 3. interdiction des feux de cheminée ouverts dans l'agglomération, 4. « Interdiction des taxis ou VTC non propres, professionnels de la livraison intra-muros non propres »</p>	<p>Le péage autoroutier est une décision ministérielle et ne relève pas du Préfet ni donc du PPA. Les règles de circulation sur les voies autres que autoroutes et voies nationales sont de la responsabilité des collectivités et ne peuvent donc être imposées dans le PPA sans consensus. Le précédent PPA (2013) prévoyait initialement l'interdiction des feux de cheminée ouverts à l'intérieur de la zone sensible. Cette mesure n'a pas été comprise et a fait l'objet d'une vive opposition. Le retour d'expérience sur cette mesure montre que dans le délai du PPA, 3 ans, pour être efficace, il est préférable de privilégier l'adhésion de chacun. Le PPA prévoit de soutenir les dispositifs d'aide pour le renouvellement des chauffages peu performants et de sensibiliser le public à la nécessité de ce renouvellement. Il soutient ainsi les collectivités souhaitant mettre en place un fond air bois et prévoit une plaquette d'information qui sera diffusée largement.</p>
REL - 84			•		•						<p><b>Anonyme</b> Souligne les manques d'aménagements pour le vélo, de répression sur les abus sur pistes cyclables; nécessité de les sécuriser, ne pas en réaliser sur trottoirs, Reconnaît qu'il y a des progrès, pour encourager le vélo, mais ils ne sont pas suffisants</p>	<p>Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 85	•	•	•	•	•	•					<p><b>Anonyme</b> Pense que l'extension des ZCR est une aberration (cf.inégalités sociales) ce qui manque ce sont des infrastructures appropriées et une réflexion en amont sur les infrastructures nécessaires Dénonce le manque de concertation avec le public Considère que les véhicules électriques sont trop chers à l'achat et à l'entretien, recyclage des batteries et courant à produire entraînent d'autres pollutions «aujourd'hui on nous fait payer les erreurs des gouvernements successifs, c'est scandaleux. Le président de PSA a raison de camper sur ses positions car ces mesures vont contribuer à la mort lente de l'industrie automobile Française »</p>	<p>Dans le cadre de l'appel à projets Villes respirables en 5 ans, dont 8 collectivités sont lauréates en Ile-de-France, est prévue une étude socio-économique de l'impact d'une ZCR 186. Les modélisations du PPA montre que l'extension de la ZCR pourrait avoir des effets significatifs pour la santé des franciliens Selon les calculs d'Airparif, la ZCR francilienne permet de réduire de 16 % les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 8 % celles de particules PM10 et de 11 % celles de particules PM2,5. De plus, la diminution des émissions d'oxydes d'azote est environ 5 fois plus importante que le pourcentage de véhicules.kilomètres touchés par l'interdiction de circuler à Paris. Une extension serait ainsi très profitable. La mise en place d'une telle mesure relève de la compétence des maires. Le PPA ne peut pas imposer une telle mesure mais l'encourage (convention «villes respirables en 5 ans »). La mise en place d'une telle ZCR est conditionnée par la réalisation d'une étude d'impact notamment sur le trafic.</p>

																				Des primes existent pour les comportements vertueux : Achat d'un véhicule électrique Achat d'un véhicule hybride Achat vélo électrique Crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) : 30 % des dépenses Renouvellement d'appareil de chauffage au bois : 1000€ Programme « Habiter mieux » : Taux de subvention de 25 à 35 % pour de travaux de rénovation thermique jusqu'à 80000€	
REL - 86																				<p><b>Anonyme</b> « Aucune alternative sérieuse n'a été proposée à cette interdiction. Les transports en commun surchargés sales inconfortables insécurité. Quand l'on doit aller au théâtre et revenir chez soi comment fait on à 23h quand l'on habite en grande banlieue. »</p>	La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.
REL - 87																				<p><b>AWACS</b> Dénonce la pertinence des ZCR sans réfléchir au sort des personnes qui travaillent, livrent, réparent Estime qu'il fallait réfléchir avant d'imposer les ZCR : améliorer les transports en commun, créer des parkings et des navettes</p>	Une étude d'impact est obligatoire avant la mise en place d'une ZCR (Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte). Les modélisations du PPA montre que l'extension de la ZCR pourrait avoir des effets significatifs pour la santé des franciliens Selon les calculs d'Airparif, la ZCR francilienne permet de réduire de 16 % les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 8 % celles de particules PM10 et de 11 % celles de particules PM2,5. De plus, la diminution des émissions d'oxydes d'azote est environ 5 fois plus importante que le pourcentage de véhicules.kilomètres touchés par l'interdiction de circuler à Paris. Une extension serait ainsi très profitable. La mise en place d'une telle mesure relève de la compétence des maires. Le PPA ne peut pas imposer une telle mesure mais l'encourage (convention «villes respirables en 5 ans»). La mise en place d'une telle ZCR est conditionnée par la réalisation d'une étude d'impact notamment sur le trafic.
REL - 88																				<p><b>Anonyme</b> vous êtes complètement fous !</p>	Une étude d'impact est obligatoire avant la mise en place d'une ZCR (Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte). Les modélisations du PPA montre que l'extension de la ZCR pourrait avoir des effets significatifs pour la santé des franciliens Selon les calculs d'Airparif, la ZCR francilienne permet de réduire de 16 % les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 8 % celles de particules PM10 et de 11 % celles de particules PM2,5. De plus, la diminution des émissions d'oxydes d'azote est environ 5 fois plus importante que le pourcentage de véhicules.kilomètres touchés par l'interdiction de circuler à Paris. Une extension serait ainsi très profitable. La mise en place d'une telle mesure relève de la compétence des maires. Le PPA ne peut pas imposer une telle mesure mais l'encourage (convention «villes respirables en 5 ans»). La mise en place d'une telle ZCR est conditionnée par la réalisation d'une étude d'impact notamment sur le trafic.
REL - 89																				<p><b>Anonyme</b> Pose la question : « Comment se déplacer quand on habite à plusieurs km de Paris mais qu'on y travaille ? » Transports en commun sales,saturés, peu sûrs, aléatoires, véhicules électriques chers, peu autonomes, vélo avec les inconvénients liés à l'absence de douches, de possibilités de se changer arrivé S'interroge, également, en cas d'extension de la ZCR vers A 86 : comment faire lorsque l'on fait ses courses, l'on veut partir en week end, l'on veut répondre à une urgence médicale (humaine ou liée à un animal), pour une personne à mobilité réduite ?...</p>	<p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p> <p>Le PPA vise aussi à encourager le co-voiturage ce qui peut être une bonne solution. Il prévoit de mieux suivre l'obligation de réaliser un plan de mobilité par les entreprises. Ces plans ont vocation à traiter les déplacements générés par les entreprises et donc les déplacements domicile-travail.</p> <p>Des aides existent pour renouveler son véhicule ancien (prime à la conversion et bonus/malus écologique)</p> <p>Concernant la ZCR, ce dispositif qui peut être mis en place par les maires vise à interdire la circulation des véhicules les plus polluants.</p>
REL - 90																				<p><b>Anonyme</b> Pense qu'avec les JO "ça va être très très difficile"compte tenu des "étrangers, bus étrangers et des provinciaux"</p>	L'organisation des JO à Paris en 2024 ne relève pas du PPA, la gestion des règles de circulation hors autoroutes et voies nationales relève des collectivités.
REL - 91																				<p><b>Ville de Vaires-sur-Marne (77)</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Délibération du 26 septembre 2017 : avis sur PPA Île de France AVIS FAVORABLE à l'unanimité du conseil municipal</p>	Cette observation n'appelle pas de commentaire.
REL - 92																				<p><b>Anonyme</b> Demande une action volontariste en faveur des 2 roues électriques. Voudrait une réduction du nombre de 2 roues à essence "dont les cyclistes respirent à plein poumons les émanations".</p>	La circulation des 2RM, au même titre que celle des autres véhicules, peut être limitée selon la classification Crit'air par décision du maire (zone à circulation restreinte).
REL -																				La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-	

93										<p>Déplore le manque de service de nuit des bus entre Neuilly et Puteaux , le peu d'éclairage de nuit sur l'esplanade de la Défense et le service du Noctilien. Trouve la fréquence des bus insuffisante " moyenne de 20 et 25 minutes " en journée non adaptée aux besoins "professionnels, touristiques ou de shopping". Souhaite " un service de transport collectif vraiment beaucoup plus efficace jour, nuit et week-end"</p>	<p>France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p>
REL - 94	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<p>• <b>Association des Castors du Jardin Parisien – L'Hay les Roses</b>  <b>Pièce jointe</b> : 4 pages – Contribution  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Présente les caractéristiques de la commune : très peu de transports en commun, réseau autoroutier A6/B6 (12 voies+2, tronçon autoroutier le plus large d'Europe et rejets de polluants en permanence au dessus de toutes les normes en vigueur), passage fréquents d'hélicoptères, secteurs très urbanisés proches de l'autoroute (groupe scolaire et crèche départementale à moins de 200m) « <i>L'étude des scénarios PPA 2020 montre que malgré les actions l'amélioration proposées pour l'île de France, le secteur du Jardin Parisien restera toujours autant impacté par les polluants atmosphériques du réseau autoroutier A6/B6. Cela n'est pas supportable !</i> »  Soulève l'incidence financière : « <i>Pourtant, comme le montre le rapport récent du Sénat sur le coût de la pollution atmosphérique (Sénat, 2015), les actions en matière de lutte contre la pollution de l'air ne représentent pas une charge financière, mais bien une source d'économies, en particulier en matière de bénéfices sanitaires...la réduction des coûts sanitaires..est estimée à 384M€...le coût de mise en œuvre du PPA à 315M€..il en ressort un bénéfice de 65M€</i> »  « <b>Il faut maintenant passer en urgence à des actions concrètes pour la protection de la santé des riverains de l'A6 sur L'Hay-les-Roses et les communes proches.</b> »  Fait part des remarques suivantes :  <u>Sur la forme</u>: manque une page de garde pour un document de 536 pages, consultation via internet impossible pour ces enquêtes, cartes illisibles et avec légendes et couleurs imprécises, absence de cartes détaillées indiquant la part de chacun des polluants et leurs origines et cela en fonction des périodes de l'année. étonnement que la municipalité de L'Hay-les-Roses n'est pas contribué à cette enquête.  <u>Sur le fond</u> :  1. Tronçons autoroutiers A6/B6 :  demande de 3 actions à court terme (installation permanente de capteurs des polluants chimiques sur le secteur, abaissement immédiat et pérenne de la vitesse autorisée pour être sites pilotes et contournement permanent de l'agglomération parisienne pour les poids lourds)  Demande à moyen terme (protections phoniques efficaces par une couverture légère du réseau autoroutier A6/B6. couverture associée à une végétalisation dépolluante grâce à la bio-filtration végétalisée et à la phytoremédiation de l'air)  2. Localement  Demande formulée sur 4 points (réduction significative des vols d'hélicoptères sur le secteur, développement des transports en commun, développement et privilège des modes de déplacements actifs (marche, vélo), maintien des espaces verts)  « <i>Il faut légiférer.. nous approuvons totalement la contribution locale n°58 ci-dessous, transmise le 06 octobre sur le site de l'enquête publique</i> »  3. Globalement  « <i>Il est pour le moins choquant de constater la mise en oeuvre actuelle de dispositions gouvernementales qui vont à l'inverse des recommandations de ce PPA, particulièrement pour la seule recommandation sur l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (TRA8)...</i>  REMARQUE: Concernant le projet de ZCR A86 qui pourrait instaurer des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants dans Paris et la 1ère couronne (jusqu'à la A86), l'association s'inquiète de l'impact que cela</p>	<p>Nous prenons note des remarques sur la forme. Des synthèses du PPA par secteur d'activité ont été élaborées pour faciliter son appropriation. Elles sont disponibles sur le site <a href="http://www.maqualitedelair-idf.fr">www.maqualitedelair-idf.fr</a>. La consultation n'était pas uniquement organisée sur internet. Des dossiers ont été déposés sur les lieux d'enquête publique.  Le défi TRA-2 du PPA prévoit d'apprécier les impacts d'une harmonisation à la baisse des vitesses maximales autorisées sur les voies structurantes d'agglomération d'IDF. L'étude a été lancée sur 5 tronçons autoroutiers et routiers. L'analyse des résultats alimentera la réflexion sur une généralisation de la baisse des vitesses qui peut parfois conduire à une augmentation de la pollution, comme ce fut le cas sur la rocade de Rennes.  En moyenne les impacts de la phytoremédiation sur la qualité de l'air 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 – <a href="http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a>].  La gestion du fret fait l'objet d'un défi du PPA (TRA7) qui vise à mettre à jour la stratégie régionale en la matière.</p> <p>Le PPA a vocation à traiter la pollution atmosphérique sur l'ensemble de la région. Les défis s'intéressent ainsi aux secteurs d'activité dans leur ensemble.  Le développement des transports en commun relève du PDUIF. Le PPA prévoit 1 défi pour favoriser les modes actifs. Le maintien des espaces verts relève d'autres documents de planification (trame verte, PLU, ...) et est de la compétence des collectivités. L'impact de la végétation sur la qualité de l'air n'est cependant pas démontré par les scientifiques et des effets contradictoires peuvent être générés (limitation de la dispersion des polluants par exemple). Une étude de l'INRA conclut que la végétation a très peu d'impact sur la pollution urbaine.</p>

																<p><i>pourrait avoir sur les foyers les moins aisés qui ont de vieux véhicules. »</i>  L'Haÿ-les-Roses pourrait être une des villes.."respirables en 5 ans".  <i>Compte tenu de toutes les remarques précédentes, nous n'estimons pas le PPA2017 à la hauteur des défis en termes de santé publique (particulièrement pour nos secteurs) et émettons un avis défavorable »</i></p>	
REL - 95		•	•	•	•											<p><b>Chaville Environnement</b>  AVIS DEFAVORABLE  Rappelle « <i>La pollution de l'air en Ile de France, malgré une très légère amélioration, est toujours au-dessus des normes, alors que l'air joue un rôle majeur pour la santé et le bien être des habitants. Nous avons le droit d'avoir un air respirable comme tous les franciliens ! »</i>  Souligne le nombre croissant de personnes atteintes d'allergies, de maladies respiratoires ! « <i>On sait que d'après les plus récentes études (étude européenne APHEKOM et le rapport de l'ANSES d'avril 2017 www.anses.fr) que la pollution surtout par les particules fines, l'ozone et les oxydes d'azote est responsable de plus de 55000 décès en France, ce qui pour la région parisienne correspond à un chiffre de 11000. »</i>  Considère que les mesures, pour être efficaces, doivent concerner les véhicules de particuliers et les camions utilisant le diesel, l'agriculture, les modes de chauffage des particuliers, des bureaux et le secteur industriel (carrières, chantiers, incinérateurs de déchets etc...) et un changement des habitudes.  Affirme que PPA 2017 n'est pas à la hauteur des enjeux : simple reconduction des plans précédents  Rappelle « <i>Le 25 juillet 2017, le Conseil d'Etat a publié des injonctions pour que la France prenne des mesures en matière de lutte contre la pollution atmosphérique avant le 31 mars 2018. Le PPA 2017 ne peut pas y répondre en l'état. »</i>  « <i>Nous sommes donc résolument défavorables à ce plan. »</i></p>	<p>Le PPA associé aux PCAET, au PREPA et à la feuille de route pour la qualité de l'air permet de supprimer d'ici à 2025 les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Il est ainsi à la hauteur de l'enjeu.</p> <p>Le défi « actions citoyennes » auquel ont été associées les associations de protection de l'environnement a vocation à sensibiliser les citoyens à la nécessité de changer les comportements. Le groupe de travail qui l'a mis en place a pour objectif de réfléchir sur les moyens de communication à mettre en œuvre pour susciter ce changement.</p>
REL - 96				•	•											<p><b>Anonyme</b>  Pose 2 questions liées à la pollution atmosphérique aux abords des pistes d'Orly  1. impact des gaz émis par les avions sur la flore environnante  2. au regard de l'agrandissement de l'aéroport d'Orly: quid du couvre feu et du nombre de vols annuels ?  « <i>j'aime vraiment ma ville et je refuse d'en partir... merci pour cette enquête. »</i></p>	<p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>)  Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux.  A l'échelle de temps du PPA (2017-2020), il n'est pas prévu d'agrandissement d'Orly.</p>
REL - 97		•	•	•												<p><b>Anonyme</b>  « <i>AVIS DEFAVORABLE au projet de révision du plan de protection de l'atmosphère présenté actuellement à l'enquête publique.</i>  <i>Principaux motifs :</i>  - <i>Manque d'ambition, d'imagination et de véritables solutions</i>  - <i>"Copier-coller" des précédents plans avec aucune rupture proposée</i>  - <i>Insuffisamment coercitif et outils de mesure bien trop peu développés</i>  - <i>Ne répond finalement pas (même très partiellement) aux enjeux en matière de santé publique malgré l'accroissement des problèmes rencontrés »</i></p>	<p>Le PPA associé aux PCAET, au PREPA et à la feuille de route pour la qualité de l'air permet de supprimer d'ici à 2025 les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Il est ainsi à la hauteur de l'enjeu.</p> <p>La mise en place d'un site internet dédié et d'une présentation claire, associée à de multiples synthèses du PPA à destination des acteurs franciliens, tout comme la vaste concertation menée lors de l'élaboration du PPA constituent une véritable nouveauté par rapport aux précédents PPA franciliens. De nouvelles mesures ont été imaginées en mettant notamment les citoyens au coeur du changement avec par exemple le défi Actions Citoyennes permettant de diffuser les 10 éco-gestes pour la qualité de l'air. Par ailleurs, ce plan dispose de mesures coercitives, un décret existe obligeant par exemple les installations industrielles classées à respecter strictement des normes en matière d'émissions.</p>
REL - 98		•		•	•											<p><b>Anonyme</b>  AVIS DEFAVORABLE pour les raisons suivantes  1. « <i>PPA 2017 avec 25 défis et les 46 actions proposées pas à la hauteur des enjeux mais simple reconduction des plans précédents alors que les niveaux de pollution de l'air dépassent les normes européennes. La France est à la traîne. »</i>  2. « <i>On ne peut plus se cantonner à des demi-mesures alors qu'il y a urgence à agir drastiquement. Le 25 juillet 2017, le Conseil d'Etat a publié des injonctions pour que la France prenne des mesures en matière de lutte contre la pollution atmosphérique avant le 31 mars 2018. Le PPA 2017 ne peut pas y répondre en l'état. »</i>  Souligne que la mobilité via des transports en commun est difficile en banlieue, Le covoiturage n'est qu'un rêve. encourager les bons comportements des employeurs</p>	<p>La modélisation de l'impact du PPA est basée sur la modélisation de l'impact de 12 des 25 défis, les autres défis ne pouvant être modélisés avec précision. Le PPA associé aux PCAET, au PREPA et à la feuille de route pour la qualité de l'air permet de supprimer d'ici à 2025 les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Il est ainsi à la hauteur de l'enjeu.</p> <p>Suite à l'arrêt du Conseil d'Etat, une feuille de route, complémentaire du PPA et élaborée avec les collectivités est en cours de préparation.</p>

										« je souhaiterais que le plan proposé aille plus loin »	
REL - 99			•	•	•					<b>Anonyme</b> Voir Observation REL – 95	Voir réponse 95
REL – 100	•	•	•	•	•					<b>Association des Castors du Jardin Parisien – L’Hay les Roses</b> Voir Observation REL – 94	Voir réponse 94
REL - 101					•	•				<b>K. Michejda</b> Utilise son vélo « au quotidien » Rappelle que l'on aspire tous les gaz d'échappement au moment où les moteurs en émettent le plus et où le cycliste a le plus besoin d'air Dénonce le non respect des sas vélo qui permettent d'échapper (un peu) à ces gaz toxiques. « Mais les voitures et surtout les motos se placent dessus ne nous laissant plus de place » Demande une verbalisation de tels comportements de manière plus continue et plus forte « Sans aucune verbalisation, c'est l'anarchie et la loi du plus fort... de plus en plus »	Une étude de l'ORS a montré que la pratique du vélo représentait plus de bénéfices pour la santé que de risques (incluant les risques liés à la pollution et à l'insécurité) : <a href="http://www.ors-idf.org/index.php/fr/publications/180-politiques-publiques-et-sante/670-les-benefices-et-les-risques-de-la-pratique-du-velo-evaluation-en-ile-de-france">http://www.ors-idf.org/index.php/fr/publications/180-politiques-publiques-et-sante/670-les-benefices-et-les-risques-de-la-pratique-du-velo-evaluation-en-ile-de-france</a> Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : Le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 102					•	•				<b>Anonyme</b> L'abattage de 2 cèdres de 60 ans en centre ville a été réalisé par la mairie de Juvisy. Ces arbres historiques auraient très bien pu être conservés, au moins celui qui à l'examen de la tranche du tronc et des grosses branches après l'abattage, s'est avéré tout à fait sain. Cette action va à l'encontre de la protection de l'atmosphère en ile de France	L'abattage des arbres sur la commune de Juvisy ne relève pas du PPA. Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a> ].
REL - 103		•								<b>Anonyme</b> Considère que les nuisances et la pollution vont croître du fait de l'augmentation de la population et de nouveaux besoins Affirme que le PPA 2017 « n'est pas à la hauteur des enjeux » et « ne peut pas répondre aux injonctions » du Conseil d'Etat, que les niveaux de pollution de l'air dépassent régulièrement les normes européennes	Les modélisations réalisées pour 2020 ont pris en compte l'évolution de la démographie. La qualité de l'air en Ile-de-France et dans la capitale s'améliore en 2016 par rapport à 2015. Selon le bilan d'Airparif 2017, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur cible annuelle en particules PM2.5 a ainsi baissé de 70% entre 2015 et 2017. 30 000 habitants ont été concernés en 2016, contre 100 000 en 2015. Ils étaient plus de 700 000 en 2013. Même constat pour les PM10, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle a baissé de 40%, soit 60 000 personnes concernées en 2016 contre 100 000 personnes en 2015. Elles étaient 500 000 en 2013. Le PPA associé aux PCAET, au PREPA et à la feuille de route pour la qualité de l'air permet de supprimer d'ici à 2025 les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Il est ainsi à la hauteur de l'enjeu.
REL - 104		•								<b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> 1 page : Corinne Lepage « Pollution de l'air « L'Etat est mis face à ses obligations » Mme Lepage Rappelle le droit pour chacun de respirer un air qui ne nuise pas à la santé, inscrit dans la Loi LAURE Estime que cet arrêt du Conseil d'Etat était attendu car il s'agissait de « savoir si les plans devaient ou non avoir pour objectif de ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines sous les valeurs limites » Affirme qu' « il s'agit d'élaborer et de mettre en œuvre des plans conformes aux exigences communautaires et nationales ramenant les polluants sous les valeurs limites dans les plus brefs délais . Il s'agit donc bien d'une obligation de résultat, l'objectif à atteindre étant non pas celui d'élaborer un plan qui bien évidemment fixerait des cibles compatibles avec les règles communautaires et nationales mais de réduire physiquement la pollution à l'azote et aux particules fines » Conclut en « on attend de l'Etat qu'il fasse de la santé environnementale une priorité et par voie de conséquence agisse en conformité avec la Charte de l'Environnement »	L'article L.220-1 rappelle que l'État et toutes les autres parties prenantes de la société sont responsables de la garantie d'un air sain : L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. » Les modélisations du PPA ont montré que le PPA réduisait très substantiellement les émissions et le nombre de dépassements des valeurs limites de qualité de l'air alors que seuls 12 des 25 défis ont été évalués. Associé au PREPA, au PCAET et à la feuille de route de la qualité de l'air en cours de préparation, le PPA permettra de supprimer la totalité des dépassements des valeurs limites d'ici 2025.
REL - 105					•	•				<b>Anonyme</b> Demande 1. la création de voie propre pour les bus sur une route nationale deux fois deux	Le PPA prévoit l'analyse de la faisabilité de voies réservées sur les autoroutes non concédées. Une réflexion sera proposée dans le cadre des voies nationales qui relèvent de la compétence des Préfets. L' affichage des niveaux de pollution dans les villes dépend du bon vouloir du maire de la commune. L'indice de la

										voies traversant Versailles 2. l'affichage des niveaux de pollution dans les villes	qualité de l'air est affiché sur le site de Airparif et du site www.maqualitedelair-idf.fr ainsi qu'avec le bulletin météo régional télévisé.
REL - 106										<p><b>Citoyens de Chaville</b> Estime que le PPA n'est pas assez exigeant : « <i>mettre en place des mesures volontaristes, voire drastiques, que l'on ne retrouve pas dans la révision de ce plan</i> » Demande 1. s'attaquer aux véhicules diesels, aux pratiques agricoles, aux modes de chauffage particuliers, bureaux, au secteur industriel 2. mieux impliquer les citoyens, les élus</p>	<p>1. Tous les secteurs concernés sont visés par les 25 défis du PPA 2. Les citoyens ont été impliqués dans l'élaboration du plan (GT spécifique) et seront impliqués dans sa mise en œuvre via le défi « actions citoyennes » ; les élus ont été impliqués dans l'élaboration du plan (GT spécifique) et seront impliqués dans sa mise en œuvre via le défi « collectivités ».</p>
REL - 107										<p><b>Anonyme</b> Emet un avis défavorable compte tenu du manque d'ambition du projet Constata que même électrique, la voiture pollue (système de freinage et pneus) Propose de mettre en place un plan vélo régional de façon urgente avec les mesures suivantes: aménagements et investissements urbains pour développer le vélo (continuité des pistes cyclables, aménagement des gares, stationnement sécurisé,...), travail avec la Police pour faire respecter les aménagements cyclables</p>	<p>Le PPA associé au PREPA, au PDUJIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air.</p> <p>Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sont de la compétence des collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 108										<p><b>S.C.</b> Exprime son "grand mécontentement concernant la politique pseudo-écologique de la mairie de Paris, de l'instauration de ZCR (qui n'apporteront rien en termes de pollution) ainsi que la possibilité que lesdites ZCR s'étendent à la petite couronne, puis la grande couronne". Même sentiment pour le projet d'interdiction des véhicules à moteur thermique.</p>	<p>La mise en place de ZCR est de la compétence des maires. Le PPA soutient ces mesures dans la mesure où les modélisations réalisées ont montré les effets très positifs sur la qualité de l'air. Avant sa mise en place, une ZCR doit faire l'objet d'une étude d'impact et doit être discutée avec les maires des communes avoisinantes.</p>
REL - 109										<p><b>Anonyme</b> Regrette que les composés organiques volatiles (COV) ne soient pas pris en compte dans le PPA alors qu'ils sont très dangereux pour l'environnement et pour la santé.</p>	<p>Les COVNM ont été pris en considération dans les modélisations du PPA. Selon les modélisations du projet de PPA, la mise en œuvre du plan d'actions permettrait de réduire de 19 % les émissions de COVNM d'ici 2020. Si dans le même temps la ZCR est étendue à l'A86, cela permettrait de réduire 22 % les émissions de COVNM d'ici 2020. Voir page 67 du rapport.</p>
REL - 110										<p><b>Anonyme à BUC 78530</b> « Je souhaite savoir ce qu'il est prévu de faire pour la pollution aux poussières fines de la rue Louis-Blériot à BUC 78530 puisque 16 000 véhicules par jour passent dans cette rue ( route départementale permettant d'accéder à l' A86). Nos fenêtres sont couvertes de poussières noires. On imagine l'état de nos poumons dans quelques années. »</p>	<p>La gestion des routes départementales relève des conseils départementaux ou maires. L'ensemble des défis du PPA vise cependant à réduire les émissions de particules.</p>
REL - 111										<p><b>Florence Maurin Fournier – Neuilly-sur-Seine</b> Indique que 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, et que les résultats "se situent au-delà des valeurs critiques (carte?)". Indique que Air Parif ne mesure pas les particules ultra fines " qui provoquent Cancers et AVC et mort prématurée" alors que "la ville de Paris dispose de capteurs mobiles capables de mesurer ces micro particules mortelles" et rappelle que "la pollution est d'autant plus dangereuse que l'on est près de la source de pollution (en distance et en hauteur)" Indique que "Paris aménage actuellement la porte maillot et l'Avenue de la Grande Armée (en 2X2 voies)"  Demande : - le respect de la Loi Laure et une réponse aux avertissements de l'Europe.</p>	<p>La station de mesure implantée à Neuilly rue du Commandant Pilot est une station de mesure des niveaux de fond sur le secteur. 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. L'installation des stations de mesure d'Airparif répond à des obligations réglementaires (directive européenne directive 2008/50/CE ) visant à s'assurer de la représentativité des mesures. Les différents types de station sont présentés dans le PPA (p32 du rapport du PPA). Les stations n'ont pas vocation à mesurer les émissions d'une source mais de connaître l'état de la pollution atmosphérique sur la région. En revanche, Airparif dispose de stations mobiles qu'il utilise à proximité de sources précises pour répondre à des études sur ces sources.</p> <p>Le PPA associé au PREPA, au PDUJIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air répond à la loi LAURE.</p> <p>Les règles de circulation et d'aménagement relève des compétences du maire et pas du Préfet. Le PPA ne peut donc pas imposer de mesures en la matière.</p>

										<p>- la réalisation d'études complètes au plus près de l'avenue (RN13) qui traverse Neuilly</p> <p>- la réduction des 2x4 voies à 2x2 voies (ou bien une partie enterrée)</p> <p>- d'interdire la circulation douce le long de ces voies (poussettes, personnes âgées)</p> <p>Concernant le projet des Allées de Neuilly, demande à ce que des études soient réalisées sur tous les polluants, d'informer la population et de diminuer les facteurs de risque en travaillant avec l'Etat.</p>	Enfin, le projet des Allées de Neuilly fait l'objet d'une procédure d'instruction et de consultation distincte.
REL - 112										<p><b>Association ADIR – Sénart</b></p> <p>Mentionne le dépôt d'une contribution sur l'impact sur la qualité de l'air induit par l'activité logistique et le trafic de camions à Sénart.</p>	Le défi TRA7 du PPA favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement en préservant les sites à vocation logistique, en fournissant un modèle type de charte de logistique urbaine à l'ensemble des collectivités, en mettant à jour la stratégie régionale d'orientation pour soutenir le transport de marchandise longue distance raisonné et durable.
REL - 113										<p><b>M. Dupont pour Association de Défense des Intérêts des Riverains des ZA de Sénart</b></p> <p>Indique que la ville nouvelle de Sénart, intégrée dans la nouvelle agglomération Grand Paris Sud (avec Evry, Corbeil, etc) "<i>est devenue depuis 10 ans un noeud routier de première importance au plan régional comme national : traversée d'une part par la Francilienne (lien entre l'A4 (Marne la Vallée) et l'A6 (Evry), de l'autre recevant les branches terminales de l'autoroute A5.</i>"</p> <p>Explique que l'Etablissement Public d'Aménagement de Sénart a commercialisé une partie importante des terrains agricoles pour des projets d'entrepôts logistiques le long de la Francilienne (ZA Paris Sud à Combs-la-Ville et Lieusaint), et développe sur une zone centrale (délimitée par Moissy-Cramayel au Nord, Savigny-le-Temple au sud, Lieusaint à l'ouest et Réau à l'est) des projets importants (Parc A5) avec 500 000 mouvements de poids-lourds par an, soit près de 4000 mouvements par jour ouvré.</p> <p>Précise que la plupart des grands entrepôts disposent d'un embranchement ferroviaire, peu ou pas utilisé.</p> <p>Demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "un moratoire du développement de la logistique à Sénart"</li> <li>- "l'arrêt de toute nouvelle autorisation d'exploiter de ce type, tant qu'il n'y aura pas eu d'étude approfondie de l'impact de ce trafic sur la qualité de l'air".</li> </ul>	Le défi TRA7 prévoit la mise à jour des orientations régionales sur le fret. La gestion de la logistique du dernier kilomètre dans les centre villes relève de la compétence de la police de circulation du maire.
REL - 114										<p><b>Anonyme</b></p> <p>Constata que</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. « A Issy les Moulinaux, nous avons l'impression d'avoir du sable dans les yeux en permanence, je me mets à faire de l'asthme (à 60 ans...).</li> <li>2. « On nous a retiré le capteur Airparif que nous avions dans le parc Weiden... mais la pollution reste bien présente »</li> <li>3. la ville est toujours plus bétonnée, arbres ne sont pas bienvenus, trafic routier intense (RD7, proximité du périphérique, trafic de transit vers Paris), usine de traitement des déchets Isséane ; gros nuages noirs (particules fines?).</li> </ol> <p>Donc, le PPA proposé est insuffisant</p>	L'aménagement du territoire relève de la compétence du maire et non du Préfet de région. La suppression de la station Airparif fait suite à la demande de la Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO) : <a href="https://www.airparif.asso.fr/actualite/detail/id/81">https://www.airparif.asso.fr/actualite/detail/id/81</a> L'usine de traitement ISSEANE est une installation classée soumise à autorisation et est suivie par l'inspection des installations classées. Elle fait l'objet d'une réglementation particulière et doit respecter des valeurs limites d'émission.
REL - 115										<p><b>Anonyme</b></p> <p>Constata que</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. « A Issy les Moulinaux, nous avons l'impression d'avoir du sable dans les yeux en permanence, je me mets à faire de l'asthme (à 60 ans...).</li> <li>2. « On nous a retiré le capteur Airparif que nous avions dans le parc Weiden... mais la pollution reste bien présente »</li> <li>3. la ville est toujours plus bétonnée, arbres ne sont pas bienvenus, trafic routier intense (RD7, proximité du périphérique, trafic de transit vers Paris), usine de traitement des déchets Isséane ; gros nuages noirs (particules fines?).</li> </ol>	Le PPA associé aux PCAET, au PREPA et à la feuille de route pour la qualité de l'air permet de supprimer d'ici à 2025 les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Il est ainsi à la hauteur de l'enjeu. 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.



																Donc, le PPA proposé est insuffisant	
REL - 116																<p><b>Anonyme</b> Insiste sur la nécessité des espaces verts : plantation d'arbres, pérenniser les espaces naturels, les surfaces cultivables, interdire les coupes d'arbres Demande la suppression des aérodromes de loisirs municipaux Souhaite « <i>l'infléchissement de la Loi ALUR qui amène des voitures et de la pollution</i> »</p>	Le Préfet n'a pas de compétence pour interdire les actions évoquées. Par exemple, Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a> ].
REL - 117																<p><b>Anonyme</b> Demande de faire respecter les zones de grande pollution Demande de « <i>ne pas ajouter de population dans les zones PEB proches d'Orly</i> » et met en exergue le rôle des P.L.U.</p>	Les PLU relèvent des compétences des maires. Le bruit ne relève pas du champ d'application du PPA (voir PRSE).
REL - 118																<p><b>Anonyme</b> Estime que « <i>c'est une enquête publique bien discrète. Pourquoi .. pas de publicité par le département et la commune ? Je me doute de la réponse !!!!</i> » Considère la pollution comme un fait réel : présence de traces noires, difficulté à respirer Demande pourquoi pas de mesures de restriction en cas de pic de pollution pour le trafic aérien</p>	Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. L'enquête publique a été organisée par le Préfet de la région Ile-de-France, les collectivités n'ont pas obligation de publier ces informations. En outre, un atelier presse a été organisé pour informer sur l'enquête publique. L'information a été reprise par quelques journaux tout en restant limité. Les sites internet de la Préfecture et de la DRIEE ont fait mention de cette enquête. Les associations de protection de l'environnement et les collectivités ont été invitées à en faire la publicité.
REL - 119																<p><b>Anonyme</b> Estime l' « <i>enquête bien discrète</i> » Considère que la pollution, ses répercussions sur la santé humaine et environnementale, sa présence ne sont pas pris en compte par le gouvernement Dit qu'il y a « <i>a minima, non assistance à personne en danger</i> »</p>	Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. L'enquête publique a été organisée par le Préfet de la région Ile-de-France, les collectivités n'ont pas obligation de publier ces informations. En outre, un atelier presse a été organisé pour informer sur l'enquête publique. L'information a été reprise par quelques journaux tout en restant limité. Les sites internet de la Préfecture et de la DRIEE ont fait mention de cette enquête. Les associations de protection de l'environnement et les collectivités ont été invitées à en faire la publicité. Les impacts sanitaires de la pollution de l'air et de 12 des 25 défis du PPA ont été pris en compte. Les résultats sont publiés dans le rapport PPA et sont détaillés en annexe.
REL - 120																<p><b>Christian Leclerc, Maire de Champlan et Vice président en charge de la protection de l'environnement, prévention des risques et liaisons douces pour la Communauté Paris Saclay</b> <b>Pièce jointe</b> : 1 page – Avis de la Communauté Paris Saclay sur le projet PPA Île de France 2017 - 2020 « <i> dans le cadre de l'enquête publique, la Communauté Paris-Saclay souhaite apporter des propositions importantes afin de répondre aux enjeux environnementaux de notre territoire</i> » et liste des « <i>défis manquants</i> » 1. l'échéancier différencié de révision des documents (SRCAE, PDUIF,PDD) « <i>est source de confusion et d'incohérence</i> » 2. en matière de communication, il faut faire preuve de pédagogie innovante à l'échelon régional et à l'égard des jeunes par le système scolaire 3. la place accordée aux mesures relatives à l'urbanisme est insuffisante 4. sur un plan financier, il faut majorer les aides pour les travaux d'économie d'énergie, investir dans la formation au service de la Croissance Verte et maintenir les mesures incitatives pour les démarches territoires à Energie positive Croissance Verte</p>	<p>Les échéances sont fixées par la loi et ses textes d'application. Le PPA définit les défis à mettre en œuvre entre 2017 et 2020, la feuille de route du PDUIF est aussi planifiée sur cette même échéance. De nombreuses actions de communication ont été menées. Un programme de formation des scolaires est en cours de déploiement « Prenons notre air en main » : <a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/presentation-du-projet-a3189.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/presentation-du-projet-a3189.html</a> . Un appel à volontaire a été lancé auprès des établissements en octobre 2017. Une journée régionale de la qualité de l'air est prévue pour sensibiliser le public à la qualité de l'air. La fiche défi « actions citoyennes » prévoit de réfléchir sur les modalités de diffusion des 10 bons gestes pour la qualité de l'air.</p> <p>Les règles d'urbanisme relèvent de la compétence du maire et ne peuvent donc pas être imposés dans un PPA. Cependant le défi « collectivités » prévoit la mise en place d'une instance d'échange de bonnes pratiques avec les collectivités et le sujet pourra être abordé dans cette future instance. Les financements TEPCV ne relèvent pas du PPA.</p>
REL - 121																<p><b>Lionel Favier, membre Association des Usagers des Transports AUT Île de France – Neuilly sur Seine</b> Rappelle les éléments de contexte suivants 1. « <i>L'air est d'abord ce milieu essentiel à l'équilibre de la vie, partagé par toutes et tous et auquel personne ne peut se soustraire ou espérer pouvoir se mettre à l'écart en affichant son indifférence</i> » 2. les facteurs sont interdépendants et il faut agir de concert : « <i>'une politique globale satisfaisante ne peut qu'englober l'ensemble des secteurs économiques (agricole,industriel, résidentiel, tertiaire, transport aérien) avec pour chacun une attitude plus de l'ordre de la responsabilité que du seul intérêt de groupe</i> » Constata que les actions proposées pour le secteur des transports terrestres restent en deça des objectifs</p>	<p>Le projet de révision du PPA a fédéré toutes les parties prenantes de la qualité de l'air en Île-de-France en organisant des défis sectoriels à partir de 8 groupes de travail représentant les professionnels des différents secteurs de la société. Le défi « collectivités » prévoit également la mise en place d'une instance de coordination des actions des collectivités. Son objectif est bien de fédérer les collectivités autour de l'enjeu. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une</p>

										<p>1. se pose la question de la « <i>coordination des différents plans vélo</i> »</p> <p>2. l'équipement en bus propres, la réalisation de TCSP sont de bonnes choses mais les délais de réalisations sont « excessifs »</p> <p>3. le fret ferroviaire est délaissé au profit du trafic poids lourds (Autoroute A1, Port de Gennevilliers, Rungis)</p> <p>4. « le dernier km » a un rôle majeur à jouer mais les aides de l'Etat seront elles à la hauteur ?</p> <p>« <i>Non seulement dans le domaine du fret l'inflation du modèle routier est préoccupante, réduisant les actions en faveur de l'environnement à une série de mesures isolées qui, en tant que telles, seront toujours en deçà des défis à relever, mais maintenant dans celui des voyageurs ..</i> »</p>	<p>meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p> <p>De plus, le défi TRA 7 favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement en préservant les sites à vocation logistique, en fournissant un modèle type de charte de logistique urbaine à l'ensemble des collectivités, en mettant à jour la stratégie régionale d'orientation pour soutenir le transport de marchandise longue distance raisonné et durable.</p>
REL - 122	•	•								<p><b>CLC</b></p> <p>S'étonne du peu de monde lors des réunions publiques : « <i>Tout est fait pour ne pas sensibiliser la population? Vous appelez cela "enquête publique" ? de quelle volonté politique parle t on? Tout est fait pour ne pas sensibiliser la population? Vous appelez cela "enquête publique" ? de quelle volonté politique parle t on? »</i></p> <p>Conteste l'affirmation « <i>le trafic aérien ne pollue quasiment pas (1%)</i> »</p> <p>Estime que les exigences de la directive européenne ne sont pas respectées et que les « <i>feux de bois des parisiens préoccupent davantage que les énormes paquebots, le trafic aérien, et autres monstres polluants</i> »</p>	<p>Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé pour informer sur l'enquête publique. L'information a été reprise par quelques journaux tout en restant limité. Les sites internet de la Préfecture et de la DRIEE ont fait mention de cette enquête. Les associations de protection de l'environnement et les collectivités ont été invitées à en faire la publicité.</p> <p>Selon les chiffres d'Airparif, en 2014 le secteur aérien représentait 7 % des émissions de Nox en Île-de-France et 1 % des émissions de PM10. Rappelons que le trafic automobile et le chauffage au bois sont responsables de la majorité des émissions de particules et de dioxydes d'azote en Ile-de-France.</p> <p>Le PPA prend en compte les émissions du trafic aérien et celles du chauffage au bois, avec respectivement 3 et deux défis du plan d'actions qui les concernent. Toutefois, le PPA ne saurait s'occuper des « énormes paquebots » l'Île-de-France étant dépourvue de pourtours maritimes.</p>
REL - 123		•	•	•	•	•				<p>• <b>Commune de CHAMPLAN</b></p> <p><b>Pièce jointe</b> : 6 pages – Délibération relative au P.P.A Ile de France 2017/2020 du 19 octobre 2017</p> <p>AVIS FAVORABLE avec réserves</p> <p>Considère, notamment</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>la concertation importante</li> <li>le 3ème plan régional santé environnement en Ile de France qui place la pollution atmosphérique comme « <i>un enjeu majeur</i> »</li> <li>« <i>la grave pénalisation financière et humaine résultant de la pollution atmosphérique</i> »</li> </ol> <p>Demande</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>l'extension de la ZCR à 30 km autour de Paris</li> <li>des moyens financiers adaptés de l'Etat pour la mise en place par Champlan d'actions exemplaires pour réduire la pollution atmosphérique</li> <li>à l'Etat de veiller à la maîtrise des émissions polluantes liées au secteur aérien</li> <li>la prise en compte d'amendements</li> </ol> <p>Secteur aérien : limiter le nombre de gros porteurs compte tenu de leurs émissions polluantes</p> <p>Secteur agricole : favoriser le respect de la biodiversité, « <i>ne pas autoriser l'activité agricole nourricière à moins de 300m des routes à grande circulation</i> », « <i>ne pas autoriser les épandages chimiques à moins de 100m des habitations et équipements publics</i> »</p> <p>Secteur résidentiel : majorer les aides financières</p> <p>Secteur routier : raisonner à l'échelle de la Région pour le dernier km et la ZCR, soit 30km de Paris, gel des grands projets immobiliers « <i>en l'absence de remise à niveau des infrastructures de transport</i> », assurer l'efficacité des transports publics « <i>en offrant un outil complet et financé à l'utilisateur et aux territoires</i> »</p> <p>Mesures d'urgence : renforcer l'information de la population</p> <p>Secteur des collectivités : notamment, associer le SDIS, la Gendarmerie, la Police ; sanctuariser les trames vertes et bleues, adopter des politiques de plantation, de végétalisation</p> <p>Secteur de la Région : ne pas oublier les projets régionaux contribuant à la qualité de l'air</p>	<p>L'extension de la ZCR à l'A86 est en cours de réflexion et devrait être prochainement mise en place. Il peut être rappelé que l'Etat a engagé ou prévoit d'engager d'importants moyens pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air en Ile-de-France. Dans les transports, il prévoit d'investir 1 590M€ d'euros dans le cadre du Nouveau Grand Paris et 25,5M€ de financement de la Société du Grand Paris. Concernant le changement de véhicules, le bonus écologique et la prime à la conversion offrent jusqu'à 10 k€ pour l'achat d'un véhicule électrique (prix : 24 k€ pour une Zoé). En Ile-de-France, c'est plus de 64M€ qui ont été distribués aux personnes morales en 2016. L'Etat a mis en place l'indemnité kilométrique vélo (IKV). Elle s'élève à 0,25 € par km parcouru entre le domicile et le lieu de travail. Pour l'employeur, cette indemnité est exonérée des charges sociales dans la limite de 200 € par salarié et par an. Pour le salarié, elle est exonérée d'impôts sur le revenu dans la limite de 200 € par an.</p> <p>Concernant le chauffage au bois : le crédit d'impôt transition énergétique (CITE) et les aides de l'ANAH permettent de changer d'appareil pour un appareil plus performant : 41,9M€ en IDF en 2015 (CITE). L'ADEME alimente les fonds air-bois des collectivités qui ont répondu à l'appel à projets (CD91 aussi soutenu par le Conseil régional, MGP), avec 1,09M€ investis.</p> <p>La limitation du trafic aérien est une décision ministérielle qui ne relève pas du PPA.</p> <p>La problématique de la biodiversité relève d'autres documents d'orientation (Schéma régionale de continuité écologique).</p> <p>Les défis agricoles visent à réduire les émissions dues aux épandages.</p> <p>La plan régional pour la qualité de l'air est un défi du PPA.</p> <p>l'urbanisme est une compétence des collectivités (maire) et le PPA ne peut donc pas imposer de mesures en la matière. Le secteur de l'énergie relève davantage du SRCAE. Les aides pour la rénovation de l'habitat existent et restent importantes.</p>

											<p>Défis transversaux : l'échéancier différencié de révision des documents (SRCAE, PDUIF,PDD) « <i>est source de confusion et d'incohérence</i> » et en matière de communication, il faut faire preuve de pédagogie innovante à l'échelon régional et à l'égard des jeunes par le système scolaire</p> <p>Secteur de l'urbanisme la place accordée aux mesures est insuffisante</p> <p>Secteur de l'énergie : sur un plan financier, il faut majorer les aides pour les travaux d'économie d'énergie, investir dans la formation au service de la Croissance Verte et maintenir les mesures incitatives pour les démarches territoires à Energie positive Croissance Verte</p>	
REL - 124	•			•	•						<p><b>Association Issy l'Ecologie – Issy les Moulineaux</b>  <b>Pièce jointe : 2 pages</b>  Regrette :  1. l'absence du CE à la permanence le 14 octobre à Issy-les-Moulineaux,  2. la suppression des subventions à AIRPARIF par le dpt 92 et le retrait de la balise d'Issy  Souhaite :  1. une concertation "<i>digne de ce nom</i>" mise en œuvre dans le cadre de ce PPA  2. les solutions alternatives proposées par les associations prises en considération le plus en amont possible dans la concertation  Liste les mauvaises habitudes à changer :  1. les aménagements cyclables  2. la gestion des déchets (promotion de l'incinération plutôt que le tri sélectif)  3. la construction/déconstruction des immeubles  4. la sur-utilisation des produits phytosanitaires et des peintures/matériaux composites, l'utilisation d'engins polluants pour l'entretien des espaces publics,  5. les transports motorisés pour le transport des personnes et de marchandises</p>	<p>L'absence de commissaire enquêteur à la permanence d'Issy-les-Moulineaux le 14 octobre 2017 incombe à la Commission d'enquête et non du porteur du projet de révision du PPA.  Le PPA ne peut imposer le subventionnement d'Airaprif.  Le projet de PPA a été élaboré dans une démarche de consultation et concertation (COPIL avec des élus, GT associant plusieurs acteurs des secteurs d'activité et des associations). Les associations franciliennes sont membre du COPIL et bénéficiaient d'un GT spécifique afin d'être associées le plus en amont possible ; elles étaient aussi membres d'autres GT. L'ensemble des collectivités ont été saisies pour avis sur le PPA avant la mise en enquête publique du projet au cours de laquelle plus de 300 observations ont été déposées sur le registre. Il nous semble que la concertation est à la hauteur de l'enjeu.  Les produits phytosanitaires ne relèvent pas du PPA.  L'ensemble des défis transport du PPA visent à diminuer le nombre de véhicules sur les routes.</p>
REL - 125	•		•	•	•						<p><b>Association Environnement 92 – Bourg la Reine</b>  <b>Pièce jointe : 2 pages</b>  AVIS DEFAVORABLE  Présente la géographie du département des Hauts de Seine (dpt le plus peuplé après Paris) et l'état de l'air du département : mise en évidence des zones les plus polluées le long des axes routiers sur qq centaines de mètres et principalement à certaines périodes horaires  Liste les insuffisances des mesures du PPA et propose des solutions :  1. Transport : les actions proposées ne sont pas à la hauteur des objectifs, la ZCR n'étant qu'une hypothèse; il convient de développer les transports en commun en prolongeant le métro ou le tram  2. Secteur résidentiel et tertiaire : le chauffage au bois n'est pas un pb dans le 92, envisager le développement des énergies renouvelables (géothermie, panneaux solaires, récupération de chaleur latente) pour le chauffage urbain plutôt que les énergies fossiles.  3. Urbanisme: la concertation ne se fait qu'avec les collectivités et le PPA considère que les chantiers du Grand Paris et son réseau de Transport se feront à pollution constante avec une base définie en 2014. Effet canyon provoqué par la densification des immeubles de grande hauteur.  4. Espace verts: "<i>porter la surface d'espaces naturels par habitant à un taux qui permette de réduire les îlots de chaleur et de créer des écrans dans la ville</i>"  En ce qui concerne cette enquête publique :  Regrette la masse de document du PPA et le manque de publicité à destination du grand public  Souligne que les plans inefficaces se succèdent "<i>pour tenter de rendre ce droit aux citoyens d'avoir un air de qualité</i>" faute de moyens suffisants</p>	<p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p> <p>Avec 800 000 ménages utilisant le chauffage au bois en Île-de-France, cet enjeu concerne tous les territoires franciliens dont les Hauts de Seine. Le développement des énergies renouvelables et de récupération relève du SRCAE.</p> <p>Les questions d'urbanisme et des espaces verts ne relèvent pas des compétences du PPA mais de celles des collectivités notamment les mairies. Le PPA prévoit une instance d'échange de bonnes pratiques avec les collectivités ce qui permettra d'aborder ces problématiques.</p> <p>De nombreuses plaquettes de communication ont été mises en lignes sur le site internet <a href="https://www.maqualitedelair-idf.fr/">https://www.maqualitedelair-idf.fr/</a> pour enseigner les gestes élémentaires permettant de reconquérir la qualité de l'Air en Île-de-France. La publicité légale a été réalisée conformément au code de l'environnement. Un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique. Les informations ont été reprises dans quelques journaux. Nous avons en outre invité les associations, lors du GT "actions citoyennes" à faire la publicité de l'enquête publique via leur réseau. Nous devons tous agir pour susciter les changements de comportement.</p>
REL - 126	•		•	•	•						Voir Observation REL – 125	Voir réponse 125
REL - 127			•	•	•						<p><b>Geneviève Malidin --Sannois (quartier Voltaire)</b>  Déploire les "<i>survolés aériens (qui) massacrent nos santés : de plus en plus</i>"</p>	La limitation des survols relève d'une décision ministérielle. Elle ne relève pas du PPA, document préfectoral.

											nombreux, de plus en plus bas !" Demande des mesures fermes pour que cessent ces nuisances.	
REL - 128	•		•	•	•	•	•				<p><b>Didier Gonzales, Maire de Villeneuve-le-Roi</b> Demande de « prendre pleinement la mesure des conséquences sanitaires, environnementales et financières de la pollution de l'air qui impacte 1,5 million de Franciliens » Souligne que 1. « Le sud du Val-de-Marne, et en particulier la commune de Villeneuve-le Roi, est très impacté par la pollution résultant du trafic aérien d'Orly. ...Airparif soulignait que les émissions d'oxydes d'azote de l'aéroport d'Orly représentent la moitié de celles du périphérique parisien. A Villeneuve-le-Roi, les oxydes d'azote sont émises 70,18 % par l'aéroport d'Orly qui produit aussi 35 % des particules » 2. la pollution émise par le secteur aérien n'est pas suffisamment prise en compte et il n'est pas fait mention de l'article 181 de la Loi du 12 juillet 2010 qui permet de réduire le trafic aérien en cas de pics de pollution Demande 1. pour le secteur aérien, que soient respectés le plafond annuel de mouvements d'avions et le couvre-feu actuel, que le nombre de gros porteurs n'augmente pas 2. pour le secteur routier, une réflexion quant au pont enjambant la Seine situé entre la RN6 et Villeneuve St Georges</p>	<p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. L'aménagement de la RN6 est un projet local. Les défis du PPA sont plus globaux.</p>
REL - 129		•		•	•		•	•			<p><b>Association ISSY L'ECOLOGIE</b> <b>Pièce jointe</b> : 1 page – Réclamation déposée auprès de l'Hôpital Georges Pompidou Observation en lien avec la contribution n°124. Demande à ce que les Hôpitaux de l'Assistance Publique soient équipés d'une offre de stationnement Vélos pour les visiteurs et employés, "en nombre suffisant, ergonomiques, faciles d'accès et au plus près des entrées" et notamment à l'Hôpital Georges Pompidou.  Et cela pour "contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, d'autant que la France a déjà été condamnée par l'Europe pour son retard".</p>	<p>Le PPA prévoit que d'étendre l'obligation de réaliser un plan de mobilité aux établissements publics. Ces plans consistent à réduire les nuisances générées par les déplacements liés à ces établissements. C'est dans ce cadre, que l'hôpital devra étudier les moyens en faveur des modes actifs.</p>
REL - 130		•		•	•		•				<p><b>Association ISSY L'ECOLOGIE</b> Voir Observation REL – 129</p>	<p>voir réponse 129</p>
REL - 131	•	•	•	•	•	•					<p><b>Michel Riottot, président d'honneur de France Nature Environnement-Ile-de-France</b> Indique avoir participé à deux ateliers du PPA 2017 : Résidentiel-tertiaire et Actions citoyennes (ce dernier en tant qu'animateur), et travaillé sur les deux autralité induite par la mauvaise qualité de l'air indiquée par l'OMS, l'étude APHEKOM pour la France et par l'ANSES (avril 2017) est "deux fois plus élevée que celle indiquée dans le PPA". Cela est de "nature à tromper les citoyens." - "le bilan du précédent PPA n'est pas étayé par une analyse quantitative". Se demande si la date de 2025 signifie qu'il faudra "encore attendre 8 ans et combien de dizaines de milliers de décès anticipés pour atteindre des valeurs" que "les instances supra nationales sont en train d'abaisser" ? <b>Défis et actions du PPA</b> Trouve que "les actions de 5 secteurs économiques sont notoirement insuffisantes pour atteindre rapidement les valeurs limites de concentration" pour les particules PM10 et 2,5, les oxydes d'azote NOx et et l'ozone O3 (code de l'environnement L222-5 et R222-32) Secteur agricole : "aucune action sur le terrain" "études maintes fois documentées" Secteur du transport aérien: "quelques efforts au niveau des plateformes mais une augmentation notable de la pollution (+ 14 %) en raison d'un développement très important du trafic qui vise son doublement sur la période 2030-2040. Aucune diminution du trafic aérien en période de pic de pollution." Secteur du déplacement routier: "Les références de pollution de ce secteur</p>	<p>Les mesures retenues par les GT ont été l'oeuvre de tous les participants. Leur sélection ont reposé sur plusieurs facteurs dont l'efficacité pour lutter contre la pollution atmosphérique, le coût économique endossé par le secteur et l'acceptabilité sociale d'une telle mesure pour les acteurs sectoriels. Elles ont été validées par le comité de pilotage. Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information, tous les sites des préfectures d'Ile-de-France ont relayé l'information, les associations et collectivités n'ont pas souhaité le faire. Il n'a pas été possible de reconduire de nouvelles réunions publiques lors de prolongement de l'enquête. Les cartes de pollution en concentration sont déterminées par Airparif et prennent en compte l'ensemble des sources d'émission. Concernant la mortalité due à la pollution atmosphérique, il convient de comparer à la bonne échelle territoriale. Le PPA ne donne pas des chiffres à l'échelle nationale mais à l'échelle régionale, en utilisant un modèle qui n'est pas le même que celui utilisé dans les autres études citées. Il n'y a aucune tromperie du citoyen puisque les résultats du PPA sont affichés et expliqués dans une annexe méthodologique détaillée. Les résultats des études ne peuvent pas être comparés puisqu'ils font appel à des modèles différents ainsi qu'à des années de référence des calculs différents. Il n'y a pas eu d'étude ANSES mais une étude Santé publique France, ex-InVS. Le bilan du PPA 2013 (page 39 du rapport) est dressé selon un pourcentage d'atteinte des indicateurs de suivi. Les défis du secteur agricole dispose d'actions de terrain avec notamment le fractionnement d'urée solide. En cas de pic de pollution prolongé, un plan national peut être mis en place : <a href="https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales">https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales</a> Les facteurs d'émission utilisés sont déterminés par la Commission européenne L'isolation et la sobriété énergétique sont l'objet du SRCAE et non du PPA.</p>

										<p>(véhicules légers et lourds) sont erronées" car déterminées en banc d'essai en laboratoire.</p> <p>Secteur du Résidentiel-Tertiaire : Le PPA se focalise sur le chauffage au bois, les autres modes de chauffage sont oubliés, tout comme la sobriété énergétique et l'isolation.</p> <p>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.</p> <p>Précise que si l'atelier Actions citoyennes "propose d'entraîner les citoyens franciliens à mieux se déplacer, mieux se chauffer et mieux consommer" le PPA lui manque d'actions pour atteindre les valeurs limites de chaque polluant. "cin d'abaisser" ?</p> <p><u>Défis et actions du PPA</u></p> <p>Trouve que "les actions de 5 secteurs économiques sont notoirement insuffisantes pour atteindre rapidement les valeurs limites de concentration" pour les particules PM10 et 2,5, les oxydes d'azote NOx et et l'ozone O3 (code de l'environnement L222-5 et R222-32)</p> <p><b>Secteur agricole</b> : "aucune action sur le terrain" "études maintes fois documentées"</p> <p><b>Secteur du transport aérien</b>: "quelques efforts au niveau des plateformes mais une augmentation notable de la pollution (+ 14 %) en raison d'un développement très important du trafic aérien qui vise son doublement sur la période 2030-2040. Aucune diminution du trafic aérien en période de pic de pollution."</p> <p><b>Secteur du déplacement routier</b>: "Les références de pollution de ce secteur (véhicules légers et lourds) sont erronées" car déterminées en banc d'essai en laboratoire.</p> <p><b>Secteur du Résidentiel-Tertiaire</b> : Le PPA se focalise sur le chauffage au bois, les autres modes de chauffage sont oubliés, tout comme la sobriété énergétique et l'isolation.</p> <p><b>Secteur Urbanisme et Grand Paris</b>: 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.</p> <p>Précise que si l'atelier Actions citoyennes "propose d'entraîner les citoyens franciliens à mieux se déplacer, mieux se chauffer et mieux consommer" le PPA lui manque d'actions pour atteindre les valeurs limites de chaque polluant. "comment alors impliquer activement les franciliens ?"</p> <p>Pense que la multiplication des plans et schémas nuit gravement à l'efficacité sur le terrain.</p>	<p>Le GT actions citoyennes dont la présidence est assurée par FNE environnement doit élaborer une campagne de communication et de diffusion des 10 bons gestes pour la qualité de l'air.</p> <p>Afin de clarifier les différents plans et schémas et les compétences des acteurs, le PPA prévoit, dans son défi collectivités, de produire un guide du qui fait quoi de la qualité de l'air.</p>
REL - 132										<p><b>Anonyme</b> AVIS TOTALEMENT DEFAVORABLE Pour 3 raisons :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>il favorise les véhicules électriques donc l'utilisation de l'énergie nucléaire et de batteries "remplies de terres rares".</li> <li>il ne pense pas que la pollution s'arrête aux limites de la petite couronne.</li> <li>« Rien concernant la pollution aérienne, maritime et industrielle !!: »</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Le PPA favorise une évolution des mobilités, avec pour les personnes circulant dans les centre villes pollués, une évolution vers les modes actifs ou le covoiturage dans des véhicules électriques.</li> <li>Le PPA est un outil juridique régional qui s'applique sur l'ensemble du territoire francilien. Il ne se limite donc pas à la petite couronne. Il favorise effectivement l'utilisation des véhicules électriques car ces derniers émettent beaucoup moins de substances nocives dans l'air, la question de la composition de leur batterie ne relève pas des compétences du PPA.</li> <li>Le secteur aérien est concerné par 3 défis dans le PPA et le secteur industriel par 4 défis. La pollution maritime n'est pas un enjeu sur l'Île-de-France qui n'a pas de frontière sur la mer.</li> </ol>
REL - 133										<p><b>Anonyme</b> Pense que "l'agglomération parisienne est beaucoup trop grande" et pourquoi pas "définir un seuil minimal et maximal de densité de population". Suggère de "dispenser sur le territoire national les centres d'intérêts contenus dans Paris et la proche banlieue" et propose un axe de réflexion dans le cadre de l'approvisionnement de la ville.</p>	<p>La première remarque n'appelle aucune réponse dans le cadre du PPA. Le défi TRA7 du PPA favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement en préservant les sites à vocation logistique, en fournissant un modèle type de charte de logistique urbaine à l'ensemble des collectivités, en mettant à jour la stratégie régionale d'orientation pour soutenir le transport de marchandise longue distance raisonné et durable.</p>
REL - 134										<p><b>Sylvain Berrios, maire de Saint-Maur-des-Fossés (94)</b> <b>Pièce jointe</b> : 6 pages – Avis détaillé concernant le PPA Île de France 2017 –</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>La mise en place d'une ZCR requiert une étude d'impact obligatoire ; par ailleurs, dans le cadre de l'appel à projets Villes respirables en 5 ans, une étude des impacts socio économiques d'une telle ZCR est prévue. Par</li> </ol>

																				<p>2020 AVIS RESERVE Trouve les actions du PPA insuffisantes "dans la résorption des expositions aux valeurs limites à proximité du trafic et soumet la réussite du PPA à l'instauration d'une ZCR élargie jusqu'à l'A86". Estime que cette ZCR élargie se base "sur l'engagement des collectivités parties prenantes" et aura "un fort impact sur le développement des territoires concernés au niveau économiques, environnemental et humain." Motive l'avis réservé par 4 raisons :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>« méconnaissance des conditions et conséquences d'un élargissement de la ZCR de la petite couronne</li> <li>capacité à démontrer une synergie d'actions susceptibles de fédérer les acteurs des strates territoriales impliquées dans le processus d'amélioration de la qualité de l'air non démontrée</li> <li>risque de créer des inégalités territoriales mais aussi des inégalités de qualité de vie..</li> <li>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 »</li> </ol>	<p>ailleurs, selon les modélisations du projet de PPA, la mise en œuvre du plan d'actions permettrait de réduire de 24 % les émissions de Nox, de 18 % les émissions de PM10, de 22 % les émissions de PM2,5 et de 19 % les émissions de COVNM d'ici 2020. Si dans le même temps la ZCR est étendue à l'A86, cela permettrait de réduire de 33 % les émissions de Nox, de 26 % les émissions de PM10, de 32 % les émissions de PM2,5 et de 22 % les émissions de COVNM d'ici 2020. Si ces résultats ne permettent pas d'atteindre les valeurs limites européennes (journalière pour les PM10 et annuelle pour le NO2) d'ici 2020, il faut savoir que seulement 12 des 25 défis du PPA ont fait l'objet d'une évaluation en termes d'effets sur la qualité de l'air. Ces modélisations permettent de conclure que, associé au PREPA, aux PCAET et la feuille de route pour la qualité de l'air, le PPA permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici 2025. La mise en place d'une ZCR nécessite la réalisation d'études d'impact. La décision incombe cependant aux maires et le Préfet ne peut l'imposer.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Le défi collectivités a pour objet de garantir la synergie d'actions entre les actions de l'État et celles des collectivités.</li> <li>Les aides mises en place pour lutter contre la pollution atmosphérique sont déjà importants (CITE, convention « ville respirable en 5 ans », « fond air bois » alimenté par l'ADEME, prime au renouvellement des véhicules polluants...</li> <li>Les collectivités doivent assumer le coût des mesures dont elles ont la compétence, l'État peut subventionner ces actions dans le cadre d'appels à projets nationaux. Les collectivités peuvent en outre intervenir sans que cela ne nécessite de moyens financiers importants : des mesures d'urbanisme peuvent favoriser le développement des modes actifs (dispositions du PLU), le renouvellement des voiries peut être l'occasion de créer des pistes cyclables, les règles de circulation en faveur des véhicules peu polluants ou des modes actifs peuvent développer ces modes de déplacements (voies réservées, doubles sens, ...</li> </ol>
REL - 135																				<p><b>Anonyme</b> « Plus possible de se déplacer en véhicule diesel ou essence, la solution restera le véhicule électrique avec la dépollution des batteries qui va poser un très sérieux problème! Quelles mesures vont être prises pour interdire les paquebots et autres porte containers, méthaniers etc... qui pourrissent la planète. A quand des avions électriques ? Eux ne polluent pas la région Ile de France !... Le plus fort c'est de laisser rouler une Porche Cayenne qui elle pollue 2 fois plus qu'un petit véhicule essence de 2010 ! Bravo les politiques uniquement au service des plus riches. »</p>	Le PPA Ile-de-France concerne uniquement la région Ile-de-France.
REL - 136																				<p><b>Commune de Saint Witz</b> • <b>Pièce jointe</b> : 1 page – Délibération du 3 octobre 2017 AVIS FAVORABLE</p>	Sans objet
REL - 137																				<p><b>Anonyme</b> Dénonce une « situation insupportable » Quai Dervaux à Asnières sur Seine du fait du trafic routier incessant lié aux différentes activités du secteur Souligne que cette pollution s'aggrave</p>	Le PPA vise à réduire, entre autres, les émissions du trafic routier. La qualité de l'air en Ile-de-France et dans la capitale s'améliore en 2016 par rapport à 2015. Selon le bilan d'Airparif 2017, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur cible annuelle en particules PM2.5 a ainsi baissé de 70% entre 2015 et 2017. 30 000 habitants ont été concernés en 2016, contre 100 000 en 2015. Ils étaient plus de 700 000 en 2013. Même constat pour les PM10, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle a baissé de 40%, soit 60 000 personnes concernées en 2016 contre 100 000 personnes en 2015. Elles étaient 500 000 en 2013.
REL - 138																				<p><b>France Nature Environnement Île de France</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Avis voté par le Conseil d'administration le 19 octobre 2017 AVIS DEFAVORABLE à l'unanimité Constata 1. la difficulté, pour le public, de s'exprimer eu égard la complexité et le caractère illisible du dossier, la diffusion restreinte et l'absence de « <i>publicité dans les grands médias et au niveau de l'information municipale</i> » 2. un enjeu sanitaire chiffré à partir des études de Santé Publique France qui « <i>minimisent de moitié les chiffres cités par l'ANSES</i> » 3. les valeurs limites européennes ne seront respectées qu'en 2025 4. l'intérêt de la démarche participative, de la concertation en amont mais déplore que « <i>les actions de protection soient définies principalement par les différents secteurs économiques</i> » 5. l'évaluation du P.P.A 2013 n'a pas été faite de manière précise 6. comme le souligne l'Autorité Environnementale, le droit à respirer un air sain</p>	<p>Voir REL – 131</p> <p>Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information.FNE ayant participé au groupe de travail « Actions citoyennes » a donc sa part de responsabilité dans la communication autour de l'enquête. Les associations ont en effet été invitées à relayer très largement l'information dans leur réseau. Les collectivités ont également été invitées à informer leur concitoyen. Les avis d'enquêtes ont fait l'objet également de publications sur les sites internet de la Préfecture, du Ministère, de la DRIEE et sur www.maqualitedelair-idf.fr. Un courrier transmis à l'ensemble des collectivités leur a demandé d'informer leurs concitoyens de la prolongation de l'enquête publique par tous les moyens à leur disposition (panneaux d'affichage, lettre municipale...). La qualité de l'air est une affaire de tous et les plus informés peuvent entraîner les autres.</p> <p>Le code de l'environnement demande de prévoir des actions via un PPA dans un délai qu'il se fixe.</p> <p>Concernant la mortalité due à la pollution atmosphérique, il convient de comparer à la bonne échelle territoriale. Le</p>

						<p>n'est toujours pas un objectif à atteindre</p> <p>7. la complexité de l'articulation du P.P.A avec les autres schémas et plans</p> <p>Considère</p> <p>1. le raisonnement suivi pour l'élaboration du P.P.A est critiquable en ce sens qu'il fixe d'abord des mesures et ensuite évalue leurs impacts</p> <p>2. Secteur agricole : « <i>pas de progrès notable, ... aucune action incitative ou contraignante</i> », l'agriculture biologique n'est pas envisagée</p> <p>3. Secteur Résidentiel et Tertiaire : le mode de chauffage et de production d'eau chaude sanitaire sont à l'origine mais le P.P.A ne vise que le bois de chauffage</p> <p>4. Secteur Industriel : le chauffage urbain via les incinérateurs de déchets génère de nouveaux composés toxiques, les dioxines-bromés et, en ce qui concerne les chantiers, l'élaboration d'une charte des chantiers propres est insuffisante, il faudrait plus de contrôles et plus de sanctions si nécessaire</p> <p>5. Secteur Routier : les émissions de polluants de l'air de ce secteur sont « <i>notablement sous-évaluées</i> » et il n'y a pas de contrôle à l'égard des poids lourds. Seules « <i>des mesurette</i>s » sont proposées : plans de déplacements entreprises insuffisants, aides financières au renouvellement du parc de véhicules insignifiantes, établissement d'une ZCR infra A86 irréaliste sans l'accord des collectivités territoriales, aucune action directe relative aux transports en commun</p> <p>6. Secteur Transport aérien : les 3 actions figuraient déjà au P.P.A 2013, actions ciblées non adéquates pour limiter la pollution de l'air</p> <p>7. Aménagement du territoire – Métropole du Grand Paris : aucune mention du SDRIF 2013 alors qu'il prévoit une urbanisation massive et a identifié des points noirs environnementaux</p> <p>8. Actions citoyennes : leur efficacité dépend aussi du comportement de l'Etat qui devrait se montrer « <i>plus mobilisateur et exemplaire</i> »</p> <p>Propose</p> <p>1. Secteur agricole : modifier les pratiques culturales (bio), réduire l'utilisation des engrais, fractionner les épandages, généraliser l'utilisation de la géolocalisation</p> <p>2. Secteur Résidentiel – Tertiaire : favoriser l'isolation des bâtiments et non l'utilisation de l'énergie bois</p> <p>3. Secteur Routier : accélérer le développement des transports collectifs, accentuer les aides financières pour le renouvellement des véhicules pollueurs, contrôler les camions, favoriser la logistique du dernier km</p> <p>4. Secteur Transport aérien : réduire le nombre de vols lors de pics de pollution, prendre en considération l'ensemble du cycle LTO...</p> <p>5. Secteur Industrie : éviter les chartes, évaluer le tonnage des déchets de chantier</p> <p>6. Actions citoyennes : que l'Etat soit exemplaire</p> <p>Demande</p> <p>1. le respect de l'injonction adressée à l'Etat par le Conseil d'Etat par son arrêt du 12 juillet 2017</p> <p>2. la révision du P.P.A soumis à enquête publique</p> <p>3. la création d'un « <i>comité d'élaboration des nouvelles actions avec toutes les parties prenantes</i> » pour préparer cette amélioration</p>	<p>PPA ne donne pas des chiffres à l'échelle nationale mais à l'échelle régionale, en utilisant un modèle qui n'est pas le même que celui utilisé dans les autres études citées. Il n'y a aucune tromperie du citoyen puisque les résultats du PPA sont affichés et expliqués dans une annexe méthodologique détaillée. Les résultats des études ne peuvent pas être comparés puisqu'ils font appel à des modèles différents ainsi qu'à des années de référence des calculs différents. Il n'y a pas eu d'étude ANSES mais une étude Santé publique France, ex-InVS.</p> <p>L'évaluation des défis a été réalisée par Airparif entre les COPIL 3 et 4 et les résultats ont été présentés lors du COPIL 4. Si les résultats n'avaient pas permis d'atteindre des objectifs satisfaisants, les GT auraient été à nouveau sollicités. Il est à noter que Le PPA associé au PREPA, au PDUIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici 2025.</p> <p>Les installations de combustion font l'objet de dispositions via les défis industries qui visent à sévérer les valeurs limites d'émission de ces installations.</p> <p>Le PPA répond aux objectifs de la directive de 2008 relative à un air pur en Europe. Il a pour objectif de supprimer les dépassements de valeurs limites de qualité de l'air fixées par cette directive. En Ile-de-France, cela concerne les particules et les dioxydes d'azote. C'est la raison pour laquelle le PPA se concentre sur ces polluants. Les incinérateurs sont des installations classées et sont encadrés par des arrêtés préfectoraux qui fixent des valeurs limites pour d'autres polluants. Les dioxines en font partie.</p> <p>Les modélisations des émissions du trafic routier suivent le guide national méthodologique pour la réalisation des inventaires. Il se base sur une évolution du trafic que Ile-de-France mobilités jugent au contraire pessimiste puisqu'elle considère une évolution du trafic en légère hausse quand le PDUIF prévoit une baisse de l'ordre de 2 % du trafic.</p> <p>Les aides financières pour le renouvellement du parc de véhicules relèvent de la loi de finance votée par le parlement et sont en cours de redéfinition. Le Ministère en charge de l'écologie propose une prime pour ce renouvellement.</p> <p>Les défis du secteur aérien diffèrent du PPA 2013. Le défi sur les APU est dans la continuité du PPA2013 mais vise à amplifier les efforts. L'incitation à couper un des moteurs en roulage est une nouvelle mesure. La mise en place de la GLD a été certes initiée mais son déploiement doit être accentué.</p> <p>Les questions d'aménagement du territoire relèvent de la compétence des collectivités et ne peuvent être imposées dans le PPA. Comme le dit FNE, cela relève du SDRIF également.</p> <p>L'efficacité du défi « actions citoyennes » dépend de tous les franciliens et de l'efficacité de la communication qui sera réalisée par les membres du GT. L'Etat prévoit des mesures de sensibilisation (journée régionale de la qualité de l'air, formation/ sensibilisation dans les écoles, communication lors de la signature des chartes, mise à disposition de plaquettes d'information et d'un site internet dédié... mais les associations ont aussi un rôle à jouer. Elles ont d'ailleurs élaboré la plaquette sur les 10 bons gestes pour la qualité de l'air et peuvent participer à sa diffusion.</p>
REL - 139			• •			<p><b>Groupe EELV - Villeneuve le Roi Ablon</b></p> <p>Affirme qu'un « <i>vrai plan coordonné et ambitieux</i> » est nécessaire</p> <p>Propose de</p> <p>1. développer les transports de marchandises par voie ferroviaire et fluviale (par ex: traversée du pays par des camions sur fer) pour diminuer le transport routier.</p> <p>2. remplacer les moteurs diesels des camions par des moteurs GNL ou GNV.</p> <p>3. diminuer l'utilisation de la voiture particulière en développant l'offre de transports en commun, en élargissant l'offre de prix des transports (forfait 1/2 journée,...) et la facilité d'accès à la carte carte Navigo, en développant le télétravail, en dédiant des voies au transports propres sur les grands axes (co-voiturage, voitures/bus électriques,...), en proposant des services de bus électriques gratuits à l'intérieur des communes et des services de pedibus pour</p>	<p>Le défi TRA7 du PPA favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement en préservant les sites à vocation logistique, en fournissant un modèle type de charte de logistique urbaine à l'ensemble des collectivités, en mettant à jour la stratégie régionale d'orientation pour soutenir le transport de marchandise longue distance raisonné et durable.</p> <p>Le défi TRA6 vise à accompagner le développement des véhicules à faibles émissions dont notamment le gaz naturel véhicules GNV, le GNL ne s'appliquant que pour les bateaux (les poids lourds utilisent du GNC, gaz naturel comprimé). Ce défi n'est pas limité à la voiture particulière. La mise en place d'une plate-forme d'achat pour les PME répondra aussi à leur besoin de véhicules utilitaires.</p> <p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de la région (Ile-de-France mobilités et PDUIF). Le PPA ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p>

										<p>accompagner les enfants à l'école. 4. améliorer l'accessibilité des vélos aux transports en communs, 5. créer des parkings dédiés aux vélos (les rendre obligatoire devant les bâtiments publics, grandes entreprises, et quartiers commerçants), 6. subventionner l'achat de vélo électrique, rembourser obligatoirement les km vélos, 7. renforcer la loi actuelle sur la création de pistes cyclables à chaque réfection de chaussées, 8. rendre obligatoire la végétalisation autour des centres commerciaux et les grandes entreprises, 9. lancer une campagne d'installation de panneaux solaires pour développer l'auto production d'énergie des grands espaces commerciaux</p>	<p>Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo ne relève pas des compétences du Préfet donc du PPA . Ce sont les collectivités qui disposent de cette prérogative sur leur territoire. Toutefois, le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme. Le défi TRA8 est en faveur du développement des modes actifs.</p> <p>Des primes existent pour les comportements vertueux : Achat d'un véhicule électrique Achat d'un véhicule hybride Achat vélo électrique Crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) : 30 % des dépenses Renouvellement d'appareil de chauffage au bois : 1000€ Programme « Habiter mieux » : Taux de subvention de 25 à 35 % pour de travaux de rénovation thermique jusqu'à 80000€</p> <p>Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prod.inra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prod.inra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a>].</p> <p>La production d'ENR ne relève pas du PPA. La commission de régulation de l'énergie lance régulièrement des appels d'offre pour encourager le développement des panneaux photovoltaïques de façon raisonnée. Les énergies renouvelables à développer en priorité en Ile-de-France sont détaillées dans le SRCAE ou sur <a href="http://www.enrchoix.idf.ademe.fr/">http://www.enrchoix.idf.ademe.fr/</a></p>
REL – 140	•	•	•	•						<p><b>Anonyme</b> Indique que la "qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique qui pénalise les populations les plus vulnérables" Est citoyenne et élue de Cachan au sein d'un groupe écologiste et citoyens, S'étonne du manque de publicité autour de cette enquête, et de l'absence de débat en conseil municipal de Cachan sur le PPA, Demande que l'Etat associe les communes qui peuvent concourir au PPA à travers le plan de circulation, les transports en commun, les mobilités douces, la géothermie, la nature en ville... Propose de responsabiliser les citoyens comme fait pour la sécurité routière : " <i>c'est l'affaire de tous</i>"</p>	<p>Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information. Les associations ont en effet été invitées à relayer très largement l'information dans leur réseau. Les collectivités ont également été invitées à informer leur concitoyen. Les avis d'enquêtes ont fait l'objet également de publications sur les sites internet de la Préfecture, du Ministère, de la DRIEE et sur <a href="http://www.maqualitedelair-idf.fr">www.maqualitedelair-idf.fr</a>. Un courrier transmis à l'ensemble des collectivités leur a demandé d'informer leurs concitoyens de la prolongation de l'enquête publique par tous les moyens à leur disposition (panneaux d'affichage, lettre municipale...).</p> <p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France, Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>), Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>), Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>) Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="http://www.journal-des-communes.fr/actualites/7893/Environnement%20-%20R%C3%A9gions/Qualit%C3%A9%20de%20l'air">http://www.journal-des-communes.fr/actualites/7893/Environnement%20-%20R%C3%A9gions/Qualit%C3%A9%20de%20l'air</a></p>



		<p>%20:%20lancement%20de%20l'enqu%C3%AAt%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France)</p> <p>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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site maqualitedel'air-idf.fr d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 "Estampes 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les collectivités sont associées au PPA : elles ont été associées lors de son élaboration (COPIL et GT « collectivités » notamment) et le défi « collectivités » permet de créer une instance de coordination des actions des collectivités en matière de qualité de l'air. La feuille de route pour la qualité de l'air en cours d'élaboration permet également de partager des engagements communs avec elles. Les collectivités disposent de nombreuses compétences issues de la décentralisation qui leur permettent d'appréhender la qualité de l'air très largement (urbanisme, police de la circulation, transports...). Ce sont des acteurs indispensables pour lutter contre la pollution</p>
--	--	---

																				atmosphérique. L'ensemble des collectivités a été consulté durant 3 mois entre mai et août 2017 pour donner leur avis sur le projet de révision du PPA.  Des actions de sensibilisation seront mises en place via la diffusion des 10 bons gestes et l'organisation d'une journée régionale de la qualité de l'air en septembre.	
REL - 141												•	•						•	<b>F.P.</b> S'étonne que seule la région IDF soit concernée par le projet de PPA, car la pollution est aussi là où il n'y a pas de capteur de particules S'interroge sur la pertinence de la mesure de remplacement des foyers de cheminées ouverts par des foyers fermés. En effet, dans son lotissement, les foyers fermés consomment moins mais fonctionnent plus longtemps et avec la VMC, tout le voisinage est enfumé. Propose l'interdiction du trio " <i>lotissement d'habitations - VMC et cheminées à foyer fermé</i> "	Le PPA objet de cette consultation porte sur la région Ile-de-France. Jusqu'à 30 fois moins d'émissions de PM10, c'est le gain en émissions que permet un insert Flamme Verte 5 étoiles par rapport à un foyer ouvert. Un foyer ouvert consomme 7 fois plus de bois qu'un foyer performant. Le chauffage représente 33 % des émissions de PM10 en 2014.  Pour plus d'informations voir le guide de l'ADEME « choisir son chauffage au bois »  L'interdiction de lotissement n'est pas du ressort du PPA (aménagement de la compétence du maire), l'interdiction des foyers ouverts a été testé lors du PPA2013 et le retour d'expérience a montré que l'interdiction n'était pas efficace.
REL - 142	•	•										•	•							<b>Anne Sauvey, Présidente de la Fédération Bourg-la-Reine Environnement</b> AVIS DEFAVORABLE sur le PPA 2017, Considère que la publicité est insuffisante, que les objectifs du PPA 2013 n'ont pas été atteints, que la Commission Européenne a initié un contentieux avec la France et que le PPA 2017 ne permettra pas d'atteindre les objectifs, Cite par ordre d'importance 4 secteurs où le PPA ne va pas assez loin : le trafic routier, le chauffage résidentiel et tertiaire, l'agriculture, le transport aérien	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.  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 ( <a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a> ). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :  Article du 19/09/2017 dans le Parisien ( <a href="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">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</a> ), journal à large diffusion en Ile-de-France, Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement ( <a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a> ), Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr ( <a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a> ), Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com ( <a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a> ) Article du 22/09 dans le journal des communes.com ( <a href="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%AAte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France">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%AAte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France</a> )  Mise en ligne sur l'ensemble des sites internet des préfetures 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 07/09),  Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.  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.  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.  Information communiquée par messagerie électronique à l'ensemble des membres du COTECH du PPA en les

																	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les modélisations ont montré l'efficacité des défis. Avec le PREPA, les PCAET et la feuille de route pour la qualité de l'air, le PPA permettra de supprimer l'ensemble des dépassements des valeurs limites de qualité de l'air.</p>	
REL - 143																	<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE sur le PPA 2017 En raison de son insuffisance pour répondre aux besoins d'amélioration de la qualité de l'Air</p>	<p>Selon les modélisations du projet de PPA, la mise en œuvre du plan d'actions permettrait de réduire de 24 % les émissions de Nox, de 18 % les émissions de PM10, de 22 % les émissions de PM2,5 et de 19 % les émissions de COVNM d'ici 2020. Si dans le même temps la ZCR est étendue à l'A86, cela permettrait de réduire de 33 % les émissions de Nox, de 26 % les émissions de PM10, de 32 % les émissions de PM2,5 et de 22 % les émissions de COVNM d'ici 2020. Si ces résultats ne permettent pas d'atteindre les valeurs limites européennes (journalière pour les PM10 et annuelle pour le NO2) d'ici 2020, il faut savoir que seulement 12 des 25 défis du PPA ont fait l'objet d'une évaluation en termes d'effets sur la qualité de l'air.</p> <p>Les modélisations ont montré l'efficacité des défis. Avec le PREPA, les PCAET et la feuille de route pour la qualité de l'air, le PPA permettra de supprimer l'ensemble des dépassements des valeurs limites de qualité de l'air.</p>
REL - 144			•	•	•							•	•				<p><b>Conseil Départemental du Val-de-Marne</b> <b>Pièce jointe</b> : 3 pages – Délibération du 26 juin 2017 AVIS DEFAVORABLE Souligne « <i>la dynamique positive engagée pour une gouvernance partagée des actions en faveur de la qualité de l'air</i> » et la nécessité d'associer les collectivités locales dans la mise en œuvre et le suivi du PPA Demande à l'Etat la mobilisation des financements nécessaires et des moyens réglementaires adaptés (par ex. le respect de l'engagement pris par l'Etat pour l'appel à projets « Villes Respirables en 5 ans ».) Demande des mesures concrètes en complément : 1. sur la réduction du nombre de poids-lourds (taxe poids lourds en transit?) 2. sur le co-voiturage, l'auto-partage et le réseau Pro'Mobilité,</p> <p>La convention « villes respirables en 5 ans » a été signée en novembre 2017 pour un montant de 1 M€ conformément à l'engagement de l'Etat.</p> <p>Les mesures fiscales (taxe) relèvent de la loi de finances et pas du PPA. Les règles de stationnement, de circulation et d'aménagement sont de la compétence des collectivités. Le défi « collectivités » permettra d'échanger sur ces bonnes pratiques et de coordonner l'ensemble des actions des collectivités.</p> <p>La mise en place de la ZCR est de la responsabilité des maires. Le PPA fournit une aide à la décision démontrant l'efficacité d'une telle mesure sur la qualité de l'air et les moyens de réaliser les études nécessaires à sa mise en place (convention « villes respirables en 5 ans »).</p> <p>Le PPA prévoit des mesures pour le chauffage au bois. Cependant, la mise en place d'un fond air-bois dépend de la</p>	

											<p>3. sur la réduction des coupures urbaines (vélo),</p> <p>4. pour stationnement en faveur des véhicules à faibles émissions,</p> <p>5. pour la réduction des vitesses maximales en zone dense (nationale et départementale), avec la mise en oeuvre de la ZCR intra A86,</p> <p>6. pour le renouvellement des appareils de chauffage ancien au bois,</p> <p>7. pour le développement du fret fluvial et ferroviaire et le maintien de la ligne Perpignan/Rungis ;</p> <p>8. "en faveur de l'agriculture biologique, comme le requièrent le plan bio État-Région et le plan régional d'Agriculture durable, afin de limiter les émissions de NH3"</p> <p>Insiste sur le développement des actions de prévention et valorisation des déchets et des actions de rénovation thermique des bâtiments (combustion évitées)</p> <p>Demande d'étudier</p> <p>1. "les possibilités d'imposer des normes maximales d'émissions des avions à l'atterrissage et au décollage"</p> <p>2. "l'effet comparé des pratiques agricoles sur l'émission de particules primaires (PM10) et définir des mesures permettant de limiter les émissions."</p>	<p>collectivité. Un tel fond existe dans l'Essonne. La MGP a été lauréate d'un appel à projet de l'ADEME pour mettre en place un tel fond et la région réfléchit également sur le sujet.</p> <p>Le défi TRA7 visant à mettre à jour la stratégie régionale du fret sera l'occasion de répondre à la question 7.</p> <p>Comme l'indique le conseil départemental, l'agriculture biologique fait dorénavant et déjà l'objet d'un plan bio Etat-Région et d'un plan régional pour l'agriculture durable. Il n'est pas nécessaire de les intégrer au PPA.</p> <p>L'instauration de normes d'émissions pour les avions dépend d'un contexte international et relève de l'organisation internationale de l'aviation civile.</p> <p>En ce qui concerne l'agriculture, c'est bien l'objet des défis agricoles de prendre en compte les différentes pratiques moins émettrices de NH3 et donc de particules fines.</p>
REL - 145											<p><b>Anonyme</b></p> <p>Indique que la modification des trajectoires des avions de Roissy depuis 1 an et demi engendre un bruit assourdissant, incessant et intenable du fait de vols de plus en plus bas</p> <p>"pour quelle raison les avions passent dorénavant au-dessus de ma maison ?"</p> <p>Indique qu'il lui est impossible de déjeuner ou lire dehors, ou de faire du télétravail : "faites quelque chose, il y va de notre santé tant physique que mentale"</p>	<p>Les nuisances sonores du trafic aérien ne relèvent pas des compétences du PPA.</p>
REL - 146											<p><b>Anonyme</b></p> <p>Remarque que le développement de la logistique urbaine entraîne, paradoxalement, « une augmentation des véhicules »</p> <p>Demande que ce dernier km soit « effectué par des véhicules électriques »</p> <p>Souligne que les pistes cyclables sont souvent « des aires de stationnement sauvages »</p>	<p>Le défi TRA7 du PPA favorise une logistique durable plus respectueuse de l'environnement en préservant les sites à vocation logistique, en fournissant un modèle type de charte de logistique urbaine à l'ensemble des collectivités, en mettant à jour la stratégie régionale d'orientation pour soutenir le transport de marchandise longue distance raisonné et durable.</p>
REL - 147											<p><b>Anonyme</b></p> <p>Souligne qu'il est nécessaire de préserver un équilibre entre les différentes régions et entre les différents départements de la Région Île de France</p> <p>Attire l'attention sur les mesures suivantes</p> <p>1. l'importance des transports collectifs pour soulager le trafic routier</p> <p>2. la lutte contre la pollution de l'air est indissociable de la lutte contre la pollution du bruit</p> <p>3. l'intérêt de prendre en considération les phénomènes météorologiques en matière d'urbanisation</p> <p>4. limiter les déplacements liés aux missions dans les entreprises et administrations et développer le télétravail</p> <p>5. l'interdiction de nouveaux centres commerciaux</p> <p>6. continuer à créer des espaces verts</p>	<p>Les points 1, 2, 3, 5, 6 ne relèvent pas des compétences du PPA.</p> <p>Pour le point 4 : le défi TRA1 permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme dont notamment le télétravail.</p>
REL - 148											<p><b>Anonyme</b></p> <p>Souligne que «La France est bien en retard au niveau écologique comparé à d'autres pays de l'U.E. »</p> <p>Demande</p> <p>1. le développement des réseaux de vélo et du co-voiturage</p> <p>2. l'interdiction des petits déplacements</p> <p>« Donc faire évoluer les mentalités et ne pas reculer dès qu'il y a une petite opposition. »</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
REL - 149											<p><b>Anonyme</b></p> <p>«Comme peut l'être la température de corps plus élevée lors d'une maladie, une</p>	<p>Les 3 points développés ne relèvent pas des compétences du PPA</p>

										<p><i>mauvaise qualité de l'air est surtout un symptôme qui ne peut être traité qu'en soignant les multiples facettes de la maladie.</i></p> <p><i>Ainsi, toute démarche partielle ne traitant pas du fond des problèmes ne sera qu'une nouvelle usine textes législatifs et risquera de ne pas aboutir à de vrais résolutions. »</i></p> <p>Demande que soient prises en compte ces mesures pour combler l'insuffisance du P.P.A</p> <p>1. repenser la gestion des ordures dans la Région et favoriser le tri pour limiter le recours à des incinérateurs</p> <p>2. accentuer l'effort porté sur les transports collectifs (Grand Paris, Réseau RER)</p> <p>3. à l'égard de l'Héliport de Paris, interdire les vols non indispensables (secours)</p>	
										<p><b>Anonyme</b></p> <p>Demande</p> <p>1. « <i>favoriser la pratique du vélo</i> » : pistes cyclables, transport du vélo en RER, TER, TGV</p> <p>2. « <i>faire respecter le Décret de 1979 sur le chauffage à 19°</i> »</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p>
										<p><b>Anonyme</b></p> <p>S'étonne que la P.P.A ne contienne pas de mesures pour améliorer la gestion des pics de pollution sachant que l'expérience montre que les mesures sont souvent tardives</p> <p>Regrette qu'il n'y ait aucune donnée sur « <i>l'évaluation des effets de la circulation alternée ou différenciée sur la baisse de la pollution</i> »</p> <p>Demande que le dispositif de contrôle de la circulation différenciée soit explicitée et propose un système de vidéo-verbalisation</p> <p>Considère que le coût annoncé de la mise en place d'une ZCR n'est pas réaliste</p>	<p>Le défi « Mesures d'urgence » prévoit une mise à jour de l'arrêté de mesure d'urgence. L'arrêté ministériel sur les mesures d'urgence a évolué et un nouvel arrêté a été pris en décembre 2016 qui prévoit les mesures applicables en Ile-de-France. La ZCR sur Paris a de réels effets sur la qualité de l'air. Selon les calculs d'Airparif, la ZCR francilienne permet de réduire de 16 % les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 8 % celles de particules PM10 et de 11 % celles de particules PM2,5. De plus, la diminution des émissions d'oxydes d'azote est environ 5 fois plus importante que le pourcentage de véhicules.kilomètres touchés par l'interdiction de circuler à Paris.</p> <p>Un groupe de travail spécifique sur la vidéo-verbalisation est en cours.</p> <p>Pour plus d'informations se connecter sur : <a href="https://www.certificat-air.gouv.fr/">https://www.certificat-air.gouv.fr/</a></p> <p>La mise en place d'une ZCR est de la responsabilité des maires. Elle est conditionnée à la réalisation d'une étude d'impact. Le PPA a montré l'intérêt d'une telle mesure et les hypothèses utilisées pour en établir le coût sont présentées en annexe.</p>
										<p><b>Anonyme</b></p> <p>Rappelle l'importance des embouteillages en Région parisienne et celle des camions qui approvisionnent la région</p> <p>Constate l'état de dégradation du réseau routier non concédé</p> <p>Se dit favorable « à un <i>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</i> »</p> <p>S'interroge « <i>La mise en oeuvre d'un PPA doit être incitatif et non punitif, comment comprendre que les entreprises de transport, professionnels de la route puissent être exclus d'un plan d'aide à l'investissement ?</i> »</p>	<p>L'article L.220-1 rappelle que l'Etat et toutes les autres parties prenantes de la société sont responsables de la garantie d'un air sain : L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. ». Le PPA n'est pas un dispositif « punitif » la majorité des défis du PPA souhaitent atteindre les objectifs grâce à la coopération des acteurs concernés et impliqués dans les groupes de travail.</p>
										<p><b>Anonyme</b></p> <p>« <i>j'habite à quelques centaines de mètres du plus grand embouteillage journalier français (connexion A4-A86 dans sa traversée de Maisons-Alfort). Qu'envisagez-vous de faire afin de protéger les populations des nuisances générées par ce dysfonctionnement routier ?</i> »</p>	<p>Le PPA vise à développer le co-voiturage, un des moyens de réduire le trafic routier. Chacun doit cependant réfléchir à ses comportements et notamment ses modes de déplacement. La plaquette « les 10 bons gestes pour la qualité de l'air » permet de sensibiliser le public à cet effort nécessaire. En dehors du PPA, le Grand Paris Express permettra de réduire également l'usage de la voiture.</p>
										<p><b>Anonyme</b></p> <p>« <i>Il faut encourager drastiquement les transports collectifs et les déplacements doux (vélos, etc.) Et limiter au maximum la bagnole, thermique et électrique aussi !</i> »</p> <p>Rappelle que les ressources, notamment les métaux rares, dont on a besoin pour faire des voitures sont limitées et que Paris est la ville la moins verte d'Europe</p>	<p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en</p>

																				cœuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.	
REL - 155																				<p><b>Anonyme</b> Rappelle l'augmentation du trafic routier et du nombre de logements Considère 1. « Une mesure minimale... de mettre en place des plateformes de décharge et répartition sur des sites distants pour ces utilitaires avec obligation de fin de circuits de livraison avec des véhicules électriques ou très peu polluants » 2. qu'il est nécessaire de lier l'offre du logement à une étude préalable de l'état du trafic 3. nécessaires la construction de transports collectifs et des pistes cyclables sécurisées</p>	Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo ne relève pas du PPA . Ce sont les collectivités qui disposent de cette prérogative sur leur territoire. Il est rappelé cependant que l'Etat finance la création du réseau Grand Paris Express. La question de la logistique est traitée par le défi TRA7 qui envisage de mettre à jour la stratégie régionale pour mieux prendre en compte le transport durable. La question du dernier kilomètre d'approvisionnement entre dans ces réflexions. Tout projet soumis à évaluation environnementale doit comprendre un volet d'analyse des impacts sur la pollution de l'air et notamment des accès en transports en commun.
REL - 156																				Le défi TRA8 est dédié à ces modes de transport. Le défi « actions citoyennes » promeut également dans les « 10 bons gestes pour la qualité de l'air » ce type de déplacements. L'obligation de réaliser un plan de mobilité prend en compte le développement des modes actifs doivent faire partie des réflexions lors de l'élaboration de ces plans (le guide pro-mobilité prévoit cette thématique). Enfin, le défi « collectivités » prévoit une instance d'échange des bonnes pratiques mises en place par les collectivités. Le vélo est un thème qui y sera abordé.	
REL - 157																				L'emplacement des réunions publiques a été proposé par la commission d'enquête. Une information a été faite sur tout le territoire et un registre électronique était à la disposition du public.	
REL - 158																				Le PPA associé au PREPA, au PDUIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air.	
REL - 159																				Le PPA vise à développer le co-voiturage pour limiter le trafic automobile (TRA5), à développer les véhicules les moins polluants (TRA6).	
REL - 160																				Dans le cadre du PPA, la modélisation a montré que la pollution de l'air (par rapport à un air sans aucune pollution) était responsable en 2015 d'un peu plus de 5000 morts prématurés. Le rapport d'enquête publique sera disponible début janvier 2018. Le PPA, le PREPA, les PCAET et la feuille de route pour la qualité de l'air en cours de préparation sont autant de réponses à cet enjeu de santé publique.	
REL - 161																				<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports</p>	

			<p>hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Enfin, il convient de préciser que la limitation du trafic aérien relève d'une décision ministérielle. Le PPA, document préfectoral, ne peut donc pas imposer une telle mesure.</p> <p>Une étude du LCSQA a montré que la majorité de la pollution provenait de la région. Les oxydes d'azote étant des polluants à courte durée de vie (1,5 j environ), leur origine est essentiellement régionale. Les études du pic de pollution de mars 2014 ont montré que l'apport en particule des zones hors de France se limitait à moins de 30 % des particules. En outre, les autres pays européens sont également soumis aux valeurs limites de qualité de l'air. La priorité est bien de mener des actions sur les émissions franciliennes.</p>
REL - 162		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Anonyme</b> Les observations formulées sont partiales et peu imaginatives mieux vaut laisser la place aux experts</li> </ul>	<p>Les experts étaient associés à l'élaboration du PPA et ont réalisé les modélisations (Airparif, CITEPA, INERIS, AjBD, ADEME).</p>
REL - 163	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe : 2 pages – P.P.A. Île de France 2017</b> <b>AVIS DEFAVORABLE</b> Estime que « <i>le volet de réduction des émissions polluantes liées au transport aérien est nettement insuffisant</i> » Relève que, à l'horizon de 2020, vont augmenter les émissions de Nox (+5%) et PM10 (1% à 2%) Conteste l'hypothèse de stabilité des mouvements Considère que les mesures proposées sont inefficaces (champ des mesures restreint, absence de mesures réglementaires, pas de politique volontariste) Demande à ce que le PPA soit amendé des propositions suivantes "1. <i>Stopper la concentration du trafic aérien en Île-de-France</i> 2. <i>Appliquer le principe « pollueur payeur » pour financer les coûts externes : bruit, pollution et leurs conséquences : coût sur la santé, baisse des valeurs immobilières ; Emissions de gaz à effet de serre et leurs conséquences.</i> 3. <i>Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures : En effet, la descente continue contrairement à la descente par paliers est moins bruyante et moins polluante.</i> 4. <i>Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires.</i> 5. <i>Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution : Application de l'article L223-1 du Code de l'environnement"</i></li> </ul>	<p>L'ADVOCNAR commence par des observations sur la communication autour de l'enquête publique en regrettant qu'il n'y ait pas eu plus de relais dans les médias. Nous ne pouvons que regretter ce manque de relais. Un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer les médias puis les franciliens sur cette enquête publique. Peu de médias ont effectivement relayé l'information. L'avis d'enquête a fait l'objet d'une publication dans le parisien. L'information a été relayée sur le compte Twitter du ministère, sur les sites internet de la Préfecture de région, de la DRIEE et du ministère. La prolongation de l'enquête publique a fait l'objet d'une demande auprès des collectivités pour qu'elles utilisent tous les moyens à leur disposition pour faire connaître l'enquête (panneaux d'affichage, panneaux lumineux, lettre de la commune...). Certaines d'entre elles ont bien participé à cette communication.</p> <p>Les secrétariats et présidents des groupes de travail ont été informés de l'enquête publique par mail et ils ont été invité à en informer les membres de leur groupe et leur réseau.</p> <p>Le total des dépenses externes liées à la communication sur le PPA s'élève ainsi à près de 105 000 € TTC ce qui représente 36 % du budget total du projet.</p> <p>L'ADVOCNAR critique ensuite la méthodologie d'évaluation des émissions du secteur aérien. La méthodologie utilisée applique le guide méthodologique national pour l'élaboration des inventaires territoriaux des émissions atmosphériques (DGEC). Le cycle LTO est retenu dans la mesure où, à plus de 1000 m d'altitude, les émissions des aéronefs, si elles existent toujours, ont un impact négligeable sur la zone géographique initiale du fait du transport et de la dilution des polluants dans l'atmosphère. Le cycle LTO est un cycle reconnu internationalement. Il n'y a pas d'autres données disponibles pour un inventaire fiable actuellement. Le défi AE3 du PPA prévoit d'améliorer la connaissance des émissions des avions. En ce qui concerne la hauteur de la couche limite, le cycle LTO retient 915m. Airparif a réalisé une modélisation avec une couche limite variable au jour le jour en fonction réelle. Il a montré que l'influence était inférieure à 4 % (rapport Airparif- Evaluation prospective de la qualité de l'air en Ile-de-France -2020).</p> <p>Le trafic des aéroports de Orly, Paris CdG et Le Bourget est sans commune mesure avec les autres aérodromes de la région. Orly et Paris CDG représente 52 % du trafic national ! L'ADVOCNAR ne fournit pas de données sur les émissions des autres aéroports pour étayer ses dires.</p> <p>L'ADVOCNAR souligne que le trafic routier lié aux activités aéroportuaires ne sont pas prises en compte. Ce trafic est pris en compte dans les modélisations réalisées pour le secteur des transports routiers.</p> <p>Sur l'évolution du trafic, les données relèvent des statistiques de la DGAC.</p> <p>L'ADVOCNAR considère que la réduction des émissions demandées au secteur aérien est insignifiante. La réduction des émissions en appliquant les défis du PPA est de l'ordre de 2,5 % pour le secteur pour chaque polluant considéré. Rappelons que le secteur ne représente que 7 % des émissions de NOx d'Île-de-France et 2 % des émissions de particules. L'effort demandé est ainsi bien proportionné à l'enjeu. Les transports routiers et le secteur résidentiel-tertiaire représente la majorité des émissions franciliennes. L'effort est donc plus important sur ces deux secteurs où les marges de réduction sont importantes. Rappelons également que l'évaluation des défis a fait l'objet</p>





																							de la compétence des Préfets.
REL - 168																							<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>Selon les conclusions de l'observatoire SURVOL, Airparif estime que la distance d'impact des émissions de NOx issues de l'aéroport CDG est d'environ 5 km autour de l'aéroport et que la contribution de l'aéroport aux concentrations est au maximum de 30 % au plus près des limites de la plate-forme. Pour Orly, cette distance est de moins d'1 km et la contribution maximale de l'ordre de 10 %.</p> <p>Le secteur aérien ne s'affranchit pas de l'effort collectif puisque plusieurs mesures de réduction des émissions au sol figurent dans le Plan de protection de l'atmosphère de 2006, de 2013, et également dans le projet soumis à enquête publique. La réduction des émissions des aéronefs en vol (réduction de trafic, amélioration des moteurs) n'est pas de la compétence des Préfets.</p>
REL - 169																							voir réponse 163
REL - 170																							voir réponse 163. Par ailleurs, la fiscalité relève d'une loi de finances, votée par le parlement. Le PPA ne peut donc pas prendre en compte une telle mesure.
REL - 171																							voir réponse 163
REL - 172																							<p>Le CO2 ne relève pas du PPA. Les émissions de particules seront publiées dans le cadre du défi Aérien 3.</p> <p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide</p>

																			<p>méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux.</p> <p>Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>Selon les conclusions de l'observatoire SURVOL, Airparif estime que la distance d'impact des émissions de NOx issues de l'aéroport CDG est d'environ 5 km autour de l'aéroport et que la contribution de l'aéroport aux concentrations est au maximum de 30 % au plus près des limites de la plate-forme. Pour Orly, cette distance est de moins d'1 km et la contribution maximale de l'ordre de 10 %.</p> <p>Le secteur aérien ne s'affranchit pas de l'effort collectif puisque plusieurs mesures de réduction des émissions au sol figurent dans le Plan de protection de l'atmosphère de 2006, de 2013, et également dans le projet soumis à enquête publique. La réduction des émissions des aéronaves en vol (réduction de trafic, amélioration des moteurs) n'est pas de la compétence des Préfets.</p>
REL - 173	•	•	•	•	•	•							•	<p><b>Comont</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>					voir réponse 163
REL - 174	•													<p><b>M, et Mme Saganta</b> « Nous confirmons par le présent message notre avis défavorable au "plan de protection de l'atmosphère de la région Ile de France (PPA-IDF)". »</p>					voir réponse 163
REL - 175	•	•	•	•	•	•							•	<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE</p>					voir réponse 163
REL - 176	•	•	•	•	•	•							•	<p><b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>					voir réponse 163
REL - 177	•	•	•	•	•	•							•	<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>					voir réponse 163
REL - 178	•	•	•	•	•	•							•	<p><b>Anonyme</b> « Voir fichier joint »</p>					voir réponse 163
REL - 179	•	•	•	•	•	•							•	<p><b>Joseph Motte</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>					voir réponse 163
REL - 180						•							•	<p><b>Mme Macias</b> « Les avions sont de plus en plus fréquents et nous avons remarqué que l'air était souvent irrespirable (comme dans un garage genre pot d'échappement) dans notre jardin parfois nous trouvons de petites boules de goudrons. Nous tenions à signaler ce que nous constatons en terme de pollution mais également le bruit »</p>					<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronaves mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p>

																								<p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>Selon les conclusions de l'observatoire SURVOL, Airparif estime que la distance d'impact des émissions de NOx issues de l'aéroport CDG est d'environ 5 km autour de l'aéroport et que la contribution de l'aéroport aux concentrations est au maximum de 30 % au plus près des limites de la plate-forme. Pour Orly, cette distance est de moins d'1 km et la contribution maximale de l'ordre de 10 %. Le secteur aérien ne s'affranchit pas de l'effort collectif puisque plusieurs mesures de réduction des émissions au sol figurent dans le Plan de protection de l'atmosphère de 2006, de 2013, et également dans le projet soumis à enquête publique. La réduction des émissions des aéronefs en vol (réduction de trafic, amélioration des moteurs) n'est pas de la compétence des Préfets.</p>			
REL - 181	•	•	•	•	•	•	•	•	•																<p><b>M. Charconnet</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	voir réponse 163	
REL - 182	•	•	•	•	•	•	•	•	•																	<p><b>Frédéric Boyer</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	voir réponse 163
REL - 183	•	•	•	•	•	•	•	•	•																	<p><b>Ursula Richter</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	voir réponse 163
REL - 184									•																	<p><b>Anonyme</b> « <i>Nous souhaitons que les émissions polluantes genérées par les avions en ile de france ; elles sont nocives pour la sante des habitants D'autant qu'accroissement du trafic aerien est prévu A plusieurs reprises ns avons envoye des informations sur le passage tres bas des avions au dessus de notre ville (pollution sonore et pollution atmospherique)</i> »</p> <p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>	



REL - 190	• • • • • • • •	<p><b>Evelyne Pallot</b>  <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Voir Observation REL – 163</p>	voir réponse 163
REL - 191	• • • • • • • •	<p><b>M. Kruissel</b>  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  <i>"le PPA manque d'ambition, en particulier sur le volet aérien."</i>  Indique que la diminution des émissions est insuffisante pour respecter la directive européenne et les seuils préconisés par l'OMS, et que le secteur aérien <i>"s'affranchit de l'effort collectif"</i>. Demande à ce que le développement du trafic aérien ne se fasse pas <i>"au détriment de la santé des franciliens"</i>.  A trouvé <i>"porte close"</i> à Gonesse et pense que <i>"les efforts d'informations nécessaires"</i> n'ont pas été faits.</p>	<p>Le PPA associé au PREPA, au PDUIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air.</p> <p>Le PPA prévoit 3 défis pour le secteur aérien qui induisent des baisses d'émissions. La réponse apportée à la question 163 apporte des informations sur les enjeux du secteur aérien et les limites du PPA en la matière.</p> <p>La réunion publique de Gonesse avait été entièrement organisée. La salle avait fait l'objet d'un accord, les prestataires avaient été commandés. La décision d'annulation de cette réunion est une décision unilatérale du maire de Gonesse indépendante de la volonté de l'Etat. Les membres de l'équipe projet et de la commission se sont rendus sur place pour présenter le projet et répondre aux questions. Ils ont trouvé également porte close.</p> <p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France,  Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>),  Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>),  Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>)  Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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%AAtte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France">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%AAtte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France</a>)</p> <p>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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Information communiquée par messagerie électronique à l'ensemble des membres du COTECH du PPA en les</p>

											<p>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.</p> <p>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 <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>Une plaquette de communication synthétisant le PPA pour le grand public a été élaborée et mise en ligne sur le site internet <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>. 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.</p> <p>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.</p>
REL - 192				•	•	•				<p><b>Anonyme</b> Remarque "<i>un nuage gris-jaune qui s'étend sur Paris</i>" et indique "<i>avoir les yeux irrités et la gorge qui pique</i>" en revenant de Paris. Dénonce le trafic poids-lourds, le diesel, et le transport individuel. Demande le développement du ferroutage, du "consommer local", du maraîchage de proximité et des modes de transport alternatifs. Constate un retard dans le développement du transport en commun et une fiabilité qui se dégrade, avec un maillage "<i>catastrophique au-delà du périphérique</i>". Constate en Brie une exposition aux pesticides liés au secteur agricole. Demande à ce que les élus aient "<i>un minimum de courage politique</i>"</p>	<p>Le PPA vise à réduire notablement les émissions dues au trafic routier. Le transport de marchandise fait l'objet d'un défi du PPA (TRA7) qui vise à mettre à jour la stratégie régionale du fret pour prendre en compte un transport durable.</p> <p>Les 10 bons gestes pour la qualité de l'air rédigés pour le défi « actions citoyennes » intègre la notion de consommation locale. L'agriculture durable fait également l'objet d'un plan particulier de l'Etat et du Conseil régional.</p> <p>Le développement des transports en commun ne relève pas du PPA mais du PDUIF. Il est à noter que l'Etat finance la création du réseau de transport du Grand Paris Express.</p> <p>3 défis sont dédiés à l'agriculture et visent à réduire les émissions de NH<sub>3</sub>, donc de particules, liées aux épandages agricoles. Les pesticides ne sont pas dans le champ du PPA.</p>
REL - 193				•						<p><b>Anonyme</b> Trouve que les mesures du PPA pour le transport aérien sont "<i>pratiquement nulles</i>", car elles ne prennent pas en compte les avions en vol et "<i>n'empêcheront pas les émissions chimiques de ce secteur de croître</i>".</p>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur</p>

																			les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.			
REL - 194			•	•	•					<b>Anonyme</b> Indique que les parkings souterrains privés sont vides alors que les parkings aériens sont saturés et que la recherche d'une place est "un des problèmes pour l'air". Cet encombrement "empêche les personnes âgées de décharger au pied de l'immeuble". Propose des réflexions sur la baisse d'impôts ou des charges syndicales pour favoriser la location de ces places privées vides en sous-sol.									La baisse d'impôts relève de la loi de finances votée par le parlement. Le PPA ne peut imposer une telle mesure. Les charges syndicales dépendent du secteur privé.			
REL - 195		•		•	•					<b>M.F. Pian</b> Constate que la procédure d'information "n'est relayée ni par les mairies ni par les préfectures " et que "le public ne peut émettre un avis sur une enquête publique dont il n'a pas connaissance." Ne trouve pas l'information sur la déclinaison du PPA "au sein des schémas directeurs en cours, SCOT, documents d'urbanisme". Demande à ce que des solutions indirectes de réduction de la pollution soient également étudiées : augmentation et préservation des espaces naturels, préservation de la biodiversité. Parle du "Green Washing" du Grand Paris Immobilier. Demande si le PPA a un impact sur la réglementation du transport de marchandises et les transporteurs "dont le parc engin est souvent vétuste" en particulier "ceux venant des pays de l'Est".												La baisse d'impôts relève de la loi de finances votée par le parlement. Le PPA ne peut imposer une telle mesure. Les charges syndicales dépendent du secteur privé.
REL - 196					•					<b>Anonyme</b> Demande à ce que le PPA soit amendé des propositions suivantes "1. Stopper la concentration du trafic aérien en Île-de-France 2. Appliquer le principe « pollueur payeur » pour financer les coûts externes : bruit, pollution et leurs conséquences : coût sur la santé, baisse des valeurs immobilières ; Emissions de gaz à effet de serre et leurs conséquences. 3. Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures : En effet, la descente continue contrairement à la descente par paliers est moins bruyante et moins polluante. 4. Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires. 5. Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution : Application de l'article L223-1 du Code de l'environnement"												Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.  La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.  Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.
REL - 197					•					<b>J. Vidal</b> Donne un avis défavorable : "pas de volonté avérée de faire évoluer la situation vers moins de pollution"									Les modélisations du PPA montrent que les défis évalués permettront une baisse notable des émissions et une nette diminution du nombre de dépassements des valeurs limites de qualité de l'air.			
REL - 198					•					<b>Anonyme</b> Demande "une mise en place réfléchi et dans la durée " des mesures préconisées pour ne pas destabiliser les TPE et PME et ainsi privilégier les grands									L'ensemble des défis retenus dans le PPA sont issus d'échanges au sein de groupes de travail spécialisés par secteur d'activité. Des représentants des professionnels des secteurs étaient présents. Des aides existent par ailleurs pour les TPE et PME dans le domaine de la qualité de l'air. Une des actions du PPA prévoit la mise en place			

											groupes.	d'une plateforme d'achat de véhicules propres permettant de réduire le coût d'achat pour les TPE et PME.
REL - 199											<p><b>Collectif d'associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye (Cadeb - 78)</b>  <b>Pièce jointe : Avis du Cadeb PPA.</b>  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Le Cadeb regroupe une vingtaine d'associations de protection de l'environnement dans la communauté d'agglomération de Saint-Germain en Laye / Boucle de Seine, membre de FNE Yvelines. Le Cadeb considère que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le PPA "n'est pas assez ambitieux en terme d'objectifs à atteindre" : conformité aux valeurs européennes attendue en 2025, pas d'objectif de respect des valeurs cibles.</li> <li>- la "preuve n'est pas apportée" pour l'atteinte des valeurs européennes en 2025</li> <li>- "les actions prévues ne sont généralement qu'incitatives et non contraignantes" et la Cadeb doute de leur efficacité.</li> </ul> <p>Concernant les secteurs d'activités la Cadeb :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>secteur agricole</u> : estime que les actions contraignantes sont remises "aux calendes grecques."</li> <li>- <u>secteur transport</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- demande à ce que le report du trafic diesel sur l'essence soit mesuré en terme de polluants spécifiques à l'essence et au regard du bénéfice sur la santé.</li> <li>- approuve l'incitation à prendre les transports en commun et à favoriser les circulations douces</li> <li>- regrette que les radiales (banlieue vers Paris) soient privilégiées aux tangentielles (banlieue - banlieue) dans les transports en commun —ex. le projet de tangentielle Nord T11 qui est encore dans l'incertitude—, car cela a pour conséquence l'augmentation du transport automobile et de la pollution en grande couronne.</li> </ul> </li> <li>- <u>secteur résidentiel et tertiaire</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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".</li> <li>- pense en cela 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 ?"</li> </ul> </li> </ul>	<p>L'estimation des polluants provenant de l'essence, notamment les COVNM, est disponible dans le rapport Airparif d'évaluation du PPA.</p> <p>Le retour d'expérience sur les mesures coercitives a montré qu'elles étaient mal perçues, mal appliquées et qu'il était préférable de susciter l'adhésion. C'est la raison pour laquelle le PPA prévoit davantage de défis incitatifs par de la formation, de la sensibilisation et des aides financières.</p>
REL - 200											<p><b>Anonyme</b>  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Demande</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>«1. Stopper la concentration du trafic aérien en Île-de-France</li> <li>2. Appliquer le principe « pollueur payeur » pour financer les coûts externes : bruit, pollution et leurs conséquences : coût sur la santé, baisse des valeurs immobilières ; Emissions de gaz effet de serre et leurs conséquences.</li> <li>3. Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures : En effet, la descente continue contrairement la descente par paliers est moins bruyante et moins polluante.</li> <li>4. Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires.</li> <li>5. Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution »</li> </ol>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux.</p> <p>Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>



REL - 201	•	•	•	•	•	•	•	<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 202	•	•	•	•	•	•	•	<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 203	•	•	•	•	•	•	•	<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 204							•	<b>Anonyme</b> Se plaint des problèmes d'asthme " <i>ma fille a de l'asthme, moi aussi</i> " liés au trafic aérien qui s'ajoutent aux nuisances sonores, de jour comme de nuit.	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 205							•	<b>Anonyme</b> <i>Recouvrir l'ensemble du périphérique pour créer des espaces verts et des zones d'habitation</i> <i>Mettre un payage (péage) pour les livreurs</i>	La mise en place de péage relève de la police du maire ou d'une loi de finances. Elle ne peut être intégrée dans un PPA.
REL - 206	•	•	•	•	•	•	•	<b>Marc Fromangé</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 207	•	•	•	•	•	•	•	<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 208	•	•	•	•	•	•	•	<b>Anonyme</b> <i>« demandes d'amendement:</i> <i>1. fermeture de l'aéroport sur une plage horaire de 5 6 heures la nuit l'instar de ce qui est fait sur autres grands aéroports Européens (Gatwick , ...).</i> <i>2. Stopper la concentration du trafic aérien en Île-de-France</i> <i>3. Appliquer le principe «pollueur payeur» pour financer les coûts externes</i> <i>4. Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures</i> <i>5. Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires.</i> <i>6. Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution »</i>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions</p>

																				régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.
REL - 209	•	•	•	•	•	•	•												<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 210													•	•					<b>Anonyme</b> <i>Les mesures proposées dans le PPA IDF concernant le trafic aérien n'est clairement pas à la hauteur de la pollution générée localement et de ses enjeux sanitaires</i> habite proche d'Orly; concentrations en particules ultra fines 3 à 10 fois supérieures <i>Qu'en est il des ce centrations de PUF autour d'Orly respirées par les très nombreuses populations autour??</i> <i>La pollution des avions et des aeroports situés en ville est un scandale sanitaire majeur</i> <i>restreindre le trafic aérien en IDF lors des pics de pollution</i>	Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.  La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.  Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.
REL - 211	•	•	•	•	•	•	•												<b>M. Garabige</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 212													•	•					<b>Anonyme</b> <i>Observations déposées pour l'association d'associations environnementales SUD-ENVIRONNEMENT</i>	L'évaluation des émissions tant le diagnostic que dans les scénarios à 2020 suit une méthodologie nationale. Sans précision, il n'est pas possible de répondre à cette critique relative aux évaluations.  Le PPA privilégie l'adhésion et l'engagement de chaque secteur à des mesures coercitives dont le retour d'expérience n'a pas prouvé toute l'efficacité.  Le PPA associé au PREPA, au PDUJIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité



																ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.	
REL - 217							•		•							<b>Anonyme</b> Estime que les nuisances sont liées aux voitures et aux avions (sonores et olfactives du fait du kérosène) ce qui génère une dévaluation des biens immobiliers	Les modélisations du PPA ont montré que les principales émissions sont liées au secteur des transports routiers et au secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'ensemble des émissions autres que particules et oxydes d'azote a été traitée dans l'évaluation environnementale.
REL - 218							•		•							<b>Anonyme</b> 1. Le secteur aérien n'est pas « <i>suffisamment pris en compte</i> » alors qu'il émet les mêmes types de polluants que le secteur routier. « <i>Pourquoi n'est-il jamais question de limiter le trafic aérien lors des pics de pollution ?</i> » 2. le développement des aéroport doit être « <i>arrêter</i> » du fait de leur localisation en secteur urbanisé	Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.  La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.  Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.
REL - 219	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•						<b>Association Sauvons les Yvelines</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 138 pour l'analyse de la contribution «L'Association SAUVONS LES YVELINES attire l'attention sur le fait qu'il y a lieu de veiller sur l'évolution industrielle de l'Ouest parisien car compte tenu des vents dominants, les Yvelines sont les poumons de Paris et de la Région parisienne. Si nous ne voulons pas que la ville de Paris soit asphyxiée comme Mexico, il y a lieu de préserver les Yvelines et le poumon vert que constitue ce département. »	L'installation des industries est soumise à étude d'impact. Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a> ].
REL - 220	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•						<b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 138 pour l'analyse de la contribution	voir réponse 138
REL - 221	•	•	•	•	•	•				•						<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163

REL - 222											<p><b>Anonyme</b> «Concernant les émissions des avions: L'émission des avions au sol est certes importante. Cependant l'impact réel du survol des avions sur le bassin très urbanisé de l'aéroport Charles de Gaulle n'est jamais pris en compte ou très mal pris en compte. Sans parler des lâchers de carburant au-dessus des villes proches de l'aéroport; »</p>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 223											<p><b>Anonyme</b> Dénonce les grands projets immobiliers dans le cadre du « Grand Paris » qui auraient pour conséquences</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. réduire les espaces verts qui permettent de modérer la pollution atmosphérique</li> <li>2. augmenter la population et, de fait, le nombre de véhicules</li> <li>3. rendre imperméables des sols</li> <li>4. accroître les nuisances sonores</li> </ol>	<p>Cette question relative à l'aménagement n'entre pas dans le champ de compétences du PPA. L'impact sur la pollution de l'air de ce projet est analysé dans le cadre de l'évaluation environnementale.</p>
REL - 224											<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE</p>	<p>L'ADVOCNAR commence par des observations sur la communication autour de l'enquête publique en regrettant qu'il n'y ait pas eu plus de relais dans les médias. Nous ne pouvons que regretter ce manque de relais. Un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer les médias puis les franciliens sur cette enquête publique. Peu de média ont effectivement relayé l'information. L'avis d'enquête a fait l'objet d'une publication dans le parisien. L'information a été relayée sur le compte Twitter du ministère, sur les sites internet de la Préfecture de région, de la DRIEE et du ministère. La prolongation de l'enquête publique a fait l'objet d'une demande auprès des collectivités pour qu'elles utilisent tous les moyens à leur disposition pour faire connaître l'enquête (panneaux d'affichage, panneaux lumineux, lettre de la commune...). Certaines d'entre elles ont bien participé à cette communication.</p> <p>Les secrétariats et présidents des groupes de travail ont été informés de l'enquête publique par mail et ils ont été invité à en informer les membres de leur groupe et leur réseau.</p> <p>Le total des dépenses externes liées à la communication sur le PPA s'élève ainsi à près de 105 000 € TTC ce qui représente 36 % du budget total du projet.</p> <p>L'ADVOCNAR critique ensuite la méthodologie d'évaluation des émissions du secteur aérien. La méthodologie utilisée applique le guide méthodologique national pour l'élaboration des inventaires territoriaux des émissions atmosphériques (DGEC). Le cycle LTO est retenu dans la mesure où, à plus de 1000 m d'altitude, les émissions des aéronefs, si elles existent toujours, ont un impact négligeable sur la zone géographique initiale du fait du transport et de la dilution des polluants dans l'atmosphère. Le cycle LTO est un cycle reconnu internationalement. Il n'y a pas d'autres données disponibles pour un inventaire fiable actuellement. Le défi AE3 du PPA prévoit d'améliorer la connaissance des émissions des avions. En ce qui concerne la hauteur de la couche limite, le cycle LTO retient 915m. Airparif a réalisé une modélisation avec une couche limite variable au jour le jour en fonction réelle. Il a montré que l'influence était inférieure à 4 % (rapport Airparif- Evaluation prospective de la qualité de l'air en Ile-de-France -2020).</p>

																			<p>Le trafic des aéroports de Orly, Paris CdG et Le Bourget est sans commune mesure avec les autres aéroports de la région. Orly et Paris CDG représente 52 % du trafic national ! L'ADVOCNAR ne fournit pas de données sur les émissions des autres aéroports pour étayer ses dires.</p> <p>L'ADVOCNAR souligne que le trafic routier lié aux activités aéroportuaires ne sont pas prises en compte. Ce trafic est pris en compte dans les modélisations réalisées pour le secteur des transports routiers.</p> <p>Sur l'évolution du trafic, les données relèvent des statistiques de la DGAC.</p> <p>L'ADVOCNAR considère que la réduction des émissions demandées au secteur aérien est insignifiante. La réduction des émissions en appliquant les défis du PPA est de l'ordre de 2,5 % pour le secteur pour chaque polluant considéré. Rappelons que le secteur ne représente que 7 % des émissions de NOx d'Ile-de-France et 2 % des émissions de particules. L'effort demandé est ainsi bien proportionné à l'enjeu. Les transports routiers et le secteur résidentiel-tertiaire représente la majorité des émissions franciliennes. L'effort est donc plus important sur ces deux secteurs où les marges de réduction sont importantes. Rappelons également que l'évaluation des défis a fait l'objet d'une analyse multi-critères permettant d'identifier l'éco-efficacité des défis et les freins (juridique et acceptabilité). L'aviation est régie par une réglementation internationale qui représente un frein juridique important, difficile à lever à l'échelle de temps du PPA (3 ans).</p> <p>La réduction du trafic aérien est une décision ministérielle. Le PPA, document préfectoral, ne peut donc pas l'imposer.</p> <p>Les mesures fiscales (principe du pollueur-payeur mentionné par l'ADVOCNAR) relève de la loi de finances votée par le parlement et pas du PPA.</p> <p>L'arrêté de mesures d'urgence laisse la possibilité d'imposer (Préfet) des réductions des émissions en fonction de la pertinence, à tous les secteurs d'activités.</p> <p>L'avancement des défis du PPA feront l'objet d'une présentation et d'un suivi lors d'un comité de suivi organisé chaque année lors d'une journée régionale pour la qualité de l'air. Les membres de ce comité seront identiques à ceux du COPIL mis en place pour l'élaboration du PPA. Il réunira ainsi l'Etat, des collectivités et des associations.</p>	
REL - 225																			<p><b>Anonyme</b>  <i>« Il est insensé que des milliers de voitures continuent à polluer l'atmosphère, matin et soir, dans une ville où l'air est, constaté comme nocif pour les poumons des habitants, en particulier les enfants »</i>  Demande  1. une meilleure information du public : panneaux lumineux dès seuil critique atteint  2. l'interdiction de certains véhicules certains jours  3. une sanction exemplaire : amende lourde</p>	<p>1. L'information du public en cas de pic de pollution fait l'objet d'améliorations constantes, l'indice de la qualité de l'air est présenté chaque jour avec le bulletin météorologique France 3. Au niveau national, une convention a été signée entre le Ministère de l'écologie et France Télévision pour assurer une information sur l'état de la qualité de l'air à l'occasion des bulletins météo. Cette convention sera déclinée en 2018 dans chaque région afin d'assurer une information sur les chaînes régionales de France Télévision.</p> <p>Les sites internet et twitter de la préfecture de police diffusent les messages, ainsi que maqualitedelair-idf.fr Par ailleurs, plusieurs communes de l'agglomération, dont la Ville de Paris, ont mis en place, où projettent de le faire à court terme, des messages relatifs au niveau de pollution sur les panneaux lumineux d'information, en cas d'épisode de pollution notamment.</p> <p>2. L'Etat a mis en place en 2016 une nouvelle classification des véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants. Il s'agit de la classification Crit'Air. Il est ainsi dorénavant possible pour chaque Maire de mettre en place dans le périmètre de sa commune des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants, comme c'est le cas à Paris avec la Zone de circulation restreinte mise en place dès 2015. De plus en cas d'épisode de pollution, le Préfet de Police peut décider de restreindre la circulation aux véhicules les plus polluants.</p> <p>3. Les sanctions pour non respect des restrictions de circulation sont fixées par les articles R.318-2 et R.411-19-1 du code de la route. Les sanctions sont une contravention de 3ème classe, soit 65 € d'amende simple pour les véhicules légers, et de 4ème classe soit 135 € d'amende simple pour les poids lourds.</p>
REL - 226																			<p><b>Elies</b>  <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte  AVIS DEFAVORABLE  Voir Observation REL – 163</p>	voir réponse 163
REL - 227																			<p><b>Anonyme</b>  <b>Pièce jointe</b> : 8 pages – Le scandale de la pollution de l'air dans la vallée de la Seine – Sylvie Peschard  Souligne que les impacts sanitaires de la pollution présente dans la vallée de la</p>	Le PPA 2013 prévoit l'obligation de la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et dans les études d'impact des projets (mesures REG8 et REG9).

											Seine du fait de projets industriels, routiers, immobiliers et d'infrastructures ferroviaires Demande que « <i>exiger de tout projet qu'il apporte une contribution positive à la pollution de l'atmosphère (moins de CO2, moins de particules fines) par rapport à la situation actuelle (et non par rapport à une situation fictive de référence) et de faire de cette exigence une condition préalable à toute acceptation du projet.</i> »	
REL - 228	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<b>Frédéric Fortet</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 229	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<b>C.C.V.S.V. Collectif pour la Circulation en Val de Seine et Vexin</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 138 pour l'analyse de la contribution « <i>Le C.C.V.S.V. Collectif pour la Circulation en Val de Seine et Vexin émet un avis DEFAVORABLE au PPA 2017 et soutien l'avis ci joint émis par FNE d'Ile de France. Nous attirons l'attention sur le fait qu'il y a lieu de veiller l'évolution industrielle de l'Ouest Parisien car compte tenu des vents dominants, les Yvelines sont les poumons de Paris et de la Région Parisienne. Si nous ne voulons pas que la vile de Paris soit asphyxiée comme Mexico, il y a lieu de préserver les Yvelines et le poumon vert que constitue ce département.</i> »	voir réponse 138
REL - 230											<b>Anonyme</b> « <i>Je souhaite déposer un avis défavorable, les réponses apportées étant loin d'être à la hauteur des enjeux tant en matière de santé publique qu'au niveau des transports d'une population croissante. Je m'associe pleinement aux remarques parfaitement détaillées par France Nature Environnement.</i> »	voir réponse 138
REL - 231	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<b>Viviane Ducousso</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	voir réponse 163
REL - 232											<b>Anonyme</b> Considère qu'il faut 1. de manière urgente, réduire la circulation routière en développant et en rendant attractifs les transports en commun (actions pass navigo, parking relais) et le transport fluvial, en favorisant le vélo 2. redynamiser le fret ferroviaire avec des services messagerie dans chaque ville 3. cesser de construire de grands centres commerciaux et préserver les espaces verts 4. à l'égard du transport aérien, réduire le nombre de vols et adopter des mesures de restrictions en cas de pic de pollution	La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière. Le PPA vise aussi à encourager le co-voiturage ce qui peut être une bonne solution. Il prévoit de mieux suivre l'obligation de réaliser un plan de mobilité par les entreprises. Ces plans ont vocation à traiter les déplacements générés par les entreprises et donc les déplacements domicile-travail. Le défi TRA8 prévoit d'encourager la pratique des modes actifs.  L'aménagement des centres commerciaux ne relève pas du PPA.  La limitation du trafic aérien est une décision ministérielle. Le PPA, document préfectoral, ne peut imposer une telle mesure.
REL - 233											<b>Anonyme</b> Considère qu'il faut 1. de manière urgente, réduire la circulation routière en développant et en rendant attractifs les transports en commun (actions pass navigo, parking relais) et le transport fluvial, en favorisant le vélo 2. redynamiser le fret ferroviaire avec des services messagerie dans chaque ville 3. cesser de construire de grands centres commerciaux et préserver les espaces verts 4. à l'égard du transport aérien, réduire le nombre de vols et adopter des mesures de restrictions en cas de pic de pollution	voir réponse à la question précédente
REL - 234											<b>Anonyme</b> Demande la « <i>Couverture des autoroutes en zone urbaine avec filtrage des</i>	un tel projet n'est pas réaliste sur la période de mise en œuvre des 25 défis du PPA (3 ans). Le coût important de la mesure et l'insuffisance d'efficacité sur les NOx conduirait à classer cette proposition sur la grille d'analyse multi-

																		<i>particules, particulièrement dans la banlieue est de Paris qui est particulièrement défavorisée.»</i>	critère en très mauvaise position. En outre, les règles d'aménagement ne relèvent pas du PPA.
REL - 235																		<p><b>Anonyme</b> s'associant à la démarche de l'A.R.E.C. Plaine et Pays de France</p> <p><b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Consultation publique sur le P.P.A 2017/2020</p> <p>L'avis porte sur la pollution liée aux plateformes aéroportuaires, domaine avions pendant le « LTO »</p> <p>Rappelle que,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>selon le résumé non technique versé au dossier, le secteur aérien « voit ses émissions augmenter au fil de années »</li> <li>« Les associations de riverains n'acceptent pas que ce transport aérien de touristes planétaires soit le seul domaine qui ne réduise pas ses polluants. »</li> </ol> <p>Estime que</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>le projet de P.P.A « ne met pas en place les solutions pertinentes nécessaires à faire baisser la part des polluants de l'aérien.. »</li> <li>« Le secteur aérien doit s'adapter pour que l'augmentation éventuelle du nombre de touristes transportés soit solutionnée non pas par une augmentation du nombre d'avions mais par une adaptation du transport tout en réduisant les émissions de polluants »</li> </ol>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 236																		<p><b>Anonyme</b></p> <p>Précise qu'il subit les nuisances dues au trafic aérien</p> <p>Déplore que toutes les manifestations des riverains des aéroports restent vaines</p> <p>Demande que « ce nouveau plan soit plus exigeant sur cet aspect »</p>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 237																		<p><b>Anonyme</b></p> <p>«L'Etat sait depuis longtemps qu'il faut faire » et demande que soient menées les actions suivantes</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>dissuader l'« usage des véhicules privés » en développant les transports en commun, le transport en vélo en les rendant gratuits</li> <li>sanctionner les véhicules polluants</li> <li>doubler les espaces verts en 5 ans</li> <li>utiliser « la chaleur dégagée par le métro pour chauffer des équipements</li> </ol>	<p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p> <p>Le PREPA prévoit des mesures sur les véhicules polluants (prime de renouvellement, rapprochement de la taxation diesel-essence).</p> <p>Les propositions 3 et 4 ne relèvent pas du PPA (SRCE et SRCAE).</p>



											publics »	
REL - 238					•	•					<p><b>Anonyme</b> Dresse un constat « les pouvoirs publics se bornent en général à des mesurottes telles que la circulation alternée ou les vignettes des voitures dans Paris. Mais rien n'est fait sur le fond. Pire : dans le cadre du Grand Paris on envisage d'amener dans la région un million d'habitants supplémentaires - avec leurs voitures respectives.... Bientôt il sera possible de concurrencer non pas Londres, mais Pékin. Nous allons dans le mur, certes, mais avec panache ! » Rappelle les solutions : 1. dissuader l'utilisation des véhicules individuels privés en développant les transports collectifs (attractifs, gratuits et plages horaires larges), en favorisant le vélo 2. soutenir le commerce de proximité, éliminer les cars et camions des centres villes, développer les espaces verts, être attentif à l'isolation des bâtiments 3. à l'égard des déchets, interdire les incinérateurs et autres installations de traitement de déchets, favoriser le compostage 4. pour le transport aérien, réduire le trafic 5. instaurer une taxe « pollueur-payeur »</p>	<p>Les questions relatives au commerce de proximité, au développement des espaces verts, à l'isolement des logements et à la taxe pollueur-payeur n'entrent pas dans le champ du PPA. Elles relèvent d'autres plans (SRCE, SRCAE, commerces) ou dépendent d'autres compétences (loi de finances, ou PDUIF).</p> <p>La réduction du trafic aérien relève d'une décision ministérielle et ne peut pas être prise en compte dans le PPA, document préfectoral.</p> <p>Les installations de traitement de déchets relèvent de la législation des installations classées et font l'objet de mesures spécifiques liées à cette police et du plan d'élimination des déchets ménagers ou assimilés élaboré et mis en œuvre par le conseil régional.</p> <p>Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.</p> <p>Enfin, en ce qui concerne les camions, le PPA prévoit la révision de la stratégie régionale du fret (TRA7).</p> <p>La TGAP est une taxe imposée aux émetteurs fixes de substances polluantes.</p>
REL - 239	•					•					<p><b>Anonyme</b> « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » Demande 1. Stopper la concentration du trafic aérien en Ile de France 2. Appliquer le principe du pollueur-payeur pour financer les coûts externes:bruit,etc.. 3. Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures 4. Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires 5. Appliquer l'article L223-1 du code de l'environnement en cas de pic de pollution</p>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évaluées. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au-delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par l'Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>L'article 37 de la LTECV du 17 août 2015 prévoit le renouvellement accéléré des flottes de véhicules.</p> <p>L'arrêté préfectoral de mesure d'urgence que le PPA vise à mettre à jour est pris en application de l'article L223-1 du code de l'environnement.</p>
REL - 240						•					<p><b>Anonyme</b> Constata que «le Nord Seine &amp; Marne semble oublié dans l'implantation des</p>	<p>L'implantation de stations de mesure répond à une directive européenne. Cette directive fixe le nombre de stations à implanter en fonction notamment du nombre d'habitants et des polluants. Le réseau de Airparif, association agréée</p>

																				<p><i>stations de prélèvements sur la qualité de l'air par Air-Parif.»</i> Souligne que les communes de Villenoy et Îles les Villenoy sont en Zones sensibles et que vont s'installer une décharge de Produits Dangereux et une plate forme de recyclage de gravats Demande « <i>urgent et judicieux, d'envisager la mise en place, par Air-Parif,..., de stations fixes de prélèvements</i> »</p>	<p>pour la surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France répond à cette directive.</p> <p>L'installation de centre de stockage de déchets n'entre pas dans le champ du PPA. Elle est soumise au procédure de la législation des installations classées.</p>
REL - 241																				<p><b>Charles Pauron – Montmorency</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	<p>voir réponse 163</p>
REL - 242																				<p><b>Anonyme</b> Souligne que des « <i>actions coordonnées sont nécessaires au niveau mondial</i> » et cite 1. en matière d'énergie, la géothermie, le photovoltaïque, l'interdiction du chauffage au charbon et au fioul, la fermeture des centrales nucléaires 2. à l'égard du secteur agricole, arrêt des pesticides, le développement de l'agriculture bio, la production locale, les filières courtes 3. pour les transports, le développement des transports collectifs gratuits, la fabrication de voitures, bateaux et avions moins polluants, le transport à vélo 4. au niveau de l'urbanisation, « <i>agrandir les surfaces vertes dans les zones carencées</i> »</p>	<p>Le SRCAE approuvé par le Préfet de région et la Présidente du conseil régional décline les objectifs en matière de développement des énergies renouvelables, qui ne relève pas du champ du PPA.</p> <p>Les pesticides ne relèvent pas du PPA.</p> <p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p>
REL - 243																				<p><b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 138 Insiste sur les enjeux sanitaires de la pollution à l'égard des enfants et personnes âgées tant au niveau de la mortalité que de la morbidité</p>	<p>voir réponse 138</p>
REL - 244																				<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Insiste sur les enjeux sanitaires de la pollution à l'égard des enfants et personnes âgées tant au niveau de la mortalité que de la morbidité</p>	<p>Cette observation n'appelle pas de commentaire. Les présentations des impacts sanitaires sont détaillés en annexe du PPA.</p>
REL - 245																				<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Estime que les mesures relatives au secteur aérien sont insuffisantes « <i>Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé</i> »</p>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL -																				<p><b>Jeannine Girard – Paris 5ème</b></p>	<p>La qualité de l'air en Ile-de-France et dans la capitale s'améliore en 2016 par rapport à 2015. Selon le bilan d'Airparif</p>

246									<p><b>Pièce jointe</b> : 1 page – Observation de l'aggravation de la pollution à Paris dans le 5ème et 6ème arrondissement Dit que l'air est devenu irrespirable sur les axes Bd St Germain, Quai St Bernard et carrefour Austerlitz du fait de la fermeture des voies sur berges rive droite Demande « <i>des mesures de la composition de l'air, sérieuses, fiables, en ces endroits précis très encombrés</i> »</p>	<p>2017, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur cible annuelle en particules PM2.5 a ainsi baissé de 70% entre 2015 et 2017. 30 000 habitants ont été concernés en 2016, contre 100 000 en 2015. Ils étaient plus de 700 000 en 2013. Même constat pour les PM10, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle a baissé de 40%, soit 60 000 personnes concernées en 2016 contre 100 000 personnes en 2015. Elles étaient 500 000 en 2013. Le PPA a pour objectif de réduire les émissions liées au trafic routier. Sa mise en œuvre, associée au PREPA, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air en cours de préparation permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites pour la qualité de l'air d'ici 2025.</p>
REL - 247								<p><b>Fédération Française des Automobilistes Citoyens – Paris 10ème</b> <b>Pièce jointe</b> : 5 pages – Observations Enquête publique PPA IDF S'oppose</p> <p>1. «<i>formellement au défi TRA4 « Accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte en Ile-de-France » en raison du caractère profondément antisocial, anti-écologique et inégalitaire de ce dispositif</i> » : le coût du renouvellement du parc automobile est sous-évalué</p> <p>2. «<i>aux actions 1 et 2 du défi TRA6 « Accompagner le développement des véhicules à faibles émissions » : l'impact écologique d'un véhicule électrique n'est pas établi en totale transparence et l'action 2 est une discrimination sociale</i>» Propose</p> <p>1. agir sur la fluidité et la multimodalité (transports en commun, parking relais, système auto partage ...) 2. agir sur le parc existant (aides publiques pour le remplacement, aider les entreprises à moderniser leur parc auto diesel...) 3. agir sur l'urbanisme (trajet emploi-logement,...)</p>	<p>La mise en place d'une ZCR est de la responsabilité des maires. Le PPA soutient la mesure au regard de la réduction des émissions qu'elle permet. Sa mise en œuvre est conditionnée à une étude d'impact.</p> <p>Le développement des véhicules à faibles émissions tel que prévu par le PPA n'est pas une mesure réglementaire. Le défi vise à encourager le renouvellement du parc automobile et le développement de ces véhicules par des aides et le développement de bornes de recharge. L'Etat a mis en place des aides pour le renouvellement des véhicules anciens polluants. Des analyses du cycle de vie des véhicules électrique sont disponibles <a href="http://www.ademe.fr/elaboration-selon-principes-acv-bilans-energetiques-emissions-gaz-a-effet-serre-autres-impacts-environnementaux">http://www.ademe.fr/elaboration-selon-principes-acv-bilans-energetiques-emissions-gaz-a-effet-serre-autres-impacts-environnementaux</a></p> <p>La fluidité et la multimodalité sont l'objet du PDUIF.</p> <p>Il peut être rappelé que l'Etat a engagé ou prévoit d'engager d'importants moyens pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air en Ile-de-France. Dans les transports, il prévoit d'investir 1 590M€ d'euros dans le cadre du Nouveau Grand Paris et 25,5M€ de financement de la Société du Grand Paris. En Ile-de-France, c'est plus de 64M€ qui ont été distribués aux personnes morales en 2016. L'Etat a mis en place l'indemnité kilométrique vélo (IKV). Elle s'élève à 0,25 € par km parcouru entre le domicile et le lieu de travail. Pour l'employeur, cette indemnité est exonérée des charges sociales dans la limite de 200 € par salarié et par an. Pour le salarié, elle est exonérée d'impôts sur le revenu dans la limite de 200 € par an. Une nouvelle prime pour le renouvellement des véhicules polluants par des véhicules plus propres est prévue.</p> <p>L'urbanisme est une compétence des collectivités et le PPA, document préfectoral, ne peut pas imposer des mesures dans ce champ de compétences. Le développement du co-voiturage est un défi du PPA. La gestion des transports en commun est de la responsabilité du conseil régional (PDUIF).</p>	
REL - 248								<p>• <b>Maître Louis Cofflard, pour l'Association « Les Amis de la Terre France » et « Les Amis de la Terre Paris »</b> <b>Pièce jointe</b> : 6 pages – 1. 20171101 Contribution AT France et AT Paris Rappelle</p> <p>1.les enjeux sanitaires, environnementaux et financiers cruciaux 2.l'arrêt du Conseil d'Etat enjoignant l'Etat de transmettre avant le 31 mars 2018 notamment pour l'Île de France « <i>un plan relatif à la qualité de l'air permettant de ramener les concentrations en dioxyde d'azote et PM10 sous les valeurs limites.. dans le délai le plus court</i> » 3.la gravité de la situation francilienne Au regard de l'objet des PPA qui doivent démontrer comment les valeurs limites seront respectées avant la nouvelle échéance du fait de l'obligation de résultat qui pèse sur l'Etat, considère</p> <p>1.le projet de PPA ne satisfait pas cette obligation : « <i>il se borne à démontrer qu'ele nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs limites pour les NO2 et les PM10 sera divisée par trois</i> » 2.l'articulation avec les PCAET telle présentée n'est pas juste car les deux outils juridiques n'ont pas le même objet 3.la notion de « <i>délai le plus court possible</i> » n'est pas respectée : 8 ans c'est trop long 4.l'article R222-15 du code de l'environnement n'est pas respecté Demande</p> <p>1.l'identification et l'évaluation des mesures au titre des « outils complémentaires » 2. l'ensemble des informations requises concernant l'atteinte ou le dépassement</p>	<p>I – Sur la non conformité du projet de PPA avec l'injonction du Conseil d'État</p> <p>Le projet de PPA démontre que 12 des 25 défis du PPA, dans des conditions météorologiques identiques à celles de l'année 2010 et sans prise en compte de l'influence des actions relevant des compétences d'acteurs autres que les Préfets d'Ile-de-France, supprimeront l'ensemble des dépassements des valeurs limites en dioxyde d'azote et particules fines PM10 et PM2.5 à horizon 2020, sauf à proximité immédiate des axes routiers. Cette évaluation est réalisée par Airparif et repose sur une maille géographique fine (carré de 50m de côté). Selon Airparif, si la modélisation était réalisée à une maille moins fine (un carré plus large), les résultats de la modélisation montreraient que les valeurs limites sont respectées partout en Ile-de-France, y compris à proximité des axes routiers. En effet, les dépassements restant étant très localisés, si la maille de modélisation est plus large, les dépassements seront moyennés avec les zones voisines qui ne dépassent pas. Les actions qui n'ont ainsi pas été prises en compte sont le PREPA, les PCAET, le PDUIF et la feuille de route qualité de l'air en cours de préparation avec les collectivités. Le PPA prévoit qu'en prenant en compte les actions de ces autres plans ainsi que l'impact nécessairement positif et important des défis de sensibilisation visant à faire changer les comportements des citoyens tout en gardant une maille de modélisation très fine, il est certain que les valeurs limites seront respectée aussi à proximité immédiate du trafic routier en 2025. Ce délai est mentionnée en pages 70 par deux fois ainsi qu'en page 16 du résumé non technique.</p> <p>Sur les mesures supplémentaires dont les précisions ne semblent pas suffisantes : l'État ne participe pas au pilotage des PCAET qui relèvent des communes, il met à disposition des collectivités les documents nécessaires sur internet ainsi que dans les réunions régulières des communautés de travail départementales de la transition énergétique. La mise en place d'une zone à circulation restreinte a été chiffrée pour information aux collectivités dans le cadre du PPA : coût environnemental, économique, d'acceptabilité sociale et juridique, les résultats sont présentés en pages 66 à 68 du rapport PPA ainsi que dans la fiche défi TRA4. Il est rappelé que l'objectif des PCET était uniquement axé sur la transition énergétique sans aborder le volet air, qui a été ajouté dans les PCAET ; ces PCAET doivent</p>	

	des valeurs cibles	<p>bien être compatibles avec le PPA selon les dispositions de l'article L.229-26, II.3° du Code de l'environnement. Les actions relevant des PCAET sont détaillées dans la plaquette collectivités envoyée à toutes les communes d'Ile-de-France et disponible dans le portail dédié aux collectivités franciliennes : <a href="https://www.maqualitedelair-idf.fr/jagis-au-quotidien/je-suis-une-collectivite/">https://www.maqualitedelair-idf.fr/jagis-au-quotidien/je-suis-une-collectivite/</a> .</p> <p>Compte tenu du délai de mise en œuvre des mesures, rappelé dans la seconde contribution des Amis de la Terre « ces actions demandent du temps », et notamment du délai pour les Franciliens de changer de comportement pour adopter des mobilités actives et utiliser moins et mieux le chauffage au bois, le délai affiché (mise en œuvre des défis d'ici à 2020 et respect assuré des valeurs limites en 2025) est le plus court possible. Les groupes de travail, composé des parties prenantes devant mettre en œuvre les défis, ont confirmé qu'il s'agissait du délai le plus court possible. En effet, 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.</p> <p>Sur les insuffisances manifestes et les contradictions avec l'article R.222-15 du Code de l'environnement Il n'existe une station dépassant une valeur cible ; les valeurs cibles concernent l'ozone et les PM2.5 Le bilan annuel de la qualité de l'air Airparif a démontré en 2015 (pp 18 et 40) que la station autoroute A1 St-Denis qui dépasse aussi la valeur limite dépasse la valeur cible, cette station est représentée en rouge dans la carte page 45 ; toutes les stations de mesure démontrent un respect large de la valeur cible en ozone. Une phrase rappelant ces éléments sera ajoutée dans le rapport PPA. 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. L'analyse des phénomènes de diffusion et de transformation de la pollution est présentée en page 32 du rapport PPA(partie 1, chapitre 3.2) L'évolution des concentrations de polluants entre l'état de référence et 2020 est présenté dans le rapport Airparif. Des cartes régionales seront ajoutées au rapport PPA en plus de la référence au rapport Airparif.</p> <p>Il – Sur l'unique objet du PPA IDF : la planification d'un retour à des niveaux de concentrations inférieurs aux valeurs limites Il est rappelé que le PPA ne peut décider d'une approche consolidée en intégrant les autres outils relevant des compétences d'autres acteurs, puisqu'il fait l'objet d'un arrêté inter-préfectoral d'approbation et de mise en œuvre. Le défi collectivités ainsi que les moyens mis en œuvre pour le suivi du PPA permettront d'intégrer le suivi des autres outils, afin d'assurer une approche coordonnée globale ; juridiquement, il n'est pas prévu d'arrêté préfectoral incluant les décret et arrêté relatifs au PREPA, ni les délibérations approuvant le PDUIF et les 62 PCAET franciliens. Il résulte de ce qui précède que -le PPA peut planifier le respect des valeurs limites, ce qui est fait en pages 16 et 70 (défi 2025), -le PPA ne peut pas imposer de mesures à l'État national ni aux collectivités relevant d'autres outils (hiérarchie des normes)</p> <p>Enfin, en réponse à l'arrêt du Conseil d'État du 12 juillet 2017, l'État élabore des feuilles de route pour la qualité de l'air avec les parties prenantes, dans le but de recenser l'ensemble des actions qui auront un impact certain mais non nécessairement mesurable sur la qualité de l'air et qui seront mises en œuvre d'ici 2020 ; en Ile-de-France, cette feuille de route sera co-pilotée par le Préfet de région et la Présidente du Conseil régional, chef de file pour la qualité de l'air. -le PPA a recensé les mesures nouvelles ayant un effet mesurable sur la qualité de l'air (ZCR de la ville de Paris) -le PPA a fait la démonstration de l'impact sur la qualité de l'air des mesures portées dans le PPA, sans prendre en compte les autres outils. -le PPA ne peut introduire dans l'évaluation de ses effets que les actions sur lesquelles l'État préfectoral a compétence ou qui sont déjà mises en œuvre par ailleurs de façon certaine</p>
REL -	<b>Maître Louis Cofflard, pour l'Association « Les Amis de la Terre France » et</b>	voir réponse précédente.

249			<p><b>« Les Amis de la Terre Paris »</b></p> <p><b><u>Maître Louis Cofflard, pour l'Association « Les Amis de la Terre France » et « Les Amis de la Terre Paris »</u></b>  <b>Pièce jointe : 8 pages – 2. Contribution AT Paris enquête publique PPA</b>  <b>AVIS DEFAVORABLE</b></p> <p>Après avoir retracé l'évolution des différents PPA antérieurs, porte l'analyse suivante</p> <p>Secteur aérien : « ces mesures sont hors de proportion avec la pollution réelle des avions dont le nombre et le trafic va augmenter régulièrement... pas des obligations réglementaires... les mesures du PPA sont faibles, sinon dérisoires face à ce problème. »</p> <p>Secteur agricole : « les mesures sont essentiellement symboliques .. aucun résultat tangible n'en est attendu »</p> <p>Secteur industriel : «les installations de taille moyenne, nombreuses, ne respecteraient pas pour beaucoup la réglementation existante... Ilo ne s'agit pas de réglementation nouvelle, mais d'essayer de faire appliquer celle qui existe »</p> <p>Secteur Tertiaire : « Cette estimation paraît largement surestimée, notamment pour le centre de Paris ou se concentrent les problèmes de pollution, notamment à proximité du trafic routier »</p> <p>Secteur Transport :</p> <p>Déli Transport 1 : seules 60% des grandes entreprises ont réalisés le spPME... les PME sont des obligations de moyens et non de résultat</p> <p>Défi Transport 2 : il ne s'agit pas d'une mesure mais d'une étude.. absence de volontarisme</p> <p>Défi Transport 3 : « communiquer ..., ils ne sont soumis à aucune obligation de performance, d'efficacité ni de résultats , .. Ce sont des mesures incitatives au résultats aléatoires et de long terme »</p> <p>Défi Transport 4 : « réduit à de l'accompagnement et de l'incitation, avec un budget annoncé de 1 million d'euros, un montant dérisoire, pour ne pas dire ridicule au regard des enjeux, alors que les moindres travaux routiers entrepris en Ile-de-france chaque année se chiffrent en dizaines, voire centaines de millions d'euros »</p> <p>Défi Transport 5 : « il ne s'agit que d'animer des groupes de travail, renforcer l'information des citoyens »</p> <p>Défi Transport 6 : «prendra du temps et comporte des défis techniques qui sont loin d'être résolus à court et moyen terme »</p> <p>Défi Transport 7 : « s mesures envisagées sont malheureusement dérisoires et sans effet à court terme, il ne s'agit que de « mettre à jour la carte des sites à vocation logistique », fournir un modèle de charte aux collectivités, mettre à jour des statistiques... »</p> <p>Défi Transport 8 : « Il ne s'agit pas de mettre en place des aides et des infrastructures de façon volontariste, mais de « publier un recueil de bonnes pratiques pour la mise en place d'aides »</p> <p>Conclut</p> <p>1. »la plupart des mesures consistent à étudier, informer, inciter, avec des budgets dérisoires au regard de l'enjeu. Il est manifestement impossible d'attendre des résultats tangibles de ces actions d'ici 2020, ni à plus long terme. »</p> <p>2 « Beaucoup de mesures reposent indirectement sur l'action de tiers »</p> <p>3. « aucune mesure réglementaire nouvelle et ambitieuse, avec des obligations de résultat, dans ce plan. »</p> <p>« Il serait souhaitable qu'une expertise totalement indépendante soit diligentée sur ce point. ...</p> <p>La conclusion du PPA est donc un aveu d'échec annoncé. »</p>
REL - 250	•	•	<p>Sur le déroulé indiqué, et notamment le paragraphe 1.3 : le travail d'élaboration du PPA a été officiellement lancé le 22 janvier 2016 et non le 24 mai 2016 (voir communiqué de presse : <a href="http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/17797/122915/file/Lancement%20de%20la%20r%C3%A9vision%20du%20Plan%20de%20Protection%20de%20l'Atmosph%C3%A8re%20en%20IDF.pdf">http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/17797/122915/file/Lancement%20de%20la%20r%C3%A9vision%20du%20Plan%20de%20Protection%20de%20l'Atmosph%C3%A8re%20en%20IDF.pdf</a> )</p> <p>Sur chaque secteur, des réponses précises ont été apportées dans le PV de synthèse, dont la substance est présentée ici en court résumé :</p> <p>-aérien : les décisions relatives au transport aérien relèvent du Ministre, le PPA ne saurait donc prévoir ces mesures</p> <p>-agricole : le secteur étant émetteur d'ammoniac, celui-ci peut se transformer ensuite, selon les conditions météorologiques, en particules secondaires. Il est impossible d'estimer les gains en émission de particules secondaires, aucun résultat tangible/mesurable n'est donc présenté</p> <p>-industrie : le secteur est déjà soumis à des valeurs d'émission contraignantes suite aux précédents PPA et aux évolutions réglementaires européennes et nationales ; le secteur n'est par ailleurs plus le principal secteur émetteur</p> <p>-tertiaire : la contribution réelle du chauffage au bois à la pollution de l'air a été démontrée en page 29 du rapport PPA, en annexe du PPA ainsi que dans le rapport Airparif. Le LCSQA a par ailleurs démontré l'importance du chauffage au bois dans la pollution aux particules lors des épisodes de pollution, comme par exemple dans le document <a href="https://www.lcsqa.org/rapport/2017/ineris/episodes-pollution-particulaire-debut-decembre-2016-element-comprehension-parti">https://www.lcsqa.org/rapport/2017/ineris/episodes-pollution-particulaire-debut-decembre-2016-element-comprehension-parti</a> . L'isolation des bâtiments est contenue dans le Schéma Régional Climat Air Energie, avec un programme ambitieux de rénovation La contribution du chauffage au bois à la pollution aux particules fines PM10 a été ajustée suite à un sondage mené par l'institut spécialisé BVA.tions énergétiques (125 000 logements par an), pris en compte dans la modélisation PPA.</p> <p>-transports : la mise en œuvre de TRA1 est déjà lancée et ne vas pas attendre 2020 pour être réalisée. La compétence ZCR est bien fixée aux maires, par la loi TECV du 17 août 2015 sur laquelle le PPA ne peut pas revenir. Une étude est nécessaire pour s'assurer que la création de voies de covoiturage n'aura pas pour conséquence de créer des embouteillages et donc de dégrader la qualité de l'air.</p> <p>Sur la conclusion :</p> <p>1. Des résultats tangibles sont attendus d'ici 2020, comme indiqué dans l'évolution des émissions et des concentrations de polluants, avec entre 2014 et 2020 une réduction par exemple de 39 % des émissions de Nox, de 42 % des concentrations annuelles en NO2 à proximité du trafic routier, de 94 % des Parisiens exposés à un dépassement des valeurs limites. Ces résultats seront améliorés par l'ensemble des autres défis dont il n'est pas possible de mesurer les effets ainsi que des autres outils.</p> <p>2. Voir réponse à la première contribution des Amis de la Terre</p> <p>3. le retour d'expérience sur les interdictions non dotées de moyens de contrôle et sanction (interdiction des feux de cheminées) a permis de garantir que l'effet d'une mesure d'interdiction était moins bon que celui d'une mesure incitative assortie de pédagogie.</p> <p>Pour répondre à l'injonction du Conseil d'État, le PPA sera complété par une feuille de route en cours d'élaboration. Les mesures régulières publiées chaque année dans les bilans qualité de l'air d'Airparif montrent une baisse réelle des concentrations de polluants dans l'atmosphère en Ile-de-France, éléments rappelés en page 34 du rapport. Ces éléments sont des éléments objectifs qui ne sauraient supporter la qualification de « mythe ».</p> <p>Comme souligné, une coquille s'est glissée en page 59 du rapport, il faut lire « 2025 » et non « 2020 » ; la modification sera apportée.</p> <p>Les hypothèses concernant la rénovation énergétique des bâtiments prises en compte dans la modélisation PPA sont optimistes. En revanche, comme l'a regretté le STIF, les hypothèses concernant le trafic routier sont pessimistes (modélisation de l'augmentation du trafic routier alors qu'une tendance à la baisse est observée actuellement). Par ailleurs, la non prise en compte du PREPA et des mesures nationales comme la convergence de fiscalité diesel-essence constitue une hypothèse conservatrice. Enfin, concernant les hypothèses de renouvellement du parc automobile, celles-ci ont aussi été prises de façon conservatrice (voir remarque 74 du mémoire en réponse au PV de synthèse). Il est rappelé que ces hypothèses ont été élaborées par les groupes de travail.</p> <p>Cernant les dates présentées, il est rappelé que 2020 correspond au délai d'ici lequel tous les 25 défis devront être mis en œuvre ; 2025 correspond au délai où la qualité de l'air en Ile-de-France respectera les valeurs limites ; les compétences de chaque acteur en Ile-de-France seront clarifiées, comme cela est indiqué dans le défi « collectivités ».</p>
REL - 251	•	•	<p><b><u>Bernard Perraudin, pour l'Association ACRI Liberté, membre d'Environnement 92</u></b>  <b>Pièce jointe : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France</b></p> <p>voir réponse 138</p>

										AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 138 Insiste sur l'absence de création de « zones tampons abondamment plantées » aux abords des grands axes routiers tel que l'échangeur autoroutier A14-A86 «C'est contraire aux bonnes orientations d'urbanisme propices au bien être et à la santé des populations riveraines »	
REL - 252									•	<p><b>Anonyme</b> « Au regard des enjeux, les mesures proposées ne me semblent pas suffisantes »</p> <p>Demande</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stopper la concentration du trafic aérien en Ile de France</li> <li>2. Appliquer le principe du pollueur-payeur pour financer les coûts externes:bruit,etc..</li> <li>3. Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures</li> <li>4. Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires</li> <li>5. Appliquer l'article L223-1 du code de l'environnement en cas de pic de pollution</li> </ol>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 253	•	•	•	•	•	•			• •	<p><b>Brigitte Mazzola, Présidente de l'Association Environnement Dhuis et Marne 93 (EnDeMa93)</b> <b>Pièce jointe</b> : 1 page – 17 11 13 avis EnDeMa93 enquête publique PPA AVIS DEFAVORABLE «Le PPA n'est pas assez ambitieux sur les seuils fixés, ni assez volontariste sur les délais de mise en œuvre. » ni suffisamment contraignant, voir insuffisant (pics de pollutions) et que les mesures "ne sont pas à la hauteur de l'analyse des enjeux sanitaires et environnementaux présentés" Rappelle que les objectifs du PPA 2013 "n'ont pas encore été atteints en 2017" et qu'il y a une mise en demeure de la Commission Européenne. • Rappelle que les villes de Seine St Denis (Clichy-sous-Bois, Gagny, Le Raincy, Montfermeil, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Villemonble) sont particulièrement touchées par la pollution du fait de leur urbanisation intense, trafic routier (sortie A3 Villemonble, axes principaux et rues pavillonnaires (évitement)) et des installations de chauffage anciennes et individuelles Dit que le P.P.A omet d'agir sur les espaces verts "qui ont un rôle déterminant (pièges à particules)" en milieu urbain Demande que les actions soient mises en œuvre le plus rapidement possible et critique les délais annoncés notamment concernant les lignes 11 et 16 du Grand Paris Express. Demande à ce que la protection des espaces naturels non urbanisés soit renforcée dans le cadre des PLU (ex. 3 anciennes carrières à Gagny)</p>	<p>Le PPA , associé aux PCAET, au PREPA et à la feuille de route pour la qualité de l'air permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici 2025.</p> <p>Le délai de 3 ans reste un délai très contraint pour modifier les comportements des franciliens.</p> <p>L'urbanisation est une compétence des collectivités. Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prodinra.inra.fr/? locale=fr#!ConsultNotice:349756</a>].</p>
REL - 254	•	•	•	•	•	•			• •	<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE « Après m'être documentée, je rejoins l'avis de la FNE Ile de France, défavorable à ce projet de PPA 2017. En effet je trouve que ce projet manque d'ambition,</p>	<p>Les mesures retenues par les GT ont été l'oeuvre de tous les participants. Leur sélection ont reposé sur plusieurs facteurs dont l'efficacité pour lutter contre la pollution atmosphérique, le coût économique endossé par le secteur et l'acceptabilité sociale d'une telle mesure pour les acteurs sectoriels. Elles ont été validées par le comité de pilotage. Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement,</p>

	<p><i>ignore des études scientifiques ou des rapports déjà existantes (notamment sur l'urée) qui devraient être pris(es) en compte pour une action plus significative et efficace. Il en va de notre santé à tous »</i></p>	<p>toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information, tous les sites des préfectures d'Ile-de-France ont relayé l'information, les associations et collectivités n'ont pas souhaité le faire.</p> <p>Il n'a pas été possible de reconduire de nouvelles réunions publiques lors de prolongement de l'enquête.</p> <p>Les cartes de pollution en concentration sont déterminées par Airparif et prennent en compte l'ensemble des sources d'émission.</p> <p>Concernant la mortalité due à la pollution atmosphérique, il convient de comparer à la bonne échelle territoriale. Le PPA ne donne pas des chiffres à l'échelle nationale mais à l'échelle régionale, en utilisant un modèle qui n'est pas le même que celui utilisé dans les autres études citées. Il n'y a aucune tromperie du citoyen puisque les résultats du PPA sont affichés et expliqués dans une annexe méthodologique détaillée. Les résultats des études ne peuvent pas être comparés puisqu'ils font appel à des modèles différents ainsi qu'à des années de référence des calculs différents. Il n'y a pas eu d'étude ANSES mais une étude Santé publique France, ex-InVS.</p> <p>Le bilan du PPA 2013 (page 39 du rapport) est dressé selon un pourcentage d'atteinte des indicateurs de suivi.</p> <p>Les défis du secteur agricole dispose d'actions de terrain avec notamment le fractionnement d'urée solide.</p> <p>En cas de pic de pollution prolongé, un plan national peut être mis en place : <a href="https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales">https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales</a></p> <p>Les facteurs d'émission utilisés sont déterminés par la Commission européenne</p> <p>L'isolation et la sobriété énergétique sont l'objet du SRCAE et non du PPA.</p> <p>Le GT actions citoyennes dont la présidence est assurée par FNE environnement doit élaborer une campagne de communication et de diffusion des 10 bons gestes pour la qualité de l'air.</p> <p>Afin de clarifier les différents plans et schémas et les compétences des acteurs, le PPA prévoit, dans son défi collectivités, de produire un guide du qui fait quoi de la qualité de l'air.</p> <p>Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information.FNE ayant participé au groupe de travail « Actions citoyennes » a donc sa part de responsabilité dans la communication autour de l'enquête. Les associations ont en effet été invitées à relayer très largement l'information dans leur réseau. Les collectivités ont également été invitées à informer leur concitoyen. Les avis d'enquêtes ont fait l'objet également de publications sur les sites internet de la Préfecture, du Ministère, de la DRIEE et sur <a href="http://www.maqualitedelair-idf.fr">www.maqualitedelair-idf.fr</a>. Un courrier transmis à l'ensemble des collectivités leur a demandé d'informer leurs concitoyens de la prolongation de l'enquête publique par tous les moyens à leur disposition (panneaux d'affichage, lettre municipale...). La qualité de l'air est une affaire de tous et les plus informés peuvent entraîner les autres.</p> <p>Le code de l'environnement demande de prévoir des actions via un PPA dans un délai qu'il se fixe.</p> <p>Concernant la mortalité due à la pollution atmosphérique, il convient de comparer à la bonne échelle territoriale. Le PPA ne donne pas des chiffres à l'échelle nationale mais à l'échelle régionale, en utilisant un modèle qui n'est pas le même que celui utilisé dans les autres études citées. Il n'y a aucune tromperie du citoyen puisque les résultats du PPA sont affichés et expliqués dans une annexe méthodologique détaillée. Les résultats des études ne peuvent pas être comparés puisqu'ils font appel à des modèles différents ainsi qu'à des années de référence des calculs différents. Il n'y a pas eu d'étude ANSES mais une étude Santé publique France, ex-InVS.</p> <p>L'évaluation des défis a été réalisée par Airparif entre les COPIL 3 et 4 et les résultats ont été présentés lors du COPIL 4. Si les résultats n'avaient pas permis d'atteindre des objectifs satisfaisants, les GT auraient été à nouveau sollicités. Il est à noter que Le PPA associé au PREPA, au PDUIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air permettra de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici 2025.</p> <p>Les installations de combustion font l'objet de dispositions via les défis industries qui visent à sévérer les valeurs limites d'émission de ces installations.</p> <p>Le PPA répond aux objectifs de la directive de 2008 relative à un air pur en Europe. Il a pour objectif de supprimer les dépassements de valeurs limites de qualité de l'air fixées par cette directive. En Ile-de-France, cela concerne les particules et les dioxydes d'azote. C'est la raison pour laquelle le PPA se concentre sur ces polluants. Les incinérateurs sont des installations classées et sont encadrés par des arrêtés préfectoraux qui fixent des valeurs limites pour d'autres polluants. Les dioxines en font partie.</p>
--	---	--

															Les modélisations des émissions du trafic routier suivent le guide national méthodologique pour la réalisation des inventaires. Il se base sur une évolution du trafic que Ile-de-France mobilités jugent au contraire pessimiste puisqu'elle considère une évolution du trafic en légère hausse quand le PDUIF prévoit une baisse de l'ordre de 2 % du trafic.	
REL - 255	•	•	•	•	•	•		•	•						<b>Ghislain Gagny – Riverain de Roissy</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte <b>AVIS DEFAVORABLE</b> Voir Observation REL – 163	Voir réponse 163
REL - 256										•					<b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> : 5 pages – Plan régional air version dif « <i>Ce plan (très bavard) manque d'ambition</i> » Estime que « <i>l'enchevêtrement des plans</i> » ne facilite pas la lecture, la compréhension du projet Considère que ce « <i>Globalement, le projet est très imprécis, timoré, seulement incitatif... Ce plan suppose la bonne volonté des acteurs (entreprises, administrations locales...), ce qui ne porte pas beaucoup à l'optimisme pour l'avenir</i> » Remarque <u>Secteur aérien</u> : beaucoup de communication, seulement des incitations ou collecter des données.. <u>Secteur agricole</u> : toujours incitatif... des études, recherches, des bonnes pratiques, pour quel résultat, formations obligatoires ? <u>Secteur industriel</u> : renforcer les sanctions et ne pas se limiter à appliquer la réglementation, renforcer les moyens d'inspection, quel impact de la Loi de finances 2018 qui semble marquer un recul des moyens affectés à la DRIEE ? 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. « <i>Faisons le</i> » Réduire les émissions pour les nouvelles installations (pourquoi les existantes?), l'étude socio économique prendra-t-elle en compte le coût social et de santé humaine ? <u>Secteur résidentiel</u> : les mesures sont insuffisantes, Pour les foyers de chauffage au bois ouverts : il faut s'atteler à une interdiction Pour les chantiers : « <i>rendre la charte obligatoire et contrôlée dans le cadre des marchés publics, au lieu de clauses incitatives qui ne seront pas respectées. Il existe déjà des réglementations, par ex : «articles n°96 et n°99-8 du règlement sanitaire départemental prévoient la protection des lieux publics contre la poussière et les abords des chantiers (cf. aussi l'arrêté du 23 novembre 1979 consolidé portant règlement sanitaire du département de Paris)</i> <i>Le nettoyage des murs, le raclage des poussières et, d'une façon générale, toutes les opérations d'entretien des habitations et autres immeubles ainsi que les travaux de plein air doivent s'effectuer de manière à ne pas disperser de poussière dans l'air, ni porter atteinte à la santé ou causer une gêne pour le voisinage. Cette directive fixée par ces arrêtés est-elle respectée ?</i> il faut des mesures d'interdiction et une vraie police de l'environnement avec un contrôle annuel des camions,.. 5. secteur des transports : renforcer l'obligation des plans de mobilité, rendre obligatoires les plans de circulation dans les communes de manière à protéger les habitants de la pollution, mettre la pression pour l'établissement des ZCR, politique du stationnement doit être clarifiée, pour la logistique urbaine, les cartes doivent être à jour, .. 6. mesures d'urgence : « <i>Les arrêtés préfectoraux devraient être plus coercitifs, et non contenir de simples recommandations</i> »	Les plans sont imposés par des lois votées par le parlement. Ce plan répond au code de l'environnement.  Sur les secteurs aériens et agricoles, la démarche est volontairement incitative. Il s'agit de demander un réel engagement des secteurs.  En ce qui concerne le secteur industriel, les installations existantes font l'objet d'un encadrement par la législation des installations classées basé sur le principe des meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable.  La méthodologie d'évaluation des coûts sanitaires est expliquée en annexe du PPA.  Il existe un arrêté inter-préfectoral prévoyant les mesures à mettre en œuvre lors des pics de pollution : elles sont ensuite décidées par le Préfet de police après consultation d'un comité des élus.
REL - 257	•	•	•	•	•	•				•					<b>Anonyme</b> <b>AVIS DEFAVORABLE</b>	voir réponse 163



													Voir Observation REL – 163	
REL - 258			•										<p><b>Mme Fromangé</b> « Nous constatons que le trafic aérien au dessus de notre ville a cru considérablement ces dernières années avec des nuisances sonores et des nuisances en terme de pollution atmosphérique accrues également. Le nombre de personnes impactées par ce trafic aérien est considérable tant la région est dense au niveau population. Le risque sanitaire n'est pas pris en compte par l'Etat »</p>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 259	•	•	•	•									<p><b>Anonyme</b> « Comme d'habitude c'est une enquête publique bien discrète. Pourquoi la publication de cette enquête n'a-t-elle pas fait l'objet de publicité par le département et la commune ? » Relève que la pollution de l'air est bien « un fait réel » S'inquiète de la qualité de la récolte de son potager et de l'état de ses poumons « il serait temps d'être un peu plus ambitieux !!! »</p>	<p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France, Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>), Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>), Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>) Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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">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</a>)</p> <p>Mise en ligne sur l'ensemble des sites internet des préfetures 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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site maqualitedel'air-idf.fr d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>Publication sur le site internet du Ministère de la transition écologique et solidaire d'un article sur l'enquête publique</p>

																				<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 "Estampes 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.</p> <p>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 <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>Une plaquette de communication synthétisant le PPA pour le grand public a été élaborée et mise en ligne sur le site internet <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>. 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.</p> <p>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.</p> <p>Le PPA associé au PREPA, au PDUJIF, aux PCAET et à la feuille de route pour la qualité de l'air permet de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici 2025.</p>	
REL - 260	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<p><b>Association de défense de l'environnement EPARCHE</b>  <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France  AVIS DEFAVORABLE  Voir Observation REL – 138  <i>« Avec les températures que nous subissons beaucoup de foyers utilisent leurs cheminées et cette pollution est assez pénible. Nous souhaitons que l'Etat et les collectivités apportent des solutions afin que nous et nos enfants puissions respirer un air plus sain. En dehors des pollutions liées au trafic routier, aux divers épandages qu'il convient de réduire, l'isolation des bâtiments doit être une priorité. »</i></p>	<p>L'isolation des bâtiments est prise en compte par la loi TECV et les dispositifs d'accompagnement associés (CITE)</p> <p>Le PPA prévoit d'encourager le renouvellement des équipements de chauffage au bois peu performants par une sensibilisation et l'encouragement des collectivités à mettre en place un fond air bois (dispositif d'aide financière). Le département de l'Essonne a déjà mis en place un tel dispositif. La MGP a été retenu par l'appel à projet de l'ADEME pour mettre en place un tel dispositif ; les collectivités ont la possibilité de répondre à cet appel d'offres.</p>
REL - 261										•										<p>• <b>Association Qualité de Vie de La Borde</b>  <b>Pièce jointe</b> : 3 pages – Avis de QVLB sur le P.P.A Île de France 2017 – 2020  AVIS DEFAVORABLE</p>	<p>Le PPA a pour objectif d'inciter les franciliens à changer leur comportement. Il cherche donc l'adhésion et les encourage par des mesures incitatives.</p>

																				<p>Estime</p> <p>1. le dossier complexe et volumineux</p> <p>2. le P.P.A n'est pas assez ambitieux, «<i>La preuve n'est pas apportée qu'avec les actions préconisées l'on puisse atteindre la conformité aux limites européennes</i>» et «<i>Les actions prévues pour réduire la pollution ne sont généralement qu'incitatives et non contraignantes, ce qui permet de douter de leur efficacité</i>»</p> <p>Fait remarquer</p> <p>1. secteur agricole : actions sans efficacité</p> <p>2. secteur transport : les efforts sont modestes pour encourager le renouvellement du parc auto, pour le maillage vélo et des transports en commun (en radiale et non aux tangentielles) donc, le trafic routier va continuer à croître</p> <p>3. secteur résidentiel et tertiaire : de simples préconisations ... le chauffage à bois : «<i>Les habitants sont déjà encouragés à utiliser ce type de chauffage avec les taxes uniquement sur l'électricité, le gaz et le fuel</i> »</p> <p>4. secteur aérien : les mesures sont insuffisantes au regard de l'impact</p>	L'efficacité des défis a été évaluée et est présentée dans le rapport du PPA. Le retour d'expérience a montré que les incitations et explications sont plus efficaces que les interdictions qui ne sont pas dotées de moyens de contrôle ou de sanctions dissuasives.
REL - 262	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<p><b>Anonyme</b></p> <p><b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France</p> <p>AVIS DEFAVORABLE</p> <p>Voir Observation REL – 138</p> <p>«<i>Ce projet n'est pas assez ambitieux, et peu de contraintes y sont associées</i> »</p> <p>Souligne les points suivants : importance de répondre à la norme HQE pour les bâtiments, les projets d'énergie propre contestés, la vétusté des transports collectifs qui dissuadent de les utiliser, l'évolution de la démographie sur le territoire francilien</p>	voir réponse 138
REL - 263																				<p><b>Anonyme</b></p> <p>«<i>Après une phase d'analyses, les services de l'Etat doivent prendre les mesures nécessaires pour une amélioration de la qualité de l'air dans notre région classée "sensible". Il est impensable d'accorder une autorisation d'exploitation de carrière à Brueil pour prolonger une cimenterie en pleine agglomération (11000 habitants Gargenville, Juziers). Il est urgent de penser à la reconversion de cette cimenterie et plus généralement d'impliquer les industriels pollueurs à prendre leur responsabilités et de contribuer à un développement durable</i> »</p>	La cimenterie et la carrière relèvent de la réglementation concernant les installations classées, qui prévoit une étude d'impact. Cette problématique n'entre pas directement dans le champ du PPA.
REL - 264	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<p><b>Bernard Destombes</b></p> <p><b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France</p> <p>AVIS DEFAVORABLE</p> <p>Voir Observation REL – 138</p>	voir réponse 138
REL - 265	•	•	•	•																<p><b>Fabienne Gambiez, Conseillère municipale d'Issy les Moulineaux, UDE-Front Démocrate</b></p> <p>Déplore le peu de publicité faite à cette enquête alors que «<i>le sujet de la qualité de l'air est un sujet primordial</i> »</p> <p>Estime</p> <p>1. il faut informer les citoyens</p> <p>2. l'état actuel de la situation n'est pas bien pris en compte</p> <p>Ne comprend pas que les collectivités «<i>peuvent-elles encore s'opposer au bon déroulement des études réalisées par Airparif en Ile-de-France ?</i> » il est important de soutenir l'organisme indépendant en charge de mesurer la qualité de l'air</p> <p>«<i>je souhaite que soit inclus dans ce plan 2017-2020 les principes de la mise en place d'une meilleure communication en direction des citoyens, des entreprises et des acteurs publics, pour informer sur les impacts des nuisances atmosphériques et ainsi mettre en place une démarche de prévention plus efficace</i> »</p>	<p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France,</p> <p>Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>),</p> <p>Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>),</p> <p>Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air</a>)</p>

	<p>pur-2020,19-09-2017.html)  Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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">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</a>)</p> <p>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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>Une plaquette de communication synthétisant le PPA pour le grand public a été élaborée et mise en ligne sur le site internet <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>. 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.</p> <p>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.</p> <p>Le PPA présente bien un état initial dit de référence avec un état des lieux des émissions et des concentrations en polluants en Ile-de-France.</p> <p>Le défi « actions citoyennes » vise à renforcer la communication sur la qualité de l'air. Par ailleurs il est prévu</p>
--	---

																				notamment une journée régionale pour la qualité de l'air pour sensibiliser le public à cet enjeu, des plaquettes d'informations qui seront diffusées, un site internet dédié à la qualité de l'air en Ile-de-France, des formations des scolaires. Nous partageons l'enjeu de communiquer davantage.  Nous ne sommes pas en mesure de répondre pour les collectivités.	
REL - 266	•	•	•	•	•															<p><b>Union des Démocrates et des Ecologistes Île de France</b> Se réfère au Rapport de l'Agence européenne pour l'Environnement (500 000 morts prématurés par an en Europe liées à la pollution) et à l'arrêt du Conseil d'Etat Estime que les P.P.A ne prennent pas en compte les enjeux de santé publique, le coût économique «Il est donc urgent que l'Etat agisse de façon plus volontariste et prévoit des actions concrètes de court terme et s'engage à faire appliquer le principe «pollueur/payeur» Les priorités sont les suivantes 1. la performance énergétique des bâtiments 2. la mise en place d'une réelle politique de l'aménagement du territoire, avec un développement de l'agriculture bio, des transports collectifs et le feroutage 3. une valorisation de l'économie circulaire Regrette « la trop faible publicité accordée à cette enquête publique, l'implication de nos concitoyens mais aussi des professionnels et des acteurs publics est en effet primordiale pour atteindre des objectifs ambitieux. Il convient donc d'améliorer sérieusement la communication sur ces enjeux de développement économique et de salubrité publique »</p>	La performance énergétique des bâtiments relève du SRCAE et de la loi TECV, pas du PPA. L'aménagement du territoire n'est pas de la compétence du PPA, il relève des collectivités et du SDRIF. L'agriculture biologique relève du plan bio 2014-2020 <a href="http://driaaf.ile-de-france.agriculture.gouv.fr/Plan-Bio-2014-2020">http://driaaf.ile-de-france.agriculture.gouv.fr/Plan-Bio-2014-2020</a> L'économie circulaire est prise en considération par la loi TECV et son développement assuré par le SRCAE et ses déclinaisons locales les PCAET.
REL - 267		•	•	•																<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.  La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.  Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>	
REL - 268					•															<p><b>Anonyme</b> Estime que les « politiques de réduction des déchets sont loin d'être suffisantes »</p>	La politique de gestion des déchets relève des plans d'élimination des déchets qui sont de la responsabilité du conseil régional. Elle ne relève pas du PPA.
REL - 269					•															<p><b>Anonyme</b> Propose 1. l'équipement de certains citoyens et associations d'appareils de mesures de pollution 2. rendre les rues plus agréables pour favoriser la marche et le vélo 3. développer les espaces verts</p>	<p>L'utilisation d'appareils de mesure de pollution doit répondre à des normes précisées dans la directive européenne de 2008. Le dispositif de surveillance de la qualité de l'air d'Ile-de-France est agréé et géré par Airparif.  Le défi « collectivités » vise à échanger avec les collectivités sur la mise en place de ces bonnes pratiques pour les développer. La compétence d'aménagement du territoire appartient en effet aux collectivités. Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à</p>

																				l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.  Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prodinra.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a> ]. Le développement des espaces verts relève du SRCE.				
REL - 270																				•	<b>Anonyme</b> « J'ai d'abord eu du mal trouver le PPA à la Mairie de Neuilly. J'ai été envoyée de bureau en bureau, de bâtiment en bâtiment. Ce document est difficile à analyser pour une personne qui n'est pas spécialiste d'environnement. » Souhaite l'installation de capteurs av de Gaulle à Neuilly sur Seine «Pour ne pas reprendre leurs conclusions dans ce message, je tiens exprimer mon accord avec les conclusions des associations Environnement 92 et France Nature Environnement. »	voir réponse 138		
REL - 271																					• • • • • • • • • •	<b>Alain Bretel, Président de l'association de Défense de la vallée du LIEUTEL et de ses environ (ADVALE) - VICQ (78)</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 138 Indique que l'association ADVALE est adhérente FNE Ile de France	voir réponse 138	
REL - 272																						•	<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Indique que la reconversion de la cimenterie de Gargenville est <i>possible et nécessaire</i>	La cimenterie et la carrière relèvent de la réglementation concernant les installations classées, qui prévoit une étude d'impact. Cette problématique n'entre pas directement dans le champ du PPA.
REL - 273																						•	<b>Patrick KRONENBITTER Président de Villenoy en marche vers son avenir - Villenoy (77)</b> Constata que le Nord Seine et Marne (secteur de Meaux) est oublié des capteurs AirParif Indique que 1. une décharge de produits dangereux et une plate forme de recyclage de gravats devraient s'implanter sur les communes de Villenoy et Iles-les-Villenoy (zone sensible répertoriée dans le dernier PPA) 2. ces installations vont vraisemblablement conduire à une augmentation de la pollution atmosphérique. De plus, les habitations sont situées dans le couloir des effets polluants compte tenu des vents dominants. Suggère la mise en place rapide de stations fixes de prélèvements (air et bruit) dans cette zone	Le réseau de stations de mesure de la qualité de l'air géré par Airparif répond aux exigences de la directive européenne de 2008 pour un air pur en Europe. Cette directive fixe le nombre de stations à implanter selon le polluants et le nombre d'habitants.  Le stockage des déchets relève du plan régional d'élimination des déchets de la responsabilité du conseil régional. Il ne relève pas du PPA.
REL - 274																						•	<b>Anonyme</b> 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	Le PPA ne s'intéresse qu'aux polluants visés par la directive européenne de 2008 pour un air pur en Europe et pour lesquels des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air ont été observés conformément au code de l'environnement. En Ile-de-France, cela concerne les particules et les oxydes d'azote.
REL - 275																						• • • • • • • • • •	<b>Françoise Brochot, Présidente de Convergence Associative - Saint Prix (95)</b> <b>Pièce jointe</b> : 14 pages + 7 annexes numérotées de I à VII, soit 31 pages au total AVIS DEFAVORABLE Indique que Convergence Associative pour la réduction des nuisances aériennes est un mouvement fédérant 174 associations et collectifs franciliens Liste les actions menées par le collectif (la dernière est une action juridique lancée le 23/12/2016 pour le respect de directive 2002/49/CE autour des 3 grands	Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.  La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les

	<p>aéroports français) Indique que la qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur. L'IDF concentre la moitié du trafic aérien national avec une densité de population à l'intérieur des plans d'exposition aux bruits des aéroports parisiens 10 fois plus élevée que la moyenne nationale.</p> <p><b>Sur le déroulé de l'Enquête Publique</b> Indique que les conditions d'information sur la tenue de l'enquête publique ont été insuffisantes, il fallait davantage s'appuyer sur les réseaux associatifs, les collectivités et les médias. Déploie que la réunion publique de Gonesse ait été annulée, que les participants au GT secteur aérien n'ait été prévenu du début de l'enquête que le 25/09 (1 semaine après son démarrage). Considère que le volet financier de l'enquête est insuffisant.</p> <p><b>Sur le cas particulier de la pollution générée par les réacteurs d'avion:</b> Explique la technologie: impossible de se passer de l'énergie fossile, pas d'échappement après la chambre de combustion interne, donc pas de dépollution possible des gaz d'échappements. Indique que le Kérosène utilisé contient 6 classes d'additifs, véritables poisons (50 composés carcinogènes), une fois brûlés et combinés entre eux.</p> <p><b>Sur la sous-évaluation de la pollution du secteur aérien:</b> Critique les émissions du cycle LTO mesurées sur banc d'essai à régime moteur constant, Indique que le cycle LTO conçu par l'OACI n'est pas pertinent pour évaluer les émissions sur le territoire d'une région (annexe I et II) 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+Orly. Indique que les émissions de polluants sont sous évalués de 25% en considérant que la hauteur du cycle LTO est identique à la hauteur de la couche limite atmosphérique (CLA) en toutes circonstances (cf annexe I et II) Souhaite que le transport routier induit par les aéroports soit pris en compte (voyageurs, employés, fret...)</p> <p><b>Sur l'évolution des NOx entre 2017 et 2020 :</b> Indique que le fichier du défi n°3 sur la communication des émissions lors du cycle LTO par couple avion/moteur sur les aéroports d'Orly et de CDG a déjà été fourni par la DGAC mais qu'il reste à améliorer (cf annexe III) Indique que l'apport des nouveaux avions aux moteurs moins polluants (- 40% d'émissions de NOx par rapport aux moteurs d'anciennes générations) ne compensera pas à l'horizon 2020 l'augmentation annuelle des mouvements d'avions.</p> <p>Indique que les promesses du Grenelle ne seront pas tenues. Demande une évaluation des polluants dans le périmètre de l'Ile-de-France sans limite d'altitude, ceci permettant de compléter la connaissance de la pollution</p> <p><b>Sur les mauvaises manières du lobby aérien :</b> Cite des exemples de promesses non tenues, de désinformation et d'actions d'empêchement et de retardement (dont le plafonnement d'Orly à 200 000 mouvements annuels)</p> <p><b>Sur l'augmentation annoncée du trafic aérien en IDF :</b> Indique que l'exercice de prédiction du trafic est périlleux mais BOEING et AIRBUS prévoient un doublement du trafic pour les 2 prochaines décennies Précise que le nombre de vol devrait augmenter compte tenu des rotations plus rapides imposées par les compagnies low cost et les délais de maintenance réduits pour les nouveaux avions Souligne les investissements importants en projet à Roissy pour doubler sa capacité « Croire, comme l'affirme la DGAC, que cette augmentation de passagers se fera sans augmentation du nombre de mouvements, c'est prendre les services de</p>	<p>émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France, Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>), Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>), Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>) Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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">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</a>)</p> <p>Mise en ligne sur l'ensemble des sites internet des préfetures 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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	--	--

	<p><i>l'Etat et les associations pur de grands naifs. »</i></p> <p>Indique qu'entre 2014 et 2016, la croissance est redevenue plus forte, et le nombre de mouvements repart à la hausse y compris en région Ile-de-France (+2% d'augmentation du nombre de mouvements sur Roissy CdG et Orly en deux ans).</p> <p><b><u>Sur l'analyse des 3 défis transport aérien :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- porte le même jugement sur le défi 1 et le défi 2</li> <li>- constate que ces 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 (cf annexe VIII)</li> <li>- accumule des informations sur la question controversée de l'augmentation de trafic du secteur et juge peu crédible les affirmations répétées du Ministère et d'ADP indiquant que le trafic ne va pas ou peu augmenter,</li> <li>- indique que les actions seront inefficaces car déjà en cours ou comprenant des freins et/ou des leviers pour en élargir l'action.</li> <li>- regrette que la DGAC soit juge et partie en la matière</li> <li>- approuve le défi 3 demandé pendant les réunions de GT mais émet des doutes la fiabilité des données (A titre d'exemple, chiffre 2012 donné en GT par le laboratoire ADP : 5697 tonnes de NOx émis par Roissy+Orly, chiffres dans dossier PPA pour 2014 : 7686 tonnes... soit +35%)</li> <li>- émet 4 objections sur le défi 3 : étudier les émissions de polluants au delà du cycle LTO, ajouter la communication sur les émissions de particules PM10 et PM2,5, ne pas se contenter des émissions des moteurs en laboratoire (cf scandale Volkswagen), faire fournir les chiffres par une source indépendante.</li> </ul> <p><b><u>Les propositions de la Convergence Associative :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- évaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France sans limite d'altitude</li> <li>- 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.</li> <li>- appliquer les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air fixées en 2005</li> <li>- plafonner le trafic aérien en Île-de-France</li> <li>- appliquer le principe «pollueur payeur»</li> <li>- généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures</li> <li>- contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires</li> <li>- restreindre le trafic aérien en cas de pic de pollution</li> <li>- 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</li> </ul>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>De même, nous rappelons que l'annulation de la réunion publique de Gonesse est une décision unilatérale du maire de Gonesse malgré la réservation de la salle et la commande des équipements nécessaires à l'enquête publique. Cette décision est indépendante de l'État.</p>
REL - 276	<p><b><u>Anonyme</u></b>  <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Voir Observation REL – 138</p>	voir réponse 138



REL - 277																	<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE au projet de nouvelle carrière et à l'extension de la cimenterie CALCIA en milieu urbain indique qu'il existe des alternatives de reconversion pour l'usine existante Indique que des actions en justice seront menées en cas d'accord sur le projet</p>	La cimenterie et la carrière relèvent de la réglementation concernant les installations classées, qui prévoit une étude d'impact. Cette problématique n'entre pas directement dans le champ du PPA.
REL - 278																	<p><b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> : 1 page – Photo de la pollution en vallée de la Seine Indique que 1. son lieu d'habitation près de Mantes est très pollué et que les habitants souffrent de maladies respiratoires 2. les sources de pollution sont multiples mais dues à l'A13 et essentiellement à l'usine de Gargenville 3. c'est un scandale sanitaire Souligne le silence et l'inaction des autorités et que les citoyens seraient en droit de poursuivre l'Etat pour non assistance à personne en danger</p>	La cimenterie et la carrière relèvent de la réglementation concernant les installations classées, qui prévoit une étude d'impact. Cette problématique n'entre pas directement dans le champ du PPA.
REL - 279																	<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Au sujet de la cimenterie de Gargenville qui pollue (CO2) 2 fois plus que le trafic routier sur l'A13</p>	La cimenterie et la carrière relèvent de la réglementation concernant les installations classées, qui prévoit une étude d'impact. Cette problématique n'entre pas directement dans le champ du PPA.
REL - 280	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•							<p><b>Association Notre Planète mon village – Grosrouvre</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Contribution F.N.E Île de France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 138 Attire l'attention sur le fait que le PPA prévoit que la qualité de l'air en Ile de France sera conforme aux valeurs limites européennes seulement en 2025 mais pas en deçà alors que le code de l'Environnement (L222-5 et R222-32) demande : respect obligatoire des valeurs limites et objectif de respect des valeurs cibles européennes.</p>	voir réponse 138
REL - 281	•	•	•	•	•	•	•	•	•								<p><b>Association des Gallusiens attachés au Territoire et à l'Environnement-Galluis</b> AVIS DEFAVORABLE Soutient l'avis de la FNE (cf REL-138 ) Indique que le département des Yvelines est le poumon vert de la Région et qu'il faut penser à nos descendants</p>	voir réponse 138
REL - 282																	<p><b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE au projet de carrière Indique que 1. la cimenterie de Gargenville est très polluante et enclavée au milieu d'habitations 2. le trafic poids lourds desservant l'usine est très important et provoque bruit, poussières et pollution</p>	La cimenterie et la carrière relèvent de la réglementation concernant les installations classées, qui prévoit une étude d'impact. Cette problématique n'entre pas directement dans le champ du PPA.
REL - 283																	<p>• <b>Anonyme</b> <b>Pièce jointe</b> : 1 page - Tract "<i>pollueur-payeur = assassinats en masse</i>" Voir Observation REL – 242 Propose le développement de la géothermie, des nouveaux matériaux photovoltaïques, des méthodes de transmission vers la Terre de l'énergie électrique produite par des géants panneaux solaires géostationnaires Réclame l'arrêt de la politique "pollueur - payeur" car elle autorise les plus aisés à tuer en masse leurs semblables Demande l'interdiction du chauffage au bois, charbon et fioul, des pesticides Propose d'autoriser seulement l'agriculture bio, la fabrication et l'utilisation des bateaux et avions et véhicules les moins polluants, la commercialisation des produits de la meilleure qualité (interdire l'obsolescence programmée), de fermer toutes les centrales nucléaires, d'augmenter la production locale pour réduire le transport de marchandises sur grandes distances, de développer le tourisme</p>	voir réponse 242

										local, les transports en commun et les rendre gratuits, d'agrandir les surfaces vertes publiques des zones carencées, d'encourager le transport à vélo, en mettant gratuitement des vélos à disposition Propose d'emprisonner les dirigeants et les actionnaires des entreprises non respectueuses des normes environnementales strictes, les conducteurs qui circulent au mépris de la réglementation, avec une fumée noire à leur arrière	
REL - 284										<p>• <b>Jean Pierre Moulin, Président d'Essonne Nature Environnement</b>  <b>Pièce jointe</b> : 5 pages – Révision anticipée du P.P.A d'Île de France – Avis AVIS GLOBALEMENT DEFAVORABLE  <i>« nous tenons à dénoncer le véritable déluge de documents produits à l'occasion de cette enquête publique, plus de 500 pages, sans compter le rapport AIRPARIF et les arrêtés préfectoraux. Il est quasiment impossible, pour le non spécialiste, de s'y retrouver. Des résumés clairs et synthétiques manquent cruellement pour que le citoyen de base puisse se forger un avis étayé. De plus, l'absence quasi totale de publicité dans les grands médias complique encore la tâche de ceux qui voudraient néanmoins participer. Résultat : pratiquement aucune audience à la réunion publique de présentation de l'enquête à Massy le 26 septembre dernier »</i>  <i>« si le résultat soumis à enquête nous apparaît très insuffisant, nous devons néanmoins saluer la démarche de la DRIEE qui nous a permis de participer à tout ou partie des 8 ateliers auxquels étaient conviés les acteurs des différents secteurs économiques concernés. Particulièrement l'atelier actions citoyennes, présidé par un membre de notre réseau associatif, et auquel nous avons assidûment collaboré »</i>  Secteur agricole : les mesures proposées sont très éloignées des attentes  Secteur Résidentiel et Tertiaire : chauffage et eau chaude (favoriser géothermie, chaufferie centrale, panneaux solaires, aides financières pour renouvellement), limiter la consommation d'énergie  Secteur Industriel : imposer les systèmes de filtration des fumées et valoriser les calories à basse température  Secteur transport : développer le co-voiturage, plan régional « télé-travail », transports collectifs innovants.. <i>« même si la question est hors sujet pour le PPA, il nous semble évident que l'amélioration de la fiabilité et du confort des transports en commun, la maîtrise de l'urbanisation loin des gares et le développement volontariste de tous les modes de circulation douce sont les vraies solutions efficaces permettant de fortement diminuer les émissions polluantes des transports. La mention devrait en être faite dans le PPA. »</i>  Secteur aérien : appliquer des mesures contraignantes aux émissions prépondérantes, plafond fixé pour la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique  Mesures d'urgence, collectivités et Plan régional pour la qualité de l'air : tout est lié à l'urbanisation de la Région Île de France, <i>« Nous ne retrouvons aucune de ces préoccupations essentielles dans les défis proposés. »</i>  Actions citoyennes : <i>« l'autodiscipline est un préalable à cette réussite »</i> Il faut développer les actions d'information, limiter les déplacements, la température des logements..  <i>« Les actions proposées ne sont pour la plupart que la continuation de celles, insuffisantes, des deux plans précédents et nous ne croyons pas qu'elles permettent de respecter les valeurs limites comme l'exige la loi sur l'air. Il manque à ce dispositif des propositions à caractère réglementaire et contraignant pour donner de la consistance aux objectifs et sortir du cimetière des bonnes intentions. »</i></p>	<p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France,  Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>),  Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>),  Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>)  Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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">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</a>)</p> <p>Mise en ligne sur l'ensemble des sites internet des préfetures 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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>



													<p><i>l'Assemblée départementale »</i>  S'interroge sur le « caractère global du traitement de la qualité de l'air en région parisienne étant donné le manque d'articulation et de concordance entre le PPA et le PDUIF »</p> <p>Considère que les mesures sont principalement incitatives, sans financement consentis par l'Etat</p> <p>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</p> <p>S'étonne que le Plan SURVOL ne soit pas mentionné dans le PPA</p>	<p>Le PDUIF est un document élaboré par le conseil régional. Celui-ci a participé aux COPIL, au COTECH et aux réunions du GT « collectivités » de sorte que la cohérence puisse être assurée. Il a également émis un avis sur le projet. Ile-de-France mobilité a également participé aux travaux, dont le GT « transports » et a émis un avis sur le projet de PPA. Enfin, en tant que chef de file pour la collectivité de l'air, le conseil régional est associé à la mise en place de l'instance de coordination des collectivités prévue par le défi « collectivités ».</p> <p>Les moyens pour la mise en œuvre des 46 actions du PPA ne relèvent pas uniquement de l'Etat. Les fiches actions du PPA estiment les coûts des mesures qui seraient à supporter par des acteurs publics mais aussi privés.</p> <p>Il peut être rappelé que l'Etat a engagé ou prévoit d'engager d'importants moyens pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air en Ile-de-France. Dans les transports, il prévoit d'investir 1 590M€ d'euros dans le cadre du Nouveau Grand Paris et 25,5M€ de financement de la Société du Grand Paris. En Ile-de-France, c'est plus de 64M€ qui ont été distribués aux personnes morales en 2016. L'Etat a mis en place l'indemnité kilométrique vélo (IKV). Elle s'élève à 0,25 € par km parcouru entre le domicile et le lieu de travail. Pour l'employeur, cette indemnité est exonérée des charges sociales dans la limite de 200 € par salarié et par an. Pour le salarié, elle est exonérée d'impôts sur le revenu dans la limite de 200 € par an. Une nouvelle prime pour le renouvellement des véhicules polluants par des véhicules plus propres est prévue.</p> <p>Concernant le chauffage au bois : le crédit d'impôt transition énergétique (CITE) et les aides de l'ANAH permettent de changer d'appareil pour un appareil plus performant : 41,9M€ en IDF en 2015 (CITE). L'ADEME alimente les fonds air-bois des collectivités qui ont répondu à l'appel à projets (CD91 aussi soutenu par le Conseil régional, MGP), avec 1,09M€ investis.</p> <p>SURVOL existe en tant que tel sans qu'il ne soit nécessaire de le rappeler, et la plateforme est détaillée dans le PRSE.</p>	
REL - 288	•	•	•	•	•	•	•						<p><b>Anonyme</b>  AVIS DEFAVORABLE  Voir Observation REL – 163  Demande que le PPA secteur aérien soit mis à jour avec les 5 propositions de l'ADVOCNAR  Propose en plus l'interdiction des vols de nuit  Indique que la qualité de l'air est un enjeu de santé publique et qu'il est temps d'agir</p>	voir réponse à la question 163	
REL - 289												•	<p><b>Anonyme</b>  Demande l'arrêt du projet de développement de la carrière cimentière de Breuil en Vexin et la reconversion de l'usine CALCIA en centre de broyage (acheminement du ciment par voie fluviale, non polluant) et/ou en ferme photovoltaïque dont la capacité serait au minimum productrice d'électricité pour 6875 personnes ( chauffage compris ).</p>	Cette observation relève de la législation des installations classées et n'est pas l'objet du PPA.	
REL - 290													•	<p><b>Anonyme</b>  Soutient l'avis défavorable de la FNE  Regrette le retard considérable de l'agriculture biologique dans les Yvelines  Relaye l'alerte des 15 000 scientifiques contre la dégradation de l'environnement</p>	<p>Le développement de l'agriculture biologique ne relève pas du PPA.</p> <p>La qualité de l'air en Ile-de-France et dans la capitale s'améliore en 2016 par rapport à 2015. Selon le bilan d'Airparif 2017, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur cible annuelle en particules PM2.5 a ainsi baissé de 70% entre 2015 et 2017. 30 000 habitants ont été concernés en 2016, contre 100 000 en 2015. Ils étaient plus de 700 000 en 2013. Même constat pour les PM10, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle a baissé de 40%, soit 60 000 personnes concernées en 2016 contre 100 000 personnes en 2015. Elles étaient 500 000 en 2013.</p>
REL - 291					•	•							<p><b>Anonyme</b>  soutient les observations déposées par l'association Environnement 92  Voir Observation REL - 125  Demande  1. un plan cyclable contraignant  2. la réinstallation des capteurs de pollution sur la RN13 dans la traversée de Neuilly</p>	Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : Le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les	

																				<p>modes actifs.</p> <p>Le système de surveillance de la qualité de l'air mis en place par Airparif répond à la directive européenne pour un air pur en Europe.</p>
REL - 292	•	•	•	•	•	•	•	•												<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 293																				<p>Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des aéronefs mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>Les modélisations ont montré que les défis du PPA permettait de réduire les émissions de polluants. L'article L.220-1 rappelle que l'État et toutes les autres parties prenantes de la société sont responsables de la garantie d'un air sain : L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »</p>

REL - 294	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL- 138 Soutient l'avis déposé par la FNE	voir réponse 138
REL - 295	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<b>ADVOCNAR</b> <b>Pièce jointe</b> : 14 pages + 7 annexes numérotées de I à VII, soit 31 pages au total AVIS DEFAVORABLE ADVOCNAR, principale association de défense de la qualité de vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes de Roissy CDG et Orly et indique que cette PJ est identique à celle de Convergence Associative Voir Observation REL- 275 Indique qu'ADVOCNAR a participé au GT secteur aérien du PPA et est membre fondateur de la Convergence Associative Regrette que la France retarde l'échéance de respecter l'article premier de sa charte de l'Environnement, à valeur constitutionnelle : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».	Les émissions du secteur aérien ont été évalué. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.  La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.  Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.  Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a> ) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.
REL - 296						•					<b>Association de la protection des Sites de Maule et la Vallée de la Mauldre (APSMVM) - Maule (78)</b> Soutient l'avis de la FNE dont elle est adhérente Attire l'attention sur le développement industriel de l'Ouest des Yvelines. Ce territoire doit rester le poumon vert de la Région parisienne pour éviter que Paris ne soit asphyxiée compte tenu des vents dominants	L'installation des industries est soumise à étude d'impact. Le PPA ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement des espaces verts. Ce sont les collectivités et notamment les mairies qui ont ces compétences. 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 – <a href="http://prod.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756">http://prod.inra.fr/?locale=fr#!ConsultNotice:349756</a> ].
REL - 297						•					<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE indique que les problèmes du transport routier ne sont pas assez pris en compte Propose de développer le fret sur rails, d'interdire les gros tonnages et les 4X4, les voitures avec une seule personne à bord dans certains endroits en ville, de développer les zones de circulation douces, de réglementer le stationnement, d'allouer des budgets aux villes pour donner ou prêter des vélos.	Le PPA comprend 8 défis qui doivent être mis en œuvre par le secteur des transports routiers. La problématique du fret est prise en compte par le défi TRA 7 du PPA qui vise à mettre à jour la stratégie régionale du fret pour un transport de marchandises durable.  Les règles de circulation sont de la compétence des collectivités, de même que la politique de stationnement. Le défi « collectivités » prévoit la mise en place d'une instance de coordination permettant l'échange de bonnes pratiques avec les collectivités en la matière.
REL - 298						•	•				<b>Jean Pierre GRENIER Président association Bien vivre à Vernouillet-Vernouillet (94)</b> AVIS DEFAVORABLE car le plan sous-estime la situation de la pollution (surmortalité pour les cancers pulmonaires, surconsommation de médicaments bronchodilatateurs et antiallergiques, surreprésentation des admissions de longue durée à l'hôpital pour les cancers de la trachée, des bronches et du poumon...) et des effets synergiques des différentes pollutions. Regrette 1. le manque de budget de la DRIEE pour la réalisation d'études indépendantes des industriels 2. les trop nombreuses dérogations accordées par la DRIEE	La méthodologie utilisée pour l'évaluation des émissions répond à un guide national. La modélisation des concentrations est ensuite effectuée par Airparif, association agréée par le Ministère et auditée régulièrement par le LCSQA. La modélisation des effets sanitaires utilise une méthode mise en œuvre par la commission européenne et le Ministère pour évaluer certaines de leurs politiques publiques.  La DRIEE n'accorde pas de dérogation sur les émissions des industrielles. Ces émissions sont réglementées par la législation des installations classées quand l'installation est classée.
REL - 299	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<b>Association de Défense de l'environnement de Breuillet Nature et de ses environs</b> <b>Pièce jointe</b> : 6 pages – Avis sur le P.P.A Île de France 2017/2020	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

	<p>AVIS DEFAVORABLE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- indique que Breuillet et ses environs sont touchés de façon importante par la pollution de l'air (due en grande partie au trafic routier) et les nuisances aériennes.</li> <li>- est issu de réunions et est enrichi par la lecture de "Comment la France a tué ses villes" d'Olivier Razemon paru aux éditions "Rue de l'Echiquier" sur les ravages de l'aménagement du territoire à la française</li> </ul> <p><b>Sur le PPA en général,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- regrette le défaut de participation des collectivités à l'enquête publique et l'absence d'avis des communes de Cœur d'Essonne Agglomération dans le délai de 3 mois, la communication insuffisante sur l'enquête publique</li> <li>- constate des inégalités au sein de la Région sur la qualité de l'air et la qualité des transports (ex : aucune ligne RER reliant Paris à banlieue n'atteint ses objectifs de ponctualité)</li> <li>- rappelle que la pollution atmosphérique est un enjeu majeur de santé publique et cite l'OMS , le rapport sénatorial n° 610 de Mme Leila Aichi (40 000 morts prématurés ), le 3è plan régional santé environnement, le mémoire en réponse de la DRIEE à l'AE.</li> <li>-indique que cet enjeu est « <i>mal pris en compte par l'Etat qui prévoit de transférer une partie de la responsabilité et de la charge de la sanction financière européenne aux collectivités</i> »</li> <li>-estime que l'échéancier de réduction de NO2 et particules fixé par la Commission Européenne et le Conseil d'Etat ne pourra pas être tenu</li> </ul> <p><b>Sur le fond du PPA,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- indique que les observations reprennent celles de l'association FNE Ile de France</li> <li>- juge insuffisant les défis du secteur agricole, industriel (absence de mention sur les polluants émergents), résidentiel (absence de mesures sur l'efficacité thermique des bâtiments),</li> <li>- émet des doutes sur la modélisation du secteur des transports et regrette l'absence de mesures comme l'amélioration de la fiabilité et du confort des transports en commun, la maîtrise de l'urbanisation loin des gares et le développement de tous les modes de circulation douce</li> <li>- signale le « <i>peu de chose sur le transport aérien</i> », est solidaire de la contribution 25 et indique que les émissions du secteur augmenterait de près de 30%</li> <li>- indique qu'il manque des défis relatifs à l'aménagement du territoire ; en effet, « <i>l'urbanisation intensive de territoires mal desservis par les transports en commun est, indirectement, un sérieux contributeur à l'accroissement des émissions polluantes.</i> »</li> <li>- indique que le défi des actions citoyennes propose des mesures aux effets marginaux.</li> </ul> <p><b>Sur des compléments du projet de révision du PPA Ile de France</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour le Secteur agricole, propose de développer l'agriculture biologique</li> <li>- pour le Secteur industriel, propose de doter les équipements de combustion de dispositifs de filtration de fumé eet de dispositifs de surveillance des émissions de toxiques type dioxine et furanes,</li> <li>- pour le Secteur résidentiel, propose de développer les énergies renouvelables en milieu urbain</li> <li>- pour le secteur Transport, propose de développer les infrastructures de transport en commun (ex : vers le plateau de Saclay, sur l'axe RN20...), de favoriser les innovations dans le domaine de l'organisation du travail ( ex : le télétravail, une bourse d'échange de postes de travail équivalents, des horaires décalés et des congés différenciés, la généralisation de l'indemnité vélo électrique à l'ensemble des trois fonctions publiques (Etat, hospitalière et territoriale) ), de réguler le trafic et la vitesse dans les zones de forte densité,</li> <li>- pour le transport aérien, propose d'appliquer l'article 181 de la loi du 12 juillet 2010 et de réduire le trafic en cas de pic de pollution, de ne pas augmenter le nombre de gros-porteurs plus polluants à Orly, d'appliquer le respect du</li> </ul>	<p>l'importance d'inscrire le PPA à l'ordre du jour de leurs conseils municipaux de juin ou juillet.</p> <p>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 :</p> <p>le calendrier des consultations a été présenté au COPIL 4 du 9 mars 2017 (voir compte rendu joint) où sont invitées de nombreuses collectivités.</p> <p>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.</p> <p>Les échéances de chaque étape de la procédure du PPA étaient régulièrement rappelées sur le site <a href="http://www.maqualitedelair-idf.fr">www.maqualitedelair-idf.fr</a>.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p> <p>L'article L.220-1 rappelle que l'Etat et toutes les autres parties prenantes de la société sont responsables de la garantie d'un air sain : L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »</p>
--	---	---

										<p>plafonnement annuel à 200 000 mouvements, de mettre en place des procédures de décollement moins polluant,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour l'aménagement du territoire et l'urbanisme, propose de réduire l'urbanisation le long des axes routier (ex : la ZAC de la Mare aux Bourguignons à Egly, la ZAC des Bellevues sur le territoire des communes d'Arpajon aux dépens de 50ha de terres agricoles) et indique que l'expansion non maîtrisée des zones urbaines conduit au mitage des espaces agricoles et naturels, à la dispersion de l'habitat et à l'augmentation des déplacements (ex : en Essonne, est en projet, une zone commerciale supplémentaire d'une superficie de 80 hectares, le "Val Vert" qui se réaliserait à proximité immédiate de la zone commerciale de la Croix Blanche et renforcerait l'incohérence urbaine du territoire de Cœur d'Essonne Agglomération.), d'agir dès la phase d'élaboration des documents de planification (SCOT, Chartes, PLU, PLH), d'agir dans le cadre de la gestion des espaces urbains (amélioration des transports collectifs et les performances énergétiques des logements, intégrer des trames vertes et bleues, etc.), de réviser les labels "éco aménagement", éco quartier", charte de développement durable pour exclure toute destruction de terre agricole (l'urbanisation sans mesure en France détruit une surface de terres agricoles équivalente à un département tous les 7 ans), d'adopter des modèles d'aménagement urbain favorisant le commerce de centre ville, de privilégier la naturation en ville.</li> <li>- pour l'énergie, propose d'adapter les aides aux particuliers les plus modestes dont l'habitat est exposé à la pollution de l'air, de former les professionnels en partenariat avec les chambres consulaires, d'instaurer dans les programmes scolaires des actions au service de la lutte contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, d'informer les particuliers par des organismes indépendants</li> <li>- regrette l'irrespect des engagements majeurs de l'Etat vis à vis des collectivités pour un air plus sain (vis à vis des collectivités lauréates de l'appel à projets "villes respirables en 5 ans", des collectivités signataires de conventions TEPCV, des communes lauréates en 2017 du label Terre Saine</li> <li>- cite en exemple des initiatives nouvelles : la démarche en cours de l'élaboration du PCAET de la Communauté du Plateau de Saclay qui favorise la co construction avec les associations d'environnement engagées d'Ile de France, et les collectivités les plus participatives, l'Alliance des collectivités.</li> </ul> <p>Propose la tenue dès 2018 d'assises de l'aménagement du territoire</p>	
REL - 300										<p><b>Anonyme</b> Constata que la qualité de l'air dépend exclusivement des pollutions humaines et qu'il est de "<i>notre devoir de limiter notre impact</i>" Propose de limiter les transports polluants via une taxe ou une limite d'utilisation (cf vignette parisienne), de davantage contrôler les véhicules en circulation, de limiter les vitesses à 30km/h en zone urbaine, d'accompagner financièrement le changement de véhicule, de partager la mobilité (partage de véhicule organisé, covoiturage systématisé via des plateformes numériques, parkings dédiés), de développer les transports en commun, de dédier des voies aux transports en commun, de favoriser le vélo et la marche à pied, de favoriser les espaces verts, de limiter les particules liées au chauffage (isoler les maisons, contrôler les émissions individuelles et rénover les installations), de limiter les produits polluants (meubles, produits de traitements, peintures aux classes d'émissions inférieures)</p>	<p>L'ensemble des éléments proposés sont soit repris dans le PPA (défis transport et résidentiel-tertiaire), soit à la main d'autres acteurs que le Préfet de région (taxe, restrictions de circulation en ville, développement des transports en commun, espaces verts), ou d'autres outils que le PPA, et notamment le SRCAE (isolation des logements) ou relèvent de la pollution de l'air intérieur et non de la pollution de l'air ambiant qui est l'objet du PPA.</p>
REL - 301										<p><b>Anonyme</b> - reprend l'argumentaire et les 5 propositions de l'ADVOCNAR (cf REL- 163) - ajoute qu'il travaille dans le secteur aéronautique, et le scénario d'une stabilité des mouvements d'avion n'est ni espéré, ni envisagé, une fourchette entre +2% et +5% de croissance du trafic par an est raisonnable, - indique que les évolutions technologiques sont motivées uniquement par la réduction du coût du poste carburant - propose d'ajouter un volet de contrainte financier pour pousser les</p>	<p>Les émissions du secteur aérien ont été évaluées. Elles comprennent les émissions des plates-formes aéroportuaires. 3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au-delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide</p>



																					constructeurs, les compagnies et les aéroports à trouver une solution ensemble (le projet européen CLeanSky est trop orienté sur la recherche d'une solution uniquement technologique)	<p>méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux.</p> <p>Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p>
REL - 302	•																				<p><b>Thierry HUBERT Président Neuilly Puteaux Seine Ecologie - Neuilly sur Seine (92)</b> AVIS DEFAVORABLE Regrette la suppression des capteurs de mesure et demande leur re-mise en place pour avoir une information transparente Signale la difficulté rencontrée pour accéder au registre dans les locaux de la Mairie de Neuilly</p>	<p>Le réseau de stations de mesure de la qualité de l'air géré par Airparif répond aux exigences de la directive européenne de 2008 pour un air pur en Europe. Cette directive fixe le nombre de stations à implanter selon le polluants et le nombre d'habitants afin d'assurer une surveillance fiable.</p>
REL - 303	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<p><b>Anne Connan Co Présidente Collectif 3R - Ivry sur Seine (92)</b> <b>Pièce jointe</b> : 4 pages - Avis AVIS DEFAVORABLE - présente le Collectif 3R (Réduire, Réutiliser, Recycler), association régionale qui promeut une politique zéro déchet pour une meilleure protection de l'environnement et la sauvegarde de la santé publique. - indique que le Plan renouvelle les erreurs « <i>des plans à la française</i> » : objectifs laissés à l'appréciation des acteurs économiques, objectifs ne permettant pas de cibler les principales sources de pollution et les progrès à accomplir (ex : les émissions prises en compte au sol pour les avions alors que plus de 80% des émissions de Nox sont le fait des atterrissages et des décollages), objectifs de réaliser des nouvelles "études" repoussant les mesures efficaces à adopter alors que les problèmes sont bien connus, minimisation de la situation par des indicateurs périmés, absence de mobilisation des moyens financiers nécessaires à l'accompagnement du plan, une réglementation non contraignante, et/ou non appliquée. - s'étonne que les usines d'incinération ne soient pas mentionnées dans le plan <b>Sur l'exemple de l'usine d'Ivry- Paris XIII :</b> - indique que l'usine incinère plus de 650 000 tonnes de déchets par an et énumère les polluants qui sortent de ses cheminées (type et quantités), - porte l'attention sur les dioxines chlorées et surtout bromées qui ne font l'objet d'aucune réglementation. - précise que l'usine rejette majoritairement des particules fines (plus dangereuses car elles pénètrent facilement dans l'organisme). Or elles ne sont ni mesurées ni réglementées dans les fumées de l'incinérateur alors que c'est la seule émission pour laquelle les normes de qualité fixées par l'OMS sont dépassées, avec pour les PM 2,5 (inférieures à 2,5 µm ou millième de mm) 18 µg/l (millionième de gramme) en moyenne dans l'air à Paris et autour de l'usine, au lieu de 10 µg/l. <b>En conclusion,</b> - s'associe aux propositions, analyses et conclusions de l'association FNE-IDF (« demande que les injonctions du Conseil d'Etat prises le 12 juillet 2017 en ses articles 2 et 9 soient exécutées avant le 31 mars 2018 ce qui nécessite de revoir le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère actuellement en enquête publique ») - demande que les dioxines bromées et les particules fines soient incluses dans</p>	<p>En Ile-de-France, les principales émissions sont liées aux transports routiers et au secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). Le PPA prévoit de nombreux défis sur ces 2 secteurs. Le secteur aérien représente seulement 7 % des émissions de NOx en 2014 et 1 % des émissions de particules.</p> <p>Les usines d'incinération relèvent de la législation des installations qui réglemente les émissions, impose une étude d'impact et demande aux exploitants de mettre en œuvre les meilleures techniques disponibles pour un coût économiquement acceptable.</p> <p>Le PPA vise à répondre à la directive européenne de 2008 pour un air pur en Europe : respecter les valeurs limites d'émissions des polluants visés. Pour l'Ile-de-France, il s'agit des particules fines et des oxydes d'azote.</p> <p>Les moyens pour la mise en œuvre des 46 actions du PPA ne relèvent pas uniquement de l'Etat. Les fiches actions du PPA estiment les coûts des mesures qui seraient à supporter par des acteurs publics mais aussi privés.</p> <p>Il peut être rappelé que l'Etat a engagé ou prévoit d'engager d'importants moyens pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air en Ile-de-France. Dans les transports, il prévoit d'investir 1 590M€ d'euros dans le cadre du Nouveau Grand Paris et 25,5M€ de financement de la Société du Grand Paris. En Ile-de-France, c'est plus de 64M€ qui ont été distribués aux personnes morales en 2016. L'Etat a mis en place l'indemnité kilométrique vélo (IKV). Elle s'élève à 0,25 € par km parcouru entre le domicile et le lieu de travail. Pour l'employeur, cette indemnité est exonérée des charges sociales dans la limite de 200 € par salarié et par an. Pour le salarié, elle est exonérée d'impôts sur le revenu dans la limite de 200 € par an. Une nouvelle prime pour le renouvellement des véhicules polluants par des véhicules plus propres est prévue.</p> <p>Concernant le chauffage au bois : le crédit d'impôt transition énergétique (CITE) et les aides de l'ANAH permettent de changer d'appareil pour un appareil plus performant : 41,9M€ en IDF en 2015 (CITE). L'ADEME alimente les fonds air-bois des collectivités qui ont répondu à l'appel à projets (CD91 aussi soutenu par le Conseil régional, MGP), avec 1,09M€ investis.</p>











	<p>ville, "faute de publicité".</p> <p>Dénonce la "faible fréquentation" des réunions publiques</p>	<p>3 défis sont consacrés au secteur aérien. Rappelons que la majorité des émissions en Ile-de-France provient du transport routier et du secteur résidentiel-tertiaire. Il est donc logique que ces deux secteurs soient plus particulièrement visés pour réduire rapidement la pollution.</p> <p>La méthodologie pour évaluer les émissions du secteur fait l'objet d'une présentation en annexe du PPA. Le cycle LTO a été retenu, les émissions au delà de 1000 m d'altitude n'ayant pas un impact local. Sont pris en compte les émissions des avions mais aussi des équipements des aéroports. La méthodologie est conforme au guide méthodologique nationale pour la réalisation des inventaires des émissions.</p> <p>Il faut garder à l'esprit que 74 % des émissions de NOx en 2014 émanait des secteurs des transports routiers, ferroviaires et fluviales et du secteur résidentiel-tertiaire (chauffage). L'aérien ne représente que 7 % des émissions régionales. Il représente seulement 1 % des émissions de particules franciliennes en 2014 lorsque les transports hors aérien et le secteur résidentiel représentent 65 % des émissions. Pour être efficace, il est prioritaire d'agir sur les transports routiers et le résidentiel-tertiaire, même si tous les secteurs doivent contribuer. Le PPA est ainsi proportionné aux enjeux.</p> <p>Le trafic aérien sur l'aéroport d'Orly est limité par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 (<a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id">https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000185505&amp;categorieLien=id</a>) Cet arrêté fixe un nombre de créneaux horaires attribuables contrôlés par la DGAC. Le nombre de mouvements est évalué par Aéroport de Paris pour respecter ces créneaux. Le trafic aérien ne peut être encadré que par une décision ministérielle. Cela ne relève donc pas du PPA, document préfectoral.</p> <p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France, Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>), Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>), Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>) Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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">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</a>)</p> <p>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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p>
--	---	--





REL - 318	•	•	•							<p><b>Christine Nedelec. Vice-présidente de Paris Nature Environnement</b>  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Déclare le PPA "<i>gravement insuffisant</i>" et non conforme aux directives européennes,  Dénonce des insuffisances sur le thème de la santé, alors que "<i>l'état des lieux justifierait un plan d'urgence</i>",  <i>S'inquiète de la densification de la capitale et de la "congestion des transports"</i>,  Demande des améliorations du plan</p>	<p>Le PPA est conforme à la réglementation européenne. Il permet de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici à 2025.</p> <p>La gestion des transports en commun relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France (Ile-de-France mobilités, ex STIF) dont la présidence est assurée par la présidente du conseil régional, qui élabore le PDUIF. Le PPA, complémentaire du PDUIF, ne prévoit donc pas d'actions en la matière.</p>
REL - 319	•	•	•	•						<p>• <b>E. Couve, secrétaire de l'Association Chatenay patrimoine environnement (ACPE)</b>  <b>Pièce jointe</b> : 1 page  Dénonce la complexité du PPA (imbrication avec d'autres plans),  Regrette le manque d'information relative à l'enquête publique,  Estime que le PPA a sous-estimé l'impact de l'urbanisation du Grand Paris et a négligé la "<i>sobriété énergétique</i>",  Evoque l'avis de l'Autorité environnementale et l'effort plus important à fournir pour la santé des Franciliens</p>	<p>Le PPA répond au code de l'environnement. L'élaboration de l'ensemble des schémas et plan répond aux obligations fixées dans la loi ; afin d'améliorer la lisibilité de l'ensemble des dispositifs des schémas explicatifs sont insérés dans le PPA, et un guide du qui fait quoi de la qualité de l'air est en cours de réalisation dans le cadre du défi collectivités.</p> <p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France,  Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>),  Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>),  Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>)  Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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%AAte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France">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%AAte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France</a>)</p> <p>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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

			<p>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 "Estampes 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.</p> <p>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 <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>Une plaquette de communication synthétisant le PPA pour le grand public a été élaborée et mise en ligne sur le site internet <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a>. 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.</p> <p>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.</p> <p>Les responsabilités de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation relèvent des maires. Les hypothèses retenues pour évaluer les émissions d'ici à 2020 reprennent les orientations du SDRIF. La sobriété énergétique est traitée dans le SRCAE.</p> <p>Le PPA est conforme à la réglementation européenne. Il permet de supprimer les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air d'ici à 2025.</p>
REL - 320	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul> <p><b>Georges Salomon -Collectif Lamaze- Saint-Ouen</b>  <u>Pièce jointes</u> : 8 pages.                      Le Collectif Lamaze s'associe au Comité Porte de Paris et à l'Union des Associations des Riverains du Stade de France (l'Union) rappelle les "4 plaies de l'autoroute dans la ville" formées par l'A1 et l'A 86 avec "un trafic moyen supérieur à 200 000 véhicules/jour" sans interconnexion entre elles ou avec les nationales, générant "un trafic parasite de liaison ... &gt; 30% du trafic urbain" avec pollutions et bruits au-delà des limites.                      Indique que les niveaux de pollution quotidienne relevés par la station AirParif de Saint-Denis/Stade de France " sont les plus élevés de France par le nombre de jours de dépassement des normes européennes (192 jours en 2012 – 73 jours en 2016) et par l'ampleur des dépassements" et pose la question des risques sanitaires sur ce secteur.                      Juge les niveaux d'agressions à la santé et à l'égalité sociale "inacceptables" avec plus de 35 000 à 40 000 personnes exposées par jour.                      Rappelle que la France est "sous la menace de poursuites par le tribunal de la Cour Européenne"                      Indique que l'évaluation des risques, nuisances et pollutions est " partagée par les Collectivités, les habitants et l'État"                      Demande que l'Etat accompagne financièrement Plaine Commune "pour garantir</p>	<p>En ce qui concerne l'enrobé et l'enfouissement de l'A1, les éléments seront mis à l'étude.</p> <p>Les transports en commun relèvent de la compétence des collectivités dans le cadre d'Ile-de-France mobilités dont la Présidence est assurée par le Conseil régional.</p> <p>L'aménagement et l'urbanisme relèvent de la compétence des maires.</p>

										<p><i>aux habitants et salariés un environnement sain et sûr" "d'autant plus au vu "des pôles d'intensification urbaine localisés dans des zones les plus exposées aux nuisances".</i></p> <p>Le collectif Lamaze propose l'enfouissement de l'autoroute A1 avec traitement des effluents :  - enfouir l'autoroute A1 dans le cadre des aménagements du Grand Paris et des JOP, ce qui lui paraît financièrement possible  - réaménager les circulations structurantes,  - reconstituer une continuité urbaine,  -mettre en oeuvre la transition écologique (traiter et recycler les effluents gazeux, convertir les nuisances en ressources renouvelables, optimiser la multimodalité des transports)</p>	
REL - 321										<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bernard Bruneau, Président F.N.E. Seine et Marne</b>  <b>Pièce jointe : 2 pages – Avis</b></li> </ul> <p>Les mesures retenues par les GT ont été l'oeuvre de tous les participants. Leur sélection ont reposé sur plusieurs facteurs dont l'efficacité pour lutter contre la pollution atmosphérique, le coût économique endossé par le secteur et l'acceptabilité sociale d'une telle mesure pour les acteurs sectoriels. Elles ont été validées par le comité de pilotage. Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information, tous les sites des préfectures d'Ile-de-France ont relayé l'information, les associations et collectivités n'ont pas souhaité le faire.</p> <p>Il n'a pas été possible de reconduire de nouvelles réunions publiques lors de prolongement de l'enquête. Les cartes de pollution en concentration sont déterminées par Airparif et prennent en compte l'ensemble des sources d'émission.</p> <p>Concernant la mortalité due à la pollution atmosphérique, il convient de comparer à la bonne échelle territoriale. Le PPA ne donne pas des chiffres à l'échelle nationale mais à l'échelle régionale, en utilisant un modèle qui n'est pas le même que celui utilisé dans les autres études citées. Il n'y a aucune tromperie du citoyen puisque les résultats du PPA sont affichés et expliqués dans une annexe méthodologique détaillée. Les résultats des études ne peuvent pas être comparés puisqu'ils font appel à des modèles différents ainsi qu'à des années de référence des calculs différents. Il n'y a pas eu d'étude ANSES mais une étude Santé publique France, ex-InVS.</p> <p>Le bilan du PPA 2013 (page 39 du rapport) est dressé selon un pourcentage d'atteinte des indicateurs de suivi. Les défis du secteur agricole dispose d'actions de terrain avec notamment le fractionnement d'urée solide. En cas de pic de pollution prolongé, un plan national peut être mis en place : <a href="https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aerports-restrictions-environnementales">https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aerports-restrictions-environnementales</a></p> <p>Les facteurs d'émission utilisés sont déterminés par la Commission européenne  L'isolation et la sobriété énergétique sont l'objet du SRCAE et non du PPA.  Le GT actions citoyennes dont la présidence est assurée par FNE environnement doit élaborer une campagne de communication et de diffusion des 10 bons gestes pour la qualité de l'air.  Afin de clarifier les différents plans et schémas et les compétences des acteurs, le PPA prévoit, dans son défi collectivités, de produire un guide du qui fait quoi de la qualité de l'air.</p> <p>Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information.FNE ayant participé au groupe de travail « Actions citoyennes » a donc sa part de responsabilité dans la communication autour de l'enquête. Les associations ont en effet été invitées à relayer très largement l'information dans leur réseau. Les collectivités ont également été invitées à informer leur concitoyen. Les avis d'enquêtes ont fait l'objet également de publications sur les sites internet de la Préfecture, du Ministère, de la DRIEE et sur <a href="http://www.maqualitedelair-idf.fr">www.maqualitedelair-idf.fr</a>. Un courrier transmis à l'ensemble des collectivités leur a demandé d'informer leurs concitoyens de la prolongation de l'enquête publique par tous les moyens à leur disposition (panneaux d'affichage, lettre municipale...). La qualité de l'air est une affaire de tous et les plus informés peuvent entraîner les autres.</p> <p>Le code de l'environnement demande de prévoir des actions via un PPA dans un délai qu'il se fixe.</p> <p>Concernant la mortalité due à la pollution atmosphérique, il convient de comparer à la bonne échelle territoriale. Le PPA ne donne pas des chiffres à l'échelle nationale mais à l'échelle régionale, en utilisant un modèle qui n'est pas le</p>	



REL -		•	•	•																																												

324											Estime que "l'excès de feux tricolores" est source de pollution.	imposer ces règles.
REL - 325	•	•	•	•	•						<p><b>Bernard Garmirian, association "Vivre à Clamart"</b>  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Dénonce l'insuffisance de publicité faite à l'enquête publique,  Déplore que, dans le cadre de grands projets, les espaces naturels soient considérés comme une "variable d'ajustement",  <i>Estime que "le PPA ne va pas assez loin et assez vite pour réduire les pollutions liées au trafic automobile et aux émissions de chauffage",</i>  S'alarme de l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé,  <i>"Exige une véritable concertation au niveau des citoyens franciliens".</i></p>	<p>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 (COPIL) 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.</p> <p>La communication sur l'enquête publique</p> <p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="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">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</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France,  Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>),  Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>),  Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>)  Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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%AAtte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France">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%AAtte%20publique%20sur%20le%20PPA%20d'Ile-de-France</a>)</p> <p>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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site <a href="http://maqualitedelair-idf.fr">maqualitedelair-idf.fr</a> d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>



																		Juge insuffisantes les mesures du PPA	La problématique des eaux usées ne relève pas du PPA. Les émissions du secteur aérien sont ciblées par 3 défis.
REL - 330																		<b>Anonyme</b> demande que "le projet d'extension de carrières cimentières dans le parc régional du Vexin ne soit pas autorisé par les services de l'Etat", demande que la cimenterie de Gargenville cesse son activité" et soit reconvertie dans une activité non polluante	La cimenterie et la carrière relèvent de la réglementation concernant les installations classées, qui prévoit une étude d'impact. Cette problématique n'entre pas directement dans le champ du PPA.
REL - 331																		<b>Nature Environnement Montcerf</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages - Avis FNE Ile-de-France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL - 138	Voir réponse 138
REL - 332																		<b>CEVE-IDF</b> <b>Pièce jointe</b> :1 page considère comme essentiel de "protéger et valoriser le patrimoine du Grand Paris pour éviter de répéter les erreurs passées et créer des villes accueillantes et résilientes", juge "inacceptable de voir certains élus, agir sans leurs citoyens et ne pas anticiper les grands enjeux auxquels sont confrontés les villes : des enjeux sociaux, climatiques, de santé publique, esthétiques ou patrimoniaux."	L'aménagement du territoire relève des compétences des Maires.
REL - 333																		<b>Jacques Felisat</b> estime que "le système vélo est un élément incontournable de toute politique" de lutte contre la réduction de la pollution atmosphérique, Demande un "déploiement massif du système vélo (infrastructures, stationnement, services, ...)".	Le PPA étant un document de l'Etat, il ne peut imposer des mesures qui ne sont pas de sa compétence : le Préfet est compétent sur l'aménagement de la voirie nationale et des autoroutes. Le développement des infrastructures et des règles liées à l'utilisation du vélo sur les voiries communales sont de la compétence des collectivités puisque le maire a la compétence de la police de circulation et d'aménagement de la voirie. Si le PPA ne peut donc pas obliger à la réalisation de pistes cyclables sur les voiries communales et départementales (principe de libre administration des collectivités), le PPA peut participer à la promotion de ce mode de transport à travers le défi TRA1 qui permet d'accompagner les entreprises et les administrations de plus de 100 travailleurs dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité, ou le défi TRA3 qui soutient la mise en place de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ou encore le défi TRA 8 qui vise à favoriser les modes actifs.
REL - 334																		<b>JP Paysant</b> Voir REL 304.	Voir réponse 304
REL - 335																		<b>Anonyme</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163	Voir réponse 163
REL - 336																		<b>AGIV-Gentilly</b> <b>Pièce jointe</b> : 11 pages Cette association regroupe les riverains de l'îlot Paix-Reims à Gentilly, situé au centre du quartier du Plateau (délimité par les rues de la Paix et de Reims) au coeur d'un corridor biologique de la Trame Verte dont "70% de terrains arborés en pleine terre "" installés depuis longtemps". "seul îlot de fraîcheur dans un quartier enclavé (autoroute A6A, périphérique, RER B)" Demande à ce que ce véritable " poumon du coeur du Plateau Mazagran" soit maintenu du fait de sa contribution à un air plus sain et au climat, "ressource pour la Métropole" en plus de sa valeur biodiversité Revendique "un urbanisme réfléchi, durable et un équilibre territorial", préservant les espaces verts et introduisant des pistes cyclables. Joint plusieurs cartes démonstratives et des courriers envoyés à des acteurs locaux et régionaux de la MGP.	L'urbanisme et la végétalisation des villes relèvent de la compétence des maires.
REL - 337																		<b>Anonyme</b> Dénonce la fabrication du bithume à proximité des habitations,	La fabrication du bitume est réalisée dans des installations fixes avec conduit d'évacuation et traitement des fumées pour répondre à des normes d'émissions imposées par la législation des installations classées. Toute installation



											<p>Déplore l'impact de deux autoroutes à proximité de zones urbanisées (impact sur la santé), S'étonne que l'on interdise "<i>les feux de cheminée alors que l'on autorise la fabrication du bithume sous (ses) fenêtres</i>".</p>	<p>classée pour la protection de l'environnement est surveillée par l'inspection des installations classées ou par les Maires. Le PPA ne prévoit pas l'interdiction des feux de cheminée. Il vise à remplacer les foyers ouverts peu performants et encourager les bonnes pratiques pour limiter les émissions du chauffage au bois. La majorité des émissions de particules en Ile-de-France est liée à ce chauffage au bois.</p>
REL - 338	•	•	•	•							<p><b>Daniel Levet</b> constate que l'information relative à l'enquête publique a été limitée, Demande que l'on interdise le trafic commercial en transit dans la traversée des villages, ce qui est très nuisible pour la santé</p>	<p>La campagne d'information des dates de l'enquête et de ses modalités</p> <p>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.</p> <p>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 (<a href="http://www.drgee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html">http://www.drgee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-plan-de-protection-de-l-atmosphere-d-ile-a3195.html</a>). Ces deux événements de communication ont été repris par quelques articles de presse annonçant l'enquête publique :</p> <p>Article du 19/09/2017 dans le Parisien (<a href="http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/ile-de-france-un-plan-pour-une-meiileure-qualite-de-l-air-en-2020-19-09-2017-7272342.php">http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/ile-de-france-un-plan-pour-une-meiileure-qualite-de-l-air-en-2020-19-09-2017-7272342.php</a>), journal à large diffusion en Ile-de-France, Article du 18/09/2017 dans le journal de l'environnement (<a href="http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206">http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-futur-ppa-francilien-passe-a-l-enquete-publique,86206</a>), Article du 24/09/2017 sur le site Actu.fr (<a href="https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html">https://actu.fr/societe/pollution-ile-france-reconquete-qualite-lair-plan-protection-latmosphere_11970461.html</a>), Article du 19/09 sur le site 94.Citoyen.com (<a href="https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html">https://94.citoyens.com/2017/plan-protection-atmosphere-25-defis-air-pur-2020,19-09-2017.html</a>) Article du 22/09 dans le journal des communes.com (<a href="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">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</a>)</p> <p>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),</p> <p>Publication sur le site internet de la DRIEE et sur le site maqualitedel'air-idf.fr d'une actualité sur sujet. Chaque réunion publique a fait l'objet d'une actualité sur ce site.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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, Bagnolet, 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 "Estampes 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.</p>

			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'organisation de 5 réunions publiques</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le défi TRA7 vise à encourager les mairies à mieux gérer la logistique du dernier kilomètre.</p>
REL - 339	• • • • • • • •	<p><b>Anonyme</b>  <b>Pièce jointe</b> : 2 pages – Contribution ADVOCNAR Version courte  <b>AVIS DEFAVORABLE</b>  Voir Observation REL – 163</p>	<p>voir réponse 163. Au delà de 1000 m d'altitude, les émissions des aéronefs n'ont pas d'impact local. C'est la raison pour laquelle le cycle LTO est retenu dans les évaluations.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
	Enjeux			P.P.A.			Phases de Consultation Juridiques Sanitaires et environnementaux Financiers Evaluation Mesures Suivi	Information du citoyen Questions diverses Pièce jointe				
← Observation												
P15 - 1		•							•	•	<b>Dominique Pellegrin, Présidente de l'AVL3C et Olivier Nillus, membre de l'AVL3C et de F.N.E. Île de France</b> <b>Pièces jointes</b> : 5 documents, soit 46 pages Voir Observation REL - 20	Voir réponse REL 20
P15 - 2	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	<b>France Nature Environnement Île de France</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – Avis voté par le Conseil d'administration le 19 octobre 2017 AVIS DEFAVORABLE à l'unanimité Voir Observation REL - 138	Voir réponse REL 138
P15 - 3	•										<b>Courrier annexé n°1</b> : 1 page - <b>Dominique Duval, Présidente F.N.E. Île de France</b> Demande une prolongation d'enquête du fait de l'impossibilité de tenir la réunion publique prévue à Gonesse le 20 septembre 2017	L'enquête publique a été prolongée jusqu'au 15 novembre 2017
P15 - 4	•										<b>Courrier annexé n° 2</b> : 1 page - <b>Françoise Brochot, Présidente de l'ADVOCNAR</b> Demande une prolongation d'enquête du fait de l'impossibilité de tenir la réunion publique prévue à Gonesse le 20 septembre 2017	L'enquête publique a été prolongée jusqu'au 15 novembre 2017
P15 - 5		•	•	•		•	•			•	<b>Courrier annexé n°3</b> : 1 page - <b>Daniel Guiraud, vice-président de la Métropole du Grand Paris</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages - Délibération du 23 juin 2017 : avis sur PPA d'Ile-de_France AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL - 15	Voir réponse REL 15
P15 - 6		•							•	•	<b>Courrier annexé n°4</b> : 2 pages - <b>Dominique Pellegrin, Présidente de l'AVL3C et Olivier Nillus, membre de l'AVL3C et de F.N.E. Île de France</b> <b>Pièce jointe</b> : 9 pages – La cimenterie de Gargenville : une source majeure de pollution pour les 60 prochaines années ? Voir Observation REL – 20	Voir réponse REL 20
P15 - 7	•										<b>Courrier annexé n°5</b> : 1 page – <b>Convergence associative</b> Demande d'un rendez vous auprès de la présidente de la commission	Sans objet
P15 - 8	•	•				•				•	<b>Courrier annexé n° 6</b> : 2 pages – <b>Philippe Bonnamy</b> Voir Observation REL - 50	Voir réponse REL 50
P15 - 9		•				•				•	<b>Courrier annexé n° 7</b> : 1 page – <b>Pierrette Page, Présidente de l'Association BVC</b> <b>Pièce jointe</b> : 2 pages - Avis de l'Association pour la Défense de l'Environnement B-V-C sur le P.P.A de l'Île de France 2017 Association créée en 1989, qui regroupe 900 personnes et a pour objet d'obtenir « <i>la suppression de l'itinéraire de délestage, source de fortes pollutions atmosphériques et sonores</i> » Doute de l'efficacité du P.P.A au regard de la Commission européenne et du Conseil d'Etat Considère que les mesures proposées sont insuffisantes, ne sont pas innovantes et ne constituent que « <i>des mesurette</i> »	La modélisation de l'impact du PPA est basée sur la modélisation de l'impact de 12 des 25 défis, les autres défis ne pouvant être modélisés avec précision ni de façon fiable. Le PPA associé aux PCAET, au PREPA, au PDUIF et à la feuille de route pour la qualité de l'air permet de supprimer d'ici à 2025 les dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Il est ainsi à la hauteur de l'enjeu.  Les innovations ne peuvent fournir des actions pouvant être mises en œuvre dans des délais courts et ne peuvent donc faire partie du PPA qui doit être un plan d'actions concrètes. Les innovations sont suivies au niveau national au sein des appels à projets

																					de l'ADEME ainsi qu'au niveau régional dans le Airlab.	
P15 - 10																					<p>La convention « villes respirables en 5 ans » a été signée le 22 novembre 2017 pour un montant de 1 M€ conformément à l'engagement initial.</p> <p>Les mesures fiscales telles qu'une taxe PL ne relèvent pas du PPA qui est un document préfectoral. Elles doivent être prises en loi de finances après vote du parlement.</p> <p>Le PPA prévoit des défis sur le co-voiturage, le réseau pro'mobilité est un réseau actif sur lequel est basé la mise en œuvre du défi TRA1. Il est à noter cependant que l'aménagement, les règles de circulation sont de la compétence des collectivités et ne peuvent donc pas être imposées par le PPA.</p> <p>Le PPA prévoit d'étudier l'impact d'une harmonisation à la baisse des vitesses maximales sur des axes routiers structurants afin d'envisager une éventuelle généralisation de ces baisses.. Des mesures sont également prévues pour le chauffage au bois selon une démarche d'incitation au remplacement des équipements anciens.</p> <p>La question du fret fluvial et ferroviaire sera évoquée au travers de la mise à jour de la stratégie régionale du fret (TRA7).</p> <p>La valorisation des déchets relève des plans d'élimination des déchets de la responsabilité du conseil régional.</p> <p>La limitation des émissions des aéronefs ne peut être traitée que dans un contexte internationale (OACI).</p> <p>Les défis « agricoles » prévoient bien de favoriser les bonnes pratiques pour limiter les émissions de NH3 et donc des particules.</p>	
P15 - 11		•	•	•	•	•	•														<p><b>Courrier annexé n° 9 : 2 pages – <u>Bernard Branck</u></b> Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	Voir réponse REL 163
P15 - 12		•	•	•	•	•	•														<p><b>Courrier annexé n°10 : 2 pages – <u>Annie Bertrand</u></b> Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	Voir réponse REL 163
P15 - 13		•	•	•	•	•	•														<p><b>Courrier annexé n° 11 : 2 pages – <u>Philippe Borderie</u></b> Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	Voir réponse REL 163
P15 - 14		•	•	•	•	•	•														<p><b>Courrier annexé n° 12 : 1 page – <u>Christophe Barizien</u></b> AVIS DEFAVORABLE « Cette lettre va être autant brève que le projet qui nous occupe est indigeste » Rejoint l'avis des associations F.N.E. Et ADVOCNAR</p>	Voir réponse REL 163 et 138
P15 - 15		•	•	•	•	•	•														<p><b>Courrier annexé n° 13 : 2 pages – <u>M. Caillet</u></b> Contribution ADVOCNAR Version courte AVIS DEFAVORABLE Voir Observation REL – 163</p>	Voir réponse REL 163
P15 - 16		•	•		•																<p><b>Courrier annexé n° 14 : 2 pages – <u>François Durovray, Président du Conseil départemental de l'Essonne</u></b> Voir Observation REL - 287</p>	Voir réponse REL 287

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
	Enjeux			P.P.A.			Phases de Consultation Juridiques Sanitaires et environnementaux Financiers Evaluation Mesures Suivi	Information du citoyen Questions diverses Pièce jointe				
← Observation	<b>DÉPARTEMENT DE PARIS</b> <b>PARIS 12ÈME</b>  <b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>										<b>Réponse du porteur de projet</b>	
P12 - 1										•	<b>Anonyme</b> <i>« en tant que cycliste, sportif et père d'enfants scolarisés, il me paraît essentiel de pouvoir respirer un air sain, plutôt que d'endommager ma santé lors de mes activités sportives et celles de mes enfants »</i>	Le PPA a pour objectif de réduire les émissions atmosphérique et d'améliorer la qualité de l'air.
P12 - 2					•						<b>Anonyme</b> Demande une expertise indépendante pour mesurer l'impact du chauffage au bois dans Paris et l'efficacité du Plan, chiffres qui paraissent exagérés	Les évaluations des émissions dont celles issues du chauffage au bois reposent sur une méthodologie nationale (guide des inventaires des émissions de la DGEC). La démarche est reconnue au niveau européen.
P12 - 3										•	<b>Anonyme</b> Coupures du Journal « La Toile »	Sans objet

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
	Enjeux			P.P.A.									
← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Information du citoyen			Pièce jointe		
								Questions diverses					
												<b>DÉPARTEMENT DE PARIS</b> <b>PARIS 18ÈME</b>  <b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>	<b>Réponse du porteur de projet</b>
P18 - 1	•										•	<p><b>Florence Goyer-Paris 18ème</b>            Signale le manque d'information relative à l'enquête publique,            Souhaite que les panneaux lumineux installés sur le domaine public soient le relais de ce type d'information</p>	<p>Conformément aux articles R.123-14 et R,123-21 (prolongation de l'enquête publique) du Code de l'Environnement, toutes les dispositions relatives à la publicité de l'enquête publique ont été respectées. En outre, un atelier presse a été organisé avant l'enquête publique pour informer le public sur cette enquête. Quelques journaux ont relayé l'information. FNE ayant participé au groupe de travail « Actions citoyennes » a donc sa part de responsabilité dans la communication autour de l'enquête. Les associations ont en effet été invitées à relayer très largement l'information dans leur réseau. Les collectivités ont également été invitées à informer leur concitoyen. Les avis d'enquêtes ont fait l'objet également de publications sur les sites internet de la Préfecture, du Ministère, de la DRIEE et sur <a href="http://www.maqualitedelair-idf.fr">www.maqualitedelair-idf.fr</a>. Un courrier transmis à l'ensemble des collectivités leur a demandé d'informer leurs concitoyens de la prolongation de l'enquête publique par tous les moyens à leur disposition (panneaux d'affichage, lettre municipale...).</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
	Enjeux			P.P.A.									
← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Information du citoyen			Pièce jointe		
								Questions diverses					
												<b>DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE</b> <b>PRÉFECTURE DE MELUN</b>  <b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>	<b>Réponse du porteur de projet</b>
												Aucune observation déposée	

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Phases de Consultation			Enjeux		P.P.A.			Information du citoyen
← Observation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux		Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Pièce jointe	
<b>DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE</b> <b>COMMUNE DE CHESY</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier									
Réponse du porteur de projet									
Aucune observation déposée									

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Phases de Consultation			Enjeux		P.P.A.			Information du citoyen
← Observation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux		Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Pièce jointe	
<b>DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE</b> <b>COMMUNE DE GRETZ ARMAINVILLIERS</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier									
Réponse du porteur de projet									
Aucune observation déposée									

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	Phases de Consultation Juridiques Sanitaires et environnementaux Financiers Evaluation Mesures Suivi	Enjeux			P.P.A.				Information du citoyen Questions diverses Pièce jointe		
		← Observation									
											<b>DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE</b> <b>COMMUNE DE FONTAINEBLEAU</b>  Réponse du porteur de projet  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier
											Aucune observation déposée

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
	Phases de Consultation Juridiques Sanitaires et environnementaux Financiers Evaluation Mesures Suivi	Enjeux			P.P.A.				Information du citoyen Questions diverses Pièce jointe			
		← Observation										
											<b>DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE</b> <b>COMMUNE DE MEAUX</b>  Réponse du porteur de projet  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier	
MEA - 1										•	<b>M Leplat</b> Texte concernant le projet de décharge ISDD ALERTE A LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE SUR VILLENROY Voir observation REL - 273	voir réponse REL 273



Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
	Enjeux			P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses	Pièce jointe			
← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures				Suivi		
											<b>DÉPARTEMENT DES YVELINES</b> <b>PRÉFECTURE DE VERSAILLES</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier	Réponse du porteur de projet
VER - 1					•	•					<b>M. Cancé</b> Voir Observation NEU - 3	Voir réponse NEU 3
VER - 2	•										<b>Courrier annexé : 1 page - Dominique Duval, Présidente F.N.E. Île de France</b> Voir courrier annexé n° 1 – Préfecture de région Île de France, Préfecture de Paris	Voir réponse REL 138
VER - 3	•										<b>Courrier annexé : 1 page - Françoise Brochot, Présidente de l'ADVOCNAR</b> Voir courrier annexé n° 2 – Préfecture de région Île de France, Préfecture de Paris	Voir réponse REL 163

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
	Enjeux			P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses	Pièce jointe			
← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures				Suivi		
											<b>DÉPARTEMENT DES YVELINES</b> <b>COMMUNE DE THIVERVAL GRIGNON</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier	Réponse du porteur de projet
											Aucune observation déposée	

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Enjeux			P.P.A.					
← Observation	Phases de Consultation								
	Juridiques	Sanitaires et environnementaux							
	Financiers								
	Evaluation								
	Mesures								
	Suivi								
	Information du citoyen								
	Questions diverses								
	Pièce jointe								
<b>DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE</b> <b>PRÉFECTURE D'EVRY</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier									
Réponse du porteur de projet									
Aucune observation déposée									

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	Enjeux			P.P.A.						
← Observation	Phases de Consultation									
	Juridiques	Sanitaires et environnementaux								
	Financiers									
	Evaluation									
	Mesures									
	Suivi									
	Information du citoyen									
	Questions diverses									
	Pièce jointe									
<b>DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE</b> <b>COMMUNE D'ETAMPES</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier										
Réponse du porteur de projet										
ETA - 1										<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mme Berbesson</b> Incommodée par des odeurs nauséabondes par l'usine méthanrière de Brières les Scellés Demande que l'entreprise apporte une solution au problème de gaz fétides</li> </ul>
										L'installation concernée relève de la législation des installations classées et est à ce titre encadrée et contrôlée.

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Enjeux			P.P.A.					
← Observation	Phases de Consultation								
	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Information du citoyen		
							Questions diverses		
							Pièce jointe		
	<b>DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE</b> <b>PRÉFECTURE DE NANTERRE</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier								
	Réponse du porteur de projet								
	Aucune observation déposée								

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
	Enjeux			P.P.A.			Phases de Consultation Juridiques Sanitaires et environnementaux Financiers Evaluation Mesures Suivi	Information du citoyen Questions diverses Pièce jointe				
← Observation												
NEU - 1	•										<b>Philippe Bonnamy</b> Souligne la discrétion locale de l'enquête Voir Observation REL-50	Voir réponse REL 50
NEU - 2	•										<b>Florence Maurin Fournier, Elue municipale</b> Souligne l'information inexistante au sein du Conseil Municipal Voir Observation REL-111	Voir réponse REL 111
NEU - 3					•				•	•	<b>Michel Cancé</b> <b>Pièces jointes</b> : 3 pages Indique que l'A86 passe à proximité immédiate de pavillons à Antony: le trafic génère bruit et pollution L'annexe 1 est la copie d'une lettre du Maire d'Antony au Préfet des HDS du 04/07/14 demandant la réduction de la vitesse, l'installation d'un radar et la rénovation du mur anti-bruit, lettre restée sans réponse L'annexe 2 est un extrait d'un rapport de mesure des particules fines PM 2,5 réalisé par LCPP (06/06/16) à l'intérieur et extérieur du logement de Mr Cancé L'annexe 3 est une planche photos de la circulation au ras des habitations	Pour limiter la pollution des autoroutes, une expérimentation assortie d'une étude sur l'impact réel de la baisse de vitesse sur la qualité de l'air est en cours avant une éventuelle généralisation des baisses de vitesse sur les autoroutes.
NEU - 4									•		<b>Thierry HUBERT</b> Propose de préserver et conforter les espaces verts pour absorber et compenser la pollution Souscrit aux positions exprimées d'Environnement 92 et de FNE IDF Voir Observation REL-302	Voir réponse REL 302

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
	Enjeux			P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses	Pièce jointe				
← Observation	Phases de Consultation			Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation				Mesures	Suivi	Information du citoyen	Questions diverses
	Juridiques												
												<b>DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE</b> <b>COMMUNE D'ISSY LES MOULINEAUX</b>  <b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>	Réponse du porteur de projet
ISS - 1	•				•	•				•		<b>Association Issy l'Ecologie</b> Voir Observation REL - 124	Voir réponse REL 124
ISS - 2					•	•			•	•		<b>Stéphane Magnan, membre du CODEV, Métropole du Grand Paris</b> Demande que le plan de déplacement " <i>soit cohérent entre plusieurs communes contigues et donc Paris et la petite couronne</i> ", Demande de " <i>casser le trafic de transit au profit du transit purement local et éliminer au maximum les artères à sens unique, véritables autoroutes urbaines</i> ", Demande de " <i>favoriser les déplacements en vélo</i> " et les véhicules électriques, Demande d'anticiper les pics de pollution en intervenant en amont.	Ces demandes relèvent de la compétence des collectivités. Le PPA prévoit avec son défi « collectivités » de mettre en place une instance de gouvernance permettant d'harmoniser les actions de ces collectivités et d'échanger sur les bonnes pratiques telles que citées par la MGP. Le PPA prévoit également de favoriser les déplacements en vélo (TRA8) et les véhicules électriques (TRA5).

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
	Enjeux			P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses	Pièce jointe				
← Observation	Phases de Consultation			Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation				Mesures	Suivi	Information du citoyen	Questions diverses
	Juridiques												
												<b>DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE</b> <b>COMMUNE DE GENNEVILLIERS</b>  <b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>	Réponse du porteur de projet
												Aucune observation déposée	

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	← Observation	Phases de Consultation	Enjeux		P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses
Juridiques			Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi		

<b>DÉPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS</b> <b>PRÉFECTURE DE BOBIGNY</b>	<b>Réponse du porteur de projet</b>
<b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>	

Aucune observation déposée
----------------------------

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	← Observation	Phases de Consultation	Enjeux		P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses
Juridiques			Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi		

<b>DÉPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS</b> <b>COMMUNE D'AULNAY SOUS BOIS</b>	<b>Réponse du porteur de projet</b>
<b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>	

AUL - 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Isabelle Jaucisch</b> S'interroge sur les pollutions générées par le projet Europacity tant pendant la phase travaux que pendant l'exploitation</li> </ul>	Cette question ne relève pas du PPA mais de l'étude d'impact du projet Europacity.
---------	--	--

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	Enjeux			P.P.A.						
← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Information du citoyen	Questions diverses	Pièce jointe
<b>DÉPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS</b> <b>COMMUNE DE BAGNOLET</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier										
Réponse du porteur de projet										
Aucune observation déposée										

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	Enjeux			P.P.A.						
← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Information du citoyen	Questions diverses	Pièce jointe
<b>DÉPARTEMENT DU VAL DE MARNE</b> <b>PRÉFECTURE DE CRÉTEIL</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier										
Réponse du porteur de projet										
Aucune observation déposée										

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	← Observation	Phases de Consultation	Enjeux		P.P.A.					Information du citoyen
Juridiques			Sanitaires et environnementaux			Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	
<b>DÉPARTEMENT DU VAL DE MARNE</b> <b>COMMUNE DE CRÉTEIL</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier										
Aucune observation déposée										
Réponse du porteur de projet										

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	← Observation	Phases de Consultation	Enjeux		P.P.A.					Information du citoyen
Juridiques			Sanitaires et environnementaux			Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	
<b>DÉPARTEMENT DU VAL DE MARNE</b> <b>COMMUNE DE CHEVILLY LARUE</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier										
CHE - 1				•		•				
<b>Stéphanie Daumin, Maire de Chevilly Larue</b> AVIS DEFAVORABLE Voir Observation P15 – 10 – Courrier annexé n°8										
Réponse du porteur de projet										
Voir réponse P15-10										



Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	← Observation	Phases de Consultation	Enjeux		P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses
Juridiques			Sanitaires et environnementaux		Financiers	Evaluation	Mesures		
<b>DÉPARTEMENT DU VAL D'OISE</b> <b>PRÉFECTURE DE CERGY PONTOISE</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier									
Réponse du porteur de projet									
Aucune observation déposée									

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	← Observation	Phases de Consultation	Enjeux		P.P.A.			Information du citoyen	Questions diverses
Juridiques			Sanitaires et environnementaux		Financiers	Evaluation	Mesures		
<b>DÉPARTEMENT DU VAL D'OISE</b> <b>COMMUNE DE SARCELLES</b>  Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier									
Réponse du porteur de projet									
Aucune observation déposée									

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9					
	Enjeux			P.P.A.										
← Observation	Phases de Consultation	Juridiques	Sanitaires et environnementaux	Financiers	Evaluation	Mesures	Suivi	Information du citoyen			Questions diverses	Pièce jointe		
													<b>DÉPARTEMENT DU VAL D'OISE</b> <b>COMMUNE D'US</b>  <b>Analyse de l'observation/ Pétition / Courrier</b>	Réponse du porteur de projet
US - 1			•		•	•				•			<p><b>Edith ANDOUVLIE, Maire d'US</b>  Dénonce "des décennies de retard dans la mise ou remise en service des transports ferroviaires sur des axes qui évitent Paris et ses gares engorgées. "  Regrette qu'aucune connexion évitant Paris ne se soit construite "alors qu'un tracé existait - (ex. Saint Germain en Laye - Versailles, Cergy - Saint Germain en Laye - Saint Quentin en Yvelines" et que cela " aurait pu éviter les 7 km de tunnels et les voitures" alors que différentes villes nouvelles se sont développées depuis les années 60 avec entreprises, espaces commerciaux, et universités  Constate la saturation du RER A, toute la journée avec des horaires supprimés aux heures de pointe " c'est la ligne la plus fréquentée d'Europe", "alors que le RER pour Saint-Germain-en-Laye roule à vide"  Indique que les nombreuses constructions dans le Val d'Oise "ne vont pas arranger la situation des encombrements et de la pollution", d'autant plus du fait de la suppression sur la ligne Paris St Lazare Gisors "d'arrêts dans certains petits villages entraînant le rachat d'une voiture pour les familles qui choisissent de s'installer en campagne". "Est-ce logique ? NON !!!"  Demande une anticipation avec mise en place de transport en commun adaptés aux évolutions démographiques.  Concernant la pollution, constate depuis 10 ans "une pollution régulière au-dessus du Val d'Oise (AIRPARIF FR3 régional !)" qui est "de plus en plus importante et inquiétante" en période de canicule ou sans vent.  Précise que le co-voiturage et le télétravail sont de bonnes solutions mais demande la mise en place de mesures "drastiques" sans attendre les périodes de pollution (ex. circulation plaque n°pair puis impair)  Demande la prise en compte des maladies qui en découlent "pourquoi avoir tant tardé ?" et des "coûts effectifs pour la société à court, moyen et long terme" pour mieux comprendre les coûts associés au trafic (voitures, camions).  Suggère d'instaurer un dialogue plus soutenu avec la chambre d'Agriculture IDF pour soutenir à travers des subventions "l'agriculteur paysan plus respectueux de l'environnement (agriculture raisonnée)" et non intensive "avec diversification des produits" compte tenu des conséquences de la pollution sur les sols et les rendements, car cela va en faveur des circuits courts donc de la réduction des trafics PL.  Concernant l'habitat :  Favoriser la réhabilitation pour maîtriser les coûts en énergie en augmentant les aides de l'état et en les adaptant aux ressources des familles  Réduire les constructions nouvelles consommatrices de ressources naturelles avec "l'extraction de sables et calcaires" et qui impliquent des "navettes de camions", "tirs de mines"  Concernant les locaux d'entreprises :  Ne comprend pas pourquoi les constructions de locaux se poursuivent alors que beaucoup de m2 sont inutilisés et suggère de réhabiliter en logements les locaux proches des transports en commun  Propose une politique "plus engagée" pour un rééquilibrage de la population de l'IDF face aux autres régions.</p>	<p>Ces observations ne sont pas du domaine de compétences du PPA. Elles relèvent de la responsabilité des collectivités (PDUIF pour les transports en communs, règles de circulation et d'aménagement pour le contournement de Paris et les constructions, ou assurance maladie pour la prise en charge des maladies liées à la pollution).</p> <p>Le PPA vise à favoriser le co-voiturage.</p>
US - 2										•			<p><b>Edith ANDOUVLIE, Maire d'US</b>  Rappelle que le PNR du Vexin Français est "engagé depuis de nombreuses années dans la mise en application d'écomobilités, la maîtrise de l'énergie, et l'accompagnement des particuliers et entreprises pour la réhabilitation des constructions."</p>	Sans objet

**III. RÉCAPITULATIF DES OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS AU COURS DE L'ENQUÊTE**

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

**IV. RÉCAPITULATIF DES OCCURRENCES SELON LES THÈMES CHOISIS**

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
<b>371</b>	22%	25%	34%	19%	46%	73%	12%	8%