

ENQUÊTE PUBLIQUE
PORTANT SUR LE PROJET DE RÉVISION
DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE 2024
SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA RÉGION ÎLE DE FRANCE
DU 26 FÉVRIER AU 10 AVRIL 2024 INCLUS

*

RAPPORT – CONCLUSIONS ET AVIS – ANNEXES
TOME 1

15 MAI 2024



SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION

MEMBRES

SUZEL BERTHELET
PATRICIA FLACH-MALASPINA

AÏCHA HAMMOU
JEAN-PIERRE ZEGANADIN

COMPOSITION

*

**LES RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS RÉDIGÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE
COMPRENENT TROIS TOMES**

TOME 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

TOME 3 : ANNEXES

*

* *

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

1. LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE-DE-FRANCE, OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE 3

| | |
|---|----|
| 1.1. LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE-DE-FRANCE | 3 |
| 1.2. LE CONTEXTE JURIDIQUE | 7 |
| 1.3. AVIS RENDUS SUR LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE DE-FRANCE | 11 |

*

2. L'ENQUÊTE PUBLIQUE 15

| | |
|---|----|
| 2.1. LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE | 15 |
| 2.2. LA DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE | 15 |
| 2.3. LES MODALITÉS D'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE | 16 |
| 2.4. LE DOSSIER SOUMIS AU PUBLIC LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE | 17 |
| 2.5. LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES CONSULTÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE | 21 |
| 2.6. LES MESURES DE PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE | 22 |
| 2.7. LES RÉUNIONS ET ENTRETIENS RÉALISÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE | 25 |
| 2.8. LES PERMANENCES | 27 |
| 2.9. LES RÉUNIONS PUBLIQUES | 29 |
| 2.10. LA CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE | 32 |

*

3. LA PARTICIPATION DU PUBLIC 33

| | |
|---|----|
| 3.1. LA MOBILISATION DU PUBLIC ET LES OBSERVATIONS DÉPOSÉES | 33 |
| PROPOS LIMINAIRE : ANALYSE GÉNÉRALE DE LA PARTICIPATION | 35 |
| 3.2. LE PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE | 37 |
| 3.3. LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DE LA DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE | 38 |

4. L'ANALYSE DU PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE ÎLE-DE-FRANCE 40

PROPOS LIMINAIRE : PRISE EN CONSIDÉRATION DES OBSERVATIONS DU PUBLIC
PAR LE RESPONSABLE DU PLAN 41

| | |
|---|-----|
| THÈME 1 PHASES DE CONSULTATION : | |
| CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES, CONSULTATIONS DU PUBLIC | 43 |
| THÈME 2 ENJEUX JURIDIQUES | 52 |
| THÈME 3 ENJEUX SANITAIRES | 56 |
| THÈME 4 ENJEUX FINANCIERS | 73 |
| THÈME 5 ENJEUX D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL | 81 |
| THÈME 6 LES POLLUANTS | 87 |
| THÈME 7 MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE | 99 |
| THÈME 8 SECTEUR DES MOBILITÉS | 112 |
| THÈME 9 SECTEUR RÉSIDENTIEL | 130 |
| THÈME 10 SECTEUR INDUSTRIEL / CHANTIERS | 145 |
| THÈME 11 SECTEUR AGRICOLE | 154 |
| THÈME 12 SECTEUR AÉRIEN | 166 |
| THÈME 13 PICS DE POLLUTION – LEUR GESTION | 179 |

*

* *

PRÉAMBULE

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

Le « **droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé** » constitue une liberté fondamentale, selon la décision rendue par le Conseil d'État le 20 septembre 2022 (CE, 20 septembre 2022, req. N° 451129).

Selon les dispositions de l'article L220-2 du Code de l'environnement, « *Constitue une pollution atmosphérique au sens du présent titre l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, ou la présence, dans l'atmosphère et les espaces clos, d'agents chimiques, biologiques ou physiques ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives* ».

Aujourd'hui, en Île-de-France, selon le bilan de l'année 2022 dressé par Airparif,

- « Les niveaux de pollution enregistrés en 2022 ont légèrement baissé sur l'ensemble de la région par rapport à 2021, sauf pour (O3) l'ozone . Ce constat est essentiellement lié à une reprise des activités en 2021, sans être revenues à une activité normale , à la baisse tendancielle des émissions du secteur résidentiel et du trafic routier et à des conditions météorologiques dispersives avec des températures globalement clémentes en période hivernale, qui ont limité les émissions du chauffage résidentiel ».
- « pour la première fois, aucun Francilien n'est exposé à un air dont la concentration dépasse la valeur limite réglementaire pour les particules PM10 (contre moins de 1000 Franciliens concernés en 2021) »
- « 40 000 Franciliens respirent toujours un air dont les concentrations de dioxyde d'azote dépassent la valeur limite réglementaire française et européenne (contre 60 000 en 2021) »
- « En 2022, les 12 millions d'habitants de la région Île-de-France ont été exposés à un air dont les concentrations en particules fines et en ozone de basse altitude dépassent les seuils recommandés par l'OMS et 11,5 millions de Franciliens pour le dioxyde d'azote. »

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

En février 2024, les négociateurs du Parlement européen et du Conseil européen sont parvenus à un accord politique provisoire sur de nouvelles mesures visant à garantir que la qualité de l'air dans l'Union Européenne n'est pas nocive pour la santé humaine. Pour les deux polluants ayant la plus forte incidence documentée sur la santé humaine, le PM2,5 et le NO2, les valeurs limites annuelles doivent être réduites de plus de moitié, passant respectivement de 25 µg/m³ à 10 µg/m³ et de 40 µg/m³ à 20 µg/m³. Il y aura également plus de points de prélèvement de la qualité de l'air dans les villes. Les normes de qualité de l'air seront réexaminées d'ici au 31 décembre 2030 et au moins tous les cinq ans par la suite, et plus souvent si de nouvelles découvertes scientifiques, telles que les lignes directrices révisées de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière de qualité de l'air, le justifient.

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

*

La région Île-de-France a ainsi élaboré un premier Plan de Protection de l'Atmosphère en 2006. Celui-ci fut révisé en 2013, puis en 2018.

Ce projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France a, selon le dossier soumis au public, pour objectif premier d'«*accélérer l'amélioration de la qualité de l'air francilien*».

Conformément à l'article L222-4 du Code de l'Environnement, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, avant approbation par arrêté inter-préfectoral, est soumis à enquête publique :

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

*

* * *

1. LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE-DE-FRANCE, OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1. LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE-DE-FRANCE

1.1.1. Objectifs du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

Ainsi, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France a, selon le dossier soumis au public, pour objectif premier d'« *accélérer l'amélioration de la qualité de l'air francilien* ».

Pour ce faire, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France tend au respect, à l'horizon 2030 et dans l'ensemble du territoire régional, des valeurs limites réglementaires nationales de qualité de l'air actuellement en vigueur. Selon la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, deux secteurs doivent être, principalement, visés : le trafic routier avec un objectif de réduction de 60 % de la pollution par rapport à 2018 et le chauffage au bois avec un objectif de réduction de 50 % par rapport à 2020 de la pollution aux particules fines.

A noter que l'Autorité environnementale souligne que « *Le PPA a pour objectif, d'ici 2030, d'éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs des substances polluantes sur la santé humaine et l'environnement sur l'ensemble de la région, et non de simplement respecter les valeurs limites actuelles de qualité de l'air, comme l'indique le dossier* ».

1.1.2. Nature et caractéristique du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ou 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère a pour vocation de s'appliquer sur le périmètre de l'ensemble de la région Île-de-France, soit environ 12 000km² avec une population estimée fin 2022 à 12,32 millions d'habitants, selon l'INSEE.

Toutefois, en raison des objectifs poursuivis par ce 4ème plan, les actions du plan sont néanmoins « concentrées » sur la « zone sensible pour la qualité de l'air » et en particulier sur le territoire de la métropole du Grand Paris en partant du principe que les dépassements de valeurs limites de qualité de l'air sont tous observés au sein de cette zone.

Quant à son contenu, le 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère se décline en 14 mesures, regroupant 33 actions et articulées autour de 5 thématiques

1. se déplacer mieux : le projet du 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère, tel que versé au dossier (pièce 2.3), présente « *la conversion du parc et le report modal* » comme « *deux priorités pour la qualité de l'air, convergentes avec les enjeux en faveur du climat* » ;
2. déployer des actions ciblées et renforcées à proximité des sources localisées de pollution : en traitant cette thématique, le projet du 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère souhaite répondre à trois enjeux localisés et particulièrement situés dans les zones denses, à savoir les grands axes routiers, les sites industriels et les chantiers ;
3. réduire les émissions du chauffage : selon les éléments du dossier, les axes de travail tendraient à privilégier les solutions de chauffage bas carbone non émettrices de polluants de l'air et d'interdire les feux domestiques hors chauffage principal lors des épisodes de pollution ;
4. accroître la mobilisation de tous suppose de stimuler les entreprises à limiter et organiser les trajets pendulaires des salariés et, pour les collectivités, de contrôler les émissions sur leur territoire ;
5. renforcer l'action lors des épisodes de pollution en mettant en place le nouveau dispositif de déclenchement des mesures préfectorales sur la base de l'indice ATMO.

| Partie 1 : Se déplacer mieux | |
|---|---|
| Mesure 1 : Favoriser les mobilités actives et partagées | Action 1 : Œuvrer au déploiement des infrastructures et des services favorables au développement des transports en commun |
| | Action 2 : Accélérer encore le développement du vélo |
| Mesure 2 : Accompagner la Métropole du Grand Paris pour la mise en place de sa ZFE et accompagner la transition du parc routier | Action 1 : Définir et déployer les outils favorisant le respect des règles de la ZFE |
| | Action 2 : Accompagner l'unification des règles de la zone à faibles émissions (ZFE) sur tout le territoire intra-A86 |
| | Action 3 : Faire connaître les règles de la ZFE et ses enjeux pour la qualité de l'air |
| | Action 4 : Faire connaître les aides pour changer les mobilités |
| | Action 5 : Apposer les panneaux réglementaires |
| | Action 6 : Encourager le déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules à nouvelle énergie |
| Mesure 3 : Favoriser la logistique à faibles émissions | Action 1 : Déployer l'observatoire régional de la logistique |
| | Action 2 : Encourager les circuits de logistique durable |
| | Action 3 : Encourager la conversion des motorisations des véhicules mobilisés pour la logistique (bateaux, poids-lourds) |
| Mesure 4 : Contrôler les émissions des véhicules | Action 1 : Augmenter le contrôle au dispositif anti-pollution de transport routier |

| | |
|--|--|
| routiers | |
| Mesure 5 : Réduire les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires | Action 1 : Accompagner le développement des plans de mobilité des plates-formes aéroportuaires |
| | Action 2 : Réduire les émissions de polluants des plateformes aéroportuaires côté piste |
| | Action 3 : Généraliser les descentes continues des aéronefs |
| Partie 2 : Déployer des actions ciblées et renforcées à proximité des sources localisées de pollution | |
| Mesure 6 : Réguler le trafic sur les grands axes routiers en zone dense | Action 1 : Étudier le contournement des poids lourds permanent |
| | Action 2 : Abaisser les vitesses maximales autorisées sur le réseau routier national |
| | Action 3 : Mettre en œuvre le schéma directeur des voies réservées |
| | Action 4 : Étudier une régulation des accès destinée à fluidifier les grands axes du réseau routier national |
| Mesure 7 : Renforcer les contrôles et les normes industrielles | Action 1 : Renforcer la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 50 MW) |
| | Action 2 : Poursuivre le renforcement des normes d'émission pour les installations de combustion à la biomasse |
| | Action 3 : Limiter l'utilisation des groupes électrogènes fixes et mobiles alimentés par des hydrocarbures d'une puissance supérieure à 10 kVA |
| Mesure 8 : Réduire les émissions des chantiers | Action 1 : organiser un retour d'expérience des pratiques des chantiers |
| Mesure 9 : Réduire l'exposition des populations par un urbanisme adapté | Action 1 : Encourager l'intégration des mesures dans les documents d'urbanisme locaux via l'accompagnement de l'État |
| Partie 3 : Réduire les émissions du chauffage | |
| Mesure 10 : Privilégier les solutions de chauffage bas carbone non émettrices de polluants de l'air | Action 1 : Porter, renforcer et étendre la doctrine ENR'choix |
| | Action 2 : Accélérer le renouvellement des équipements de chauffage au bois |
| | Action 3 : Inciter aux bonnes pratiques pour la combustion du bois |
| Mesure 11 : Interdire les feux domestiques hors chauffage principal pour atténuer les épisodes de pollution | Action 1 : Interdire l'utilisation du chauffage au bois d'appoint et d'agrément en cas de pics de pollution aux particules fines |
| | Action 2 : Mieux contrôler le respect de l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts |
| Partie 4 : Accroître la mobilisation de tous | |
| Mesure 12 : Mobiliser les entreprises, les collectivités et les relais de terrain | Action 1 : En entreprise, déployer le plan mobilité et le télétravail |
| | Action 2 : Accompagner la mise en œuvre des Plans Air des PCAET |
| Mesure 13 : Soutenir une capacité d'observation et | Action 1 : Poursuivre le soutien à Airparif dans ses missions de surveillance et d'expertise |

| | |
|---|---|
| d'analyse de haut niveau en pilotage collégial | |
| Partie 5 : Renforcer l'action lors des épisodes de pollution | |
| Mesure 14 : Déclencher les procédures sur la base de l'indice Atmo | Action 1 : Réviser les procédures d'information |

1.1.3. Responsable du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

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

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

Ainsi, pour le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, sont compétents

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

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France, service de l'Etat, est responsable de l'élaboration du projet de révision.

1.1.4. Approbation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

Comme le mentionne l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique en date du 1^{er} février 2024, à l'issue de l'enquête publique, la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère, éventuellement modifiée pour tenir compte des résultats de l'enquête publique est arrêtée conjointement par le Préfet de la région Île-de-France, le Préfet de Police et par l'ensemble des préfets de départements d'Île-de-France, en application de l'article R222-28 du Code de l'environnement.

*

1.2. LE CONTEXTE JURIDIQUE

1.2.1. Le cadre juridique applicable au Plan de Protection de l'Atmosphère

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

Au niveau européen

La directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe, transposée dans le code de l'environnement, impose à la France de surveiller la qualité de l'air ambiant et fixe des valeurs limites en matière de concentration de polluants, notamment de dioxyde d'azote et de particules fines PM10, à ne pas dépasser. Cette même directive prévoit qu'en cas de dépassement de ces valeurs limites dans une zone donnée, des plans relatifs à la qualité de l'air prévoient des mesures appropriées pour que la période de dépassement des valeurs limites soit la plus courte possible.

Dans un **arrêt du 19 novembre 2014, ClientEarth C-404/13, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)** a précisé la portée des obligations fixées par la directive n° 2008/50/CE. Dans cet arrêt, la Cour de Justice de l'Union Européenne juge, d'une part, que la directive ne fixe pas une simple obligation de moyen mais une obligation de résultat et que, en conséquence, le seul fait d'établir un plan relatif à la qualité de l'air conforme à l'article 23 de la directive ne permet pas de considérer que l'État satisfait aux obligations de l'article 13, c'est-à-dire au respect des valeurs limites de concentration de polluants dans l'atmosphère.

Au niveau national

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

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

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

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

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

Deux procédures contentieuses engagées devant la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) et devant le Conseil d'Etat

Au niveau européen : la France a été condamnée pour manquements en matière de qualité de l'air.

Par un **arrêt du 24 octobre 2019 (C-636/18)**, la **Cour** a constaté que la France n'avait pas respecté les valeurs limites applicables aux **concentrations de dioxyde d'azote (NO2)** dans douze agglomérations et zones de qualité de l'air et n'avait pas veillé à ce que la période de dépassement soit la plus courte possible, comme exigé par la directive 2008/50/CE.

Le **3 décembre 2020**, la Commission européenne a adressé une **première mise en demeure** à l'Etat français d'exécuter l'arrêt de la Cour de justice sur la qualité de l'air dans les grandes villes. « *La Commission reconnaît les efforts consentis par les autorités françaises pour améliorer la qualité de l'air. Toutefois, à l'exception de la zone de Clermont Ferrand, ces efforts ne sont pas encore suffisants pour limiter autant que possible les dépassements dans le temps. La Commission*

demande donc aujourd'hui à la France de prendre et de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour remédier à la situation et faire en sorte que la période de dépassement soit la plus courte possible. La France dispose d'un délai de deux mois pour répondre aux préoccupations soulevées par la Commission. À défaut, cette dernière pourrait renvoyer l'affaire devant la Cour de justice de l'Union européenne et proposer que des sanctions financières soient infligées à ce pays. Le pacte vert pour l'Europe fixe l'objectif «zéro pollution» pour l'UE, qui bénéficie à la santé publique, à l'environnement et à la neutralité climatique. »

Le **7 février 2024**, la Commission européenne a adressé une **seconde mise en demeure ou mise en demeure complémentaire** à l'Etat français d'exécuter l'arrêt de la Cour de justice sur la qualité de l'air dans les grandes villes en ces termes : *« 14 ans après le délai fixé par la directive et plus de quatre ans après l'arrêt de la Cour de justice, les mesures adoptées jusqu'à présent n'ont pas permis de résoudre efficacement la question. Pour tenir compte des mesures supplémentaires prises par la France, des données de surveillance les plus récentes et de la jurisprudence récente de la Cour, la Commission envoie une lettre de mise en demeure complémentaire à la France. Cette dernière dispose à présent d'un délai de deux mois pour répondre et remédier aux manquements constatés par la Commission. En l'absence de réponse satisfaisante, la Commission pourrait décider de saisir la Cour de justice de l'Union européenne, avec une demande d'infliger des sanctions financières. »*

Par un **arrêt du 28 avril 2022 (C-286/21)**, la Cour a constaté que la France n'avait pas respecté les valeurs limites fixées **pour les particules fines PM10** dans deux zones de qualité de l'air (Paris et Martinique/Fort-de-France) et n'avait pas veillé à ce que la période de dépassement soit la plus courte possible, comme exigé par la directive 2008/50/CE. La Cour souligne *« En l'occurrence, force est de constater, à titre liminaire, que la République française a, de manière systématique et persistante, manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des dispositions combinées de l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2008/50 et de l'annexe XI de celle-ci, dans la zone Paris, entre l'année 2005 et l'année 2019 »*.

Au niveau national : le Conseil d'État condamne l'État à payer des astreintes

Par un **arrêt du 12 juillet 2017, Les Amis de la Terre Req. N°394254**, le Conseil d'Etat « a ordonné à l'État de mettre en œuvre des plans pour réduire les concentrations de dioxyde d'azote (NO2) et de particules fines (PM10) dans 13 zones urbaines en France, afin de respecter la directive européenne sur la qualité de l'air, reprise en droit français ».

Par un **arrêt du 10 juillet 2020, Les Amis de la Terre Req. N°428409**, le Conseil d'Etat *« constatant que les mesures prises étaient insuffisantes pour atteindre cet objectif dans 8 zones en France, a condamné l'État à agir, sous astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard »*.

Par décisions des 4 août 2021, 17 octobre 2022, Les Amis de la Terre Req. N°428409, le Conseil d'Etat a liquidé l'astreinte pour trois semestres sans en réduire le montant, soit une somme globale de 30 M€ et **par décision du 24 novembre 2023, Les Amis de la Terre Req. N°428409**, a décidé de deux nouvelles astreintes constatant que dans la zone de Paris « *le seuil limite de concentration de 40 µg/m3 a été dépassé dans 8 stations de mesure sur la période, avec des valeurs atteignant 52 µg/m3 dans deux d'entre elles* ».

1.2.2. Le cadre juridique de la procédure de révision

Une procédure de modification ou de révision est prévue à l'article R222-30 du Code de l'environnement qui dispose « *Lorsqu'il n'est pas porté atteinte à son économie générale, le plan de protection de l'atmosphère peut être modifié par arrêté du préfet ou par arrêté conjoint des préfets concernés, après avis du ou des conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. Dans le cas contraire, il est modifié selon la procédure prévue aux articles R. 222-20 à R. 222-28.* ».

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France précise, dans le mémoire en réponse transmis à la Commission d'enquête le 29 avril 2024 : « *ce projet de PPA prévoit d'imposer des mesures réglementaires nouvelles par rapport au PPA adopté le 31 janvier 2018 :*

- *réglementation des émissions de chaufferies (action 2 de la mesure 7)*
- *interdiction d'utilisation des feux d'agrément pendant les pics de pollution (action 1 de la mesure 11).*

Ces deux actions portent atteinte à l'économie générale du PPA adopté en 2018 et nécessitent une procédure de consultation avec enquête publique. »

*

1.3. AVIS RENDUS SUR LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE-DE-FRANCE

1.3.1. Avis rendus au titre de l'article L222-4 Code de l'environnement

Conformément à l'article L222-4-II du Code de l'Environnement qui dispose « *Le projet de plan est, après avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés, des commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques concernées et des autorités organisatrices de transports, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, soumis à enquête publique, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre 1er du présent code* ».

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France a soumis le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2018-2025 pour avis

- aux CODERST de chaque département concerné entre le 6 et 26 juin 2023,
- aux collectivités (Conseil régional, conseils départementaux, conseils délibérants des EPCI de la région Île de France, conseils municipaux) par courrier du 25 juillet 2023,
- à l'autorité organisatrice des transports, Île-de-France Mobilité (IdFM) le 25 juillet 2023.

Les collectivités territoriales et IdFMobilité disposaient, conformément à l'article R222-21 du Code de l'environnement, d'un délai de trois mois, soit jusqu'au 25 octobre 2023, pour transmettre un avis délibéré. A défaut, leur avis était réputé favorable.

Dans le dossier soumis à enquête, au Tome 4, sont rassemblés l'ensemble des consultations administratives effectuées au titre du Code de l'environnement et du Code des Transports : courriers de saisines, avis de tous les CODERST, avis recevables des collectivités saisies.

Sur 1360 collectivités territoriales saisies, seuls 12 avis émanant d'organe délibérant ont été reçus dans les délais, soit moins de 1 %. 1348 avis sont réputés favorables.

D'autre part, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France, sous forme de tableau synthétique, fait part, dans le dossier soumis à enquête publique (Tome 4, pièce 4.2.2 Synthèse des consultations), de l'ensemble des remarques (recommandations ou demandes) faites et de leur prise en compte. Elle conclut ainsi

- pour les CODERST : « *la consultation des membres des CODERST de la région n'a pas conduit à modifier le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère. L'ensemble des CODERST*

ont émis un avis favorable »

- pour les collectivités : *« la consultation des collectivités de la région n'a pas conduit à modifier le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère. 99 % des collectivités ont émis un avis favorable »*

La Commission d'enquête reprend dans le procès-verbal de synthèse l'ensemble des avis émis parmi les éléments contenus dans le dossier pour leur analyse.

1.3.2. Avis rendu au titre de l'article L6361-5 Code des transports

Par un avis du Collège n°2023-26 en date du 2 octobre 2023 et après avoir exprimé

- la demande de l'ajout d'un indicateur de suivi des émissions au roulage des aéronefs à l'action n°2 du projet de PPA « Réduire les émissions de polluants des plateformes aéroportuaires côté piste »,
- le regret qu'il n'y ait pas davantage d'actions visant les émissions ciblées « avions » concernant le cycle LTO, c'est-à-dire pendant les phases de roulage, d'approche de décollage et de montée,
- le souhait que la question des aérodromes secondaires de la région Île-de-France soit traitée ;

l'ACNUSA a émis un avis favorable tout en émettant 3 propositions d'action :

1. « Élever progressivement au cours des 5 prochaines années le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur les aéroports d'Île-de-France pour le transport de passagers et le transport de fret »
2. « Généraliser les approches des aéronefs en descente continue »
3. « Renouveler la flotte des aéronefs de moins de 2 tonnes utilisés en formation par les écoles de pilotage et les aéroclubs sur les aéroports secondaires d'Île-de-France en remplaçant les aéronefs en service par des aéronefs de nouvelle génération ».

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France a répondu sur l'ensemble des points de la manière suivante :

- l'indicateur de suivi des émissions au roulage des aéronefs est ajouté à l'action n°2 du Plan de Protection de l'Atmosphère,
- la répartition des sources d'émission en cycle LTO présentée par l'ACNUSA est contestée : *« le trafic routier autour des plateformes aéroportuaires constitue bien la principale source d'émissions de polluants autour de ces aéroports, ce qui justifie bien de se concentrer sur cette source et donc la mesure 5 du PPA »*,
- pour faciliter l'électrification des flottes, *« le groupe ADP, Total Energies et Fédération Française Aéronautique se sont engagés en 2022 à installer des bornes de recharge à usage*

- des avions électriques sur 3 aérodromes d'Île-de-France »*,
- *« l'introduction d'une contrainte spécifique aux écoles de pilotage d'Île-de-France entraînerait une distorsion de concurrence avec les autres écoles de pilotage françaises et étrangères »*,
 - *« les démarches de renouvellement des flottes doivent rester volontaires au regard du coût de l'investissement et du fait qu'elles représentent une partie très faible de la contribution à la pollution atmosphérique »*.

1.3.3. Avis de l'Autorité environnementale

L'Autorité environnementale a rendu un avis délibéré n°2023-88 adopté lors de sa séance du 23 novembre 2023 portant sur l'évaluation environnementale du 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France élaboré par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France.

A titre liminaire, il convient de rappeler que le contexte réglementaire dans lequel l'Autorité environnementale est intervenue. Selon l'Avis rendu par l'Autorité environnementale le 23 novembre 2023 :

« En vertu de l'article R. 122-17 du Code de l'environnement, le Plan de Protection de l'Atmosphère fait l'objet, après examen au cas par cas, d'une évaluation environnementale réalisée dans les conditions prévues à l'article R. 122-20 du même Code. Selon l'article R. 122-17, l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis est l'Autorité environnementale. Le pétitionnaire a volontairement décidé de soumettre le Plan de Protection de l'Atmosphère à évaluation environnementale ».

Avis de l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux relevés par l'Autorité environnementale sont :

- *« la santé des habitants exposés à la pollution de l'air, qui provoque des maladies et des morts prématurées et aggrave les inégalités écologiques,*
- *les rejets de polluants, en particulier les oxydes d'azote, l'ensemble des particules, l'ozone et l'ammoniac, quelle que soit l'activité qui en est la source,*
- *la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes exposés aux polluants de l'air. »*

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale portent sur :

- *« compléter l'exposé de la situation actuelle en présentant le nombre de personnes exposées à des niveaux de pollution supérieurs aux valeurs limites envisagées dans la directive européenne sur la qualité de l'air en révision et aux valeurs de référence de l'OMS,*
- *compléter l'état initial par une analyse territorialisée et problématisée des enjeux relatifs à l'amélioration de la qualité de l'air et à ses incidences sur la santé,*

- *effectuer une analyse multicritères des mesures possibles, incitatives, restrictives et d'interdiction en réponse à l'arrêt du Conseil d'État,*
- *prévoir une mise à jour de l'évaluation des incidences environnementales. »*

Dans sa conclusion, l'Autorité environnementale précise que « *le Plan de Protection de l'Atmosphère doit être complété en particulier par des mesures plus prescriptives en réponse à l'arrêt du Conseil d'État. »*

Les éléments de réponse de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France, par son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, a apporté les précisions suivantes aux principales recommandations citées supra :

- à l'égard de l'évaluation de l'impact sanitaire du Plan de Protection de l'Atmosphère et de l'évolution des valeurs limites réglementaires, il est rappelé que « *la référence par l'Autorité environnementale aux « valeurs plafond réglementaires projetées » est prématurée d'un point de vue réglementaire. En particulier les échéances ne seront connues qu'après adoption par le Conseil de l'Union européenne. »*. D'autre part, l'évaluation de l'impact sanitaire ayant été ajoutée au Plan de Protection de l'Atmosphère et à l'étude d'impact, les services de l'État considèrent que « *la version de l'évaluation environnementale avec ce complément répond aux observations de l'Autorité environnementale »* ;
- en ce qui concerne la territorialisation des enjeux et des mesures, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France complète l'évaluation environnementale et conclut en mentionnant que moins de 5 000 Franciliens seraient encore exposés en 2025 à des dépassements de NO₂ et qu'ils seraient situés le long des grands axes routiers ;
- pour l'analyse multicritère des mesures possibles, incitatives, restrictives et d'interdiction évoquée dans l'Avis de l'Autorité environnementale, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France relativise très fortement l'intérêt et la plus-value d'une telle analyse multi-critère au motif qu'en 2018, après une telle étude menée par l'INERIS, l'ensemble des défis avait été retenu ;
- quant à la mise à jour de l'évaluation environnementale, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France estime, « *après vérification »*, ne pas devoir « *modifier le tableau de synthèse du chapitre 5.11 de l'évaluation environnementale »*.

*

* *

2. L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1. LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Dans l'hypothèse où l'économie générale du plan de protection de l'atmosphère est bouleversée, la procédure relève, notamment, de l'article R222-22 du Code de l'environnement qui stipule « *Le projet de plan, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le ou les préfets mentionnés à l'article R. 222-20. Le préfet du département dans lequel se trouve la plus grande partie de l'agglomération ou de la zone couverte par le plan et, pour l'agglomération de Paris, le préfet de la région d'Île-de-France sont chargés de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.* »

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

Ainsi, sur le fondement de l'article 7 de la Charte de l'environnement, l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Cette procédure de participation du public permet à toute personne intéressée de prendre connaissance du projet ou plan afin d'être à même de présenter ses appréciations et suggestions sur ce dossier.

*

2.2. LA DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision n° E23000002/75 du 6 juillet 2023, Mme la Vice-Présidente du Tribunal administratif de Paris a désigné une Commission d'enquête chargée de conduire une enquête publique portant sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Région Île-de-France.

Cette Commission d'enquête est composée de

- Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente
- Mme Suzel BERTHELET
- Mme Patricia FLACH-MALASPINA
- Mme Aïcha HAMMOU
- M. Jean-Pierre ZEGANADIN,
- M. William BRES, membre observateur,
- Mme Aurélie INGRAND, membre suppléante.

Une copie de cette décision est jointe à ce rapport.

Annexe 2 : Décision n°E23000002/75 de la Vice-Présidente du Tribunal administratif de Paris, en date du 6 juillet 2023 portant désignation de la Commission d'enquête

*

2.3. LES MODALITÉS D'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'arrêté préfectoral n° IDF-2024-02-01-00007 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère sur l'ensemble du territoire de la région Île-de-France a été signé le 1^{er} février 2024 par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, le Préfet de Police de Paris, le Préfet de Seine-et-Marne, le Préfet des Yvelines, le Préfet de l'Essonne, le Préfet des Hauts-de-Seine, le Préfet de Seine-Saint-Denis, la Préfète du Val-de-Marne et le Préfet du Val d'Oise.

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, telles que convenues après concertation des parties. Ainsi, notamment,

- la durée de l'enquête est de 45 jours consécutifs, du 26 février au 10 avril 2024,
- un exemplaire du dossier d'enquête ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la Présidente de la Commission d'enquête sont déposés en chaque lieu d'enquête mentionné dans l'arrêté, soit 9 lieux,
- un registre dématérialisé est mis à la disposition du public via le site internet dédié <https://www.registre-numerique.fr/ppa-idf>
- le siège de l'enquête est fixé à la préfecture de la Région Île-de-France, préfecture de Paris, où pourront être adressées par écrit les observations et propositions à l'attention de la

Présidente de la Commission d'enquête. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête et consultables pendant toute la durée de l'enquête,

- douze permanences seront tenues en présentiel et la Commission se tiendra, sur rendez vous, à la disposition du public pour des entretiens téléphoniques,
- cinq réunions publiques seront organisées les 5, 14, 18, 27 mars et 2 avril 2024,
- l'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique et comprenant les indications mentionnées à l'article R123-19 du Code de l'environnement sera publié 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés de la Région Île-de-France,
- cet avis sera, également,
- publié sur le site internet de la Préfecture de Région Île-de-France,
- affiché à la préfecture de police, dans toutes les préfectures et sous-préfectures de la région d'Île-de-France,
- le dossier d'enquête publique sera consultable sur le site internet dédié <https://www.registre-numerique.fr/ppa-idf>,
- pendant toute la durée de l'enquête publique, des demandes d'information pourront être adressées auprès de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France,
- le rapport de la Commission d'enquête sera remis à la suite du procès-verbal de synthèse et d'un mémoire en réponse.

Annexe 3 Arrêté préfectoral n° IDF-2024-02-01-00007 du 1^{er} février 2024 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère sur l'ensemble du territoire de la région Île-de-France.

*

2.4. LE DOSSIER SOUMIS AU PUBLIC LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les documents mis à la disposition du public répondent à deux exigences : l'une de nature réglementaire qui détermine le contenu du dossier et l'autre liée au respect du droit à l'information du public. Ainsi, la Commission d'enquête a fait part au responsable du plan et dès le 31 octobre 2023, de points d'attente et de vigilance quant à la structure du dossier qui serait soumis au public dans le cadre de la procédure de l'enquête publique à venir.

La qualité du dossier devait avant tout permettre de favoriser les apports du public que le responsable du plan devra prendre en considération pour arrêter le 4ème Plan de protection de l’atmosphère Île-de-France.

Il s’agit d’un sujet complexe qui a, déjà, évolué à plusieurs reprises et exige une clarification, une lisibilité et une compréhension accrues pour ne pas dissuader le public de participer. L’utilité de la présente procédure de participation du public et son effectivité en dépendaient.

Le dossier soumis au public devait, aussi, présenter une information complète, transparente, claire et accessible pour tout public. En effet, la Commission d’enquête considérait que la procédure de l’enquête publique aura atteint l’un de ses objectifs si l’information, mise à disposition de façon transparente, complète, pédagogique et accessible à tous, permettait à chacun de présenter des observations argumentées.

C’est dans cette optique que la Commission a proposé de rassembler ces informations en deux volets : un dossier soumis à enquête publique répondant aux exigences posées par le Code de l’environnement et des documents complémentaires demandés par la Commission d’enquête.

2.4.1. Dossier soumis à enquête publique

Composition du dossier soumis à enquête publique

Son contenu répond aux dispositions législatives et réglementaires du Code de l’environnement applicables.

| | |
|--|---|
| Tome 1 – Présentation de la procédure | 1.1. Note de procédure répondant aux exigences des articles R123-8 3° et R222-24 du Code de l’environnement |
| | 1.2. Arrêté inter-préfectoral d’organisation de l’enquête publique |
| | 1.3. Avis d’enquête publique |
| Tome 2 – Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France 2024 | 2.1. Évaluation du PPA Île-de-France 2018-2025 |
| | 2.2. Résumé non technique du PPA Île-de-France 2024 |
| | 2.3. PPA Île-de-France 2024 |
| | 2.4. Projet d’arrêté inter-préfectoral approuvant le PPA Île-de-France 2024 |
| Tome 3 – Evaluation environnementale du PPA | 3.1. Étude d’impact 3.1.1. Résumé non technique de l’étude d’impact 3.1.2. Etude d’impact |
| | 3.2. Avis de l’Autorité environnementale n°2023-88 du 23 novembre 2023 |
| | 3.3. Mémoire en réponse de l’Etat |

| | |
|---------------------------|---|
| Tome 4 – Consultations | 4.1. Lettre de saisine adressée par l'Etat |
| | 4.2. Avis reçus et Tableau synthétique des avis reçus et des réponses de l'État |
| | 4.3.1. Avis de l'ACNUSA 4.3.2. Réponse de l'Etat |
| | 4.4. Avis des CODERST |
| Tome 5 – Documents autres | 5.1. SRCAE 2012 – Synthèse |
| | 5.2. SRCAE 2012 – Synthèse de l'Évaluation |

Consultation du dossier soumis à enquête publique

Sur le site dédié à l'enquête publique, plus de 2 500 documents ont été téléchargés et plus de 1 400 visualisés. Chaque pièce du dossier a été téléchargée a minima environ 15 fois et parmi les pièces les plus téléchargées

| | | |
|------|--|--------------------|
| 2.3. | Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 | 97 téléchargements |
| 2.2. | Résumé non technique du PPA 2024 | 71 téléchargements |
| 3.2. | Avis de l'Autorité environnementale | 49 téléchargements |
| 3.3. | Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale | 44 téléchargements |
| | Annexe 4.5. Fiche méthodologique aérien | 48 téléchargements |
| | Carnet visuel | 45 téléchargements |

Quant aux dossiers « version papier » disponibles dans les lieux d'enquête, il est difficile de rendre compte de leur consultation.

2.4.2. Documents complémentaires versés par le responsable du plan à la demande de la Commission d'enquête

Pour améliorer l'accessibilité, la lisibilité, la compréhension du dossier, la Commission d'enquête a sollicité la conception de documents supplémentaires

- **Guide de lecture**

Le guide de lecture avait pour objet de « flécher » certains documents « majeurs » du dossier soumis au public de manière thématique.

De format A4, il pouvait être conçu sur le mode « paysage » et en trois colonnes pour permettre un pliage en trois. Une version papier peut ainsi être facilement distribuée en même temps que les flyers, par exemple.

- **Carnet visuel**

Le carnet visuel était un document qui permettait, pour le public, de rendre plus lisibles certaines cartes, déjà présentes dans le dossier et plus accessibles par des infographies des données qui figuraient dans le dossier. Il rassemblait une sélection d'illustrations les plus représentatives.

Dans un but pédagogique, la sélection de ces illustrations devait tenir compte des éléments prioritaires d'information et être présentée selon la trame proposée supra.

Pour chaque illustration, la recherche d'une bonne lisibilité et d'une bonne compréhension devait conduire à limiter le nombre de thèmes représentés et le nombre de leurs composantes pour faciliter la lecture de la légende correspondante. La lisibilité devait être vérifiée pour chacun des supports papier et numérique.

De format papier A3, sur chaque page, devaient figurer seuls le titre de la carte, de l'infographie avec un lien hyper-texte, qui permettrait au lecteur d'avoir simultanément deux fichiers ouverts (l'un correspondant au visuel et l'autre avec le texte) et la source du document.

Par ailleurs, pour assurer la complétude des informations mises à la disposition du public, la Commission d'enquête avait demandé que soient versés comme documents complémentaires :

- pour chaque station de mesure des polluants NO2 et PM10, les valeurs maximales enregistrées sur les années 2021 et 2022 et le nombre de jours où les valeurs limites horaires (NO2) ou journalières (PM10) ont été dépassées.
- La déclaration d'intention de révision du PPA, en date du 1^{er} août 2022
- les avis sollicités au titre de l'article L222-4 du Code de l'environnement et reçus mais non délibérés et/ou hors délai
- le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques 2017 et 2022-2025 (PREPA)
- la Décision du Conseil d'État du 24 novembre 2023, Req. 428409 – Association Les Amis de la Terre
- Airparif – Bilan de la qualité de l'air – 2022
- le Plan Régional pour la Qualité de l'Air 2022-2028 « Un nouvel air pour l'Île-de-France » adopté par Délibération du Conseil Régional n°CR 2023-010 du 30 mars 2023.

2.4.3. Documents complémentaires versés par le responsable du plan

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France a mis également et de sa propre initiative, sans concertation avec la Commission, des « *ressources documentaires supplémentaires* ».

- 2020 – Rapport SURVOL – CDG – Le Bourget
- 2020 – Rapport SURVOL – Orly
- 2022 – AIRPARIF – Trajectoire pour respecter les seuils
- 2022 – Enquête IPSOS sur chauffage au bois en IdF
- 2022 – Emissions Véhicules routiers
- Plaquette chauffage au bois

*

2.5. LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES CONSULTÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

| | |
|--|--|
| Airparif | Bilan Qualité de l'air 2023 Etude sur les particules ultra fines autour des aéroports - Février 2024 |
| Sénat | Rapport suite au Rapport de la Cour des Comptes Septembre 2023 |
| Cour des Comptes | Les politiques de lutte contre la pollution de l'air Septembre 2020 |
| Cour de Justice de l'Union Européenne | 7ème Chambre, arrêt du 24 octobre 2019 (Affaire C-636/18) 10ème Chambre, arrêt du 28 avril 2022 (Affaire C-286/21) |
| Commission européenne | 3 décembre 2020, mise en demeure 7 février 2024, mise en demeure complémentaire |
| Conseil d'État | 12 juillet 2017, Association Les Amis de la Terre, req. N°394254 10 juillet 2020, Association Les Amis de la Terre, req. N°428409 4 août 2021, Association Les Amis de la Terre, req. N°428409 |

17 octobre 2022, Association Les Amis de la Terre, req. N°428409

23 novembre 2023, Association Les Amis de la Terre, req. N°428409

Tribunal administratif de Paris

4ème section – 2ème Chambre, 16 juin 2023, req. N° 2019924

Mission Régionale de l’Autorité environnementale Île-de-France

Lettre d’information – Pollution de l’air : responsabilité partagée

Décembre 2023

Eclairages 2023 – La qualité de l’air

*

2.6. LES MESURES DE PUBLICITÉ DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE

2.6.1. Affichage légal

Mise en place de l’affichage administratif

Les affichages légaux prévus à l’article 4 de l’arrêté d’organisation de l’enquête publique ont été effectués à la Préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, à la Préfecture de Police, dans toutes les préfectures et sous-préfectures de la région d’Île-de-France.

Un exemplaire de l’affiche et les certificats attestant l’affichage des avis d’enquête sur les panneaux administratifs des différentes préfectures et sous-préfectures sont joints au présent rapport.

Annexe 4 : *Affiche d’avis d’enquête publique*

Annexe 5 : *Certificats d’affichage*

Contrôle de l’affichage

Aucun contrôle n’a été effectué au cours de l’enquête publique.

Mise en ligne de l’avis

Selon les dispositions de l’article R123-11 du Code de l’environnement, l’avis d’enquête publique a été publié sur le site internet de la Préfecture de la région d’Île-de-France, préfecture de Paris : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Documents-publications/Consultations/Enquetes-publiques>.

2.6.2. Insertions de l'avis dans la presse

Conformément à l'article 4 de l'arrêté d'organisation de l'enquête publique, l'avis de l'enquête publique a fait l'objet de deux parutions dans la presse.

- 1ère parution, dans les journaux locaux suivants
 - Le Parisien 75, le 7 février 2024
 - Le Parisien 77, le 7 février 2024
 - Le Parisien 78, le 7 février 2024
 - Le Parisien 91, le 7 février 2024
 - Le Parisien 92, le 7 février 2024
 - Le Parisien 93, le 7 février 2024
 - Le Parisien 94, le 7 février 2024
 - Le Parisien 95, le 7 février 2024
 - le Pays Briard 77, le 9 février 2024
 - Les Echos, le 7 février 2024

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

- 2nde parution, dans les journaux locaux suivants
 - Le Parisien 75, le 27 février 2024
 - Le Parisien 77, le 27 février 2024
 - Le Parisien 78, le 27 février 2024
 - Le Parisien 91, le 27 février 2024
 - Le Parisien 92, le 27 février 2024
 - Le Parisien 93, le 27 février 2024
 - Le Parisien 94, le 27 février 2024
 - Le Parisien 95, le 27 février 2024
 - la République de Seine et Marne, le 26 février 2024
 - Les Echos, le 27 février 2024

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

Les copies des insertions de l'avis d'enquête publique dans la presse sont jointes au présent rapport.

Annexe 6 : Insertions presse de l'avis d'enquête publique

2.6.3. Moyens de communication complémentaire

Par une note en date du 4 décembre 2023, la Commission d'enquête, soucieuse de faire connaître le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et la procédure de participation du public, avait émis le point de vue suivant : « *Pour la commission d'enquête, il apparaît indispensable de mobiliser des moyens de communication qui permettent d'informer tout citoyen de l'existence tant du projet de PPA Île-de-France 2023-2030 que de la procédure de participation du public. Il faut souligner, par ailleurs, que la décision du Conseil d'État, en date du 24 novembre 2023, a fait l'objet d'articles de presse, de reportages télévisuels et radiophoniques.*

Dans cet esprit et pour répondre à cet objectif de moyen, la commission sollicite

- *la réalisation d'un atelier presse avec diffusion d'un communiqué ou d'un dossier de presse en amont de l'enquête publique*
- *la diffusion d'un encart dans la presse nationale (Le Monde, Le Figaro, Libération, par exemple). » Cette demande a été refusée le coût étant « indécent ».*

Annexe 12 *Note de la Commission d'enquête, en date du 4 décembre 2023 : Projet de révision du PPA Île-de-France 2023-2030 – Point à date*

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France a apporté des éléments complémentaires dans le mémoire en réponse produit à la suite de questions posées par la Commission d'enquête.

Ainsi,

- est signalé l'atelier presse qui s'est tenu le 6 mars 2024 devant sept journalistes et au cours duquel a été présenté le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et les modalités de l'enquête publique ;
- apprend-t-on la diffusion électronique d'une affiche auprès des collectivités (113), services de l'État (83), associations (134) et autres (43), à charge pour eux d'imprimer, de relayer l'information selon le canal choisi par eux.

La Commission d'enquête, pour sa part, a diffusé, le 26 février 2024, un communiqué à chaque acteur rencontré lors de la phase de préparation. Elle a, également, ouvert des comptes sur les réseaux sociaux suivants : Facebook, LinkedIn et Instagram, sous l'intitulé « Commission d'enquête sur le plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Ile de France (IdF) ». L'objectif était de publier uniquement les événements (réunion publique, permanence) prévus au cours de l'enquête publique.

*

2.7. LES RÉUNIONS ET ENTRETIENS RÉALISÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.7.1. Réunions avec l'autorité organisatrice et le responsable du plan

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, la Commission d'enquête s'est entretenue avec la Préfecture de la Région Île-de-France, autorité organisatrice, et la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, à plusieurs reprises :

- le 24 juillet 2023 (présentation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018-2025 et organisation de l'enquête)
- le 22 septembre 2023 (point sur modalités de l'enquête publique, calendrier prévisionnel, approfondissement du dossier)
- le 17 octobre 2023 (éléments du dossier soumis au public pendant l'enquête publique)
- le 27 novembre 2023 (Avis de l'Autorité environnementale, Décision du Conseil d'État, complétude du dossier, supports de communication)
- le 12 janvier 2024 (dossier et modalités)
- le 14 février 2024 (avis légal, dossier, communication complémentaire, site, réunions publiques)

Cette période de préparation de l'enquête publique s'est caractérisée par plusieurs facteurs plutôt inhabituels

- une longueur certaine ;
- des reports à plusieurs reprises du calendrier de l'enquête publique initialement prévue à l'automne 2023, avec 1^{er} report au mois de janvier 2024 et un calendrier final à partir de fin février laissant très peu de temps pour finaliser sur un plan opérationnel les modalités arrêtées au préalable ;
- des annulations de réunions de la part de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (8 novembre pour l'examen du site dédié et moyens de communication, et le 12 décembre pour les modalités de l'enquête publique).

2.7.2. Réunions internes de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête s'est réunie pour formaliser l'organisation de l'enquête, le dépouillement des observations du public, l'élaboration d'un procès-verbal de synthèse des observations du

public, la coordination dans la rédaction du rapport final, notamment :

- le 24 juillet 2023 (lancement)
- le 5 et 19 septembre 2023, en visioconférence (préparation des éléments du dossier)
- les 4 et 17 octobre 2023 (dossier soumis au public, un calendrier prévisionnel de l'enquête publique, moyens de communication)
- les 7 et 27 novembre 2023 (complétude du dossier, calendrier prévisionnel de l'enquête publique, entretiens extérieurs et communication propre de la Commission)
- le 12 décembre 2023, en visioconférence (calendrier prévisionnel de l'enquête publique, point à date lié à l'annulation par le responsable du plan de la réunion de travail du même jour)
- le 12 janvier 2024, (analyse de la complétude du dossier soumis au public, finalisation du traitement des modalités par la Commission, des thématiques, des observations)
- les 5 et 23 février 2024, en visioconférence (ajustements avant ouverture de l'enquête publique)
- le 21 mars 2024 (point à mi-enquête : observations, réunions publiques, permanences)
- le 15 avril 2024 (préparation du procès-verbal de synthèse)
- le 6 mai 2024 (préparation du rapport)
- le 13 mai 2024 (préparation des conclusions).

2.7.3. Entretiens extérieurs

Pour lui permettre une meilleure compréhension du projet soumis à enquête publique, une appréhension éclairée des enjeux portés par ce projet et une définition des modalités de l'enquête publique correspondant aux attentes du public, la Commission d'enquête a estimé nécessaire de prendre contact avec différentes personnes : élus, organismes publics ou privés et associations, notamment.

La Commission d'enquête a, ainsi, échangé avec :

- le 28 septembre 2023, Airparif
- le 29 septembre 2023, Observatoire Régional de Santé (O.R.S.)
- le 4 octobre 2023, un élu du Conseil Régional d'Île-de-France
- le 4 octobre 2023, A.P.P.A.
- le 20 octobre 2023, des représentants d'associations du secteur aérien
- le 3 novembre 2023, l'ACNUSA
- le 21 novembre 2023, un élu du Conseil Régional d'Île-de-France
- le 13 décembre 2023, une élue de Fontenay-sous-Bois
- le 15 décembre 2023, des membres de l'Autorité environnementale

- le 21 décembre 2023, un élu de la Ville de Paris
- le 8 janvier 2024, un représentant de l'association Respire
- le 10 janvier 2024, Aéroport De Paris (A.D.P.)
- le 15 janvier 2024, Terre et Cité
- le 16 janvier 2024, un représentant de l'association Respire
- le 13 février 2024, des membres de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale – Île-de-France (M.R.A.e)
- le 2 avril 2024, une classe de BTS Métiers des Services à l'Environnement.

Ce dernier entretien a eu lieu à la demande du professeur principal de cette classe de BTS 1ère année, rencontrée lors d'une permanence sur le terrain. La Commission d'enquête a présenté les procédures de participation du public en matière de décisions environnementales, le principe, l'objectif et les modalités de l'enquête publique. De nombreuses questions ont été posées sur le rôle, le positionnement de la Commission.

Puis a été abordé le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France : sa finalité, les mesures prévues. Comme support, la Commission d'enquête a utilisé le carnet visuel. Les étudiants, attentifs et faisant preuve de curiosité, ont démontré un intérêt certain pour une participation citoyenne.

Par ailleurs, la Commission a assisté à la journée Primequal qui s'est tenue le 27 septembre 2023 à Paris.

*

2.8. LES PERMANENCES

2.8.1. Organisation des permanences

Les permanences ont été organisées au regard de deux facteurs : la dimension régionale du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et, parallèlement, l'existence sur ce même territoire de lieux « symboliques », « emblématiques » des problématiques soulevées et traitées par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France.

Soucieuse d'être à la disposition de tout public, quel que soit son lieu de vie, et d'aller au-devant du public concerné par une problématique liée à la qualité de l'air, la Commission d'enquête a

retenu, en accord avec l'autorité organisatrice, le principe de pouvoir échanger avec le public, tant en présentiel en des lieux ciblés que par téléphone.

Douze permanences « de terrain » ont été proposées sur la totalité de la durée de l'enquête. Les commissaires enquêteurs ont assuré personnellement ces permanences.

La Commission d'enquête s'est attachée à déterminer les dates et heures des permanences en tenant compte des horaires d'ouverture des lieux et des rythmes de vie des franciliens. Ainsi, elle a privilégié des permanences en nocturne et le samedi matin.

Parmi les lieux retenus, on peut citer l'Académie du Climat à Paris, la Maison du Parc Naturel Régional du Vexin, la Mairie de Châteaufort sur le Plateau de Saclay, la Mairie des Ulis, commune concernée par l'implantation d'un data-center, la Mairie d'Ivry-sur-Seine pour la présence d'un incinérateur, la Mairie de Fontenay-sous-Bois pour la problématique du chauffage au bois, les Mairies de Villeneuve-le-Roi et d'Eaubonne pour la qualité de l'air et le secteur aérien.

Par ailleurs, les jours où la Commission d'enquête n'était pas présente sur le terrain pour une réunion publique, une permanence téléphonique était prévue : le public pouvait, sur inscription préalable, échanger avec un membre de la Commission. Ainsi, étaient programmés des créneaux de trente minutes entre 18h et 19h30, soit, au total, 120 possibilités de rendez-vous.

Les permanences se sont déroulées conformément aux stipulations de l'arrêté préfectoral organisant l'enquête publique.

2.8.2. Déroulement des permanences

Les permanences « sur le terrain » des commissaires enquêteurs ont été tenues, globalement, dans les meilleures conditions d'accueil dans les différents lieux.

La fréquentation du public lors des permanences a été très variable selon le lieu et selon la communication faite au préalable par le responsable du plan. Ainsi, à Ivry-sur-Seine ou aux Ulis, personne ne s'est présenté.

A l'Académie du Climat, les commissaires enquêteurs ont pu échanger très facilement avec un public nombreux, d'horizons professionnels très divers, de différentes nationalités, ... Il s'agissait d'échanges, de demandes d'informations, de remise de la plaquette d'information et du flyer. On peut, notamment, citer comme sujets abordés : enjeux sanitaires, low tech (innovations relatives aux bâtiments), enjeux agricoles (prof de SVT), discussion sur le partenariat allemand et français avec une personne allemande de passage et frontalière avec Strasbourg . Certes, aucune

observation n'a été enregistrée lors de ces permanences et il y a tout lieu de penser que ce public a déposé sur le registre numérique.

A Châteaufort, étaient présents une salariée de Terre & Cité, deux représentants d'une association et un bénévole de Terre & Cité. La discussion, d'ordre général, a permis d'aborder ensuite le secteur agricole avec la présentation par Terre & Cité de leur programme d'innovation et aussi l'activité du secteur aérien avec l'aérodrome de Toussus le Noble.

Lors des permanences situées près des aéroports, le public (particuliers, élus, représentants d'associations, de collectifs,...) était présent, souvent pour poser des questions, demander des informations complémentaires ou expliciter un point de vue développé dans une observation préalablement déposée dans le registre électronique. Quelques personnes ont déposé leur observation lors des permanences du commissaire enquêteur.

Une dernière remarque à propos de la permanence qui s'est tenue à Ormesson (77) : au moment de l'appel de l'autorité organisatrice, la Commune s'est étonnée de ce choix et a demandé s'il n'y avait pas confusion avec Ormesson sur Marne (94). Tel a été le cas, Monsieur le Maire d'Ormesson et M. Muller, représentant d'une association environnementale à Ormesson-sur-Marne ont déposé des contributions qui sont analysées infra (chapitre 4, 4.1.1). A noter que personne ne s'est déplacé lors de la permanence à Ormesson.

En ce qui concerne les permanences téléphoniques, seuls huit créneaux ont été réservés.

*

2.9. LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Compte tenu de l'importance du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2018-2025, de l'enjeu sanitaire pour l'ensemble des Franciliens et de la nécessité d'informer le plus possible le public en vue de recueillir ses observations, la Commission d'enquête a estimé qu'il était indispensable d'organiser des réunions publiques d'information et d'échanges en différents lieux de la région Île-de-France.

Cinq réunions publiques ont été organisées, conformément aux articles L123-13 et R123-17 du Code de l'environnement, par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, sur demande de la Présidente de la Commission d'enquête.

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

- Paris le mardi 5 mars 2024
- Saint Denis le jeudi 14 mars 2024
- Saclay le lundi 18 mars 2024
- Fontainebleau le mercredi 27 mars 2024
- Le Bourget le mardi 2 avril 2024.

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France avait la charge de l'organisation opérationnelle de ces réunions.

La Commission d'enquête avait, aussi, suggéré que lors de chaque réunion publique soient présentés naturellement le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France mais aussi des enjeux spécifiques, tels que les enjeux sanitaires, de mobilités, d'aménagement du territoire, du chauffage au bois et les enjeux liés aux activités du secteur aérien. Pour ce faire et pour que le public puisse bénéficier d'une pluralité de points de vue, elle a sollicité l'intervention de personnes ayant une expertise dans ces domaines.

Ces réunions publiques devaient se dérouler en présentiel et en visioconférence, comme annoncé dans l'arrêté d'organisation d'enquête publique.

En réalité, ces réunions publiques se sont déroulées dans un mode « dégradé »

- très peu de personnes ont assisté physiquement à ces réunions et il n'a pas été possible, pour la Commission d'enquête de connaître l'assistance connectée à distance. Aucune communication liée à ces manifestations et sur place n'a été faite. Les membres de la Commission ont pu constater à chaque fois que seule une affiche format A3 était apposée au dernier moment (vers 19h pour 19h30) ;
- le format visioconférence s'est mué en format webinaire réalisé à partir de l'ordinateur de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France. Seuls étaient accessibles à distance les documents supports ;
- la fonction replay, telle que prévue initialement et annoncée sur le site s'est transformée en dépôt des documents supports ;
- la connexion à distance étant réalisée à partir du micro d'un ordinateur, la qualité du son pour les participants à distance était peu satisfaisante.



[S'informer](#)
[Consulter les modalités](#)
[Déposer une observation](#)
[Consulter les observations](#)
[Rapport](#)

| | | | | | |
|--|---|--|----------------------------|-------|---|
| La qualité de l'air et les mobilités | Bourse du travail (Amphithéâtre) | 9-11 rue Génin 93200 Saint-Denis | jeu. 14 mars 2024 | 19h30 | https://stream.lifefizecloud.com/extension/18461766/c2b3d049-8554-410b-ae9c-5d33cb0b3054 |
| La qualité de l'air et l'aménagement du territoire | AgroParisTech-Campus Agro Paris Saclay (AmphithéâtreA.04) | 22 place de l'Agronomie 91123 Palaiseau | lun. 18 mars 2024 | 19h30 | https://stream.lifefizecloud.com/extension/18461766/c2b3d049-8554-410b-ae9c-5d33cb0b3054 |
| La qualité de l'air et le chauffage au bois | Hôtel de ville de Fontainebleau (salon d'honneur) | 40 rue Grande 77300 Fontainebleau | mer. 27 mars 2024 | 19h30 | https://stream.lifefizecloud.com/extension/18461766/c2b3d049-8554-410b-ae9c-5d33cb0b3054 |
| La qualité de l'air et le transport aérien | Hôtel de ville du Bourget (Salle du Conseil Municipal) | 65 avenue de la division Leclerc 93350 Le Bourget | mar. 2 avril 2024 | 19h30 | https://stream.lifefizecloud.com/extension/18461766/c2b3d049-8554-410b-ae9c-5d33cb0b3054 |

Vous pouvez visionner la réunion publique à partir du lien :

- Réunion publique du 5/03/24 – la qualité de l'air et les enjeux sanitaires : Lien vers replay
- Réunion publique du 14/03/24 – la qualité de l'air et les mobilités : Lien vers replay
- Réunion publique du 18/03/24 – la qualité de l'air et l'aménagement du territoire : Lien vers replay
- Réunion publique du 27/03/24 – la qualité de l'air et le chauffage au bois : Lien vers replay
- Réunion publique du 2/04/24 – la qualité de l'air et le transport aérien : Lien vers replay

Source : capture d'écran sur site dédié le 29 février 2024)

Les supports de présentation ont été mis en ligne quelques jours après la réunion publique. Le compte-rendu de chaque réunion publique est annexé au présent rapport.

Annexe 9-1 Réunion publique du 5 mars 2024 – La qualité de l'air et l'enjeu sanitaire

Annexe 9-2 Réunion publique du 14 mars 2024 – La qualité de l'air et les mobilités

Annexe 9-3 Réunion publique du 18 mars 2024 – La qualité de l'air et l'aménagement du territoire

Annexe 9-4 Réunion publique du 27 mars 2024 – La qualité de l'air et le chauffage au bois

Annexe 9-5 Réunion publique du 2 avril 2024 – La qualité de l'air et le secteur aérien

*

2.10. LA CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est achevée, comme prévu, le 10 avril 2024.

L'ensemble des documents originaux (registres et courriers) a été rassemblé , clôturé et signé par la Présidente de la Commission d'enquête le 15 avril 2024.

*

* *

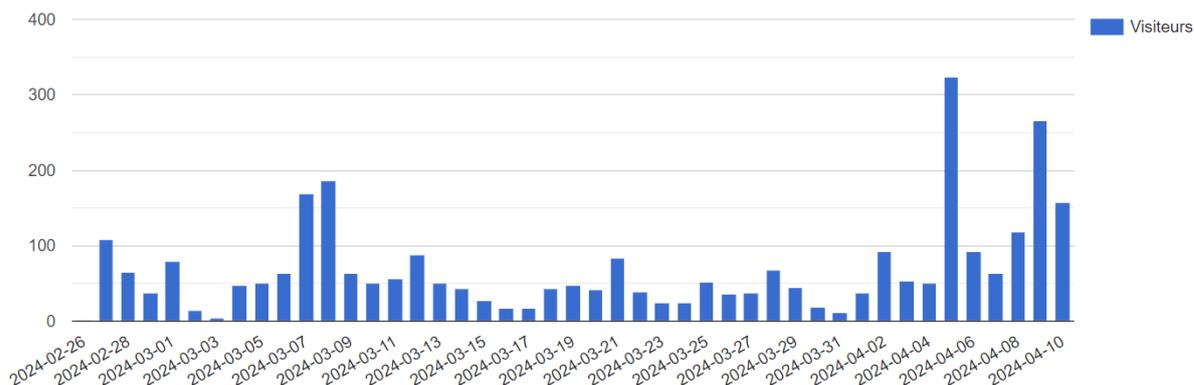
3. LA PARTICIPATION DU PUBLIC

3.1. LA MOBILISATION DU PUBLIC ET LES OBSERVATIONS DÉPOSÉES

Pendant le déroulement de la présente enquête publique, le public s’est mobilisé et a manifesté son intérêt pour la procédure de participation :

- plus de 4 590 connexions au site dédié
- environ 3 380 visiteurs sur le site dédié.

Le graphique infra montre une mobilisation dès l’ouverture de l’enquête publique et continue jusqu’à la clôture :



(Source : site dédié)

1 157 observations et courriers, dont plus de 90 % entre le 4 et 10 avril 2024, 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 15ème PRIF | Paris 4ème PP | Melun | Versailles | Evry | Nanterre | Bobigny | Créteil | Cergy-Pontoise | Registre Permanences 1 | Registre Permanences 2 |
|------------|------------------|---------------|-------|------------|------|----------|---------|---------|----------------|------------------------|------------------------|
| 1136 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 9 |

La Commission d'enquête a examiné chacune des observations et propose une grille de lecture qui recouvre, le plus fidèlement possible, les préoccupations exprimées par le public. En effet, cette synthèse ne prétend pas à l'exhaustivité mais se veut néanmoins complète et représentative, sur le fond et dans l'expression, du dialogue territorial qui aura été engagé entre le responsable du plan et le public au travers de la procédure de participation.

A titre liminaire, est présentée une analyse générale de la participation sur la tonalité des contributions, le contexte et les références évoqués par les participants à l'appui de leur argumentation.

A partir de ce travail d'analyse, la Commission d'enquête a, ainsi, élaboré 13 thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements de celui-ci.

| Thèmes | Libellé du thème |
|-----------------|---|
| Thème 1 | Les phases de consultations |
| Thème 2 | Les enjeux juridiques |
| Thème 3 | Les enjeux sanitaires |
| Thème 4 | Les enjeux financiers |
| Thème 5 | Les enjeux d'aménagement territorial |
| Thème 6 | Les polluants |
| Thème 7 | Le Plan de Protection de l'Atmosphère, sa mise en œuvre |
| Thème 8 | Le secteur des mobilités |
| Thème 9 | Le secteur résidentiel |
| Thème 10 | Le secteur industriel |
| Thème 11 | Le secteur agricole |

| | |
|-----------------|-------------------------------------|
| Thème 12 | Le secteur aérien |
| Thème 13 | Les pics de pollution, leur gestion |
| Thème 14 | Questions diverses |
| | |

PROPOS LIMINAIRE : ANALYSE GÉNÉRALE DE LA PARTICIPATION

Les 1 157 observations, émanant essentiellement de particuliers (ou de contributeurs apparaissant comme tels) ont été déposées très majoritairement (environ 90%) lors de la dernière semaine d'enquête publique.

Parmi les déposants,

- les associations environnementales, telles FNE Île-de-France, les Amis de la Terre Val d'Oise, l'Association de Défense de la Vallée de la Mérantaise et de l'environnement de Châteaufort, ADVOCNAR, DRAPO, Collectif d'associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de la Seine/St Germain en Laye, Association Sauvegardons les Coteaux de Mareil, Environnement 92, SOS Paris, MNLE93, EnDeMa93, Essonne Environnement, AIPPNE, Environnement 93, Qualité de Vie de La Boucle, ...
- des acteurs économiques représentés par la Chambre du Commerce et de l'Industrie d'Île-de-France, la Fédération Nationale des Transports Routiers, l'ADEVE ;
- des collectivités territoriales comme la Ville de Paris, de Valenton, de Villeneuve-le-Roi, de Villeneuve-Saint-Georges, Gonesse ;
- des élus politiques tels le Pôle Écologiste du Conseil Régional Île-de-France, des membres du Parti socialiste, Association nationale d'élus Ville et Aéroport ;
- l' Association des habitants et riverains du Quartier Jean Moulin à Paris 14ème ;

ont contribué à la richesse et à la multiplicité des arguments exprimés.

L'Association ADVOCNAR a diffusé un argumentaire auprès du public en appelant chacun à déposer une contribution sur le registre dématérialisé. Ceci a contribué à l'abondance d'observations portant sur le secteur aérien. La Commission d'enquête a, naturellement, pris en considération chaque argument quelque soit le nombre de reprises dans les observations déposées.

Tonalité générale des contributions

De nombreux contributeurs entendent préciser d' « où » ils parlent en faisant explicitement référence à leur propre expérience (comme habitant, riverain, acteur économique, usager des transports publics, automobiliste, cycliste...) valorisant ainsi leur expertise d'usage et apportant poids et crédibilité à leur propos. Les observations sont aussi fréquemment enrichies de propositions et suggestions. Ainsi, ce sont principalement exprimés des résidents des départements fortement pénalisés par la pollution de l'air (Val d'Oise, Paris, Val de Marne, notamment). Toutefois, certaines contributions émanent de personnes non résidentes de la région Île-de-France, qui s'expriment, souvent, au nom de leur conviction ou de leur engagement à l'égard de la qualité de l'air.

D'une façon générale, les contributions s'attachent à souligner de prime abord l'impact sanitaire de la pollution de l'air (*« nous sommes plusieurs centaines de milliers dont l'espérance de vie diminue du fait de la dégradation de la qualité de l'air », « le sujet de qualité de l'air est au cœur de la santé publique. Le problème est connu depuis des décennies. »*). Certaines personnes relatent les pathologies dont elles souffrent personnellement (*« En tant que cycliste régulière, je ressens de manière tangible les effets néfastes de la pollution atmosphérique, surtout lors des pics de pollution. Ces moments sont marqués par des difficultés respiratoires, une réalité qui m'inquiète profondément pour la santé à long terme de mes enfants », « Notre fils (8 ans) a été atteint d'angines mensuelles pendant plus d'un an sans qu'aucun examen médical ne puisse expliquer la cause d'une telle fréquence : la pollution est un facteur plausible d'après notre ORL »*). Des médecins apportent leurs témoignages (*« En tant que médecin généraliste, les problèmes respiratoires sont une préoccupation du quotidien. Ainsi, la qualité de l'air me semble un axe primordial sur lequel jouer au niveau politique »*).

Par ailleurs, les points de vue et commentaires sont globalement structurés, détaillés et argumentés, soit en faisant siennes les propositions de l'Association ADVOCNAR, soit en se référant à des études comme celles de l'ADEME, d'Airparif.

De nombreuses contributions témoignent d'autre part d'une certaine lassitude, attribuée à la fois à la répétition (voire à la superposition) des consultations réglementaires, au sentiment d'insatisfaction vis-à-vis de certaines réponses apportées par le porteur du projet et à l'absence apparente de prise en compte de la participation du public

Il faut noter, également, que quelques contributeurs font part de leur appréciation de la démarche (*« je vous remercie par avance pour l'attention que vous porterez à mon propos en particulier et à celui de tous les autres intervenants », « Merci d'être à l'écoute des citoyens »*).

Points de vue et positions de principe

De nombreuses contributions expriment des points de vue de manière qui peut apparaître abrupte (« *le sujet de qualité de l'air est au cœur de la santé publique. Le problème est connu depuis des décennies.* », « *Ce plan est une gentille rigolade; et comme toutes les enquêtes publiques celle-ci finira dans les oubliettes* », « *je dénonce un scandale d'État.* », « *Que du vide ! Peu de mesures concrètes dans ce plan si ce n'est ce qui existe déjà. C'est à se demander si la profusion de documents mis en ligne, jusqu'à tous les avis reçus, n'est pas là pour faire oublier ce vide* »), font appel à des réflexions (« *Soyons cohérents* », « *les intérêts économiques d'une minorité alliés aux demandant de loisirs d'une autre minorité ne doivent mettre en péril la santé d'une très grande majorité! Cela caractérise, tout simplement, la sagesse démocratique* »). Certaines personnes sont plus optimistes (« *le plan proposé va dans le bon sens* »).

*

3.2. LE PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Selon les dispositions de l'article R123-18 du Code de l'environnement, « *après clôture du registre d'enquête, ... le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse*».

Le 22 avril 2024, date fixée à la demande de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France, la Présidente de la Commission d'enquête a remis, en présence des membres de la Commission, le procès-verbal de synthèse.

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

A l'issue de cette remise, il fut convenu que le responsable du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 adresserait, par courriel, le mémoire en réponse.

Par lettre du 22 avril 2024, la Présidente de la Commission d'enquête a sollicité, auprès de Monsieur le Préfet de Région Île de France, Préfet de Paris, autorité organisatrice, 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 dans l'hypothèse où celui-ci parviendrait à la Commission d'enquête au-delà du 1^{er} mai 2024.

Annexe 10 : Procès-verbal de synthèse et Grille d'analyse des observations recueillies

*

3.3. LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DE LA DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

Comme envisagé ci-dessus, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France a adressé, par courriel du 29 avril 2024, ses réponses à la Présidente de la Commission d'enquête, qui l'a diffusé immédiatement aux membres de la Commission.

Les réponses de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France sont rassemblées en trois documents :

1. « Réponses aux observations déposées sur les registres électronique et papier mis à disposition lors de l'enquête publique du PPA hors secteur aérien » ;
2. « Réponses aux questions de la commission d'enquête formulées dans son procès-verbal de synthèse remis le 22/04/2024 hors secteur » ;
3. « Réponses aux questions relatives au secteur aérien formulées par la commission d'enquête et aux observations déposées sur les registres d'enquête et retranscrites dans son procès-verbal de synthèse remis le 22/04/2024 ».

La Commission d'enquête, par la rédaction du procès-verbal de synthèse remis à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France, avait suggéré que les réponses, avis ou commentaires du responsable du plan soient intégrés à la suite de la question posée. A ce titre, la mention « Réponse du responsable du plan » apparaissait après chaque question.

En ce qui concerne la grille d'analyse des observations, il est, également, constaté que les réponses formulées par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France ne figurent pas à la suite du traitement effectué par la Commission d'enquête de la contribution.

Pour le public, cette présentation va complexifier la lecture. Par exemple, le document répondant aux questions contenues dans le procès-verbal ne reprend pas intégralement la question mais uniquement la numérotation. Cela supposera pour le lecteur de lire simultanément deux documents.

De fait, les différents éléments qui constituent la réponse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France, sont annexés et non intégrés au présent rapport de la Commission d'enquête.

Compte tenu de la fermeture de la Préfecture de Région Île-de-France et après concertation avec l'autorité organisatrice, la Présidente de la Commission d'enquête remettra le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête à la Préfecture de Région Île-de-France, autorité organisatrice, le 15 mai 2024.

Annexe 11 *Mémoire en réponse et Grille de traitement des observations remis par la DRIAT Île-de-France*

*

* *

4. L'ANALYSE DU PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ÎLE-DE-FRANCE

L'analyse des éléments contenus dans le dossier soumis à enquête et de l'ensemble des observations a conduit la commission d'enquête à envisager l'évaluation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2018-2025 sous treize sujets :

- Les phases de consultations
- Les enjeux juridiques
- Les enjeux sanitaires
- Les enjeux financiers
- Les enjeux d'aménagement territorial
- Les polluants
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère, sa mise en œuvre
- Le secteur des mobilités
- Le secteur résidentiel
- Le secteur industriel
- Le secteur agricole
- Le secteur aérien
- Les pics de pollution, leur gestion.

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

Synthèse des éléments du dossier

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

Synthèse de la participation du public

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

Questions posées à la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Appréciation de la commission d'enquête

En conclusion, la commission d'enquête présente sa position à la lumière du dossier et du mémoire en réponse.

*

PROPOS LIMINAIRE : PRISE EN CONSIDÉRATION DES OBSERVATIONS DU PUBLIC PAR LE RESPONSABLE DU PLAN

Selon les dispositions de l'article 7 de la Charte de l'environnement, « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.* ».

Le droit de participer n'est pas seulement d'écrire des commentaires, c'est aussi celui d'être lu avant la prise de décision.

En 2011, le Conseil d'État, dans l'étude annuelle sur le thème « Consulter autrement, participer effectivement », envisageait des « *principes de garantie procédurale* » pour favoriser les conditions de la confiance dans ces nouveaux mécanismes de participation du public et la loyauté de leur déroulement.

Dans ses conclusions rapportées sous la décision du Conseil d'État du 12 juillet 2019 (CE 6ème et 5ème chambres réunies 12 juillet 2019 Req.N°424600), Olivier Dutheillet de Lamothe propose une analyse des observations déposées par le public sous deux angles :

- *« la première est cet élément statistique, la répartition des avis favorables et défavorables. Cette information n'est pas inutile mais elle doit être traitée avec prudence car il ne s'agit que d'une statistique d'opinion et qui, surtout, ne reflète pas l'avis de la population mais plutôt un rapport de force entre les plus mobilisés des différentes parties-prenantes, mesuré sur une consultation relativement brève ;*
- *le second élément est qualitatif. Un grand nombre des commentaires n'apporte que peu d'éléments dont l'administration n'ait déjà connaissance. Certains, en revanche, sont plus détaillés et plus éclairants. Il s'agit d'opinions versées par des associations, qui ont une expérience du sujet et abritent des experts ; il s'agit de commentaires de personnes*

individuelles qui mettent en relief un aspect de la situation qu'avait pu négliger l'administration ; il s'agit d'une sensibilité qui s'exprime à travers un certain nombre de remarques convergentes, dont l'administration doit être informée. Au-delà de l'aspect statistique et de la bataille de mobilisation, il y a donc un certain nombre de « perles » dans la masse des commentaires, qui peuvent vraiment apporter un complément d'analyse utile et peser sur la décision finale ».

C'est dans cet esprit que la Commission d'enquête avait posé les questions consignées dans le procès-verbal remis le 22 avril 2024 au responsable du plan. Comme indiqué au chapitre 3 du présent rapport, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France a produit un mémoire en réponse composé de trois pièces, sans tenir compte du souhait exprimé par la Commission d'enquête dans le procès-verbal de synthèse de voir intégrées les réponses ou prises en considération de la participation du public dans un seul et même document. Par ailleurs, il convient de noter qu'il en est de même pour l'analyse directe des contributions déposées sur les registres électronique et « papier » : la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France a procédé à une « grille de traitement » sans aucune concertation avec la Commission d'enquête.

De fait, les éléments fournis par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des Transports d'Île-de-France ne sont pas intégrés mais annexés au présent rapport. La Commission d'enquête, pour sa part, porte une analyse globale, par thématique, sur la prise en considération apportée par le responsable du plan.

*

4 -THÈME 1 PHASES DE CONSULTATION :

CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES, CONSULTATIONS DU PUBLIC

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018 est soumis, selon les dispositions du Code de l'environnement, à différentes consultations :

- en application de l'article R. 122-17 du Code de l'environnement, à l'Autorité environnementale dans le cadre de la procédure dite « de cas par cas ». Toutefois, ce projet de révision a fait l'objet d'une démarche d'évaluation environnementale,
- en application de l'article L222-4 du Code de l'environnement, le projet de plan sera soumis pour avis aux membres des CODERST concernés,
- en application de l'article L.6361-5 du code des transports, il sera soumis parallèlement à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA),
- il sera soumis ensuite pour avis, en application de cet article L222-4, aux organes délibérants du Conseil régional, des départements, des communes, des établissements publics de coopération intercommunale de l'agglomération urbaine francilienne et à l'autorité organisatrice des mobilités,
- il sera enfin soumis à enquête publique en application de l'article L.222-4.

I.1 Synthèse des éléments du dossier

Sur la phase de consultations administratives

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018/2025 a été soumis à l'avis des huit Conseils Départementaux de l'Environnement, des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) entre le 6 juin et le 26 juin 2023 et l'ensemble des avis figurent dans le Tome 4, pièce 4.4 « *Avis des CODERST* ».

Les collectivités territoriales, l'autorité organisatrice des mobilités et l'ACNUSA ont reçu un courrier de saisine daté du 25 juillet 2023. Celles-ci disposaient, alors, d'un délai de trois mois pour transmettre à Monsieur le Préfet l'avis délibéré sollicité sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018/2025. Au-delà du 25 octobre 2023, les avis étaient réputés favorables.

Au 25 octobre 2023, 24 collectivités territoriales et l'ACNUSA avaient transmis un avis délibéré aux services de l'État. 18 autres collectivités territoriales avaient adressé un avis non délibéré.

L'ensemble de ces avis ont été versés au dossier soumis à enquête publique, en distinguant les avis recevables (avis délibérés et parvenus avant le 25 octobre 2023) des avis non délibérés et/ou hors délai.

Les avis recevables figurent dans le Tome 4 du dossier réglementaire et les avis reçus « *hors champ de recevabilité* » parmi les pièces complémentaires demandées par la commission d'enquête.

Sur les phases de consultation du public

La déclaration d'intention

Selon les dispositions de l'article L121-18 du Code de l'environnement et faisant suite à la décision du Préfet de région de réviser le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France du 31 janvier 2018, une déclaration d'intention a été publiée sur le site internet de la DRIEAT et de la Préfecture de région le 29 août 2022. Cette déclaration a ouvert également le droit d'initiative pour solliciter l'organisation d'une concertation préalable telle que prévue par les articles L.121-17 et L.121-19 du Code de l'environnement. A l'issue du délai de deux mois laissé au public pour faire valoir le droit d'initiative, aucune demande n'a été reçue. Au 31 décembre 2022, aucune demande n'a été transmise à la Préfecture et à la DRIEAT.

Dans le dossier soumis à enquête, la procédure est décrite dans le Tome 1, pièce 1.1 « *présentation du cadre juridique du PPA et de l'enquête publique* » et la déclaration d'intention figure en pièce complémentaire demandée par la commission d'enquête.

L'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 juridique du PPA et de l'enquête publique, arrêté d'ouverture de l'enquête publique et avis d'enquête publique* ».

Sur les avis émis

| | |
|------------|--|
| CODERST 93 | Souligne que le calendrier présenté pour la consultation est « <i>extrêmement court et ambitieux</i> ». Fait part qu'a été « <i>mal perçu le fait que les associations n'aient pas été intégrées à la concertation relative au PPA</i> ». |
| CODERST 94 | Déclare regretter l'absence de consultation préalable (en amont du CODERST). Rappelle que des recours contentieux ont déjà été portés par des associations. |

| | |
|--------------------------------|---|
| Conseil Régional Île-de-France | Constate que les collectivités franciliennes n'ont pas été associées à l'élaboration du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère. |
| Île-de-France Mobilités | Regrette d'avoir été peu associée au processus d'élaboration par les services de la DRIEAT alors qu'elle a engagé la révision du Plan de mobilité d'Île-de-France dans un calendrier en partie concomitant de celui de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère. |

*

I.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Quelques observations ont pour sujet les procédures de consultations lato sensu. Des collectivités territoriales regrettent une période de consultation lancée à l'été 2023 et soulignent l'impossibilité pour elles de rendre dans les délais un avis délibéré. A ce titre, certaines collectivités territoriales ont déposé la délibération postérieure à la date butoir sur le registre dématérialisé.

D'autres expriment le regret de ne pas avoir été associées à l'élaboration de ce projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 2024. L'Association ADVMC note dans sa contribution que « *il est déroutant de constater que ce 4ème projet de révision du PPA fut réalisé par les services de la DRIEAT sans y associer, dans le processus d'élaboration, ni les collectivités locales, ni Île-de-France Mobilités. Comme le relevait déjà en 2020 la Cour des Comptes, ce mille-feuille administratif pêche singulièrement par une absence de concertation coordonnée des diverses instances concernées.* ».

Des remarques d'ordre général ont été formulées :

- à l'égard du droit à l'information détenu par le public, « *les moyens légaux d'information dématérialisés ont été déployés... on peut déplorer l'absence de communication relayée par les médias et l'absence de distribution de supports matérialisés. Le relais médiatique se révèle une nouvelle fois insuffisant. La télévision régionale doit relayer cette enquête publique d'envergure.*
- À l'égard de la neutralité liée aux documents soumis au public, « *les supports de communication sont visiblement orientés, induisant le public en erreur* », mettant en exergue le fait que les supports visuels symbolisent les différents secteurs contributeurs à la pollution de l'air en Île-de-France, « *exception faite du secteur aérien* ».

La mise en œuvre des modalités de l'enquête publique a fait, également, l'objet de questions, interrogations

- en ce qui concerne les permanences de la Commission d'enquête,
 - le Maire de Villeneuve-Saint-Georges note qu'« au vu des impacts du sujet pour la Ville de Villeneuve St Georges, *il est regrettable qu'aucune permanence du commissaire enquêteur et réunion publique n'aient été organisées sur le territoire. De même aucune campagne de communication sur le sujet n'a été organisée à l'échelle de la Ville et plus globalement du secteur proche de la plateforme aéroportuaire* »,
 - alors que le Maire d'Ormesson (77) et M. G. Muller (Ormesson sur Marne 94) ont partagé leur amertume, colère à l'égard de la confusion faite de leurs deux collectivités. M. le Maire d'Ormesson : « *je suis très interrogatif sur l'organisation de cet après-midi d'enquête sur mon village ? - Je crois qu'il y a eu confusion entre ma commune et celle d'Ormesson-sur-Marne. Je suis une commune de 300 habitants pour des milliers d'habitants pour la commune du Val de Marne.*
 - *Comment est-ce possible? Je suis intervenu moi-même pour signifier l'incohérence de ce choix. J'ai eu une fin de non-recevoir. Burlesque. Burlesque mais grave. Comment pouvez-vous faire de telle erreur de choix, de communication.* » et M. G. Muller « *surpris de ne voir aucune information sur cet événement dans ma ville, je contacte la présidente de la commission d'enquête qui m'informe qu'une confusion a été commise. C'est Ormesson (77) - commune d'environ 250 habitants - qui a été inscrite dans l'arrêté préfectoral publié le 1er février 2024 à la place d'Ormesson-sur-Marne (94). Outre le fait que je n'ai pas été informé de cette confusion, je trouve très regrettable qu'il n'y ait eu aucune vérification du département en amont (alors que l'homonymie des villes est courante)* ».
- en ce qui concerne la réunion publique portant sur la Qualité de l'air et le chauffage au bois, plusieurs personnes se sont interrogées sur la motivation de la participation de FIBOIS, association de professionnels du bois. Pour elles, « *comment se fait-il que Fibois soit invité à la réunion publique sur le chauffage au bois alors qu'il y a un conflit d'intérêt évident. Il faudrait a minima que Fibois annonce le conflit d'intérêt avant de prendre la parole.* »

*

I.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

Sur la phase d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024

1.1. Le précédent Plan de Protection de l'Atmosphère pour la région Île de France avait été élaboré

en associant les acteurs des secteurs concernés pour rechercher des mesures pragmatiques. Une organisation transversale en mode projet avait été mise en place.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 semble avoir été élaboré, conçu en interne par les services de l'Etat.

Pour quelle raison avez vous adopté ce processus d'élaboration, quelle en est la justification ?

Réponse du responsable du plan

1.2. Dans la déclaration d'intention en date du 1^{er} août 2022, il est mentionné :

« Le public sera associé à l'élaboration du 4ème PPA lors des consultations prévues par le code de l'environnement tel que mentionné au chapitre précédent notamment lors de l'enquête publique et le cas échéant par l'intermédiaire de ses représentants lors des travaux d'élaboration. » et « A partir de ces données, d'expertises et retours d'expériences disponibles par ailleurs, les services de l'État en région Île-de-France, en lien avec les parties prenantes, définiront une liste de mesures envisageables, efficaces, réalistes et acceptables, en particulier sur les principales sources d'émissions de polluants : la mobilité routière et feux de cheminée. ».

Pouvez-vous nous indiquer, pour chaque thématique, quelles parties prenantes et/ou quels représentants du public ont été associés ?

Réponse du responsable du plan

Sur la phase de consultations administratives

1.3. Dans la pièce 1.1. du dossier soumis à enquête publique, il est indiqué que l'Autorité environnementale a été saisie par courrier du 25 juillet 2023.

Pouvez-vous nous confirmer si cette date est le point de départ du délai relatif à l'avis rendu par l'Autorité environnementale ? À défaut, à quelle date la complétude du dossier a-t-elle été constatée ?

Réponse du responsable du plan

1.4. 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 juillet et octobre 2023. Très peu d'avis sollicités recevables 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 ?

Réponse du responsable du plan

Sur les phases de consultation du public

1.5. N'a pas été porté à la connaissance du public l'avis intégral du CODERST75.

Pouvez-vous nous le transmettre ?

Réponse du responsable du plan

1.6. Dans le document 2.3. « Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 », la page consacrée à « *le mot des Préfets* » est restée blanche.

Pouvez-vous nous le communiquer ?

Réponse du responsable du plan

1.7. 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 ?**

Réponse du responsable du plan

1.8. 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 ?

Réponse du responsable du plan

*

1.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Dans le mémoire en réponse produit, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France apporte des réponses purement factuelles avec plus ou moins de précisions. Parfois, non argumentée, non justifiée, la réponse ne peut qu'être actée.

Toutefois, il faut mentionner qu'en ce qui concerne la prise en compte des éléments du rapport et des conclusions de la Commission d'enquête c'est-à-dire les observations, propositions du public, la réponse de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France apparaît laconique. Le public ne peut comprendre la procédure de modification et la signification de modifications substantielles. Une réponse plus pédagogique aurait certainement permis au public de mieux appréhender la notion

de prise en compte à laquelle est soumis le responsable du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et le processus de décision finale. Enfin, la Commission rappelle que l'obligation de reddition s'applique à l'égard des observations du public et non du rapport et de l'avis de la Commission d'enquête. L'avis, par ailleurs, est de valeur consultative.

*

1.5. Appréciation de la commission d'enquête

Les différentes phases de consultation organisées volontairement, de nature administrative et du public peuvent s'apprécier chronologiquement.

En amont, **lors du processus d'élaboration** du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018-2025, la méthode retenue s'était voulue plus participative en associant les acteurs des secteurs concernés pour rechercher des mesures pragmatiques. Une organisation transversale en mode projet avait été mise en place. L'inventaire des émissions de chaque secteur avait permis de quantifier leur contribution respective à la pollution atmosphérique et après partage et validation de l'état initial, 8 groupes de travail sectoriels, « instances de proposition et d'analyses » s'étaient réunis 3 fois pour proposer des mesures, validées par un Comité stratégique de pilotage.

Dans le cadre de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018-2025, la méthode a été totalement différente : dans son mémoire en réponse, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France

- affirme que *« l'ensemble des préfets de la région, sous la coordination du Préfet de la région, ont donc eu pour objectif de réduire au maximum le délai d'élaboration de ce 4ème plan pour accélérer l'amélioration de la qualité de l'air constatée sur la région et atteindre au plus tôt les valeurs limites de qualité de l'air fixées par la directive européenne ... conformément aux injonctions du Conseil d'État et à la mise en demeure de la Commission européenne »*,
- cite les travaux sur lesquels elle s'est fondée,
- reconnaît qu' *« il n'y a pas eu de groupes de travail mis en place formellement pour l'élaboration de ce 4ème PPA »*.

Les associations, principalement, rappellent positivement la démarche de collaboration qui avait permis l'émergence d'idées, la sensibilisation du public et son changement de comportement et regrettent la méthode présentement retenue, à savoir une conception en interne par les services de l'État.

La Commission d'enquête constate, amèrement, cet état de fait d'autant plus que la liste des parties prenantes associées produites par le responsable du plan démontre que seuls « les

représentants des industriels (Airasif, SFCB), d'exploitants de chaufferies (FEDENE, DALKIA, CORIANCE) » et une seule collectivité, le Conseil Régional « ont été associés aux travaux permettant de définir une valeur limite d'émission aux petites installations de combustion ».

La Commission d'enquête relève que la Cour des Comptes, dans son rapport de Juillet 2020 « Les politiques de lutte contre la pollution de l'air » (page 49) mentionne que les plans de protection de l'atmosphère « *constituent donc les instruments essentiels d'une meilleure connaissance et appropriation des enjeux par l'ensemble des parties prenantes, lorsque toutefois ces dernières sont associées à la phase d'élaboration du PPA ».*

Sur la phase de consultations administratives, selon les éléments du dossier soumis au public, force est de constater que très peu de collectivités ou organismes consultés ont adressé un avis explicite : le taux de retour est inférieur à 1 %, contre 2,4% en 2017. Ce qui était déjà très faible.

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports, dans son mémoire en réponse, souligne que « *reporter la saisine à l'automne aurait allongé de 3 mois la procédure d'élaboration du projet de PPA alors même qu'il est attendu par le Conseil d'État et la Commission européenne un plan d'actions dans un délai restreint et cela amènerait également à une fin de consultation pendant la période de congés de fin d'année ».*

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

La commission d'enquête regrette ce faible taux de retour constaté, qui est encore plus marqué que lors de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère en 2017-2018. Elle s'étonne, également, de l'argument calendaire sachant qu'elle a été désignée en juillet 2023 pour conduire une enquête publique à l'automne 2023. Enquête qui s'est concrétisée fin février 2024.

Sur la phase de consultation du public, le Conseil constitutionnel (Cons. const. 13 juill. 2012, n° 2012-262 QPC , Assoc. France Nature Environnement) a énoncé la double portée de l'article 7 de la Charte de l'environnement : il fixe la compétence du législateur et il énonce un droit matériel constitutionnellement garanti.

Le droit à l'information, dont tout citoyen est titulaire pour participer à l'élaboration d'une décision ayant une incidence environnementale, est abordé par quelques contributeurs. Le dossier soumis à enquête publique est le principal vecteur de ce droit et il s'apprécie sous plusieurs facettes : la qualité ou lisibilité du dossier, la complétude, l'accessibilité pour tout public.

Droit à l'information sur l'objet soumis à enquête publique mais aussi sur la procédure de participation. Sur ce point, la Commission d'enquête a, dans son procès-verbal de réponse, posé

une question portant sur les moyens complémentaire de communication utilisés par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France lors de l'enquête publique. Celle-ci a apporté une réponse très précise mais l'efficacité peut être interrogée au regard de la fréquentation des réunions publiques et de la participation du public jusque 8 jours avant la clôture de la procédure d'autant que l'efficacité du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France suppose l'adhésion et le changement de comportement du citoyen francilien. A ce jour, le Préfet de la région Île-de-France, autorité de l'Etat pour la région, et la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, service déconcentré de l'Etat, se sont exprimés principalement à des institutionnels, à charge pour eux de relayer l'information. Il serait, peut-être, souhaitable que l'Etat s'adresse directement au citoyen en utilisant des canaux grand public, tels la radio ou les chaînes de télévision.

Le droit à la participation du public comprend le droit à s'exprimer, à formuler un avis ou une proposition mais aussi le droit à la prise en considération par le responsable du plan.

Le site internet dédié à l'enquête publique présentait le dossier d'enquête et permettait également de déposer des observations et de consulter les observations formulées par le public. L'accès au site était aisé et la consultation du dossier, aidée par un sommaire détaillé, pouvait se faire soit par téléchargement, soit en mode lecture. Toutefois, son ergonomie pourrait être améliorée : le dépôt des observations sur le registre électronique nécessite la résolution d'une opération de calcul qui peut rebuter des personnes, la réservation d'un créneau téléphonique est fastidieuse (trois confirmations sont exigées), les menus déroulants ne sont pas mis à jour, notamment. Par ailleurs, quelques dysfonctionnements sont à signaler comme une adresse de permanence de terrain erronée, l'absence de réservation pour la permanence téléphonique, . .

Au regard du nombre d'observations déposées, la Commission d'enquête ne peut que constater une participation réelle et effective du public. Une analyse plus fine conduit à nuancer ce propos. Tout d'abord, il convient de souligner que 90 % des observations ont été enregistrées la dernière semaine de l'enquête et, de fait, la mobilisation est principalement liée au travail de communication d'associations environnementales.

D'autre part, la très faible voire quasi inexistante fréquentation par le public des réunions publiques conforte l'idée de la non-efficacité des moyens de communication mis en place par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

*

* *

4 – THÈME 2 ENJEUX JURIDIQUES

2.1 Synthèse des éléments du dossier

Le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2017/2020 est décrit, pour son régime juridique dans les documents 2.2. « Résumé non technique » et 2.3. « PPA Île-de-France 2024 ».

Le « Résumé non technique » présente le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024 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* ». Par ailleurs, le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024 s'insère dans un contexte réglementaire. Si l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024 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 le contexte contentieux, il en est fait mention dans le document 3.1. « Evaluation environnementale » en ces termes : « *Les condamnations de la France par la cour de Justice de l'Union Européenne ont confirmé par ailleurs cette nécessité d'accélérer. Le Conseil d'État a également condamné l'État à une astreinte financière tant que les valeurs limites réglementaires n'étaient pas respectées.* ». Aucune décision tant de la Cour de Justice de l'Union européenne que du Conseil d'État, n'est citée.

Enfin, le document 3.1. « Evaluation environnementale » présente l'articulation du Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 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 4 (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).

Sur les avis émis

| | |
|---------------------------|---|
| Autorité environnementale | <p>S'interroge sur la cohérence du PPA avec le Prepa, compte tenu des écarts significatifs constatés. Pour les NOx, le niveau résiduel des émissions en 2030 avec le PPA (37% par rapport aux émissions de 2005) serait supérieur de près de 20% à ce qui est prévu par le Prepa (31 % par rapport à 2005). Dans le cas de l'ammoniac, la réduction envisagée est deux fois moins importante que celle prévue par le Prepa. Par ailleurs, ce degré d'analyse n'est pas suffisant compte tenu du contexte régional qui impose d'aller au-delà de la simple cohérence</p> <p>Recommande de clarifier le lien de compatibilité entre le PPA et le Sdrif, et de compléter la présentation par une analyse des orientations du Sdrif-E en cours d'élaboration</p> <p>Compléter le PPA par des mesures et des actions appropriées visant à faire adopter ou réviser les PCAET afin que l'ensemble des plans air soient adoptés dans un délai court compte tenu de l'importance des enjeux de santé humaine.</p> |
|---------------------------|---|

*

2.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Plus de 70 % des observations font état du contexte juridique lié au Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. Dans son argumentaire proposé, l'ADVOCNAR présentait la situation ainsi : « *Le 12 juillet 2017, l'Etat français a été condamné par le Conseil d'Etat pour son inaction à améliorer la qualité de l'air en France. En 2021, l'Etat a été mis sous astreinte pour défaut d'action. Actuellement cette mise sous astreinte concerne encore deux régions dont l'Ile-de-France. L'Etat français a été mis plusieurs fois en demeure par la Commission Européenne pour nonrespect de la Directive 2008/50/CE qui fixe les limites à ne pas dépasser concernant différents polluants : oxydes d'azote (NOx), particules fines PM10 et PM2,5. L'État français a ensuite été mis deux fois en demeure d'exécuter la décision de la CJUE (Cour de Justice de l'Union Européenne) suite à son arrêt de 2019 concernant le dépassement des valeurs-limites pour les oxydes d'azote et risque une lourde condamnation.* »

Très majoritairement, elles consistent à souligner le fait que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024 ne permettra pas de respecter les normes européennes en matière de qualité de l'air à très court terme. De fait, il ne répond pas aux exigences juridiques (« *Avec ce quatrième plan, les citoyens franciliens vont-ils enfin pouvoir jouir du « droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » ? Les arguments suivants laissent à penser que ce ne sera pas le cas.* »).

Toutefois, paradoxalement, il ne faut omettre l'idée émise par certains déposants selon laquelle « ce plan n'a qu'un seul but : montrer à l'Union européenne et au Conseil d'État que des actions sont entreprises pour réduire la pollution de l'air et éviter une nouvelle condamnation. ».

Quelques contributions très juridiques émanent et ont été versées sur le registre électronique. Après avoir rappelé la nature réglementaire du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, le déposant opère une comparaison entre le texte du projet du Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 avec celui du projet d'arrêté inter-préfectoral qui vise à l'adopter et porte la conclusion suivante :

« la grande majorité des actions de ce PPA n'est pas réglementairement contraignante et vise seulement à faciliter ou optimiser la mise en œuvre de mesures déjà engagées, souvent sans préciser quels seront les moyens utilisés (financiers et humains).

Cette faiblesse dans la portée juridique du projet est révélatrice de la piètre ambition de ce PPA 2024.... L'apport réglementaire de ce projet de PPA est donc infime en termes de réduction des émissions de polluants. » »

*

2.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

Sur les éléments de contexte

2.1. Au niveau européen, la Commission européenne a adressé une lettre de mise en demeure complémentaire pour non-exécution de l'arrêt de la Cour du 24 octobre 2019 ([C-636/18](#)) relatif au non-respect de la directive sur la qualité de l'air ambiant ([directive 2008/50/CE](#)).

La Cour de justice avait jugé que la France avait manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de la directive sur la qualité de l'air ambiant, étant donné que la valeur limite annuelle de NO₂ avait été systématiquement dépassée dans 12 zones de qualité de l'air et la valeur limite journalière de NO₂ l'avait été dans deux de ces zones, depuis 2010. Toutefois, la France ne s'est toujours pas conformée à l'arrêt de la Cour de justice en ce qui concerne les valeurs limites annuelles de NO₂ dans quatre zones de mesure de la qualité de l'air: Paris, Lyon, Strasbourg et Marseille-Aix.

La nouvelle lettre de mise en demeure envoyée par la Commission vise à prendre en compte les mesures additionnelles prises par la France ainsi que les données de surveillance les plus récentes et la jurisprudence de la Cour. « La France a désormais deux mois pour répondre aux manquements soulevés par la Commission européenne. En l'absence de réponse satisfaisante, cette dernière

pourrait décider d'en référer à la Cour de Justice de l'Union européenne en vue d'imposer des sanctions financières. »

Pouvez-vous nous transmettre la réponse de la France à cette mise en demeure ?

Réponse du responsable du plan

2.2. Pouvez-vous nous indiquer une estimation de l'astreinte financière qui pourrait être prononcée par la Cour de Justice de l'Union européenne ?

Réponse du responsable du plan

2.3. la Cour de Justice de l'Union européenne considère qu'un dépassement dans une seule station suffit à méconnaître les objectifs de la Directive.

A quelle échéance pensez-vous satisfaire pleinement cette exigence ?

Réponse du responsable du plan

2.4. en droit interne, le Conseil d'État a ordonné le 12 juillet 2017 à l'État de mettre en œuvre des plans pour réduire les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) dans 13 zones urbaines en France, afin de respecter la directive européenne sur la qualité de l'air, reprise en droit français.

En 2020, constatant que les mesures prises étaient insuffisantes pour atteindre cet objectif dans 8 zones en France, il a condamné l'État à agir, sous astreinte financière. Par une décision du 24 novembre 2023, le Conseil d'État prononce, pour la troisième fois, une liquidation d'astreinte.

Pouvez-vous indiquer le montant des astreintes payées à ce jour et la répartition de celles-ci entre les bénéficiaires ?

Réponse du responsable du plan

2.5. Pensez vous que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2024 tel que proposé dans ce dossier soumis à enquête permet de répondre à l'injonction posée par le Conseil d'État en 2017 ?

Réponse du responsable du plan

2.6. Si oui, dans quelle mesure ? Pouvez vous justifier ?

Réponse du responsable du plan

2.7. La Loi Climat et Résilience n° 2021-1104 du 22 août 2021 a modifié les dispositions de l'article L222-6 du Code de l'environnement en permettant le développement des nouvelles « zones à faible émission mobilité » avec la possibilité de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants.

Comment avez-vous intégré dans ce projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 ces

nouvelles mesures ?

Réponse du responsable du plan

Sur les éléments de définition du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024

2.8. 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 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 ?

Réponse du responsable du plan

2.9. Si oui, quelles mesures ou quelle combinaison de mesures sont de nature à réduire de façon significative et rapide les taux de concentration en dioxyde d'azote ?

Réponse du responsable du plan

2.10. 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 2024 ?

Réponse du responsable du plan

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

Réponse du responsable du plan

2.12. 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 2024 fixe pour ramener les concentrations de NO2 et PM10 est le délai le plus court possible ?

Réponse du responsable du plan

2.13. Dans l'affirmative, pouvez vous justifier votre position ?

Réponse du responsable du plan

2.14. 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 2024.

Existe-t-il suffisamment de temps entre la date d'approbation et le délai fixé par le Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 pour le déploiement de toutes les mesures envisagées ?

Réponse du responsable du plan

Sur le contenu du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024

2.15. 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 ?

Réponse du responsable du plan

2.16. 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* » ?

Réponse du responsable du plan

2.17. 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 2024 ?

Réponse du responsable du plan

2.20. Le Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 fait référence à des mesures prises par le Gouvernement notamment dans les secteurs des transports et du bâtiment, et qui devraient avoir des effets positifs sur les niveaux de concentration de dioxyde d'azote dans l'air ambiant sur le territoire national. Le Conseil d'État, quant à lui, précise que le Plan de Protection de l'Atmosphère doit comporter les conséquences concrètes de ces mesures d'ordre général sur la zone concernée.

Comment avez-vous pris en considération cette exigence ?

Réponse du responsable du plan

2.21. L'article R222-15 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, éventuellement, les valeurs limites à l'issue du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024**
- **les stations de mesure qui constateront encore des dépassements de valeurs cibles à l'issue du Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 ?**

Réponse du responsable du plan

2.22. 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* ».

Pouvez vous nous donner une liste des grands projets qui seront en cours de réalisation sur la période d'exécution du Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 ? avec la localisation et un échéancier ? (Grand Paris Express, CDG Express, Paris Saclay, ...)

Réponse du responsable du plan

Sur l'articulation du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024 avec d'autres outils juridiques

2.23. Quels objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024 devront respecter les P.C.A.E.T. De la région Île de France ?

Réponse du responsable du plan

2.24. Le SDRIFe a été soumis à enquête publique au cours du 1^{er} trimestre 2024 et sera, vraisemblablement adopté d'ici fin 2024.

Pensez-vous que vous devrez procéder à des ajustements au sein du Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 pour le rendre plus efficient ?

Réponse du responsable du plan

2.25. Le PDUIF, qui est présenté dans le document 3.1. « Evaluation environnementale », est en cours de révision et la Mission Régionale de l'Autorité environnementale Île-de-France a rendu un avis portant cadrage préalable, le 8 juin 2023.

Comment avez vous pris en compte ces éléments ?

Réponse du responsable du plan

2.26. L'Autorité environnementale, dans son Avis rendu le 23 novembre 2023, mentionne « *les réductions de polluants prévues aux échéances 2025 et 2030 par le PPA sont inférieures à celles*

prévues par le Prepa pour les NOx, les PM2,5, le NH3 et les COVnM. » et recommande d'inclure dans le Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 des objectifs de réduction aussi ambitieux. Par ailleurs, dans le document 3.1. « Evaluation environnementale », il est affirmé « Le PPA doit également être cohérent avec le plan national de réduction des polluants atmosphérique (PREPA) et contribuer aux objectifs visés par ce plan national. Le PREPA fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et respecter les exigences européennes ».

Pensez-vous modifier les objectifs de réductions de polluants aux échéances 2025 et 2030 dans le Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 ? Si non, comment expliquez vous la cohérence ?

Réponse du responsable du plan

Sur la procédure de révision

2.27. 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 2024.

Pouvez-vous préciser l'atteinte portée à l'économie générale du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018/2025 qui justifie l'application de cette procédure de révision ?

Réponse du responsable du plan

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

Pouvez vous nous communiquer les bilans 2022 et, éventuellement, 2023 ?

Réponse du responsable du plan

*

2.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

A la lecture du mémoire en réponse transmis par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, il apparaît que quasiment

aucune réponse n'est argumentée. Il s'agit d'affirmations, parfois péremptoires, de formules répétées, « *comme cela est indiqué...* », n'apportant aucun élément complémentaire au dossier.

Les questions sont parfois détournées pour, semble-t-il, ne pas répondre. Il était demandé le montant des astreintes payées à ce jour : la réponse consiste à citer une répartition de l'astreinte avec un renvoi à la dernière décision du Conseil d'État. Cette réponse est plus qu'insuffisante, elle ne considère pas l'interrogation et le traitement est incompréhensible par le public.

A la question 2.5., il est affirmé que l'injonction du Conseil d'État est de « *respecter les valeurs limites imposées par la directive européenne avant 2030* ». La sincérité de cette affirmation peut être mise en question : le Conseil d'État fait toujours référence à la notion de « *délai le plus court possible* ».

D'autre part, au chapitre 4 De nouvelles mesures renforçant l'action de l'État – 4.3.les nouvelles mesures permettent d'atteindre les valeurs limites de qualité de l'air avant 2030 (Tome 2, document 2.3.), figure un tableau 25 (page 67 à 69) indiquant « *les secteurs en dépassement de la valeur limite en NO2 après mise en œuvre du PPA* ».

*

2.5. Appréciation de la commission d'enquête

Si les enjeux sanitaires et environnementaux constituent la raison d'être des Plans de Protection de l'Atmosphère, les enjeux juridiques sont d'une importance réelle.

L'Autorité environnementale, dans son avis délibéré le 23 novembre 2023, précise : « *L'Île-de-France est l'une des agglomérations françaises à connaître des dépassements de valeurs limites de concentration moyenne de dioxyde d'azote. Elle est ainsi visée par le contentieux européen du 24 octobre 2019 relatif au dioxyde d'azote concernant douze agglomérations et zones de qualité de l'air, et par le contentieux national dans le cadre duquel le Conseil d'État a astreint l'État dès juillet 2017 à prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote sous les valeurs limites dans les délais les plus courts possibles* » et précise en bas de page la sévérité de l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne : « *En l'occurrence, force est de constater, à titre liminaire, que la République française a, de manière systématique et persistante, manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des dispositions combinées de l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2008/50 et de l'annexe XI de celle-ci, dans la zone Paris, entre l'année 2005 et l'année 2019* ».

Cette sévérité apparaît aussi dans le communiqué de presse de la Commission européenne à propos de la mise en demeure complémentaire du 7 février 2024 : « 14 ans après l'échéance définie dans la directive et plus de 4 ans après l'arrêt de la Cour de Justice, les mesures adoptées par la France jusqu'à présent n'ont pas permis de respecter ces limites ».

La Cour des comptes, dans son Rapport – Les politiques de lutte contre la pollution de l'air publié en juillet 2020, souligne : « Les risques juridiques et financiers pour le budget de l'État au titre des contentieux européens demeurent importants. La France a été condamnée pour « manquement d'État » le 24 octobre 2019, pour avoir dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote. Si les mesures prises par la France étaient jugées insuffisantes par la Cour de justice de l'Union européenne, une deuxième condamnation pour « manquement sur manquement » pourrait coûter 100 M€ la première année, puis 90 M€ par année de persistance des dépassements. Le 10 juillet 2020, le Conseil d'État vient déjà d'infliger à l'État une astreinte d'un montant inédit de 10 M€ par semestre de retard dans l'exécution de ses obligations issues de la réglementation européenne. Enfin, une révision des normes européennes semble probable au cours des prochaines années : celles-ci demeurent bien moins strictes que les valeurs guides prônées par l'OMS sur la base de considérations de santé publique, et qui font désormais référence pour un nombre croissant d'acteurs. »

Sur les éléments de définition du Plan de Protection de l'Atmosphère

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 1 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 ».

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France soumis au public s'est référé à plusieurs délais au cours de son élaboration. Lors de la phase de consultation administrative, le délai 2023-2030 était mentionné. Aujourd'hui, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France est qualifié de la mention seule 2024. la notion de délai a disparu alors qu'elle constitue un élément de définition des Plans de Protection de l'Atmosphère au sens de l'article L222-5 du Code de l'environnement.

Par ailleurs, l'injonction du Conseil d'État prononcée en juillet 2017 fait référence à un « délai le plus court possible ».

Aux questions posées dans le procès-verbal, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France ne répond pas : elle renvoie

« comme cela est indiqué en page 65 du projet de PPA, ce projet de PPA permettra de respecter les valeurs limites imposées par la directive européenne actuelle avant 2030 ».

La Commission d'enquête est surprise par cette insertion au regard du Tableau 25 déjà mentionné supra. D'autre part, la Commission d'enquête fait remarquer que cette réponse démontre que les références de dates ne seraient plus que des références de document. Tout ceci ne contribue pas à la clarification de la situation mais est source d'ambiguïté, d'imprécision et nécessite un complément pour répondre aux exigences de définition posées par le Code de l'environnement.

Ce point est d'autant plus crucial que, probablement, dès 2024, de nouvelles valeurs limites européennes seront adoptées avec une date limite pour les respecter fixée à 2030. Quelle est la légitimité d'un projet de révision d'un Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France applicable à partir de 2024 pour une durée non précisée alors que les valeurs limites fixées par l'Union européenne vont être modifiées dès 2024 avec un délai d'application porté à l'horizon 2030 ?

La Commission d'enquête considère, donc, que cet état de fait peut empêcher de porter un avis éclairé sur la pertinence du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France pour répondre aux exigences fixées tant au niveau européen que national.

Sur le contenu du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère

Le Conseil d'État, par son arrêt du 17 juillet 2017, a considéré que la mise en œuvre d'un plan de protection de l'atmosphère répondait à une obligation de résultat.

Un contributeur, après avoir indiqué les termes de l'article L222-6 du Code de l'environnement, met en exergue que *« seules quelques actions du PPA font l'objet de mesures réglementaires .. en d'autres termes, la grande majorité des actions de ce PPA n'est pas réglementairement contraignante et vise seulement à faciliter ou optimiser la mise en œuvre de mesures déjà engagées...Cette faiblesse dans la portée juridique du projet est révélatrice de la piètre ambition de ce PPA 2024 ».*

D'autre part, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France fait référence à des mesures prises par le Gouvernement notamment dans les secteurs des transports et du bâtiment, et qui devraient avoir des effets positifs sur les niveaux de concentration de dioxyde d'azote dans l'air ambiant sur le territoire national.

Le Conseil d'État, quant à lui, précise que le Plan de Protection de l'Atmosphère doit comporter les conséquences concrètes de ces mesures d'ordre général sur la zone concernée. Ainsi, dans sa dernière décision du 24 novembre 2023, il est fait mention que *« s'il peut être raisonnablement attendu des effets positifs de telles mesures sur les niveaux de concentration en dioxyde d'azote*

dans l'air ambiant, les incidences concrètes de ces mesures générales, valables pour l'ensemble du territoire national, ne sont pas déterminées pour les ZAG Lyon et Paris. Ainsi, la contribution de ces mesures à l'objectif de réduire dans ces zones la durée des dépassements des valeurs limites pour le dioxyde d'azote à la période la plus courte possible ne peut, en l'état, être tenue pour suffisamment établie ».

Dans le mémoire en réponse, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France élude la question posée et répond de la manière suivante : *« le scénario dit « fil de l'eau » de ce projet de PPA tel qu'il est présenté au chapitre 3.3. prend en compte l'ensemble des mesures déjà mises en œuvre du Gouvernement ayant un impact positif sur la qualité de l'air et ayant un impact sur la région ».*

La Commission d'enquête, sur ces deux points, s'interroge sur la qualité de la réponse apportée à l'obligation de résultat définie par le Conseil d'État. Le peu de mesures réglementaires envisagées et l'absence de démonstration concrète des retombées locales des mesures générales peuvent apparaître comme des éléments de fragilité. Il importe de rappeler que la Cour de Justice de l'Union européenne considère qu'un dépassement dans une seule station suffit à méconnaître les objectifs de la Directive.

Sur l'articulation avec les autres outils de planification

La Cour des comptes, dans son Rapport – Les politiques de lutte contre la pollution de l'air, publié en juillet 2020, met en évidence deux éléments d'importance de l'articulation entre les différents outils de planification : *« Si, en principe, un chaînage existe entre les stratégies nationales (PREPA, mesures réglementaires sectorielles) et l'action localisée (plans de protection de l'atmosphère, documents d'urbanisme, documents de planification des collectivités territoriales), cette articulation est parfois difficile et souvent perturbée. La Cour observe notamment que les instruments locaux, pourtant nombreux, peinent à constituer des outils d'expérimentation adaptés aux territoires. De nombreux doublons existent également entre les mesures des plans « État » (PPA) et celles des instruments des collectivités, sans que des synergies ne parviennent à émerger. ...**La déclinaison locale des mesures du PREPA s'opère principalement via les plans de protection de l'atmosphère (PPA). ...Ces instruments, arrêtés par les préfets après concertation avec les collectivités locales et les différentes parties prenantes, constituent, à ce jour, les outils les plus cohérents et les plus complets en matière de lutte contre la pollution de l'air. Leur volet réglementaire en fait un instrument opérationnel indispensable.** »*

A propos de l'articulation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et le PREPA, l'Autorité environnementale soulève : *« Le dossier indique que le PPA est cohérent avec le Prepa, ce qui ne va pas de soi compte tenu des écarts significatifs constatés. Pour les NOx, le*

niveau résiduel des émissions en 2030 avec le PPA (37 % par rapport aux émissions de 2005) serait supérieur de près de 20 % à ce qui est prévu par le Prepa (31 % par rapport à 2005). Dans le cas de l'ammoniac, la réduction envisagée est deux fois moins importante que celle prévue par le Prepa. Par ailleurs, ce degré d'analyse n'est pas suffisant compte tenu du contexte régional qui impose d'aller au-delà de la simple cohérence ».

A l'égard des Plans Climat Air Energie Territoriaux, l'Autorité environnementale, dans son dernier avis délibéré, recommande de compléter le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France par des mesures et des actions appropriées visant à faire adopter ou réviser ces outils de planification : *« Les PCAET sont prévus par l'article R. 229-26 du code de l'environnement. Le dossier fait un état des lieux de l'avancement des PCAET à fin 2020, soulignant que toutes les intercommunalités de la région sauf cinq communautés de communes sont dans l'obligation de réaliser un tel document. Sur les 59 collectivités concernées, 27 PCAET ont été adoptés alors que l'échéance maximale, fixée par l'article R. 229-26 du code de l'environnement, était le 31 décembre 2018. De plus, pour chacune de ces collectivités, un plan air aurait dû être élaboré dans le cadre du PCAET22 avant 2021 ou 2022 selon le cas. 13 ont été réalisés ».*

Dans ces conditions, la Commission d'enquête prend acte de ces deux éléments de fragilité et ne peut que formaliser à nouveau les points de vigilance décrits par l'Autorité environnementale.

Sur la procédure d'évaluation et de révision retenue

Dans le cadre de cette procédure de participation du public, le bilan du 3ème Plan de Protection de l'Atmosphère a été versé au dossier soumis au public. L'Autorité environnementale a porté un regard critique sur ce document : *« Le bilan du 3e PPA est présenté de façon succincte dans le dossier ...et recommande de compléter le bilan du 3ème PPA en présentant pour chaque action, ou par groupe d'actions, y compris pour la mise en place de la ZFE, une évaluation quantitative des effets sur les émissions de polluants atmosphériques et sur la santé humaine ».*

La Cour des comptes, toujours dans son Rapport – Les politiques de lutte contre la pollution de l'air – juillet 2020, indique aussi que *« seuls quatre PPA ont fait l'objet d'une évaluation formalisée, à l'occasion de leur renouvellement (vallée de l'Arve, Île-de-France, Reims et Toulouse). Ces évaluations se limitent toutefois à un bilan du nombre d'actions mises en œuvre et à une analyse globale de l'évolution de la qualité de l'air (émissions et concentrations) sur la période de mise en œuvre. Ces éléments ne permettent pas d'analyser finement l'efficacité des mesures de ces plans. Il est vrai qu'il est difficile, voire impossible, de discerner l'impact spécifique du PPA, et plus encore de chacune de ses actions. Pour autant, il serait utile de faire le bilan de l'évolution du nombre d'habitants et des superficies exposées aux dépassements au sein des zones concernées par les contentieux européen. »*

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.

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France fait part des deux éléments qui génère une économie générale bouleversée du plan et nécessite la mise en œuvre de la procédure de révision.

*

* *

4 – THÈME 3 ENJEUX SANITAIRES

3.1 Synthèse des éléments du dossier

L'exposition à la pollution de l'air favorise le développement de pathologies chroniques graves, en particulier des pathologies cardiovasculaires, respiratoires et des cancers. Cela se traduit par une augmentation de la mortalité, une baisse de l'espérance de vie et un recours accru aux soins. L'amélioration de la qualité de l'air est ainsi un enjeu de santé publique.

Entre 2010 et 2019, le nombre annuel de décès attribuables à l'exposition prolongée au PM_{2,5} est passé de : 10 350 à 6 220 soit une baisse de 40 %, soit un gain brut moyen d'espérance de vie de près de huit mois, et la part de décès attribuables est passée de 16,5 % à 9 %.

Par ailleurs, le nombre annuel de décès en lien avec l'exposition prolongée au NO₂ est passé de 4 520 (7,2 %) à 3 680 (5,3 %) soit une baisse de près de 19 %, ce qui représente un gain brut moyen de deux mois d'espérance de vie.

Si les niveaux moyens annuels de PM_{2,5} observés sur la période 2017-2019 étaient ramenés au niveau de référence fixé par l'OMS (5 g/m³), de l'ordre de 6 200 décès pourraient être évités en Île-de-France, soit près d'un décès sur dix (9 %), ce qui représenterait un gain moyen d'espérance de vie de près de huit mois.

Si les niveaux moyens annuels de NO₂ observés en 2019 étaient ramenés aux niveaux recommandés par l'OMS (10 g/m³), environ 2 350 décès pourraient être évités dans la région, cela représenterait environ 3,4 % des décès observés et un gain moyen d'espérance de vie de près de 2,7 mois.

Ces deux résultats ne peuvent pas être directement additionnés car une partie des décès liés à ces expositions se recoupe.

Les enjeux sanitaires dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

Ce Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France se concentre sur les polluants dont les concentrations dépassent les valeurs limites réglementaires de qualité de l'air : le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}).

Les mesures prévues par cette révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ciblent en priorité les sources principales des deux polluants dont les concentrations mesurées dépassent les valeurs limites de qualité de l'air. Il s'agit du trafic routier pour le NO2 et du chauffage pour les particules fines.

Sur les avis émis

| | |
|---------------------------|---|
| Autorité environnementale | <ul style="list-style-type: none"> ○ Faire une analyse multicritère des mesures possibles, incitatives, restrictives et d'interdiction, afin de s'assurer que les mesures retenues l'ont été au regard de leur efficacité sur l'amélioration de la santé publique, en réponse à l'arrêt du Conseil d'État. |
| CODERST 75 | Souligne l'effort de réduction des émissions de polluants en invitant à poursuivre l'effort pour viser les valeurs recommandées de l'Organisation Mondiale de Santé (OMS). |
| CODERST 91 | S'interroge sur la prise en compte des PM2,5 dans les actions proposées |
| CODERST 92 | La question de la non-prise en compte du SO2 dans le PPA a été soulevée. |
| CODERST 93 | Ozone : les membres ont regretté que les objectifs de l'OMS ne soient pas respectés et que ce polluant ne soit pas pris en compte au sein du PPA. |
| Conseil régional IdF | Demande que le projet de PPA définisse des seuils de pollutions à atteindre plus ambitieux que la réglementation actuelle, |
| Deuil La Barre | Demande à ce que des engagements plus forts soient pris en matière de protection de l'atmosphère, engagements qui sont insuffisants dans le projet de plan, au regard des enjeux de santé publique |
| Villebon sur Yvette | Renforcer la surveillance et les mesures pour réduire les impacts des particules « ultrafines » qui constituent un nouvel enjeu de santé publique, Renforcer la prise en compte du rôle d'acteur clé des collectivités locales en matière d'actions pour améliorer la qualité de l'air |
| Villeneuve le Roi | Demande que la problématique de la pollution de l'air liée à l'aviation soit mieux prise en compte dans le PPA 2024 |
| Villeneuve-Saint-Georges | il convient de fixer les seuils de références de l'OMS comme des objectifs à atteindre et pas seulement des objectifs vers lesquels il faut tendre compte tenu de la part de décès potentiellement évitables que cela représente. |
| Ablon | L'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France est un enjeu de santé majeur. Il l'est d'autant plus dans un secteur géographique survolé par les avions de l'aéroport d'Orly. Ceux-ci sont en effet responsables d'émissions de |

| | |
|--|--|
| | gaz à effet de serre et de particules fines, avec un fort impact sur l'environnement, le réchauffement climatique et la santé des habitants : hausse de la mortalité, baisse de l'espérance de vie, pathologies cardiovasculaires, respiratoires et cancers. |
|--|--|

*

3.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

De cette analyse, il est possible de mettre en exergue les 3 points suivants :

- **L'augmentation de la pollution de l'air** : Malgré les chiffres donnés montrant une amélioration de la qualité de l'air, les retours sur ce point laissent apparaître de très nombreuses inquiétudes.
Dans une majorité des observations, abordant le sujet de la pollution de l'air, le constat est que celle-ci est en nette progression. Dans d'autres cas, la dégradation de l'air et ses conséquences sur la santé et sur l'environnement restent une source d'inquiétude visant prioritairement (Les populations vivant à proximité des axes routiers et/ou des aéroports, les enfants et les milieux défavorisés).
- **Impact sur la santé** : Certaines personnes constatent un développement de pathologies dans leur entourage ou sont elles-mêmes concernées (toux, irritations, bronchiolites, asthme, allergies...). Ex ; mon fils en maternelle fait de l'asthme et la maîtresse affirme que c'est le cas pour la moitié de ses élèves. Mais d'autres font le constat de pathologies plus graves telles que des maladies cardiovasculaires, des cancers... Ex : Je vois autour de moi le nombre de personnes atteintes de cancer augmenter. Les interrogations et les inquiétudes sur l'impact sur la santé de la qualité de l'air sont des sujets récurrents dans les observations.
- **Manque de prise en compte de la situation sanitaire** : Malgré les chiffres annoncés sur la baisse du nombre de décès, l'incompréhension, voir la colère, domine (Pas ou peu de données chiffrées : sur les pathologies liées à la pollution de l'air, sur le nombre de personnes impactées par pathologies, sur les catégories socio-économiques des personnes concernées, sur les secteurs géographiques concernés). La demande est pressante à l'égard de la lutte contre ce véritable fléau et d'en faire un enjeu de santé publique, et pour agir de façon plus ambitieuse pour protéger la santé et l'environnement.

*

3.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

3.1. Comme le souligne l'ARS, l'analyse des impacts des mesures des Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France précédents est complexe à mener, faute de disposer d'indicateurs suffisamment robustes.

Face à ce constat, pensez-vous établir, pour ce Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, des indicateurs adaptés pour observer, à fréquence régulière, les effets sanitaires de chaque nouvelle mesure et permettre de les faire évoluer si les bénéfices mesurés s'écartent des cibles à atteindre ?

Réponse du responsable du plan

3.2. Les tendances et projections aux horizons 2025 et 2030 mettent en avant une amélioration significative de la qualité de l'air pour les deux polluants réglementés NO₂ et PM₁₀, qui se traduiront par des bénéfices réels sur la santé des franciliens.

Ne serait-il pas pertinent d'évaluer si ces mesures ont un effet différencié en fonction des pathologies selon les territoires et les groupes sociaux ?

Réponse du responsable du plan

3.3. Dans la partie « accroître la mobilisation de tous » la mesure 13 prévoit de « soutenir une capacité d'observation et d'analyse de haut niveau ». L'unique action associée vise à accompagner Airparif pour maintenir un dispositif de surveillance efficace. Les modalités envisagées portent notamment sur le maintien du budget actuel qui est alloué à Airparif.

Plusieurs observations font état de mesures discordantes et ne reflètent pas le ressenti de certains.

Pensez-vous installer des capteurs sur les territoires qui signalent des impacts sanitaires important ?

Réponse du responsable du plan

3.4. Pensez-vous mettre en place une mesure de mise à disposition de capteurs personnels pour mieux affiner les données ?

Réponse du responsable du plan

3.5. La mesure 14 vise à renforcer l'action lors d'épisodes de pollution. Elle prévoit d'intégrer l'indice ATMO dans les critères de déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution, permettant ainsi de prendre en considération les concentrations en PM_{2.5} pour

déclencher les alertes. En cas de pic de pollution, il faut agir rapidement pour limiter l'impact des enjeux sanitaires qui est distribué de manière inégalitaire en région parisienne.

Quelles sont les mesures envisagées en cas de pic et quelle est la procédure de mise en œuvre que vous préconisez pour agir rapidement et de manière territorialisée ?

Réponse du responsable du plan

3.6. Alors que l'incidence majeure de la pollution de l'air porte sur la santé humaine, les polluants provoquant des maladies respiratoires et cardiovasculaires ainsi que des cancers,

Pourquoi aucune évaluation de l'incidence de la pollution (et par conséquent de sa diminution), sur la santé n'est produite dans le dossier ?

Réponse du responsable du plan

3.7. L'évaluation quantitative des impacts sur la santé a été développée par Santé publique France précisément afin de « de justifier ou orienter la mise en œuvre d'actions visant à réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air » ;

Comment avez-vous pris en compte, dans le cadre du PPA, sa mise en œuvre dans la région la plus dense et polluée de France ?

Réponse du responsable du plan

*

3.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Dans le mémoire en réponse transmis à la Commission d'enquête, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France n'apporte aucun élément complémentaire à ceux déjà exposés dans le dossier soumis au public dans le cadre de la procédure d'enquête publique.

Soit les réponses apportées font systématiquement référence au contenu du dossier, soit les réponses apparaissent parcellaires.

*

3.5. Appréciation de la commission d'enquête

Les enjeux sanitaires constituent, il faut le rappeler, la raison d'être des Plans de Protection de l'Atmosphère.

Selon l'étude publiée par Airparif et l'Observatoire Régional de Santé Île-de-France (ORS) le 10 février 2022 et relative à la quantification de l'impact de la pollution de l'air sur la mortalité en région Île-de-France, l'exposition à la pollution de l'air favorise le développement de pathologies chroniques graves, en particulier des pathologies cardiovasculaires, respiratoires et des cancers. Cela se traduit par une augmentation de la mortalité, une baisse de l'espérance de vie et un recours accru aux soins.

Le nombre annuel de décès attribuables à l'exposition prolongée aux particules fines PM_{2,5} est de 6 220 en 2019 (contre 10 350 en 2010) en Île-de-France. Le nombre annuel de décès en lien avec l'exposition prolongée au dioxyde d'azote (NO₂) est de 3 680 en 2019 (contre 4 520 en 2010) en Île-de-France.

Par deux jugements rendus le 16 juin 2023, le Tribunal administratif de Paris a reconnu la responsabilité de l'État pour pollution de l'air en considérant que l'insuffisante action de l'État en matière de qualité de l'air avait provoqué des maladies respiratoires chez de jeunes enfants et l'a condamné en conséquence à les indemniser : *« il résulte de l'instruction, et notamment du rapport d'expertise déposé le 12 janvier 2023, que les études scientifiques apportent des arguments en faveur d'un lien entre pollution et survenue d'otites moyennes, notamment en ce qui concerne les dérivés oxygénés de l'azote, composés produits par les moteurs thermiques, irritants pour les voies respiratoires. Elles ont ainsi mis en évidence un lien entre l'augmentation des concentrations des polluants particuliers et l'augmentation de ces pathologies, avec des délais de deux à trois jours après l'augmentation des concentrations »* (Tribunal administratif Paris, 4^{ème} section – 2^{ème} Chambre, 16 juin 2023, req. N° 2019924 et 2019925).

Dans son Avis rendu à propos du 4^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France le 23 novembre 2023, l'Autorité environnementale souligne

*« Alors que l'incidence majeure de la pollution de l'air porte sur la santé humaine, les polluants provoquant des maladies respiratoires et cardiovasculaires ainsi que des cancers, aucune évaluation de l'incidence de la pollution (et par conséquent de sa diminution), sur la santé n'est produite. **L'évaluation quantitative des impacts sur la santé a été développée par Santé publique France précisément afin de « de justifier ou orienter la mise en œuvre d'actions visant à réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air » ; l'absence de sa mise en œuvre dans le cadre du PPA de la région la plus dense et polluée de France ne saurait être justifiée.***

Dans le cas de la région Île-de-France, des travaux ont été menés par l'Observatoire régional de la santé pour caractériser la situation et son évolution entre 2010 et 2019. Des travaux de même nature sont à mener pour documenter les effets attendus du 4e PPA sur la santé humaine. »

La Commission d'enquête constate cette carence du dossier soumis au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'approbation du 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère, déplore cet état de fait et considère que l'information portée à la connaissance du public est insuffisante.

*

* *

4 – THÈME 4 ENJEUX FINANCIERS

4.1 Synthèse des éléments du dossier

Outre quelques rappels de montants dépensés dans le cadre de quelques plans cités au dossier soumis dans le cadre de l'enquête publique, peu ou pas d'éléments concernant les enjeux financiers des mesures proposées au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ne figurent au dossier soumis à enquête publique.

Sur les enjeux financiers représentés par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France

Les enjeux sanitaires et non sanitaires 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... n'ont pas été évalués.

Les condamnations adressées à l'État français qui a été contraint de payer ou en risque de l'être rapidement, sont évoquées régulièrement mais ne font pas l'objet dans le dossier soumis à enquête publique d'un chiffrage précis.

Sur les coûts de la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2024

Le dossier soumis au public dans le cadre de l'enquête publique ne présente aucune analyse financière.

Sur les avis émis

| | |
|------------------------------|--|
| Autorité environnementale | La mise en oeuvre du PPA nécessitera le déploiement par le maître d'ouvrage de moyens budgétaires ou humains qui ne sont pas chiffrés et ne font pas l'objet d'engagements alors que le dossier annonce par ailleurs la mise en place de l'ensemble des mesures et des actions avant 2025. Cette absence d'information pose la question de leur concrétisation dans les délais annoncés. L'Ae recommande de compléter les mesures et les actions avec une |
|------------------------------|--|

| | |
|----------------------------------|---|
| | estimation des moyens nécessaires à leur mise en oeuvre. |
| CODERST 92 | La question a été posée concernant les montants alloués en 2022 pour le bonus écologique et la prime à la conversion. |
| Conseil régional d'Ile-de-France | Demande que l'accompagnement de la mise en œuvre des mesures par l'État soit renforcé avec des engagements budgétaires précis et des moyens techniques et humains à la hauteur des enjeux. |
| EPT Boucle Nord de Seine | Demande de préciser les modalités d'accompagnement des collectivités pour rendre effectives les ambitions du PPA |
| Gennevilliers | Sous réserve que la mise en place d'une ZFE soit accompagnée par les pouvoirs publics compétents dont l'Etat, en complétant les aides à destination des plus modestes notamment en augmentant l'aide à l'achat de véhicules Crit'Air1 d'occasion ou neuf afin que le reste à charge soit inférieur à 5 mois de revenus avec un crédit à taux zéro. |
| CD95 | Page 71 : les actions sur l'accompagnement de la mise en place de la ZFE sont principalement centrées sur les territoires concernés. Il est nécessaire de rappeler que la ZFE aura également un impact sur les territoires limitrophes et d'identifier l'accompagnement correspondant. |
| Epinay sur Seine | La ville demande qu'un plan de communication propre aux actions que porte le PPA soit élaboré à l'échelle régionale permettant de répondre aux enjeux de justice sociale et sanitaires qui caractérisent le territoire francilien. Sur le transport routier, un réel engagement de l'État sur l'accompagnement de la ZFE, et notamment la garantie d'un système de video-verbalisation, l'augmentation des aides disponibles pour les populations, la sécurisation du prêt à taux zéro ainsi que les dispositifs financiers évitant l'avance de frais, notamment pour les populations vulnérables. |
| Maisons-Alfort | Les aides proposées aujourd'hui sont insuffisantes pour les personnes les plus démunies, ce qui entraîne une exclusion des foyers les plus modestes vers les périphéries. A ce jour les moyens nécessaires à leur intégration dans le dispositif ne sont pas mis en place |
| Paris | La ville de Paris note la volonté de déployer le contrôle sanction automatisé mais confirme sa demande de soutien financier pour le déploiement et l'exploitation ainsi que la définition d'un calendrier rapide de mise en place. La ville de Paris rappelle la nécessité de l'accompagnement financier des populations les plus précaires pour le déploiement des prochaines étapes de la ZFE et un calendrier |

| | |
|------------------------|---|
| Saint Maur des Fossés | Sur la [...] ZFE et la transition du parc routier, [...] moyens d'accompagnements suffisants des franciliens [...] sans exclure les plus modestes. |
| Villecresnes | demande un programme d'investissements et d'aménagement par Etat/Région : <ul style="list-style-type: none"> • pour offrir la multi-modalité de moyens de déplacements • pour entretenir un réseau délaissé depuis longtemps de transports collectifs sur Plateau briard, ... |
| Ile-de-France Mobilité | L'action visant l'accélération du développement du vélo traite d'enjeux pertinents. Des dispositifs de financement de niveau national par appel à projets sont cités, en particulier pour les infrastructures cyclables et le stationnement vélo, mais sans que leurs retombées concrètes pour l'Île-de-France ne soient évaluées. La thématique du stationnement vélo dans le domaine privé, qui relève en partie de normes fixées par l'Etat dans le code de la construction, aurait pu être traitée. |

*

4.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les collectivités locales se préoccupent du financement des mesures contenues dans le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024 et dont la réalisation impacterait leur budget. Elles s'inquiètent également des difficultés rencontrées par les populations les plus précaires de leurs territoires, pour faire face aux frais engendrés par les conversions écologiques indispensables à l'amélioration de la qualité de l'atmosphère francilienne.

Les particuliers s'interrogent sur la pérennité des aides qui ont été apportées dans le cadre du renouvellement de leurs véhicules, de l'achat d'un vélo, de l'équipement « chauffage au bois », de la rénovation de leur logement..

*

4.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

Sur le coût de la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024

4.1. Pouvez vous dresser un tableau pour chaque mesure des actions non chiffrables et chiffrables ?

Réponse du responsable du plan

4.2. Pour l'ensemble des mesures et actions pouvez vous dresser un tableau récapitulatif présentant le montant du coût généré par chaque action en fonction de

- 4. la nature de l'opérateur : Etat, collectivité locale, établissement public, entreprise privée, particulier**
- 5. l'instrument financier utilisé : fiscalité, crédit budgétaire, moyens des opérateurs ?**

Réponse du responsable du plan

4.3. 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 2024, la mise en œuvre de certaines mesures relève de la compétence des collectivités territoriales sans que le Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France 2024, 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 ?

Réponse du responsable du plan

4.4. L'État français condamné par la Cour de Justice de l'Union Européenne et par le Conseil d'État français pour non respect des valeurs limites européennes, à de fortes amendes , en a payé certaines qui ont été liquidées et redoute la liquidation d'autres.

Quelle part des amendes payées a-t-elle été supportée par l'Île-de-France et de quel calcul ce montant est-il le résultat ? Une répartition au niveau régional a-t-elle été faite aux collectivités locales et selon quelle méthode et critères ?

Réponse du responsable du plan

4.5. Le ministre de l'économie vient d'annoncer un plan d'économie de 10 milliards d'euros le premier poste touché est celui de l'écologie, du développement et des mobilités durables, avec 2,2 milliards d'euros de crédits de paiement annulés.

Sur quelles mesures et à quelle hauteur ce plan d'économie va-t-il impacter le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

4.6. Le public qui a déposé des commentaires, observations et propositions a mis en avant de façon significative la formule « pollueur-payeur » s'agissant notamment des véhicules individuels lourds qui émettent beaucoup de particules malgré leur Crit'Air 0 ou 1, s'agissant des avions dont le kérosène bénéficie d'une taxation allégée...

Compte tenu des besoins en financements importants pour assurer une meilleure santé aux citoyens, et de l'attrition prévisible du budget de l'État, ne serait-il pas légitime et juste de proposer la mise en place de ce type de mesures ?

Réponse du responsable du plan

Sur les enjeux financiers représentés par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île de France

4.7. Les émissions des 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 ?

Réponse du responsable du plan

4.8. À l'égard de la baisse des rendements agricoles, biodiversité, dégradation des bâtiments, des structures routières...

Quelle est l'évaluation financière du coût non sanitaire de la pollution de l'air en Île de France ?

Réponse du responsable du plan

*

4.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Huit questions sur les enjeux financiers ont été posées, découlant d'une part des interrogations exprimées par le public et d'autre part directement de la commission d'enquête publique.

Trois de ces questions ont bénéficié d'une réponse en forme de « fin de non recevoir » disant que le Code de l'environnement ne prévoyait pas l'évaluation demandée ou que la décision ne relevait pas des préfets de la région.

Les deux premières questions portant sur la cartographie des financements des actions proposées ont reçu la même réponse concernant le Code de l'environnement ; cependant il a été également noté qu'il n'était pas possible de chiffrer tant que les appels à projets, les listes de demandeurs de primes d'aide à conversion ou les cahiers des charges des études ou outils n'étaient pas à disposition.

S'agissant de propositions de taxation spécifique des pollueurs, émises par le public pendant l'enquête, il est indiqué que cette stratégie n'a pas été retenue. Il est noté dans les réponses directes aux observations que ceci est rattaché à l'échelon national. La réponse s'apparente à l'expression d'une position de principe, non argumentée.

D'autre part, cette réponse n'est pas très explicite à deux titres : pourquoi cette stratégie n'a-t-elle pas été retenue alors qu'elle ne manque pas de sens ? -quel est l'échelon national concerné ?

Enfin, les autres réponses formulées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France s'analysent comme lacunaires, sans développement.

Ainsi, dans une réponse, le responsable du plan informe la Commission d'enquête du budget Transport du Contrat de plan Etat-Région, signé en 2023 et prévu à 8,4 milliards d'euros sans autre information sur l'impact de cette somme sur le budget du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France.

La réponse à la question sur le recours à la loi NOTRe de 2015 permettant la sollicitation par l'État des collectivités dans certaines conditions actuellement remplies, semble indiquer que cette possibilité ne sera pas utilisée dans le cas présent. Le responsable du plan renvoie à la Loi d'orientation des mobilités qui assigne des objectifs par le biais des PCAET et au Contrat de plan Etat-Région pour les investissements.

Si la réponse à la question sur les impacts des mesures d'économie de 2,2 milliards sur l'écologie, le développement et les mobilités durables décidées par le Gouvernement, est brève et sans équivoque : il n'y aura pas d'impact, cette affirmation aurait pu permettre au responsable du plan d'être un peu plus ouvert sur la fourniture des prévisions budgétaires liées au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France qui doivent exister pour pouvoir répondre aussi clairement à cette question.

Cette forme de réponses aux questions de la Commission d'enquête n'apporte aucun élément positif permettant à celle-ci de croire en une préparation ambitieuse, cohérente et structurée de

réponse efficace aux enjeux importants concernant l'amélioration de la qualité de l'air francilien et par là-même de la santé des Franciliens.

*

4.5. Appréciation de la commission d'enquête

Peu d'éléments concernant les enjeux financiers figurent au dossier soumis à enquête publique et le mémoire en réponse produit par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France ne permet pas de combler ces manques d'information pour le public. Or, La pollution de l'air a aussi un coût financier, qui ne concerne pas que l'impact sur la santé humaine. Le Sénat estimait en 2015 à plus de 4,3 milliards d'euros par an les coûts non sanitaires de la pollution de l'air (incluant l'impact sur l'environnement comme les pertes de rendements agricoles et forestiers, la dégradation des bâtiments et du patrimoine historique, l'eutrophisation des milieux aquatiques, etc.). Ce chiffre a été actualisé par la Cour des comptes à 5 milliards d'euros par an.

En ce qui concerne les risques financiers encourus par l'État au regard des procédures contentieuses en cours

Le Sénat, dans son Rapport du 23 septembre 2020 faisant suite au Rapport de la Cour des comptes sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air, mentionne que, pour les concentrations de dioxyde d'azote, « *Si l'État n'exécute pas l'arrêt de la CJUE, la Cour des comptes estime que la France encourt une amende de 100 millions d'euros la première année, et 90 millions d'euros ensuite par année de dépassement. .. L'État a donc provisionné 81 millions d'euros en 2019 au titre du contentieux précité, correspondant d'après la Cour des comptes à 23 millions d'euros d'amende forfaitaire et 58 millions d'euros d'astreinte sur une année seulement. Le directeur général de l'énergie et du climat indique qu'un retour à une situation conforme au droit européen est prévu « d'ici à 2023 pour toutes les agglomérations, 2025 pour Paris, Lyon et Marseille ». La Cour précise que s'agissant de Lyon, Paris et Marseille, la mise en conformité avec le droit européen est repoussée après 2025. ».*

Le risque financier n'est pas qu'européen mais également national. Le Conseil d'État a ainsi condamné l'État à payer l'astreinte de 10 millions d'euros pour le premier semestre de l'année 2021. Par la suite, le Conseil d'État, après évaluation des actions mises en œuvre par le Gouvernement au cours du second semestre de l'année 2021 jusqu'au deuxième semestre de l'année 2022, s'est prononcé le 17 octobre 2022 en faveur du versement d'une nouvelle astreinte à hauteur de 20 millions d'euros. Puis, par sa décision du 24 novembre 2023, le Conseil d'État a

liquidé l'astreinte à hauteur de 10 millions d'euros. Le montant total de l'astreinte liquidée à ce jour s'élève à 40 millions d'euros.

En ce qui concerne les financements des actions liées à la lutte contre la pollution de l'air

Le Sénat, dans le Rapport visé supra, se reporte aux conclusions de la Cour des comptes qui chiffre à près de 360 millions d'euros les moyens budgétaires directement alloués à la politique de lutte contre la pollution de l'air par l'État, soit un montant largement inférieur aux dépenses fiscales dont l'effet est négatif sur la qualité de l'air, que la Cour estime à 5 milliards d'euros.

Pour l'Autorité environnementale, selon les termes de l'Avis délibéré le 23 novembre 2023 à propos du 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, « *la mise en œuvre du PPA nécessitera le déploiement par le maître d'ouvrage de moyens budgétaires ou humains qui ne sont pas chiffrés et ne font pas l'objet d'engagements alors que le dossier annonce par ailleurs la mise en place de l'ensemble des mesures et des actions avant 2025. Cette absence d'information pose la question de leur concrétisation dans les délais annoncés* ».

La conclusion revient à la Cour des Comptes « **Il apparaît par ailleurs essentiel, pour l'information des citoyens, que l'ensemble des plans de lutte contre la pollution de l'air présentent systématiquement l'ensemble des mesures qu'il est possible de mettre en œuvre, en précisant le coût et les bénéfices escomptés, et en justifiant, le cas échéant, leur exclusion.** Les politiques de lutte contre la pollution atmosphérique mobilisent directement des moyens budgétaires et des dispositifs fiscaux d'environ 400 M€ en 2018 mais bénéficient par ailleurs, indirectement à hauteur d'un montant estimé à 680 M€, de dépenses importantes engagées dans d'autres domaines, notamment dans la politique de développement des mobilités propres. Les dépenses fiscales restent globalement défavorables à la qualité de l'air et le principe pollueur-payeur est appliqué de façon limitée et inégale.

Dans un tel contexte, la Commission d'enquête s'interroge sur la complétude de l'information portée par le responsable du plan au public tant à l'égard du coût généré par la pollution de l'air en termes sanitaire et environnemental qu'aux financements et bénéfices escomptés des actions envisagées par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. Si la Commission d'enquête constate qu'il est difficile de procéder à une monétarisation des enjeux, elle recommande fortement d'adopter une attitude pragmatique qui permettra d'obtenir une mise en œuvre rapide des actions et la prise en compte des inégalités sociales et territoriales. Pour les risques financiers encourus par l'État du fait des procédures contentieuses existantes, le dossier aurait dû a minima mentionner les montants des astreintes prononcées à ce jour par le Conseil d'État.

*

* *

4 – THÈME 5 ENJEUX D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL

« 15 % des émissions de gaz à effet de serre sont directement issues des décisions prises par les collectivités sur leur patrimoine et leurs compétences » selon l'Agence de la transition écologique (Ademe, *Elus, l'essentiel à connaître sur les PCAET*, 2016).

La Cour administrative d'appel de Paris a confirmé, le 6 octobre 2022, deux jugements du Tribunal administratif de Paris qui avaient prononcé l'annulation de deux permis de construire visant la réalisation de deux projets situés Porte des Ternes, dans le 17^e arrondissement de Paris.

Le juge a ainsi considéré que ces deux projets, baptisés « Ville multi-strates » et « Mille arbres », étaient de nature à porter atteinte à la salubrité publique en raison de la surexposition des futurs habitants de ces constructions à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile sur le boulevard périphérique. En effet, sur la base des données des études d'impact, les taux de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines étaient largement supérieurs aux seuils réglementaires ainsi qu'aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Plus encore, le juge a constaté que ces installations auraient eu pour effet d'accroître les concentrations de polluants, en dehors des périmètres des projets.

5.1 Synthèse des éléments du dossier

Le dossier comprend très peu d'éléments qui pourraient participer à la définition, la mesure de cet enjeu.

Il est abordé sous l'angle de l'articulation du Plan de Protection de l'Atmosphère avec les autres documents de planification à l'échelle régionale. A ce titre, sont cités le SDRIF-e, le PDUIF, le PRSe, ...

*

5.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

L'enjeu de l'aménagement territorial au regard de la qualité de l'air est traité par le public sous différentes facettes :

- « *la **multiplication des plans et programmes** a comme conséquence négative une incompréhension et une incapacité à agir pour les collectivités locales et les citoyens. Elle décourage les collectivités les plus volontaires et favorise l'inaction des moins déterminés* »
- « *plusieurs études et rapports démontrent que **inégalités sociales et environnementales** se cumulent notamment sur la question de la pollution de l'air en Île-de-France. Ainsi, la pollution de l'air peut venir aggraver des inégalités déjà fortement présentes dans certains territoires* »
- la demande de **végétalisation**, de maintien d'arbres le long des axes routiers, notamment.

*

5.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

5.1. Selon les dispositions de l'article R222-17 du code de l'environnement : « *Lorsque des circonstances particulières locales liées à l'amélioration ou à la préservation de la qualité de l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie le justifient, le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air définis à l'article R. 221-1. Dans ce cas, il précise les circonstances particulières qui justifient le renforcement de ces objectifs ainsi que les orientations permettant de les atteindre* ».

Pourquoi ne pas définir les « circonstances particulières » qui conduirait à l'application de cet article ?

Réponse du responsable du plan

5.2. intégrer dans le plan de protection de l'atmosphère, à l'occasion de sa révision, des exigences calées sur les objectifs de qualité de l'OMS à décliner dans l'ensemble des documents-cadres et des projets opérationnels aux différents échelons territoriaux, assortis d'une obligation de résultat à échéance.

Est-ce faisable ?

Réponse du responsable du plan

5.3. Les risques sanitaires encourus par cette exposition aux pollutions sont d'autant plus importants que très souvent, ils sont multifactoriels et concernent autant des niveaux préoccupants de polluants atmosphériques que des niveaux de bruit dépassant eux aussi, souvent de beaucoup, les valeurs limites fixées par l'OMS en la matière.

Peut-on intégrer une approche multi-expositions environnementales dans le diagnostic du Plan de Protection de l'Atmosphère et ne pas se limiter à la pollution de l'air ?

Réponse du responsable du plan

5.4. Selon le rapport établi par Airparif pour l'année 2022, la population de Paris est généralement exposée à des niveaux de pollution en dessous des seuils réglementaires, à l'exception des zones proches des grandes artères routières. Toutefois, il est important de noter que l'ensemble de la population est exposé à des niveaux de pollution supérieurs aux valeurs de référence établies par l'OMS. Construire aujourd'hui des logements et, à plus forte raison, des services accueillant des populations sensibles (surtout les enfants) comme des crèches ou des écoles en bordure d'axes routiers ou autoroutiers importants constitue une faute en termes de santé publique.

D'autre part, l'article L111-6 du Code de l'urbanisme précise : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ».

Pouvons-nous obtenir la liste et la localisation des axes concernés par cette disposition ?

Réponse du responsable du plan

5.5. Est-il possible de renforcer son champ d'application compte tenu de la forte densité de certaines zones de la région Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

5.6. Quels sont les grands projets d'infrastructures prévus dans le CPER Île-de-France 2021-2027 qui auront une incidence positive sur la qualité de l'air ? Pour quelle quantification ?

Réponse du responsable du plan

*

5.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Le ton adopté par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France pour répondre aux questions posées dans le procès-verbal rédigé par la Commission d'enquête pourrait s'assimiler à l'expression de position de principe et souvent à des fins de non-recevoir.

Ainsi, pour l'éventualité d'une approche multirisque, il est répondu « *l'objet d'un plan de protection de l'atmosphère est de respecter les valeurs limites réglementaires de qualité de l'air. L'approche multirisque ne relève pas de ce plan* ».

D'autres réponses suscitent l'étonnement. Ainsi, « *il n'existe pas de carte consolidée au niveau régional de l'ensemble des zones d'inconstructibilité au titre de l'article L111-6 du Code de l'urbanisme.... Les axes autoroutiers sont repérables sur toute carte routière* »

ou alors « *l'ensemble des projets de renforcement du réseau de transports en commun prévus par le CPER est de nature à avoir une incidence positive sur la qualité de l'air. Le CPER n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale ce qui ne permet pas de connaître l'impact des mesures sur la qualité de l'air. Pour autant, le projet de PPA intègre dans les modélisations ce projet de CPER* ».

*

5.5. Appréciation de la commission d'enquête

Faut-il rappeler en propos liminaire, l'objectif premier des plans de protection de l'atmosphère, tel que défini par les articles L222-5 et, par renvoi, L220-2 du Code de l'environnement : «... à l'intérieur de la zone la concentration en polluants... » et « *Constitue une pollution atmosphérique ... la présence, dans l'atmosphère et les espaces clos, d'agents chimiques, biologiques ou physiques ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes,..* ».

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) Île-de-France rappelle, dans sa note Eclairages relative à la qualité de l'air et publiée en décembre 2023, l'existence, en Île-de-France, de l'Institut Paris région qui regroupe l'observatoire régional de santé d'Île-de-France (financé par l'Agence régionale de santé et la Région) et l'agence d'urbanisme (financée par la Région). Ce regroupement au sein d'un même organisme permet de faciliter la prise en compte d'enjeux de politiques publiques et de mettre en œuvre une approche intégrée de la santé (humaine et environnementale), en liant cette problématique avec celles de l'aménagement du territoire.

Ainsi, dans les Carnets pratiques de l'institut Paris Région n°13, intitulé « Intégrer la santé dans les

documents d'urbanisme », il est écrit « *Même si l'on constate une amélioration de la qualité de l'air ces dernières décennies en Île-de-France, cette pollution reste très préoccupante pour l'ensemble de la population exposée, et le niveau de pollution varie selon les territoires qu'ils soient ruraux ou urbains* ». Les Franciliens ne sont pas exposés de manière uniforme à la pollution de l'air.

D'autre part, comme le souligne France Nature Environnement dans sa contribution, « *Plusieurs études et rapports démontrent que inégalités sociales et environnementales se cumulent, notamment sur la question de la pollution de l'air en Ile-de-France. Ainsi, la pollution de l'air peut venir aggraver des inégalités déjà fortement présentes dans certains territoires. Comme mentionné ci-dessus, le PPA4 ne présente aucune étude des impacts sociétaux territorialisés et localisés de la pollution de l'air en Ile-de-France. Ce qui est regrettable car il est indispensable de dresser le constat que la pollution de l'air se distribue de manière inégale dans le territoire francilien, et que cela induit une gestion du risque adaptée à ces inégalités environnementales* ».

Pour répondre à ce défi, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) Île-de-France évoque, dans sa note Eclairages relative à la qualité de l'air et publiée en décembre 2023, plusieurs « pratiques innovantes » comme

- la prise en compte des objectifs de la qualité de l'air dans les documents de planification, nécessaire et obligatoire, en intégrant via une OAP thématique cette exigence dans leur document d'urbanisme,
- le développement d'un urbanisme favorable à la santé,
- une réflexion menée sur l'aérodynamique ou science de l'écoulement des vents. La manière dont l'air s'écoule autour des bâtiments peut avoir un effet important d'évacuation et de dispersion des polluants, permettant de réduire la concentration de ces derniers. La largeur des rues, la hauteur des bâtiments et l'espacement entre ceux-ci sont autant de facteurs susceptibles, selon les cas, d'aggraver ou d'améliorer l'exposition des habitants aux pollutions atmosphériques.

Enfin, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) Île-de-France recommande

- aux autorités décisionnaires (préfets) au préfet de la région Île-de-France, de n'accorder les agréments prévus à l'article R*510-1 du code de l'urbanisme qu'après une étude des conséquences de l'implantation du projet en termes d'exposition des populations à une qualité de l'air susceptible d'être dégradée, assortie d'engagements sur les mesures à prendre pour y remédier et à condition que le lieu d'implantation ne soit pas déjà affecté par une pollution de l'air excédant significativement les valeurs recommandées par l'OMS ;
- poser des exigences dans les autorisations de nouveaux projets relevant de la compétence de l'État
- intégrer dans le plan de protection de l'atmosphère, à l'occasion de sa révision, des

exigences calées sur les objectifs de qualité de l'OMS à décliner dans l'ensemble des documents-cadres et des projets opérationnels aux différents échelons territoriaux, assortis d'une obligation de résultat à échéance.

La Commission d'enquête, tout d'abord, souligne la nécessité de réaliser et intégrer une étude plus détaillée des impacts sociétaux de la pollution de l'air en Île-de-France, comme le propose France Nature Environnement Île-de-France. Ensuite, elle fait siennes les recommandations formulées par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale Île-de-France.

*

* *

4 – THÈME 6 LES POLLUANTS

La respiration de façon continue d'un air vicié et pollué expose les populations au développement de pathologies chroniques graves, en particulier des pathologies cardiovasculaires, respiratoires et des cancers. Elle se traduit également par une augmentation de la mortalité, une baisse de l'espérance de vie et de l'espérance de vie en bonne santé et accroît significativement le recours aux soins médicaux. Elle est en France la deuxième cause de mort prématurée.

L'amélioration de la qualité de l'air est ainsi un enjeu majeur de santé publique.

6.1 Synthèse des éléments du dossier

Les concentrations atteintes en 2021-2022 : en progrès sauf pour l'ozone, mais insuffisants

Les mesures de concentrations moyennes annuelles des stations de fond sur tous les polluants réglementés sont significativement en deçà des valeurs limite réglementaires.

A contrario les mesures du polluant NO₂ (dioxyde d'azote) en concentration moyenne annuelle les dépassent sur les stations de trafic : 46 µg/m³ comparé à une valeur limite de 40 µg/m³ et une cible prévue au PPA 2018 de 20 µg/m³ (période 2019-2021).

Ces résultats sont détaillés de 2015 à 2021 dans les tableaux 6 et 7, pages 18 et 19 du document PPA 2024.

La géographie de ces dépassements est présentée pour les années 2020 et 2021 sur les cartes du Tableau 8, page 19 : ils se concentrent près des grands axes routiers de Paris et de la proche couronne.

L'objectif de qualité de l'ozone (120 µg/m³ sur 8h) a été dépassé quant à lui 7 jours en 2021 contre 31 en 2020.

Globalement il a été observé une hausse des concentrations moyennes annuelles d'ozone en France, en Europe voire dans tout l'hémisphère nord.

Ceci s'explique principalement et paradoxalement par plusieurs phénomènes :

- la baisse des concentrations d'oxydes d'azote qui sont des destructeurs chimiques de l'ozone,
- la forte hausse des précurseurs d'ozone et de leur déplacement dans l'hémisphère nord,
- la diminution de la capacité des végétations à absorber l'ozone – car en état régulier de stress hydrique pour cause de réchauffement climatique – (étude INRAE).

Les différents plans en Île de France favorisant l'amélioration de la qualité de l'air

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France présente les mesures en cours qui ont une incidence sur la qualité de l'air en Île de France, issues des différents plans actuellement en vigueur :

- mesures nationales avec le PREPA (Plan National de Réduction des Polluants Atmosphériques) : mise en place des aides pour changement d'équipements, instauration des ZFE (zones à faibles émissions), Fonds vert accompagnant cette mise en œuvre, plan national Air Bois, plan national Vélo.
- mesures locales en Île de France : la feuille de route régionale, les PCAET (Plans Climat Air Energie Territoriaux) que toutes les collectivités d'Île de France doivent mettre en place et en œuvre.

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France : 2 scénarii à comparer

Le choix fait pour concrétiser le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France est celui de la modélisation d'un « scénario au fil de l'eau » repartant de l'inventaire effectué par Airparif pour 2018 – année de référence pour le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France - et de le comparer à la modélisation « avec PPA 2024 ». La première étape des modélisations est l'année 2025, la seconde étape 2030.

Quelle modélisation ?

La modélisation effectuée pour le scénario « Au fil de l'eau » ne prend pas en compte les résultats éventuellement obtenus par les différents plans évoqués ci-avant.

Cette modélisation a consisté à évaluer la population et les emplois en 2019, à en déduire les déplacements individuels engendrés et à prendre des hypothèses de répartition de ces déplacements par modes de transport ; ont été aussi évaluées les activités économiques des secteurs industriel, aérien, tertiaire et agricole. Pour obtenir au final à horizon 2025 puis 2030 les émissions de polluants liés aux transports et aux autres secteurs.

- Hors secteur routier l'évolution démographique est anticipée via l'évolution des consommations selon la tendance nationale (AME 2021 / scénario des plans air-climat-énergie du ministère de la transition écologique).
- Pour le secteur des transports les hypothèses démographiques retenues sont celles du scénario bas de l'étude de l'INSEE de 2021 : soit 12,49 millions d'habitants et 5,88 millions d'emplois en 2025 et 12,65 millions d'habitants et 5,99 millions d'emplois en 2030.
- L'évolution du parc de logements a été évaluée (INSEE et Institut Paris Région), des hypothèses de développement des transports en commun et des hypothèses de répartitions multi-modales ont été définies.

- Les hypothèses recouvrent de nombreux éléments impactant l'évolution des émissions : équipements, comportements...

L'objectif prioritaire des actions sur les polluants est **le respect des valeurs limites fixées par la directive européenne de 2008, à horizon 2030**, sur les domaines où ce n'est pas le cas actuellement :

- géographiquement la zone dense de la région francilienne, territoire de la Métropole du Grand Paris,
- sectoriellement, le trafic routier (dioxyde d'azote) et dans une mesure moindre le chauffage au bois (particules fines).

Les mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France seront cependant déployées d'ici à 2025 et certaines permettront une réduction des émissions dès cette échéance.

Les modélisations réalisées par Airparif permettent de prévoir les **résultats chiffrés** suivants pour les émissions des polluants ciblés (par rapport à 2018) :

- réduction des émissions de NO₂, 27 % d'ici 2025, 38% de d'ici 2030 ;
- réduction des émissions des PM₁₀, 12 % d'ici 2025, 18 % à l'horizon 2030 ;
- réduction des «émissions des PM_{2,5}, 16 % d'ici 2025, 26 % à l'horizon 2030

S'agissant des concentrations de polluants,

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France affirme qu'en 2030, la valeur limite réglementaire en NO₂ sera respectée. En effet dès 2025, moins de 5000 Franciliens resteraient exposés à un dépassement de cette valeur limite. Ces expositions sont concentrées aux abords des principaux axes routiers (N20, A6, A4, BP, A3, A86, A1).

| Nombre d'habitants exposés au seuil du NO ₂ | 2019 | | 2025 | | 2030 | |
|---|------------------------|-----------------------|----------------------|--|--|--|
| | Rappel 2019 | Fil de l'eau | PPA | Fil de l'eau | PPA | |
| Valeur limite réglementaire : 40 µg/m ³ | 500 000 VL dépassée | 15 000 VL dépassée | <5000 VL dépassée | <1000 Dépassement peu probable (VL respectée) | <1000 Dépassement peu probable (VL respectée) | |
| Pour information, valeur recommandée par l'OMS : 10 µg/m ³ | | 11 000 000 | 11 000 000 | 10600000 | 10 500 000 | |

Nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites réglementaires en 2025 et 2030

Les modélisations démontrent l'absence de Franciliens exposés à un dépassement de la valeur limite réglementaire fixée pour les particules fines (PM₁₀) et très fines (PM_{2,5}) dès 2025.

En ce qui concerne les autres polluants, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France permettrait les réductions des émissions suivantes :

| | NO _x | PM ₁₀ | PM _{2,5} | COVNM | SO ₂ | NH ₃ |
|--------------------------------------|-----------------|------------------|-------------------|--------|-----------------|-----------------|
| Emissions – t/an en 2025 | 54 334 | 13 251 | 7 829 | 68 284 | 5 257 | 5 942 |
| Emissions – t/an en 2030 | 46 811 | 12 359 | 6 960 | 66 692 | 4 946 | 5 868 |
| Variation en 2025 par rapport à 2018 | -27% | -12% | -16% | -5% | -9% | -5% |
| Variation en 2030 par rapport à 2018 | -38% | -18% | -26% | -7% | -15% | -6% |

Émissions de polluants modélisées en 2025 et 2030 avec les mesures du PPA

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France considère que les dépassements résiduels seront largement couverts par les résultats découlant des actions non mesurées et / ou des actions d'autres plans de collectivités ou régionaux qui n'ont pas été pris en compte dans les modélisations.

Sur les avis émis

| | |
|---------------------------|---|
| Autorité environnementale | <p><i>Dans la synthèse de son Avis, l'AE indique :</i></p> <p>Selon le dossier les mesures et actions décrites dans le PPA sont insuffisantes pour garantir dans un délai court le respect des valeurs limites réglementaires pour les concentrations ainsi que l'obligation de réduire les émissions au moins aussi fortement que prévu par le plan national de réduction de polluants atmosphériques (PREPA) et les émissions de particules de chauffage au bois d'au moins 50 % entre 2020 et 2030.</p> <p>Le PPA devrait anticiper par rapport à la révision en cours de la directive européenne sur la qualité de l'air.</p> <p><i>Dans l'avis détaillé :</i></p> <p>-page 18, l'AE indique que « le respect des valeurs anciennes, même si elle sont réglementaires, ne paraît [donc] pas corrélé avec l'enjeu de santé publique. [...] ni de nature à maximiser les leviers qui sont de la compétence et de la responsabilité de l'État et qui pourraient par synergie avec ceux des collectivités, limiter les risques de non atteinte des objectifs. »</p> <p>-Recommandation 9 page 19 : « L'AE recommande de faire une analyse multicritères des mesures possibles, incitatives, restrictives et d'interdiction, afin de s'assurer que les mesures retenues l'ont été au regard de leur efficacité sur l'amélioration de la santé publique, en réponse à l'arrêt du Conseil d'Etat »</p> |
|---------------------------|---|

| | |
|----------------------|--|
| | <p>-Recommandation 10 page 20 : « L'AE recommande de compléter le dossier en présentant , pour chaque polluant, le nombre de personnes exposées par rapport aux valeurs limites réglementaires, aux valeurs envisagées dans le cadre de la révision de la directive européenne ainsi qu'aux valeurs de référence de l'OMS. »</p> <p>-Recommandation 18, page 24 : « L'AE recommande 1-de relever le niveau d'ambition du 4ème PPA en prenant en compte pour la définition des objectifs d'une part l'injonction du Conseil d'État de ramener les concentrations en NOx sous les valeurs limite dans le délai le plus court possible et d'autre part le projet de révision de la directive européenne sur la qualité de l'air ainsi que les valeurs de référence de l'OMS, 2-de compléter le plan d'action en conséquence [...] . »</p> <p>-Recommandations 19, page 25 : « L'AE recommande d'inclure dans les objectifs du PPA, pour 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi ambitieux que ceux prévus par le plan national de réduction des polluants atmosphériques»</p> |
| CODERST 75 | L'ARS a souligné l'effort de réduction des émissions de polluants en invitant à poursuivre pour viser les valeurs recommandées par l'OMS |
| CODERST 77 | Les émissions importées sont-elles prises en compte dans les mesures Airparif ? Quelle est la part des émissions importées par les autres régions, voire pays ? |
| CODERST 91 | Il a été évoqué la pollution importée sur la région comme une source à considérer aussi. La question relative à la prise en compte des PM2,5 a été soulevée. |
| CODERST 92 | La question de la non prise en compte du SO2 dans le PPA a été soulevée. |
| CODERST 93 | Ozone : les membres ont regretté que les objectifs de l'OMS ne soient pas respectés et que ce polluant ne soit pas pris en compte dans le PPA. |
| Conseil Régional IDF | <p>Demande que le projet de PPA définisse des seuils de pollutions à atteindre plus ambitieux que la réglementation actuelle, à l'instar du plan « Un nouvel air pour l'Île de France » adopté le 10 mars 2023 par la Région, chef de file des collectivités sur le sujet.</p> <p>Demande de citer dans le projet de PPA les mesures du plan « un nouvel air pour l'Île de France » sur chaque thématique concernée.</p> |
| CD, IDFM, ARS | Aucune observation sur le thème. |

| | |
|--------------------------|---|
| Ville de Paris | <p>Le projet se fixe un objectif qui sera caduque en 2025 (après la révision en cours des valeurs réglementaires européennes)</p> <p>Ce PPA révisé vise l'atteinte des valeurs réglementaires actuelles pour le NO2 à horizon 2030 alors que Paris est en passe de se fixer pour objectif des respecter dès 2030 les directives européennes en cours de révision pour la qualité de l'air ambiant, bien plus ambitieuses que les valeurs limites actuelles. La Ville de Paris vise également le respect en 2035 des recommandations de l'OMS : le PPA porte des ambitions moins élevées que le PCAET actuel.</p> <p>Le projet de PPA n'anticipe en aucune façon la future réglementation européenne et ne se fixe aucun objectif de respect à moyen terme des recommandations de l'OMS. Cette absence d'objectif s'accompagne de l'absence d'actions susceptibles d'améliorer sensiblement la qualité de l'air, retardant ainsi toute possibilité d'améliorer rapidement la santé des Franciliens.</p> <p>La Ville de Paris demande à ce que les particules ultrafines soient prises en compte dans le seuil de déclenchement des pics de pollution aux particules fines, afin d'aborder le problème dans sa globalité en l'état des connaissances scientifiques disponibles.</p> |
| Deuil La Barre | Demande à ce que des engagements plus forts soient pris en matière de protection de l'atmosphère, engagements qui sont insuffisants dans le projet de plan au regard des enjeux de santé publique. |
| Villebon sur Yvette | Recommande de renforcer la surveillance et les mesures pour réduire les impacts des particules « ultrafines » qui constituent un nouvel enjeu de santé publique. |
| Villeneuve le Roi | Demande que la problématique de la pollution de l'air liée à l'aviation soit mieux prise en compte dans le PPA 2024. |
| Villeneuve-Saint-Georges | <p>Emet les réserves :</p> <p>La décision de réviser ce PPA en ciblant préférentiellement la zone « intra A86 » paraît discutable au regard notamment des impacts des polluants secondaires.</p> <p>Enfin, concernant les niveaux de polluants, il convient de fixer les seuils de référence de l'OMS comme des objectifs à atteindre et pas seulement des objectifs vers lesquels il faut tendre, compte tenu de la part de décès potentiellement évitables que cela représente.</p> |
| Ablon | Demande que la problématique de la pollution de l'air liée à l'aviation soit |

| | |
|--|---|
| | mieux prise en compte dans le PPA 2024. |
|--|---|

*

6.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les observations recueillies sur la thématique des polluants font ressortir plusieurs sujets d'interrogation et/ou d'inquiétude ; la première concerne la santé des enfants et l'augmentation constatée des maladies respiratoires dès le plus jeune âge.

Ce souci pour la santé s'accompagne le plus souvent d'une inquiétude plus globale sur l'avenir qu'auront à affronter les jeunes générations et les générations futures : le dérèglement climatique, les multi-expositions, l'atmosphère irrespirable et les gaz à effet de serre.

Une distorsion entre le « ressenti » de la pollution de l'Île-de-France par les habitants et les résultats de baisse des émissions de polluants affichés dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. Les observations montrent aussi une incompréhension devant l'attachement au seul respect des valeurs limites réglementaires dont tous connaissent d'une part l'abandon très proche, d'autre part le fait qu'elles sont loin des valeurs recommandées pour maintenir la santé des populations.

Le public fait également état de l'apparition de polluants secondaires ou de polluants nouveaux qui participent activement à la production des concentrations néfastes et s'étonne que leur mesure ne soit pas réglementée.

Enfin des interrogations et des propositions ont été faites par les répondants sur la disposition et le nombre des stations de mesure permettant, pour l'Île-de-France, la définition des valeurs limites au niveau européen.

*

6.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Réponse du responsable du plan

Sur le système de mesure

6.1. L'implantation des stations permanentes de mesure a été rapportée à la Commission Européenne en 2015 selon les documents produits au dossier.

Quand pensez-vous procéder à l'actualisation de ce parc compte tenu de l'évolution de l'urbanisation en région francilienne depuis 2015 ?

Réponse du responsable du plan

6.2. Sur le détail par station du bilan de surveillance, demandé par la commission d'enquête, qui se trouve dans les Ressources documentaires supplémentaires, il apparaît que seules 8 des 34 stations de fond mesurent les 2 polluants NO₂ et PM₁₀, 5 stations ne mesurent que les PM₁₀ et les 20 autres ne mesurent que le NO₂. Dans les stations de trafic, seules 9 mesurent les 2 polluants, 1 ne mesure que les PM₁₀, les 20 restantes mesurent uniquement le NO₂.

Quelle est la raison de cette répartition des types de mesures ? Quelle est la fréquence de revue du dispositif par Airparif ?

Réponse du responsable du plan

6.3. Pourquoi la station de la Porte d'Auteuil ne figure-t-elle pas sur les cartes du carnet visuel ?

Réponse du responsable du plan

6.4. Il est noté dans la description des outils de mesure, que des stations mobiles sont utilisées.

Quels sont le nombre et la fréquence des utilisations de ces renforts du dispositif dans les cinq dernières années ?

Réponse du responsable du plan

6.5. Comment les résultats de leurs mesures sont-ils pris en compte et sont-ils transmis à la Commission européenne ?

Réponse du responsable du plan

6.6. A l'occasion des contacts avec le public et à la lecture des observations déposées, il apparaît une distorsion entre le « ressenti » de la pollution par les habitants de l'Île-de-France et les résultats affichés de baisse des émissions présentés dans le PPA 2024 . Ces observations font, notamment état de l'apparition de polluants secondaires qui participent activement à la production des concentrations.

Ne faut-il pas élargir le champ des mesures à d'autres polluants et d'autres localisations, afin d'avoir une perception plus fine des concentrations ?

Réponse du responsable du plan

6.7. Airparif a publié en février 2024 une étude portant sur les particules ultra-fines (PUF) autour de l'aéroport de Roissy.

Comment allez vous la prendre en compte ?

Réponse du responsable du plan

6.8. Airparif fournit les services de l'État de relevés et de modélisations prospectives.

Comment et dans quelles mesures les intégrez-vous ?

Réponse du responsable du plan

6.9. Quelle est la participation de l'État au budget d'Airparif sur les 5 dernières années ?

Réponse du responsable du plan

6.10. Quelle part de son budget Airparif consacre-t-elle à l'intégration des nouveaux polluants dans son activité, sur les 5 dernières années ?

Réponse du responsable du plan

6.11. L'utilisation de modèles mathématiques dont la précision doit s'amplifier avec l'enrichissement des données complexes, est présentée comme un moyen pertinent de prévision. Il n'en est pas moins peu concret pour les profanes.

Il paraîtrait sécurisant et plus clair pour le public d'avoir la liste explicite des hypothèses retenues, en langage abordable.

Ce document peut-il être ajouté ?

Réponse du responsable du plan

Sur les objectifs poursuivis

6.12. Le taux affiché de respect à 92 % des objectifs du précédent PPA et la situation dans laquelle se trouve l'Île de France par rapport aux condamnations semblent paradoxaux.

En quoi des objectifs quasi similaires à ceux du PPA 2018 peuvent-ils répondre aux manquements pour lesquels la France est condamnée ?

Réponse du responsable du plan

6.13. La fixation d'objectifs sur des valeurs réglementaires dont la durée de pertinence est de quelques mois peut légitimement dérouter le public.

En quoi une telle réponse aux condamnations de la Cour de Justice européenne et du Conseil d'État garantit-elle que d'autres condamnations ne suivront pas ?

Réponse du responsable du plan

*

6.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Treize questions ont été posées dans le cadre du sujet « Les polluants ».

- six traitaient du système de mesure de la pollution (*intensification du réseau, campagnes mobiles...*) en Île-de-France ; par trois fois une réponse exactement identique a été apportée par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, signifiant que le système était réglementaire et que donc rien ne nécessitait modification. Les trois autres questions ont fait l'objet d'un simple renvoi sur le site d'Airparif.

Ce premier volet de questions a donc trouvé des réponses laissant entendre que celles-ci étaient sans intérêt, sans même esquisser un début de réflexion sur un devenir éventuel.

- Les sept autres questions traitaient d'une part des nouveaux polluants, du positionnement d'Airparif par rapport à l'État, de la lisibilité des hypothèses de modélisation utilisées et du choix de s'en tenir aux valeurs limites « réglementaires ».

Seule une question a fait l'objet d'une véritable réponse : la contribution de l'État au budget Airparif depuis 5 ans.

6. Toutes les autres ont mis en avant le respect du simple réglementaire ; certaines réponses sont un copier-coller de parties maintes fois répétées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France.

En conclusion, sur cette thématique, les réponses fournies par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France ont été inconsistantes, montrant un certain mépris pour ceux qui avaient jugé bon de les poser et n'ont apporté à ce titre aucun élément de réflexion ultérieure, notamment des éléments d'amélioration qui pourraient être proposés (à défaut d'être imposés) pour espérer des résultats plus sûrs et plus rapides pour améliorer la santé des Franciliens.

*

6.5. Appréciation de la commission d'enquête

Sur les polluants pris en compte

Il est classique de distinguer les polluants visés par les textes réglementaires des polluants non réglementés.

A l'égard des **polluants dits « réglementés »**, l'Autorité environnementale, dans son Avis du 23 novembre 2023, pose un jugement sévère : « le respect de valeurs anciennes, même si elles sont réglementaires, ne paraît donc pas corrélé avec l'enjeu de santé publique » et note que « *l'OMS, lors de la révision de ses valeurs guides, a souligné les incidences en matière de santé publique des valeurs guides de 2005 (valeurs réglementaires actuelles) et les enjeux à faire baisser les concentrations de polluants dans l'air* ». En effet, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France se limite à un respect des valeurs limites réglementaires codifiées et n'anticipe aucunement l'abaissement des valeurs limites au niveau européen. France Nature Environnement Île-de-France affirme, dans sa contribution que « *l'Etat (avec le PPA4) souhaite avant tout sortir de l'astreinte financière de l'UE (découlant du dépassement des valeurs réglementaires actuelles)* ».

Les **polluants dits « secondaires »** ne sont pas pris en considération par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère. France Nature Environnement Île-de-France demande que l'ammoniac soit intégré au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, incluant des études d'impacts sanitaires, sociétaux et économiques afin de pouvoir mener une politique publique adéquate.

L'ozone est, également, concerné. Airparif montre que chaque été, depuis quelques années, les pics de pollution à l'ozone se multiplient et les concentrations augmentent et affirme que « faire diminuer les concentrations d'ozone sous les seuils recommandés par l'OMS permettrait d'éviter de l'ordre de 1 700 décès prématurés chaque année en Île-de-France, en 2019 (cf. [L'ozone | Airparif](#)).

Enfin, les particules les plus fines sont les plus dangereuses pour la santé et l'Autorité environnementale recommande d'envisager une action complémentaire afin de faire progresser les connaissances à l'échelle régionale sur la question des particules ultrafines.

Les polluants dits « précurseurs » ne sont pas traités par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. Une étude d'Airparif a été réalisée sur les pesticides démontrant qu'un plus grand nombre de pesticides est détecté en milieu urbain, même si les concentrations en pesticides dans l'air ambiant sont plus élevées en milieu périurbain sous l'influence agricole des grandes cultures et Airparif recommande l'incorporation de la mesure des pesticides dans l'air ambiant comme indicateur de suivi dans les dispositifs actuels de réduction de l'usage des pesticides.

Sur la mesure des émissions de polluants

Airparif déploie environ 70 stations de mesures (avec deux types: les stations de fond, éloignées des sources de pollution, notamment des voies de circulation, et les stations de trafic, à proximité du trafic) de la qualité de l'air en Île-de-France. Le nombre et l'emplacement des stations de

mesures n'ont pas évolué depuis 2015, date à laquelle la Commission européenne a validé l'implantation des stations. Or de nombreux éléments ont évolué depuis 2015 telle que l'évolution démographique (250.000 habitants en plus entre 2015 et 2021) selon la Région, ou la création des cartes de multi-expositions environnementales par l'Institut Paris Région dans le cadre du Plan Régional de Santé Environnementale.

France Nature Environnement Île-de-France, dans sa contribution, fait valoir qu'aucune station de mesures n'est installée dans des zones dites de multi-exposition environnementale (pollution de l'air, de l'eau, des sols, sonore, présence de sites industriels et carence en espaces verts) en comparant les cartes des stations d' Airparif et les cartes de multi-expositions environnementales. L'Association cite les trois zones de multi-exposition environnementale: l'intersection entre la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne et le Val d'Oise (à proximité de Roissy), Aulnay-sous-Bois (93) et le nord de l'Essonne, intersection avec le Val-de-Marne (à proximité d'Orly).

La Commission d'enquête, lors de l'analyse des observations déposées sur les registres, a pu percevoir une discordance entre les données produites et le ressenti de chacun.

Il serait souhaitable de prendre en considération cette expression en suivant la Recommandation de l'Autorité environnementale : « Afin d'améliorer l'information du public, ces données pourraient être complétées en fournissant un histogramme présentant la situation de façon plus détaillée avec le nombre de personnes exposées pour chaque polluant et la situation par rapport, non seulement aux valeurs limites réglementaires, mais également aux valeurs envisagées dans le cadre de la révision de la directive européenne et aux valeurs de référence de l'OMS ».

Sans oublier la proposition de France Nature Environnement Île-de-France, qui pourrait se déployer dans le cadre de la Mesure 13 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère « *Soutenir une capacité d'observation et d'analyse de haut niveau en pilotage collégial* » : « *allouer des fonds pour déployer plus de points de mesures de la qualité de l'air en Ile-de-France...dans les zones de multi-exposition environnementale ou de "points noirs environnementaux". Le PPA 4 doit réaliser et intégrer une plus fine sectorisation des mesures de qualité de l'air* ».

*

* *

4 – THÈME 7 MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

« L'ensemble des mesures et actions applicables du PPA 2024 doivent être explicitées, quantifiées et précisées, y compris celles prolongeant le 3^{ème} PPA, et faire l'objet d'un dispositif de suivi définissant une cible quantifiée et une trajectoire anticipant la révision de la directive européenne sur la qualité de l'air ». Avis délibéré de l'Autorité Environnementale n°2°23-88 du 23/11/2023 – 4^{ème} PPA d'Ile de France

Conformément à l'article R.222-14, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

- rassemble les informations nécessaires à son établissement,
- fixe les objectifs à atteindre,
- énumère les principales mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés dans le respect des normes de qualité de l'air,
- recense et définit les actions prévues localement,
- organise le suivi de l'ensemble des actions mises en œuvre dans son périmètre.

A ce titre, le Plan de Protection de l'Atmosphère est un document autoportant : il doit intégrer de l'amont à l'aval l'ensemble de la chaîne lui permettant d'accéder aux objectifs fixés : bilan de la situation initiale, mesures, plan d'actions (pilote, action, échéance, moyens associés, suivi mis en place, évaluation de l'efficacité de l'action), situation finale ciblée.

Le plan de Protection de l'Atmosphère est un plan qui doit ainsi couvrir une période donnée (date de début, date de fin) et se baser sur une année de référence.

7.1 Synthèse des éléments du dossier

Quelle est la temporalité du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-

France ?

Le projet de 4ème PPA n'indique pas la période couverte avec sa dénomination « Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile de France 2024 ». Toutefois, l'impact des mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sur les émissions de polluants est évalué jusqu'en 2030 pour les différents scénarios présentés.

Quid des actions du Plan de Protection de l'Atmosphère adopté en 2018 ou des Plans de Protection de l'Atmosphère antérieurs ?

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France indique que les actions du Plan de Protection de l'Atmosphère adopté en 2018 ou des Plans de Protection de l'Atmosphère antérieurs (2013 et 2016) restent mises en œuvre.

| Mesures du PPA 2018 | Article du projet d'arrêté |
|---|----------------------------|
| Sévérisation des seuils d'émissions des installations de combustion | Article 4 et 6 |
| Sévérisation des seuils d'émissions des installations de production de chaleur ou d'électricité à partir de déchets non dangereux préparés sous forme de combustibles solides de récupération (CSR) | Article 5 et 7 |
| Sévérisation des seuils d'émissions des installations de traitement de déchets | Article 8 |
| Interdiction de l'utilisation du fuel lourd dans les installations de combustion de puissance comprise entre 100 kW et 1 MW. | Article 13 |
| Restrictions de l'utilisation des équipements individuels de chauffage au bois | Articles 14 à 18 |

Des actions du Plan de Protection de l'Atmosphère adopté en 2018 ne nécessitant pas de cadre réglementaire restent également mises en œuvre.

| Mesures des PPA antérieurs | Mise en œuvre actuelle |
|---|--|
| AGRI – Action 1- Favoriser les bonnes pratiques pour l'évitement des émissions de NH3 liées à l'usage d'urée solide en s'appuyant sur les activités de conseil et développement des chambres d'agriculture. | La chambre d'agriculture d'Île-de-France a édité et diffuse un guide des bonnes pratiques et met à disposition plusieurs outils https://idf.chambre-agriculture.fr/ressources/qualite-de-lair/ |
| Action 1 : Mettre en place des formations sur le cycle de l'azote et les bonnes pratiques qui en découlent. | Plusieurs formations sont mises en place par la chambre d'agriculture d'Île-de-France sur les méthodes de fertilisation, par ex : https://idf.chambre-agriculture.fr/services/formation/s/production-vegetale/grandes-cultures/fertilite-des-sols-et-nutrition-des-plantes-en-agriculture-de-conservation/ |

Combien de mesures comprend le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France comprend 14 mesures déclinées en 32 actions. Pour mémoire, le Plan de Protection de l'Atmosphère 2018-2025 comptait

46 actions réparties en 9 secteurs d'activités (92% des actions prévues ont été soit réalisées, soit engagées).

Quel est le dispositif de suivi de mise en œuvre des mesures ?

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France intègre au paragraphe 4.4 le dispositif de suivi de mise en œuvre des mesures : pour chaque mesure du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France un pilote a été désigné et un ou plusieurs indicateurs permettant de suivre soit le déploiement soit l'efficacité de la stratégie mise en œuvre ont été définis.

Les moyens associés aux actions (comme les budgets nécessaires ou disponibles) ainsi que les échéances des actions ne sont pas présentés.

La mise en œuvre du 4^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France fera l'objet d'un suivi annuel (a minima une fois par an) par un comité de suivi et d'anticipation pour la qualité de l'air, sous la présidence du préfet de région, animé par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France, composé d'experts dont Air-parif et des collectivités intéressées (page 75)

Quels sont le type de mesures du PPA 2024 ?

Les actions présentées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sont de deux types : prescriptif (ces actions font l'objet de publication dans le projet d'arrêté) ou incitatif voire informel.

Les actions sont pérennes dans le temps ou non.

Sur les avis émis

| | |
|---------------------------|--|
| Autorité Environnementale | <p>L'Ae recommande de compléter le bilan du 3e PPA en présentant pour chaque action, ou par groupe d'actions, y compris pour la mise en place de la zone à faibles émissions, une évaluation quantitative des effets sur les émissions de polluants atmosphériques et sur la santé humaine.</p> <p>L'Ae recommande de reprendre la liste des mesures et actions du projet du 4e plan de protection de l'atmosphère, en incluant si besoin dans le 4e PPA les mesures et actions du PPA précédent qui ont vocation à rester en vigueur.</p> <p>L'Ae recommande de faire une analyse multicritères des mesures possibles, incitatives, restrictives et d'interdiction, afin de s'assurer que les mesures</p> |
|---------------------------|--|

| | |
|------------|--|
| | <p>retenues l'ont été au regard de leur efficacité sur l'amélioration de la santé publique, en réponse à l'arrêt du Conseil d'État.</p> <p>L'Ae recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de relever le niveau d'ambition du 4e PPA en prenant en compte pour la définition des objectifs d'une part l'injonction du Conseil d'État de ramener les concentrations en NOx sous les valeurs limites dans le délai le plus court possible et d'autre part le projet de révision de la directive européenne sur la qualité de l'air ainsi que les valeurs de référence de l'OMS, • de compléter le plan d'action en conséquence, • de quantifier les effets sanitaires du PPA, en particulier les décès susceptibles d'être évités avec et sans PPA. <p>L'Ae recommande de définir pour chaque action les valeurs initiales et les valeurs cibles des indicateurs de suivi.</p> <p>L'Ae recommande de compléter les mesures et les actions avec une estimation des moyens nécessaires à leur mise en œuvre.</p> |
| CODERST 78 | <p>M. JUVANON demande quelle est la durée du PPA.</p> <p>Mme VOUILLOUX précise que ce document n'a pas de durée réglementaire, son échéance est prévue en 2030. Il est révisable tous les 5 ans. Elle indique que le PPA devra être mis à jour lorsque les directives européennes fixant les nouvelles valeurs seront publiées et transposées.</p> |
| CODERST 93 | <p>Par ailleurs, le président demande si toutes les mesures sont évaluables et évaluées.</p> <p>Madame VOUILLOUX indique que l'ensemble des actions n'ont pas pu être évaluées car certaines ne sont pas mesurables. Elle précise que ce travail d'évaluation est effectué par AirParif. Elle précise par ailleurs que ce projet de PPA est un document intermédiaire. En effet, une nouvelle directive devrait être adoptée en 2024 et transposée en 2026. Dès lors, le plan de protection de l'atmosphère sera à nouveau révisé en 2026.</p> <p>Le président indique qu'il est conscient que la mise en place de ces actions n'est pas facile. Il précise qu'un certain nombre de mesures ont besoin d'être comprises par le public et suggère que les éléments mis à l'enquête publique soient simples.</p> <p>Monsieur BRUNETON abonde en ce sens, en indiquant qu'il est important d'insister sur les actions individuelles qui, cumulées, ont un effet conséquent.</p> <p>Monsieur REDON ajoute que les actions mises en place par les collectivités territoriales ne sont pas négligeables, mais qu'elles ne sont pourtant pas mesurées dans le PPA. Il ajoute qu'il a mal perçu le fait que les associations n'aient pas été intégrées à la concertation relative au PPA.</p> <p>La représentante de la DRIEAT précise qu'il n'y a pas eu de concertation, mais une poursuite du travail en interne : une concertation avec les collectivités et les associations est toutefois prévue au cours de l'été 2023.</p> <p>Messieurs BRUNETON et REDON demandent à ce qu'un tableau présentant les mesures du PPA et les évaluations de chacune de ces mesures soit mis à disposition pendant l'enquête publique. Cette demande est soutenue par le président, qui indique que ce sujet est sensible et technique, et qu'il est nécessaire d'en démocratiser l'accès.</p> |
| CODERST 95 | <p>Demande les principales évolutions entre le PPA présenté et le PPA précédent.</p> |

| |
|--|
| <p>M. LORENZI explique que dans le précédent PPA, les actions nationales (prime à la conversion/accompagnement) n'avaient pas été assez valorisées. Avec le prochain PPA, les Franciliens devront pouvoir se saisir d'avantage des aides. En effet, dans les données de prime à la conversion et du bonus écologique, la région Île-de-France est une de celle qui a le moins de demande de ces aides. Ensuite, le PPA va agir également sur le chauffage individuel au bois et continuer à accompagner très fortement la zone à faible émission (ZFE).</p> <p>Mme VILLECOURT ajoute que si cette modification du PPA est résumée simplement par une valorisation des actions nationales, les collectivités diront que cela n'est pas suffisant car ces mesures existent déjà.</p> <p>M. LORENZI rappelle que la mesure sur la réglementation des petites chaufferies et qui concerne beaucoup de collectivités n'existe pas actuellement. Il y a un dysfonctionnement dans cette réglementation entre des installations de combustion biomasse (au bois notamment) qui sont supérieures à 2 mégawatts de puissance et répondant à la législation des ICPE et puis les toutes petites installations de 500 kilowatts, qui répondent au règlement européen de l'écoconception. Ces deux réglementations permettent des émissions relativement maîtrisées; entre les deux, rien n'existe. Ce PPA introduit des valeurs limites réglementaires pour ces installations intermédiaires. Cette nouveauté ne concerne que les nouvelles installations mais peut donc avoir un impact sur les collectivités.</p> |
|--|

*

7.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les contributions recueillies sur la mise en œuvre du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France émanent de quelques élus, de citoyens, d'associations.

Les observations sont de manière générale à connotation négative (par exemple REL – 1009 « *Les mesures annoncées manquent de clarté et d'ambition et ne mettent pas en œuvre la séquence ERC* », ou encore REL – 33 : « *Que du vide ! Peu de mesures concrètes dans ce plan si ce n'est ce qui existe déjà. C'est à se demander si la profusion de documents mis en ligne, jusqu'à tous les avis reçus, n'est pas là pour faire oublier ce vide* »).

Les observations demandent la mise en place d'actions supplémentaires (généralement des actions ciblées sur des secteurs bien identifiés), et déplore le peu d'actions prescriptives (par exemple REL – 65 « *Apport réglementaire infime : la majorité des actions du PPA n'est pas réglementairement contraignante [...] : seulement 3 éléments nouveaux* »).

Les observations concernant la mise en œuvre du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France portent majoritairement sur la temporalité de celui-ci, sur le manque de mesures mises en œuvre sur le secteur aérien et sur le secteur agricole, ainsi que sur le manque de moyens pour réaliser les actions.

*

7.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

7.1. Le PPA 2018-2025 faisait l'objet d'un suivi dans un comité spécifique annuel.

Le suivi du PPA 2018-2025 a-t-il fait l'objet d'un comité de suivi en 2024 ?

Réponse du responsable du plan

7.2. Une feuille de route a été mise en place en 2018, **comptez-vous reconduire cette initiative ?**

Réponse du responsable du plan

7.3. Pour le PPA IdF 2024, quelle sera la composition du « comité de suivi et d'anticipation pour la qualité de l'air » (au-delà d'Airparif et des collectivités intéressées, envisagez-vous d'intégrer des associations et des structures spécialisées (Chambre d'agriculture, Advocnar, ...) et à partir de quand sera-t-il mis en place ?

Réponse du responsable du plan

7.4. Le comité d'expertises composé des pilotes des mesures (dont les noms sont donnés en Annexe 3) se réunira en 2025, ce qui constitue une étape importante pour garantir une trajectoire de réduction des émissions conformes aux prévisions. Il est prévu des ajustements ou mesures supplémentaires en cas de dérive pour respecter l'échéance de 2030 (page 74-75).

Comment mettez-vous en œuvre ces ajustements et mesures supplémentaires éventuelles ?

Réponse du responsable du plan

7.5. Comment envisagez-vous les travaux de préparation de la mise en œuvre de la prochaine directive européenne sur la qualité de l'air ? (p.75 du PPA)

Réponse du responsable du plan

7.6. Concrètement, comment allez-vous intégrer la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, dont la publication est annoncée en 2024 et la mise en application en 2026 ?

Réponse du responsable du plan

7.7. Le manque de concertation pour préparer ce PPA revient dans quelques observations : il paraît indispensable dans la mise en œuvre d'intégrer les collectivités qui souhaitent participer à la mise en œuvre du PPA IdF 2024.

Comment envisagez-vous cette collaboration ?

Réponse du responsable du plan

7.8. La mise en oeuvre du PPA IdF 2024 va demander un effort important d'Airparif. Or la région IdF a décidé de diminuer sa contribution financière.

L'Etat que vous représentez envisage-t-il de pallier ce manque de financements ?

Réponse du responsable du plan

7.9. Sur l'aérien compte-tenu du nombre important d'observations, retenez-vous la mise en place d'une réunion de concertation citoyenne proposée dans une observation ?

Réponse du responsable du plan

7.10. Lors de la réunion publique du 27 mars sur la qualité de l'air et le chauffage au bois, il a été indiqué que les budgets de l'ADEME ne permettront pas d'octroyer le nombre d'aides « Fonds Air » nécessaires à l'action 2 de la mesure 10 (Accélérer le renouvellement des équipements de chauffage au bois).

Une augmentation des budgets annuels de l'ADEME est-elle prévue ?

Réponse du responsable du plan

7.11. Les informations sur le coût financier des mesures sont indiquées à plusieurs endroits dans le PPA IdF 2024. Pourriez-vous transmettre un récapitulatif du coût financier de mise en place des mesures et actions associées et les budgets disponibles associés ?

Réponse du responsable du plan

7.12. Comment envisagez-vous de prendre en compte les mesures spécifiques sur la qualité de l'air prises lors des JOP et qui ont vocation à être pérennisées, par exemple la voie de gauche des périphériques intérieur et extérieur qui ne pourra être empruntée que par des automobilistes accrédités et à compter du 16 septembre 2024, ces voies dégagées qui pourront être utilisées par des « véhicules faisant du covoiturage, c'est-à-dire au moins deux personnes à bord » ? De façon plus générale, avez-vous prévu d'intégrer le REX des mesures mises en place concernant la pollution de l'air à la suite des JOP ?

Réponse du responsable du plan

*

7.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France apporte des réponses précises qui permettent de comprendre :

- que la révision du PPA 2018-2025 était prévue début d'année 2024 ;
- que des experts pourraient être associés au comité de suivi et d'anticipation pour la qualité de l'air (comité sous la présidence du Préfet de Région) ;
- que le dispositif de feuille de route pour la qualité de l'air ne sera pas déployé sur le 4^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ;
- que les collaborations envisagées avec les collectivités seront réalisées au travers des mesures prévues dans le 4^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère (mesures 1, 2, 6, 9, 11 et 12).

Par ailleurs, le responsable du plan a donné des exemples de mesures d'ajustement qui seraient éventuellement décidées par le comité de suivi du Plan de Protection de l'Atmosphère : il pourrait s'agir de renforcer la communication / sensibilisation :

- sur les dispositifs d'accompagnement,
- sur la réglementation applicable,
- sur l'augmentation de contrôle des mesures réglementaires,
- sur de nouvelles mesures non réglementaires.

Ceci traduit que les éventuelles mesures d'ajustement ne pourraient pas être de nouvelles mesures réglementaires.

Certaines réponses du porteur du plan ont apporté de la confusion sur le rôle des deux comités mis en place : le comité de suivi et d'anticipation et le comité d'expertise. Le public ne peut saisir s'il s'agit finalement d'un seul et même comité.

Le responsable du plan a éludé les deux questions concernant la prochaine directive européenne sur la qualité de l'air, tout comme celle concernant le budget d'Airparif (il n'y a pas de projection dans les années à venir sur les moyens d'Airparif) et le montant du fonds Air du Conseil régional et de l'ADEME.

De plus, le responsable ne retient pas la demande de concertation citoyenne formulée dans une observation pour le secteur aérien.

Enfin, des réponses plus fouillées et argumentées sur ce thème prépondérant étaient attendues, dans la finalité d'accroître le niveau de confiance dans la mise en œuvre de ce projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. Il apparaît que le responsable du plan ne mettra rien de plus en place dans ce 4^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère sur la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère et ne se préoccupe que très peu des moyens associés.

Globalement, les réponses de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France se contentent soit de reprendre des mesures/actions du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France soit d'attendre l'adoption de la directive européenne comme un préalable à tous travaux.

*

7.5. Appréciation de la commission d'enquête

La Cour de Justice de l'union Européenne, dans son arrêt du 24 octobre 2019 (Affaire C-636/18, §87 et 89), prend acte que « *la République française... a systématiquement fait état de mesures qui, d'une part, ne fournissent pas de précisions quant aux lieux considérés, quant à leur échéancier et quant à leur impact chiffré et, d'autre part, ont été, pour la plupart d'entre elles, adoptées ou envisagées bien après l'expiration du délai de réponse à l'avis motivé ou sont en cours d'adoption ou de planification, en prévoyant parfois une durée de réalisation de plus de 15 ans après l'entrée en vigueur des valeurs limites pour le NO2...*

Dans les conditions mentionnées au point 87 du présent arrêt, il y a lieu de relever que la République française n'a manifestement pas adopté, en temps utile, des mesures appropriées permettant d'assurer un délai de dépassement qui soit le plus court possible ».

Sur la temporalité du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

L'article L222-5 du Code de l'environnement précise : « *le plan de protection de l'atmosphère et les mesures mentionnées ... ont pour objet, dans un délai qu'ils fixent, ... ».*

L'Autorité environnementale, dans son avis délibéré du 23 novembre 2023 relatif au 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère, quant à elle, souligne que : « *Selon le dossier, les mesures et actions inscrites dans le PPA sont insuffisantes à ce stade pour garantir dans un délai court le respect des valeurs limites réglementaires pour les concentrations, ainsi que l'obligation de réduire les émissions au moins aussi fortement que prévu par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa) et les émissions de particules du chauffage au bois d'au moins 50 % entre 2020 et 2030 ».*

La Commission d'enquête considère que les informations portées à la connaissance du public sur ce point sont sources de confusion : par exemple, a été présenté aux CODERST un Plan de Protection de l'Atmosphère 2023-2030 tout comme à l'Autorité environnementale, puis a été soumis au public un Plan de Protection de l'Atmosphère 2024, le tout sans justification. La

question du temps d'application du présent Plan de Protection de l'Atmosphère se pose toujours, tout comme la temporalité de déclinaison des mesures. Ainsi, on peut relever que la Mesure 1 a pour objectif général : « pour les modes actifs, l'objectif est de tripler la part modale du vélo en France dans les déplacements du quotidien d'ici 2024 ».

Sur la typologie des actions prévues dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

Selon les pièces du dossier, figurent 32 ou 33 actions. En effet, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France aurait intégré la proposition formulée par l'ACNUSA dans son Avis du 2 octobre 2023 et intitulée « *Action 4 Généraliser les approches des aéronefs en descente continue* ». Mais tous les documents n'ont pas été amendés : ainsi, la plaquette de présentation rédigée par le seul responsable du plan, sans concertation avec la Commission d'enquête, fait état de 32 actions ou bien le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France (document 2.3. du dossier soumis au public) est contradictoire dans ses annonces (2 actions page 93 et 3ème action page 95).

D'autre part, les actions sont de deux natures : prescriptives ou incitatives. Force est de constater que le projet d'arrêté d'approbation du 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France figurant dans le dossier soumis à enquête publique comporte des mesures contraignantes sur deux actions seules (chauffage au bois et installations de combustion).

Enfin, on peut noter que sur 32 ou 33 actions, 21 sont sans objectif. En ce qui concerne l'action 3 de la Mesure 5 « généraliser les approches des aéronefs en descente continue », l'objectif est d'emblée limité « *le dispositif de circulation aérienne actuel ne permettra pas d'atteindre 100 % de descentes continues à moyen terme..* ».

La Cour des Comptes, dans le Rapport « Les politiques de lutte contre la pollution de l'air » publié en 2020 et le Sénat dans le Rapport faisant suite, dressent le constat suivant :

- « *Les mesures réglementaires sont les moins nombreuses (réglementation des installations classées, mesures prises lors de pics de pollution, définition du contenu d'autres outils de planification, etc.). Certaines mesures se bornent d'ailleurs à rappeler des interdictions ou des obligations en vigueur (interdiction du brûlage des déchets verts ou de chantier, obligation du bâchage ou la mise en place de toute protection pour le transport des pulvérulents, etc.)*
- *Les mesures non-réglementaires des Plans de Protection de l'Atmosphère consistent en des orientations stratégiques, des incitations, des actions de sensibilisation ou visant à améliorer la connaissance des polluants et de leurs émetteurs. Certaines mesures se bornent à formuler des recommandations générales « massifier la rénovation énergétique », « favoriser les déplacements actifs », etc »*

et concluent « Une majorité de mesures sans portée contraignante ou dépendante de l'intervention d'autres acteurs » et « En outre, le caractère contraignant des plans de protection de l'atmosphère (PPA), élaborés par les préfets au niveau local, mériterait d'être renforcé ».

Faut-il aussi rappeler l'avis de l'Autorité environnementale : « L'Ae recommande de faire une analyse multicritères des mesures possibles, incitatives, restrictives et d'interdiction, afin de s'assurer que les mesures retenues l'ont été au regard de leur efficacité sur l'amélioration de la santé publique, en réponse à l'arrêt du Conseil d'État. »

Au regard de tous ces éléments, la Commission demande que soit clarifié le contenu du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, principalement sur la prise en compte de la proposition faite par l'ACNUSA.

D'autre part, au regard de la typologie des actions prévues par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et du faible nombre d'actions prescriptives, la Commission d'enquête s'interroge sur l'adéquation des mesures envisagées aux exigences posées par la réglementation européenne et nationale et surtout, par les enjeux sanitaires.

Sur le dispositif de suivi et l'évaluation des actions prévues au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

A la lecture du dossier soumis au public lors de l'enquête publique, peu d'éléments permettent d'appréhender le jalonnement des mesures dans le temps, leur évaluation ou les moyens qui concourront à leur mise en place.

L'Autorité environnementale, dans son Avis du 23 novembre 2023, acte que « pour le suivi des incidences sur l'environnement, le Plan de Protection de l'Atmosphère ne prévoit aucun indicateur autre que l'évaluation du respect des valeurs réglementaires relatives à la qualité de l'air et des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des mesures. Un bilan de l'avancement des actions engagées est prévu en 2025 et devrait être présenté aux Coderst. Aucune mesure corrective n'est prévue en cas d'écart avec les objectifs annoncés. Enfin, aucun indicateur n'est retenu pour mesurer l'évolution du territoire sur les principales thématiques évoquées, dont la mobilité, le résidentiel, l'industrie... » et elle recommande :

- « de compléter le rapport environnemental par une description du système de suivi et d'évaluation, tant sous l'angle technique que sous celui de sa gouvernance,
- d'inclure des indicateurs de suivi des composantes du territoire présentant un enjeu par rapport au Plan de Protection de l'Atmosphère »

La Cour des comptes, dans le Rapport publié le 23 septembre 2020, déplore la qualité des évaluations et met en exergue l'importance de cette phase d'évaluation : *Ces évaluations se limitent toutefois à un bilan du nombre d'actions mises en œuvre et à une analyse globale de l'évolution de la qualité de l'air (émissions et concentrations) sur la période de mise en œuvre. Ces éléments ne permettent pas d'analyser finement l'efficacité des mesures de ces plans. Il est vrai qu'il est difficile, voire impossible, de discerner l'impact spécifique du PPA, et plus encore de chacune de ses actions. Pour autant, il serait utile de faire le bilan de l'évolution du nombre d'habitants et des superficies exposées aux dépassements au sein des zones concernées par les contentieux européens - En 2016, la Cour avait recommandé de généraliser l'évaluation ex ante et ex post de l'ensemble des dispositifs nationaux et locaux. Cette recommandation n'a été que très partiellement mise en œuvre puisque le suivi n'apparaît systématique que pour les mesures concernant la gestion des pics de pollution. La Cour rappelle que l'évaluation des dispositifs est indispensable pour pouvoir, le cas échéant, affiner et adapter le dispositif de mise en œuvre et d'accompagnement des actions et ne saurait se limiter à la publication des bilans annuels de la qualité de l'air par les AASQA. Qui plus est, la mise en œuvre du PPA suppose l'implication du préfet et de ses services dans le suivi infra-annuel et la mobilisation des acteurs ».*

La Commission d'enquête, sur ce point, déplore cette faiblesse du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et ce, de manière d'autant plus accrue, que la grande majorité des actions prévues dépendent d'acteurs autres que l'État.

Sur l'articulation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France avec les Plans de Protection de l'Atmosphère antérieurs

Faut-il se référer à l'avis de l'Autorité environnementale : *« L'articulation entre le 4e et le 3e PPA est présentée de façon ambiguë. Selon le courrier de saisine reçu par l'Ae, les quatorze mesures du 4e PPA « complètent les mesures nationales, celles du PPA adoptées en 2018 qui resteront en vigueur et celles des collectivités ». Pour autant, le 4e PPA n'indique pas que les mesures du PPA de 2018 restent applicables. La réglementation relative aux plans de protection de l'atmosphère prévoit que ces plans soient complets sans renvoi à d'autres plans ou programmes et le projet d'arrêté approuvant le 4e PPA prévoit l'abrogation de l'arrêté relatif au 3e PPA. En tout état de cause, par souci de présentation complète et exhaustive des mesures applicables, il n'apparaît pas souhaitable que les deux documents coexistent. L'Ae observe de plus que certaines mesures du 3e PPA et du 4e PPA portent sur des sujets identiques ou similaires. À l'inverse, le secteur de l'agriculture ne fait l'objet d'aucune mesure ou action dans le 4e PPA alors qu'il faisait l'objet de trois mesures comportant chacune une action au titre du 3e PPA et que certaines n'ont pas été réalisées, ni même engagées. Compte tenu de l'importance pour la qualité de l'air des programmes d'actions nitrates*

de réduire les émissions d'azote d'origine agricole, l'analyse serait utilement complétée par un examen de l'articulation entre le PPA et les programmes d'actions national et régional nitrates ».

De plus, le dossier soumis au public révèle quelques incohérences. Alors que le projet d'arrêté approuvant le 4ème Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France prévoit, en son article 25, l'abrogation des arrêtés portant sur l'approbation des Plans de Protection de l'Atmosphère antérieurs, le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère, tel que soumis au public, mentionne « *en outre des actions du PPA adopté en 2018 ou des PPA antérieurs (2013 et 2016) restent mises en œuvre.* » (page 59 document 2.3) ou « *des actions du PPA adopté en 2018 ne nécessitant pas de cadre réglementaire restent également mises en œuvre* » (page 60 document 2.3). Pour ce dernier point relatif à des mesures concernant le secteur agricole, il faut aussi se référer au Mémoire en réponse produit par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France qui indique « *in fine, aucune de ses actions n'ont été reprises dans le projet de PPA* ».

Au vu de ces différents éléments, la Commission d'enquête demande que soit produit un document permettant une compréhension totale de l'articulation entre les différents Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France conçus à ce jour.

*

* *

4 – THÈME 8 SECTEUR DES MOBILITÉS

Toute personne habitant une agglomération importante à densité de population élevée, à densités variées d'équipements de transports collectifs, sait que le sujet de la mobilité des personnes pour leur travail, leurs approvisionnements, leurs loisirs, est un sujet particulièrement important, délicat et perméable à beaucoup de points de vue simplificateurs.

L'île de France comprend en son centre une de ces métropoles : son centre mondialement attractif, Paris, visité par 40 millions de touristes par an, sa petite couronne très active et très liée, ont une configuration historique en « toile d'araignée » encore très marquée. La grande couronne plus aérée à vocation majoritairement rurale souffre des maux engendrés par cette centralisation historique et d'une densité de population moindre qui limite la création de transports collectifs. Donc variétés de contextes, d'investissements qui ont abouti à une utilisation importante du véhicule individuel, symbole de liberté pendant des décennies...

Le passage à une ère nécessitant la sobriété énergétique, l'attention aux impacts sur le climat et la planète, le retour aux transports collectifs, nécessite des actions coordonnées sur de nombreux axes en parallèle et dans une orchestration fine.

8.1 Synthèse des éléments du dossier

Le PPA 2018-2025 comprenait 8 défis en lien avec l'objectif de baisse des émissions de polluants liées aux transports routiers ; certains ont déclenché des actions qui sont en cours, qui sont le cas échéant en lien avec des préconisations d'autres plans ou rapports nationaux, régionaux ou locaux et qui ont un impact sur l'évolution de la situation du transport routier en Ile de France :

- dans le cadre du PREPA
 - la prime à la conversion en place depuis 2015, qui favorise le remplacement des vieux véhicules diesel (avant 2011) et essence (avant 2006) par l'achat ou la location d'un véhicule neuf ou d'occasion à énergie(s) « propre(s) » -électricité, hydrogène, hybride, éthanol, superéthanol, GPL ...- concerne les particuliers et les professionnels. Depuis juillet 2021 elle est étendue à l'achat de vélo électrique ou de vélo-cargo électrique.

- Le Fonds vert pour accompagner la mise en œuvre de la Zone à faibles émissions (ZFE), est inscrit dans la loi de finances 2023 et a été doté de 140 millions d’euros pour les collectivités devant instaurer une ZFE, de par la loi.
- Le plan national Vélo, mis en place en 2019, qui a consacré 600 Millions d’euros sur 3 ans à l’accélération et l’amplification du recours à ce mode de mobilité et sa facilitation.

Les mesures/actions présentées par le projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France sur le thème du secteur des Transports s’articulent ainsi :

Mesure 1 : Favoriser les mobilités actives et partagées.

L’objectif général de cette mesure est de réduire l’usage individuel de la voiture.

L’objectif chiffré est de réduire le nombre de déplacements en **voiture** de 8 points , passant **de 38 % de part modale à 30 %** grâce, notamment, au passage de la part modale du **vélo de 3 à 9 %**. Concernant le développement des transports en commun, 18 grandes opérations structurantes : 68 gares et 200km de voies progressivement mises en services d’ici 2030, permettant de transporter 3 millions de voyageurs d’après la Société du Grand Paris – cf Tableau 11 en page 46 liste des projets prévus.

La part modale des transports en commun évoluerait donc de la façon suivante :

| En % | 2017 | 2025 | 2030 |
|-------|------|------|------|
| MATIN | 28,4 | 29,4 | 30 |
| SOIR | 30,9 | 31,9 | 32,5 |

Le développement des modes de transport alternatifs au transport routier - **Action 1 transports en commun, Action 2 vélo** - :

- poursuivre et intensifier les investissements en faveur des transports en commun (Contrat Plan Etat Région CPER 2023-2027 , Nouveau Grand Paris Express).
- accélérer l’usage du vélo notamment en augmentant les niveaux de sécurité dans son utilisation : intensification du réseau d’infrastructures cyclables, créations de parkings, ...
- poursuivre ou redynamiser l’incitation financière à la conversion pour l’acquisition de vélos à assistance électrique et de vélos-cargos utilisables également par les professionnels.

Mesure 2 : Accompagner la MGP pour la mise en place de la ZFE et accompagner la transition du parc routier

L'accompagnement de la généralisation de ZFE au sein du territoire intra-A86 et l'accompagnement du suivi du respect de ses règles a pour objectif général de convertir le parc automobile roulant au sein de la Métropole Grand Paris vers un parc moins polluant :

- un appui financier des personnes à revenus modestes est en cours d'élaboration, par le biais d'un prêt à taux zéro (Action 1) et le développement d'un réseau de conseillers mobilités pour faire connaître les aides en place (Action 4) ;
- un déploiement plus uniforme de la ZFE semble pouvoir lever la méconnaissance et l'incompréhension des habitants actuellement constatées (Action 2) ;
- une communication et une signalétique indispensables pour relever le défi d'acceptation et donc d'efficacité (Actions 3 et 5).
- un appui technique et d'animation au réseau de collectivités déployant les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques à travers leurs schémas directeurs SDIRVE (Action 6).

Aucun objectif chiffré n'apparaît clairement à la lecture du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France pour cette mesure 2 et ses 6 actions.

Il est cependant noté que

- le principe de la mise en place d'un Contrôle et Sanction Automatisés (CSA) est acquis pour la ZFE.
- le principe d'une communication sur la ZFE ciblée suivant les publics et leur lieu d'habitation l'est également, pour relever le défi suivant : la moitié des Franciliens ne connaissent pas l'existence et/ou les règles de la ZFE alors qu'elle est en place depuis 2019.

Mesure 3 : Favoriser la logistique à faibles émissions

L'objectif général s'articule sur 2 volets :

- la transition énergétique des modes de transport des marchandises, porté par le Programme d'actions de l'État pour le Fret et la Logistique en Ile de France (PAFL) ;
- la diminution de la part modale du fret routier au profit du fret fluvio-portuaire et ferroviaire.

Parts modales des transports de marchandises

| En % | 2019 | 2030 |
|-------------|------|-------------|
| routier | 90 | Environ 80 |
| ferroviaire | 9 | 18 |
| fluvial | 1 | Non précisé |

Secteurs complexes qui ont été abandonnés au transport routier depuis plusieurs décennies, le fret et la logistique sont fragmentés et éparpillés entre de nombreuses parties prenantes très variées.

La connaissance de ces secteurs doit être regroupée pour faciliter les actions d'évolutions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, dont ils sont un des principaux pollueurs notamment par le biais du transport routier à 93 % thermique et diesel, et qui représente 33 % des émissions totales du mode routier.

- L'action 1 a donc pour objectif de déployer un observatoire régional de la logistique.
- L'action 2 relève de la promotion de la logistique intermodale dans le cadre du PAFL et du financement d'opérations de modernisation et de développement d'infrastructures fluviales.
- L'action 3 consiste à encourager la conversion en motorisations à faibles émissions des flottes de véhicules et de bateaux en charge de la logistique.

Pas d'objectifs chiffrés pour ces actions, hormis le verdissement de 40 bateaux pour les Jeux Olympiques de 2024.

Il est à noter que le déploiement de la filière Hydrogène et Biogaz est prévu en Ile de France.

Mesure 4 : Contrôler les émissions des véhicules routiers

Les contrôleurs des transports terrestres de la DRIEAT sont responsables du contrôle des transporteurs routiers dans le domaine du dispositif anti-pollution.

Sont prévues :

- une augmentation des contrôles de l'AdBlue@ au fur et à mesure de la montée en compétence des contrôleurs
- une systématisation du contrôle dans les entreprises de transport.

Pas d'objectif chiffré pour cette action.

Mesure 6 : Réguler le trafic sur les grands axes routiers en zone dense

Les 4 actions regroupées dans cette mesure visent à alléger le trafic routier et donc la pollution de l'air en zones denses.

- Réaliser une étude sur coûts et bénéfices de la pérennisation du contournement de l'agglomération parisienne par l'A4 et l'A104 pour les poids lourds en transit, qui est appliquée lors des pics de pollution (Action 1) ;

- déployer sur le réseau routier national en Ile-de-France une baisse des vitesses maximales autorisées en associant Airparif et Bruitparif pour la mesure des résultats (Action 2) ;
- poursuivre et élargir le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national, mis en place depuis 2022 ; cette action intégrerait également le co-voiturage aux bus et taxis précédemment concernés (Action 3) ;
- poursuivre la mise en place de feux tricolores de régulation à l'entrée du réseau routier national et en particulier en Grande couronne (Action 4)).

Calendrier et budget de mise en œuvre n'ont pas été versés au dossier soumis à l'enquête publique.

Sur les avis émis

| | |
|---|---|
| <p>Autorité environnementale</p> | <p>« Les émissions liées au trafic routier sont une des sources majeures de pollution et un des deux axes principaux d'intervention du PPA. Pour autant, les principales mesures et les effets escomptés ne sont pas quantifiés, l'État local, maître d'ouvrage, renvoyant notamment au « niveau national » ou aux collectivités, du fait de leurs compétences propres, la charge d'actions sur ce sujet.</p> <p>Le cadre réglementaire national n'a pas vocation à s'adapter à la situation spécifique de l'Île-de-France. Cependant, au vu des enjeux, de l'importance des populations concernées et des activités économiques associées, le PPA aurait pu analyser dans quelle mesure des dispositions spécifiques du cadre réglementaire national seraient nécessaires afin d'engager des mesures et des actions à la hauteur des enjeux identifiés. À titre d'exemple de dispositions spécifiques à la région dans un autre domaine, la circulation en « inter-file », interdite par le code de la route, a fait l'objet, à titre d'essai, d'une dérogation exceptionnelle limitée dans le temps dans la région.</p> <p>Parmi les actions prévues, le renforcement des contrôles relatifs aux véhicules (lecture automatique des plaques d'immatriculation – Lapi -, contrôle sanction automatisé – CSA -, contrôle des émissions pour les poids lourds...) est présenté comme la condition du respect de la ZFE, et donc de la prise en compte de ses incidences sur les émissions du trafic routier. Ce renforcement n'est cependant pas évalué : le nombre actuel de Lapi n'est pas indiqué, ni la représentativité des contrôles par rapport au territoire concerné par la ZFE et aucun objectif de niveau de contrôle n'est fixé. »</p> |
| <p>CODERST 91</p> | <p>Certains ont souligné la nécessité d'une communication locale plus forte pour encourager le covoiturage.</p> <p>Les membres se sont aussi interrogés sur l'étendue de la zone à faibles émissions, limitée à l'A86 aujourd'hui.</p> |

| | |
|------------------------------------|---|
| CODERST 92 | <p>Un membre déplore le manque d'évaluation des impacts sociétaux et environnementaux de la ZFE.</p> <p>Un membre regrette qu'il n'y ait pas d'évaluation par action, notamment sur l'action ZFE.</p> <p>La question a été posée concernant les montants alloués en 2022 pour le bonus écologique et la prime à la <i>conversion</i>.</p> |
| CODERST 94 | <p>ZFE : Il a été souligné la difficulté de certains ménages franciliens de changer leur véhicule pour pouvoir accéder à la zone à faibles émissions malgré les aides financières de l'État.</p> <p>ZFE : la mise en oeuvre de la ZFE devrait se faire après l'augmentation de l'offre de transports en commun ou d'alternatives à la voiture.</p> <p>Aides : il est souligné la complexité des dispositifs pour demander des aides (primes à la conversion, Ma prime Rénov').</p> <p>Des membres se sont interrogés sur la gratuité des transports en commun qui pourraient être généralisés.</p> |
| Ile-de-France Mobilités IDFM | <p>sur le volet mobilités, très peu d'actions font l'objet d'une évaluation chiffrée. Comme en fait mention le rapport, l'impact chiffré de certaines actions, portant notamment sur la sensibilisation, l'accompagnement ou le renforcement des contrôles, est complexe à évaluer. Île-de-France Mobilités souscrit à ce constat. Néanmoins, les hypothèses ou objectifs globaux retenus pour ce scénario « PPA » auraient pu être explicités, et regroupés au sein d'un même chapitre pour gagner en clarté.</p> <p>Enfin, les formulations relatives aux objectifs d'évolution de l'usage des modes sont ambiguës, elles semblent confondre l'évolution du nombre de déplacements par mode et l'évolution des parts modales. En effet, la part modale pour un mode donné est calculée en divisant le nombre de déplacements effectué par ce mode par le nombre total de déplacements tous modes. L'évolution de cette part dépend donc non seulement de l'évolution du nombre de déplacements effectués par le mode concerné, mais aussi de l'évolution du nombre de déplacements total et du nombre de déplacements effectués par les autres modes.</p> |
| ARS | <p>L'interdiction des véhicules Crit'Air 4 et 5 depuis le 1^{er} juillet 2022 dans le périmètre intérieur de l'A86 contribue à cette baisse. L'évaluation de l'efficacité de cette mesure pourrait être renforcée à l'aide d'indicateurs portant d'une part sur le contrôle du respect de cette interdiction et d'autre part sur les différences de qualité de l'air mesurées entre des territoires avec trafics équivalents soumis ou non soumis aux dispositions de la ZFE.</p> |
| Ville de Paris | <p>4- Les actions qui permettraient les baisses d'émissions les plus importantes et de ce fait une chute conséquente des concentrations ne relèvent pas de la ville de Paris.</p> |

| | |
|--------------------------|---|
| | <p>Force est cependant de constater qu'aucune mesure ambitieuse n'est proposée pour lutter contre la pollution liée au trafic routier.</p> <p>5-Pour la ZFE, le PPA intègre par défaut le calendrier annoncé dans la Loi Climat et Résilience n'annonce aucun calendrier pour les prochaines étapes (interdiction des Crit'Air 2 et 1) qui permettrait aux particuliers et aux professionnels d'anticiper leur futur mode de déplacement et de pouvoir espérer respecter les futures directives en 2030 ainsi que les recommandations OMS en 2035 ;</p> <p>6-La ville de Paris note la volonté de déployer le Contrôle Sanction automatisé mais confirme sa demande de soutien financier pour le déploiement et l'exploitation ainsi que la définition d'un calendrier rapide de mise en place.</p> |
| EPT Boucle Nord de Seine | <p>Demande l'optimisation et le renforcement des transports collectifs au sein du territoire Boucle Nord de Seine et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réalisation dans les délais prévus (2030) de la ligne 15 Ouest entre Saint-denis Pleyel et Nanterre La folie - L'inscription dans les priorités du volet transport du nouveau CPER 2023-2027 des projets de transport en commun structurants qui desservent le territoire <p>Demande de préciser les modalités d'accompagnement des collectivités pour rendre effectives les ambitions du PPA notamment concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aide aux populations les plus défavorisées avec le recrutement de conseillers mobilités - l'encouragement à développer un urbanisme favorable à la santé et à développer des implantations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) - l'incitation à développer une logistique faible émissions - les dispositifs d'accompagnement des EPCI en matière de plan air |
| Gennevilliers | <p>Sous réserve que ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mise en place d'une ZFE soit accompagnée par les pouvoirs publics compétents dont l'Etat, en complétant les aides à destination des plus modestes notamment en augmentant l'aide à l'achat de véhicules Crit'Air1 d'occasion ou neuf afin que le reste à charge soit inférieur à 5 mois de revenus avec un crédit à taux zéro - Les pouvoirs publics agissent également en améliorant les transports en communs (desserte, conditions, tarifs...) pour garantir une vraie alternative - Le développement des autres modes soit poursuivi, encouragé et soutenu, au premier rang desquels le développement du vélo |
| La Ferté-Gaucher | <p>Propose :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De demander l'inscription de l'étude de faisabilité de réouverture de la ligne ferroviaire entre La Ferté-Gaucher et Coulommiers dans le PPA - De prendre en considération les difficultés de mobilités des habitants de la ville de |

| | |
|---|---|
| | <p>La Ferté-Gaucher</p> <p>- De participer au désenclavement du territoire par une politique de mise en place de mobilités novatrices</p> |
| Villeneuve-Saint-Georges | <p>- Le déploiement d'une restriction de circulation (Zone à faibles Émissions – ZFE-) à l'intérieur du périmètre intérieur de l'A 86 tend à accentuer les rabattements vers les modes de transports lourds et notamment les pôles multimodaux situés hors périmètre et en proximité directe avec les axes routiers structurants. Or, la RN6 et la gare de Villeneuve-Saint-Georges ne peuvent absorber ce flux supplémentaire de véhicules ou de voyageurs.</p> <p>- L'action 1 « oeuvrer au déploiement des infrastructures et des services favorables au développement des transports en commun » devra accélérer les travaux de modernisation et de mise en accessibilité de la gare de Villeneuve- Saint-Georges</p> <p>L'action 6 « Étudier le contournement des poids lourds permanent » renvoi au projet de contournement de la RN6 malheureusement abandonné de tous les documents de planifications (Contrat Plan, SDRIF)</p> <p>- La mesure 3 « Favoriser la logistique à faibles émissions » rappelle qu'il convient de préserver et de requalifier par confortation et revitalisation le pôle ferroviaire de Triage notamment au travers du projet du Contrat d'Intérêt National (CIN) qui porte sur ce secteur.</p> <p>Il s'agit d'un élément identitaire dans l'histoire de la ville, mais il peut également constituer un élément fondamental pour l'avenir et le développement de la logistique durable dans la mesure où cela permettra d'apaiser la circulation routière.</p> <p>- S'agissant de la Seine, il convient par ce PPA d'insister davantage sur le fleuve comme vecteur de développement local et de renouveau métropolitain. Villeneuve-Saint-Georges dispose d'une façade de trois kilomètres avec la Seine mais se trouve en deçà des potentialités d'usage de la Seine, en termes économiques, touristiques, mais aussi de déplacements. La Seine jouera un rôle croissant dans la lutte contre la pollution atmosphérique.</p> |
| Communauté de communes du Haut Val d'Oise | <p>Demande une association de la ville aux expérimentations et études qui seront menées par l'État dans le cadre du PPA révisé et notamment :</p> <p>-l'expérimentation de la baisse de vitesses sur les autoroutes A15 et A86,pour veiller à l'absence de report des nuisances autoroutières sur les quartiers d'habitation et d'autres axes structurants tels que la RD311.</p> <p>-l'étude visant l'obligation pour les poids lourds en transit de contourner la zone dense lors des pics de pollution.</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>-La feuille de route de suivi du développement des transports en commun.</p> <p>-La mise en place de l'observatoire régional de la logistique.</p> |
| Communauté de communes Plaines et Monts de France | <p>La CCPMF émet des réserves sur la mesure suivante :</p> <p>p88 mesure 6 : le contournement des poids lourds permanent vers la « francilienne et au-delà ». Cette mesure entrainera un report de trafic sur des axes déjà saturés (A4 et A104) dans un territoire déjà soumis à des pollutions de proximité importantes.</p> |
| Communauté d'agglomérations Val Parisis | <p>La CA Val Parisis propose les modifications suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un accent particulier mis sur le développement des transports en commun en grande couronne, condition sine qua non du report modal de nos habitants, -le renforcement et le meilleur ciblage des mesures d'accompagnement de la mise en place de la ZFE (effet d'aubaine pour les ménages favorisés, 75 et 92). -les actions de la partie 2 (contournement des poids lourds, abaissement de la vitesse sur le réseau routier) devront faire l'objet de temps longs de concertation [...] pour garantir l'acceptabilité des mesures auprès de la population et leur réelle efficacité. |
| Champlan | <p>Pour réduire les émissions associées au trafic routier, je rejoins les actions tendant au durcissement des règles de la ZFE regroupant les communes à l'intérieur du périmètre de la A86.[...] il serait pertinent également d'associer des dates limites pour la réalisations des actions sous peine de sanctions (notamment pour les communes tardant à rejoindre le dispositif et rechignant à installer les dispositifs de CSA).</p> <p>- Réitère le souhait [...] de permettre l'extension du périmètre de la ZFE sur les 30km entourant Paris.</p> <p>-[...] interdiction de circulation des poids lourds en journée (soit de 6h à 21h) sur un périmètre de 30km autour de Paris semble pertinent, cela permettrait de fluidifier fortement le trafic en Ile -de-France.</p> <p>-[...] poursuivre le développement des lignes de transports en commun[...] proposer une alternative fonctionnelle à la voiture. [...] inquiétude sur le retard pris [...] (RER B).</p> <p>-[...] pour les modes [<i>de transport</i>] actifs pour lesquels vous souhaitez une accélération [...] Ces aménagements [<i>des points durs : intersections, traversées grands axes...</i>] ne peuvent pas être pris en charge par les communes de petite et moyenne tailles [...] Un plan d'investissement Etat, Région, Départements doit être élaboré [...].</p> |

| | |
|-----------------------|--|
| Claye Souilly | <p>-[...] éloigner le trafic poids-lourds du coeur de l'agglomération. Il est difficile de saisir le pertinence de renvoyer ces déplacements de transit vers la A4 et l'A104[...] ne tient compte ni de la saturation de ces voies, ni de l'augmentation de population en cours, ni même de la dimension des voies. L'A104 est une autoroute de seulement 2 voies [...]</p> <p>Cette action est par ailleurs contradictoire avec l'action 3 visant à horizon 2030 la mise en service sur l'A104 et l'A4 de voies réservées [...].</p> |
| Epinay sur Seine | <p>La ville demande sur le transport routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> -la diminution de la vitesse à 70 km/h sur A1 et A86 [...] -l'engagement rapide de l'État sur la transformation de l'A1 en boulevard urbain entre le BP et la Courneuve. -Une réflexion stratégique sur les abords autoroutiers dans une logique de protection des populations. -un réel engagement de l'État sur l'accompagnement de la ZFE, et notamment la garantie d'un système de vidéo-verbalisation, l'augmentation des aides disponibles pour les populations, la sécurisation du PTZ ainsi que les dispositifs financiers évitant l'avance de frais notamment pour les populations vulnérables. -Le développement d'infrastructures lourdes de transports en commun [...]. |
| Maisons-Alfort | <p>La mesure 2 [...] vise à promouvoir la ZFE sur le territoire intra-A86. Or les aides ne sont pas suffisantes [...] une exclusion des plus modestes.[...] pas d'alternatives viables par les transports en commun (trajet et coût). [...] contrôle sanctions automatisé (CSA) ne fournit pas l'information détaillée sur cette installation [...].</p> |
| Ville de Paris | <p>5- pour la ZFE, le PPA intègre par défaut le calendrier de la loi Climat et Résilience et n'annonce aucun calendrier pour les prochaines étapes (interdiction Crit'Air 2 et 1) qui permettrait aux particuliers et professionnels d'anticiper leur futur mode de déplacement.</p> <p>6-la ville de Paris note la volonté de déployer le CSA mais confirme sa demande de soutien financier [...] calendrier de mise en place.</p> <p>7- La ville rappelle la nécessité de l'accompagnement financier des populations précaires [...].</p> |
| Saint Maur-des-fossés | <p>Sur les mobilités actives et partagées, la ville rappelle l'obligation pour la RATP-EPIC présidé par l'État de proposer avant le 1/1/2024 du stationnement sécurisé aux abords des 4 pôles de gares RER de la ville de Saint-Maur.</p> <p>Sur la [...] ZFE et la transition du parc routier, [...] moyens d'accompagnements suffisants des franciliens [...] sans exclure les plus modestes.</p> |

| | |
|--------------|--|
| | <p>Sur la régularisation du trafic des grands axes routiers en zone dense, Saint-Maur estime que les voies dédiées aux bus et au covoiturage [...] report des automobilistes sur le réseau local. ...Demande concertations...</p> <p>-Contrôle des émissions des véhicules routiers : demande calendrier de mise en œuvre rapprochée.</p> <p>- trafic ferroviaire de fret : nécessité de concertations avec les communes traversées (bruit, impacts des terminaux).</p> <p>-incitations contraignantes à verdir les flottes de poids lourds pour le « dernier kilomètre ».</p> |
| Villecresnes | <p>-+20 % d'accroissement de populations</p> <p>-sans création d'infrastructures nouvelles ni d'adaptations de l'existant (routes, transports, équipements)</p> <p>-demande un programme d'investissements et d'aménagement par Etat/ Région : création de possibilités multi-modales, réseau de transports collectifs sur Plateau briard, rejoindre les gares RER.</p> <p>-entretenir et créer pistes cyclables.</p> |

*

8.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Sur les transports en commun

- les habitants de la Grande couronne aspirent à des réseaux plus denses de transports en commun, préalable à toute restriction des circulations routières.
- le public observe parfois une mauvaise optimisation de l'utilisation des matériels : exemple des bus grand format vides aux heures creuses.
- l'utilisation du Pass Navigo comme mode de paiement multi-modal aussi bien pour les locations de vélos, les trains régionaux limitrophes, tous les bus, a été plusieurs fois proposée par les déposants d'observations.
- une demande également plusieurs fois renouvelée de gratuité des transports en commun ou a minima de révision tarifaire à la baisse.
- un avis général de nécessité d'étendre, moderniser et de sécuriser les lignes de transports en commun, et notamment celles où le trafic est intense : les voyageurs se sentent parfois « *comme du bétail* ».

-le contrôle de la qualité de l'air dans les souterrains des métro et RER ainsi que la mise en place de filtres à air, ont été demandés.

-la cohérence générale dans les évolutions est également soulignée : il faut des solutions alternatives avant de supprimer ou de restreindre, afin que les voyageurs ne soient pas dans des conditions de transport désagréables voire indignes.

Sur le trafic routier

-de très nombreuses observations sur l'insuffisance des aides à la conversion vers les véhicules propres pour les personnes à faibles revenus ou à situations précaires ; les primes unifiées ont été ressenties comme « effet d'aubaine » pour les populations plus aisées pour lesquelles le reste à charge était acceptable.

-le renouvellement du parc automobile est lent car les aides ne sont pas différenciées selon les revenus.

-pour ceux qui ont pu faire la conversion vers la voiture électrique : une demande d'harmonisation des prix des recharges et un développement des filières d'entretien spécifiques.

-des observations sur la fragmentation des responsabilités en Ile de France dans le domaine du transport des Franciliens, ce qui conduit à des pertes de temps, des gaspillages, des retards et du mécontentement.

-sur la ZFE : le public ne comprend pas pourquoi aucun contrôle n'est fait, « *c'est la prime aux indisciplinés* ».

-le principe de la classification Crit'Air : des demandes ou des incompréhensions sont relevées sur le fait que le poids des véhicules ne soit pas pris en compte dans l'attribution du niveau, ni la réalité des émissions produites, ce qui génère un sentiment d'injustice.

-des observations sont également faites sur l'urgence à limiter la pollution générée par les camions et les autocars qui laissent leurs moteurs allumés « *pour avoir la clim* ».

-des idées de taxe sur le e-commerce servant à augmenter le financement des transports en commun sont apparues.

Sur le développement du multi-modal

-un besoin de parkings gratuits et protégés aux échangeurs ou dans les gares pour inciter à l'utilisation des vélos.

-une nécessité de végétaliser et rendre aux transports « doux » les abords des écoles – collèges et lycées.

*

8.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

La part modale des transports en commun non polluants n'atteindra 30 % qu'en 2030 d'après les informations fournies dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. La part modale du transport ferroviaire de marchandises doublera à 18 % à la même période. Ile-de-France Mobilité regrette dans son avis que « *les formulations relatives aux objectifs d'évolution de l'usage des modes sont ambiguës, elles semblent confondre l'évolution du nombre de déplacements par mode et l'évolution des parts modales. En effet, la part modale pour un mode donné est calculée en divisant le nombre de déplacements effectué par ce mode par le nombre total de déplacements tous modes* ».

8.1. Les différentes parts modales indiquées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ont-elles été calculées selon la formule indiquée par IDFM et pourriez-vous fournir les parts de chacun des modes de mobilités prévues dans les 2 scénarios du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et l'année de référence sous forme de tableau récapitulatif pour faciliter la lecture et la compréhension ?

Réponse du responsable du plan

8.2. La Métropole du Grand Paris a repoussé au 1^{er} janvier 2025 l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 dans la ZFE. Celle-ci aurait dû intervenir dès le 1^{er} juillet 2023.

Cette modification a-t-elle été prise en compte dans la modélisation effectuée par Airparif utilisée dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ? Quel impact a-t-il été mesuré ?

Réponse du responsable du plan

8.3. Barbara Pompili a rendu un rapport sur les critères d'acceptabilité des ZFE, en s'appuyant sur les exemples de quelques uns de nos voisins européens précurseurs – avec succès – en la matière. Ce rapport montre, grâce au parangonnage effectué, que la souplesse, le contrôle accepté, la responsabilisation locale, et la contrepartie sont quelques uns des éléments qui fonctionnent.

Comment, à quels délais et avec quels moyens pensez-vous mettre à profit les résultats de ce rapport pour rendre efficiente la ZFE d'Ile-de France ?

Réponse du responsable du plan

8.4. La mesure 3 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France comporte le déploiement de l'observatoire régional de la logistique.

Cet observatoire est-il créé ?

Réponse du responsable du plan

8.5. Quel est le calendrier de son déploiement en Ile de France ?

Réponse du responsable du plan

8.6. Quelles actions ce déploiement recouvre-t-il ?

Réponse du responsable du plan

8.7. Le fret marchandises est assuré à 90 % par voie routière générant 33 % des émissions du trafic routier ; les acteurs en sont tous privés ;

quelle organisation et quels moyens l'État pense-t-il mettre en œuvre pour rétablir rapidement une situation plus équilibrée avec le ferroviaire notamment (qui a eu de belles années il y a encore 2 décennies) ?

Réponse du responsable du plan

8.8. Le renouvellement du transport des marchandises par voies ferroviaire ou fluviale fait l'objet de plusieurs actions dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ;

pouvez-vous nous donner les calendriers cibles pour ces actions et leurs objectifs ?

Réponse du responsable du plan

8.9. La distorsion entre les prix des vols low cost et ceux du train est forte, ne facilitant pas la maîtrise du trafic aérien à fins de loisirs, qui fait subir des nuisances aux Franciliens ; le kérosène bénéficie d'une taxation allégée,

cela ne constitue-t-il pas un élément de concurrence déloyale en défaveur du transport ferroviaire (moins polluant) ?

Réponse du responsable du plan

*

8.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

En propos introductif, il a été difficile de formuler des questions qui ne semblent pas « anecdotiques » et seules huit questions ont été posées ; en effet le ressenti et les observations du public sur le sujet et la présentation des mesures et actions du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sur le secteur sont en distorsion. Les premières sont factuelles, concrètes, parfois douloureuses ; les secondes sont technocratiques, réglementaires et très éloignées du quotidien des Franciliens.

Les mesures 1, 2, 3, 4 et 6 traitant de ce secteur et les 14 actions qu'elles comprennent sont essentiellement des incitations, des encouragements, des accompagnements, des études, des soutiens... sans objectif fixé pour 11 d'entre elles (10 si on excepte l'action dont l'objectif est le nombre réglementaire des panneaux ZFE à installer), sans dates d'échéances. Ces actions sont majoritairement du ressort d'autres organismes ou institutions que le responsable du plan, qui a lui, d'après le Code de l'environnement, la fonction de produire un document de « planification ».

Une interrogation : comment fonctionne une planification sans échéances ou jalons ?

Les huit questions posées sur la thématique relevaient pour 3 d'entre elles du transport des particuliers, 4 du réveil possible du fret, actuellement à 90 % routier, par les voies fluviale et ferroviaire et une question sur une possibilité de concurrence déloyale entre l'aérien et le ferroviaire.

La réponse apportée à la question 8.1 sur les objectifs de parts modales des différents transports des individus, a permis de comprendre que ces calculs n'avaient pas été faits à l'issue des modélisations, ce qui prive d'éléments de vérification d'une cohérence nécessaire avec, par exemple, le plan mobilité régionale d'IDFMobilité.

On constate sur le tableau résultant que la part modale de la voiture est nettement plus importante en 2030 dans la modélisation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France que dans le scénario IDFMobilité : 5,5 % de plus.

Les deux autres réponses n'apportent aucun élément supplémentaire aux préceptes réglementaires et d'attribution de compétence. La question sur l'utilisation du rapport Pompili sur le parangonnage européen pour la ZFE, à faire accepter et à faire triompher, a été ignorée.

Les réponses aux questions concernant le fret sont un peu plus développées et apportent des éléments nouveaux. Cependant il est clair que ce volet d'évolution est en phase initiale.

Les réponses faites au public restent très réglementaires également et les propositions faites sont au mieux « notées ».

*

8.5. Appréciation de la commission d'enquête

Des progrès significatifs ont été réalisés depuis une quinzaine d'années qui ont abouti à des baisses importantes d'émissions de polluants dans le domaine des transports :

D'après l'inventaire 2018 d'Airparif, année de référence du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, la diminution globale des émissions des polluants liés aux transports en Île de France atteint depuis 2010 :

- -30 % pour les dioxydes d'azote NOx,
- - 20 % pour les particules fines PM10,
- - 30 % pour les particules très fines PM2,5.

Cependant ces **progrès indéniables sur les valeurs moyennes annuelles** ne sont pas toujours effectivement ressentis par les populations, particulièrement celles qui subissent les pics de **concentrations supérieures aux valeurs-limites** horaires ou journalières et/ou sur de longues périodes.

En effet à proximité des axes principaux du trafic routier au cœur de l'Île-de-France ou dans leur proximité suivant la densité du trafic, la plage des concentrations annuelles de NOx est étendue, pouvant aller d'une valeur respectant la limite réglementaire de 40 µg/m³ jusqu'à 2 fois les teneurs de la valeur limite, par exemple à proximité du Boulevard périphérique parisien, le long de l'autoroute A1, à proximité des aéroports ou même du côté de la Porte d'Auteuil.

Au dernier inventaire d'Airparif en 2018,

- le **transport routier** est encore responsable de **53 % des émissions de NOx** – dont 94 % pour les motorisations Diesel - et des dépassements des valeurs limite réglementaires le long des axes très fréquentés (stations trafic),
- le transport routier continue de participer à l'émission de **PM10 à hauteur de 17 %** par l'abrasion des routes, des pneus et des freins (72%) et par les échappements des diesel (26%).
- Enfin il contribue également à hauteur de **19 %** aux émissions de particules très fines **PM2,5**.

Ces polluants ont un impact important sur la santé publique avec notamment, du fait d'une exposition chronique à des concentrations élevées, l'augmentation des maladies chroniques, en particulier respiratoires (asthme) mais aussi diabète, maladies cardiaques... Une augmentation des AVC et des incidences sur la fertilité et la santé des nourrissons intra utero (poids faible des bébés) sont également des conséquences de la mauvaise qualité de l'air.

Selon l'étude d'Airparif de juillet 2022 « Trajectoires pour respecter les seuils réglementaires », grâce à un modèle statistique spécifiquement développé et permettant le lien entre gain en émissions et baisse des concentrations, les gains d'émissions suivants sont nécessaires pour atteindre les valeurs limites réglementaires en 2025 :

| Emissions annuelles de NOx | | Evolution des émissions entre 2018 et 2025 | | Respect de la VALEUR LIMITE 40 µg/m3 (en fond et à proximité du trafic routier) | | Respect du seuil de 20 µg/m3 (3ème Cible intermédiaire OMS) en situation de FOND | | Respect du seuil de 20 µg/m3 (3ème Cible intermédiaire OMS) en situation de FOND et à proximité du trafic routier | |
|----------------------------|-----------------|--|--------|---|-----------------------------|--|--|---|--|
| | | 2018 | 2025 | Baisse des émissions nécessaires par rapport à l'inventaire 2018 | | | | | |
| Paris | | 2018 | 2025 | Au-delà de -60% Transport | | Au-delà de -60% Transport et -30% Bâti | | Au-delà de -60% Tous secteurs (dépassement encore sur le Bd Périphérique) | |
| | Transport | 2 910 | 2 350 | | | | | | |
| | Bâti | 2 080 | 1 710 | | | | | | |
| | Autres secteurs | 100 | 80 | | | | | | |
| MGP hors Paris | | 2018 | 2025 | -60% Transport | -50% Transport -30% Bâti | Au-delà de -60% Transport | | Au-delà de -60% Tous secteurs (dépassement encore A1) | |
| | Transport | 9 250 | 6 310 | | | | | | |
| | Bâti | 5 530 | 4 750 | | | | | | |
| | Autres secteurs | 5 030 | 5 580 | | | | | | |
| IDF hors MGP | | 2018 | 2025 | -50% Transport | -40% Transport -30% Bâti | -40% Transport | | -60% Transport | |
| | Transport | 26 870 | 19 150 | | | | | | |
| | Bâti | 7 600 | 6 780 | | | | | | |
| | Autres secteurs | 13 340 | 13 580 | | | | | | |

Les challenges sont importants ; plusieurs leviers doivent être actionnés parallèlement et fortement pour relever ces enjeux en Île-de-France :

- augmenter la part des transports non routiers, pas ou peu polluants : en augmentant les lignes, le nombre et la qualité des transports en commun, en poursuivant le développement des réseaux cyclistes y compris hors de Paris, en développant le transport cycliste, en promouvant la marche pour les trajets les plus courts ;
- réduire les transports routiers polluants, en promouvant et accompagnant leur remplacement par des transports routiers propres et en accompagnant particulièrement les populations aux ressources financières faibles ou précaires ;
- faciliter la fluidité de la circulation ;
- créer les moyens et les outils d'une circulation moins polluante, en favorisant le changement des comportements individuels (covoiturage), en étendant et faisant respecter

les Zones à Faibles Emissions (ZFE), en réduisant les vitesses limites sur les axes principaux en zone dense.

- créer les moyens et les outils d'une réduction du transport routier marchand dans les zones denses et contrôler son impact en pollution, en organisant le détournement des gros camions vers des plate-formes type « derniers-kilomètres » équipés de véhicules propres, en re-développant le fret ferroviaire et fluvial, en contrôlant les niveaux de pollution des **flottes de camions françaises et étrangères.**

A la lecture des observations du public,

-la mesure prévue et portant sur la ZFE pourrait laisser apparaître une contradiction. En effet, on peut constater le report de l'application de la ZFE à 2025 et pourtant, cette mesure constitue un objectif prioritaire du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. France Nature Environnement Île-de-France, quant à elle, fait valoir que « *Les actions liées à la mise en place et au renforcement des Zone à faible émission (ZFE) semblent inefficaces du fait de la réticence de certaines collectivités territoriales à la mettre en place et des faibles dispositifs de surveillance des véhicules les plus polluants* ». L'autorité environnementale, d'ailleurs, note que « *le renforcement des contrôles relatifs aux véhicules (lecture automatique des plaques d'immatriculation – Lapi -, contrôle sanction automatisé – CSA -, contrôle des émissions pour les poids lourds...) est présenté comme la condition du respect de la ZFE, et donc de la prise en compte de ses incidences sur les émissions du trafic routier. Ce renforcement n'est cependant pas évalué : le nombre actuel de Lapi n'est pas indiqué, ni la représentativité des contrôles par rapport au territoire concerné par la ZFE et aucun objectif de niveau de contrôle n'est fixé* » ;

-la mesure concernant le plan vélo est une mesure nationale et de nature incitative. Il est regrettable qu'aucune mesure concrète ne soit déclinée au niveau régional ;

-l'étude du contournement permanent des poids lourds (Mesure 6, action 1) est, peut-être, à saluer même si elle génère de l'inquiétude en certaines collectivités.

Ainsi, la Commission d'enquête estime que les mesures prévues dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sont « légères » au regard de l'importance des émissions liées au trafic routier et à leur évolution attendue. Il est possible de citer, à titre d'exemple, la Mesure 2, Action 3 « Apposer les panneaux réglementaires ».

Par ailleurs, les concentrations de dioxyde d'azote sont très localisées le long des axes routiers et France Nature Environnement Île-de-France relève, à juste titre, que « On peut déplorer le manque de mesures de la qualité de l'air qui soient ciblées et localisées proches des périphériques et des actions adéquates ».

*

* *

4 – THÈME 9 SECTEUR RÉSIDENTIEL

9.1 Synthèse des éléments du dossier

Le chauffage au bois : le premier émetteur en IDF de particules fines (PM) et à l'origine de :

- 11% des émissions de Nox (2^{ème} secteur contributeur) en 2018 avec une baisse des émissions de 14% entre 2010 et 2018 en IDF. Mais il présente une augmentation de 11% entre 2010 et 2018 vu l'augmentation du chauffage au bois évoquée supra ;
- 35% des émissions de PM10 en 2018 mais une baisse de 20% entre 2010 et 2018 ;
- 54% des émissions de PM2,5 en 2018 mais une baisse de 30% entre 2010 et 2018 ;

La pollution aux particules fines et très fines (PM10 et PM2,5) se concentre majoritairement dans la zone dense. Elle est majoritairement due aux appareils anciens et peu performants (50% aux feux dans les cheminées individuelles ouvertes et pour 25% à l'utilisation d'appareils fermés anciens).

Les enjeux sont de réduire les émissions de particules fines, respecter dès 2025 les valeurs limites de PM10 encore dépassées dans certaines zones et se rapprocher des valeurs de l'OMS.

Au niveau national, des objectifs de réduction des PM via le PREPA 2022-2025.

Ces objectifs sont en accord avec la loi « Climat et Résilience » de 2021 et fixe notamment de nouveaux objectifs de réduction des PM2,5, source de pollution due au chauffage au bois, et demande une baisse de 50% des émissions de particules fines entre 2020 et 2030 dans les territoires les plus pollués dont l'IDF.

Ainsi ce plan, au niveau du secteur résidentiel/tertiaire, a défini les objectifs suivants :

- Réduire les émissions de polluants atmosphériques dans le cadre des opérations de rénovation thermique et décliné avec la seule mesure :
 - Inciter à la rénovation thermique des logements avec la poursuite du soutien public à la rénovation des logements particuliers notamment par la montée en puissance de l'aide MaPrimeRénov pour la rénovation énergétique des logements.
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques des appareils de chauffage, en mettant en œuvre le plan d'action visant à réduire les émissions de particules fines issues du chauffage au bois et publié le 21 juillet 2021 et décliné avec six mesures :
 - Sensibiliser le grand public à l'impact sur la qualité de l'air du chauffage au bois avec des appareils peu performants ;

- Renforcer et simplifier les dispositifs d'accompagnements pour accélérer le renouvellement des appareils de chauffage au bois ;
- Promouvoir l'utilisation d'un combustible de qualité ;
- Encadrer le chauffage au bois dans chaque zone PPA, en prenant en compte les mesures adaptées aux territoires pour réduire les émissions de particules fines ;
- Améliorer les connaissances sur l'impact sanitaire des particules issues de la combustion du bois.
- Lutter contre le brûlage des déchets verts avec deux mesures :
 - Accompagner les collectivités pour la mise en place des filières alternatives au brûlage des déchets verts ;
 - Sensibiliser les citoyens.

Au niveau régional, les nouvelles actions du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ont privilégié cette cible sectorielle.

Le bilan du PPA 2018-2025 fait état d'un défi réalisé mais au résultat insuffisant sur les deux proposés :

- Le 1^{er} défi cherchait à « Favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois ». Ce défi est opérationnel mais il s'agit de deux actions continues ;
- Le 2^{ème} défi « Elaborer une charte bois énergie » a été engagé mais doit être finalisé.

Le PPA 2024, vise aussi à réduire les émissions du chauffage au bois, à respecter les valeurs réglementaires et surtout à réduire la pollution aux particules très fines de 50% en 2030 p/r à 2020, incluant 30% par le « changement des équipements » et 20% par « modération des usages de loisir ».

Deux mesures (M10 avec trois actions et M11 avec deux actions) sont ainsi proposées :

- « Privilégier les solutions de chauffage bas carbone non émettrices de polluants air » en priorisant l'énergie locale récupérable (doctrine ENR'choix priorisant la chaleur fatale, la géothermie avant la biomasse), en accélérant le renouvellement des équipements anciens de chauffage au bois (15000 par an dès 2023) et en incitant aux bonnes pratiques pour la combustion du bois.
- « Interdire l'utilisation du chauffage au bois d'appoint et d'agrément (25% des particules très fines) lors des épisodes de pollution » et mieux contrôler le respect de l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts désormais inscrite depuis 2020 dans le code de l'environnement.

Le **projet d'arrêté interpréfectoral** relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France propose :

D'une part les articles 14,15,16,17,18 sur l'utilisation de la biomasse comme combustible et sur les interdictions sur Paris, voire la zone sensible et d'autre part, les articles 20, 21 sur la « *gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts* ».

Sur les avis émis

| | |
|-------------------------------|--|
| Autorité environnementale | constate que les 2 mesures proposées ne permettent seulement qu'une réduction de 38% pour les PM2,5 au lieu des 50% en cible. note que des mesures nécessaires auraient dû être adoptées avant le 1 ^{ER} janvier 2023. Elle recommande de compléter les deux mesures prévues pour lui donner les moyens d'atteindre une réduction de 50% des émissions de PM2,5 liées au chauffage au bois entre 2020 et 2030. |
| CODERST 94 | Demande d'une meilleure collaboration en amont avec les acteurs de la filière bois. En effet, l'évolution des forêts françaises liée au changement climatique montre que certaines forêts deviennent émettrices de gaz à effet de serre (GES). |
| CODERST 77 | Une définition est donnée sur le terme « chauffage d'agrément ». Pollution due au barbecue : les émissions de PM ne sont pas prises en compte faute de données sur le sujet, bien qu'elle soit un peu fréquente. |
| Conseil Régional IDF | Demande que l'Etat assure l'information des franciliens sur les interdictions et restrictions en vigueur concernant l'usage des équipements de chauffage au bois individuels. |
| Mairie de Paris | Les actions liées au chauffage doivent être complétées pour respecter le plan national bois de 2022 (-50% des émissions de PM2,5 entre 2020 et 2030). Il est nécessaire de mieux sensibiliser les franciliens à cet enjeu et de repenser au niveau régional et métropolitain les politiques de promotion du bois énergie pour atteindre les recommandations de l'OMS. |
| Vernouillet | Considère qu'il est nécessaire d'améliorer la qualité de l'air notamment en ce qui concerne les installations de combustion et l'usage des feux d'agrément. |
| CC Plaines de Monts de France | Emission d'une réserve sur la mesure 10. Le chauffage au bois est un moyen de chauffage important sur le territoire (30% de l'énergie consommée dans le secteur résidentiel). La communauté de communes demande que les propriétaires concernés soient sensibilisés et accompagnés spécifiquement. |

*

9.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Le nombre d'observations du public ayant abordé ce thème est faible (environ une trentaine) qui émanent de :

- Citoyens qui, dans leurs quartiers souvent résidentiels, subissent les désagréments (odeurs, pollutions) émanant des cheminées de maisons voisines et expriment leur mécontentement
 - *« Le chauffage au bois est une hérésie, je sens dans mon logement les odeurs de fumée de cheminées des voisins qui chauffent au bois » ; « Fontenay, comme d'autres villes où la densité pavillonnaire permet des émissions dues au chauffage au bois est plus polluée que le cœur de Paris ».*
- Elus (Mairie de Fontenay-Sous-Bois, Mairie de Paris), d'associations (Association Val de Marne en transition, Collectif des Trois Pignons, FNE, Collectif Fontenaysien pour la qualité de l'air, SOS Paris, ...) plus au fait de la problématique du chauffage au bois, de services de l'Etat (DRIETS), de parti politique qui s'expriment personnellement, relaient les mécontentements de leurs habitants, font des propositions dont certaines seront reprises dans les questions et donnent très souvent des références d'études sur le sujet.

De l'analyse des observations, on peut retenir les points suivants : Toutes font le constat que le chauffage au bois est une source de pollution majeure en IDF, notamment pour les PM 2,5 et que les actions proposées sont insuffisantes. *« Les actions proposées ne vont pas assez loin et ne permettront pas de mettre fin aux nuisances ... » ; « les constats et propositions détaillés ...sont destinés à relever le niveau d'ambition de la partie 3 du PPA4 : « Réduire les émissions de chauffage » ; « se chauffer au bois, même avec des appareils derniers cris flamme verte, émet autant de PM2,5 que 18 voitures diesel ».*

- Quasiment toutes les observations sur le thème demandent des mesures de restrictions voire des interdictions totales ou partielles (en appoint ou agrément) des chauffages au bois avec un renforcement de la réglementation.
« Le feu de bois sous toutes ses formes doit être interdit en zone ZFE » ; « interdiction d'utiliser les cheminées et les chauffages au bois » ; l'interdiction totale des feux de cheminées à Paris doit être rétablie à Paris ... toute l'année » ; « le projet de PPA ne propose aucun renforcement de la réglementation pour le chauffage au bois » ; « Révision de la norme DTU 24.1 des huit mètres pour l'installation de cheminées, une distance désuète et inadaptée aux connaissances actuelles... » ; « il faudrait taxer le bois de chauffage » ; « il faut taxer le bois-énergie pour en modérer l'usage ».
- On insiste sur les impacts sanitaires pour eux mais aussi leurs enfants et petits- enfants.

« C'est un scandale sanitaire », « je vois autour de moi le nombre de personnes atteintes de cancer augmenter », « La pollution de l'air engendrée par cette combustion serait à l'origine de 2,5 millions de décès par an dans le monde (source FAO) ».

- On demande un arrêt des aides et subventions aux installations de chauffage.
« Le chauffage au bois ... est encouragé et subventionné à tort... » ; « Supprimer les aides à ce mode de chauffage, même performant ou labellisé (qui reste selon les études récentes très émetteur de particules fines) ».
- On réclame une meilleure information et sensibilisation des habitants aux nuisances liées au chauffage au bois, qui bénéficie encore d'une image positive.
« Il faut une campagne de sensibilisation pour rectifier la perception répandue mais erronée du chauffage au bois comme étant écologique et sans danger » ; « l'information délivrée aux habitants concernant leur exposition n'est déclenchée qu'en cas de pics de pollution. Une gradation plus protectrice serait-elle envisageable » ; « il est important d'être transparent sur la part et les impacts liés au chauffage au bois » ; « il apparaît nécessaire de mieux sensibiliser la population à cet enjeu et de repenser au niveau régional et métropolitain les politiques de promotion du bois-énergie... » ; « En France, c'est tabou de parler de la pollution par le chauffage au bois » ; « le chauffage au bois étant connoté de valeurs positives, il semble urgent d'informer et d'alerter la population de ses effets nocifs ».
- On dénonce la non application des règlements
« Il faut faire appliquer les règlements Sanitaires départementaux (Normes DTU 24.1, ramonages obligatoires, ...) » ; « faire respecter les arrêtés d'interdictions d'écobuage en grande banlieue » ; il faut « Associer les polices municipales à l'application des RSD en matière de chauffage à combustible ».
- Enfin, la position du gouvernement visant à développer le chauffage au bois est contestée. On conteste notamment le fait que le bois énergie est une énergie renouvelable.
« La tromperie des « flammes vertes » des poêles à bois autorisés et même encouragés par les pouvoirs publics n'est même pas évoquée » ; « des lobbies du bois et de l'ADEME qui racontent tout et n'importe quoi » ; « Le bois-énergie, pas si renouvelable » ; « Si l'on veut faire jouer à la forêt son rôle de puits de carbone, il vaut mieux la laisser pousser » ; « nous avons été sidéré par la contradiction entre les mesures pro-bois du gouvernement et la réalité de la situation ».

*

9.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Réponse du responsable du plan

9.1. Mesure 11 / Action 2 : la note de bas de page 65 de la page 113 indique que Airparif est l'association de surveillance de la qualité de l'air de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'annexe 4.2 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France :

- Dans le tableau « Mode d'évaluation de l'action » on parle d'objectif PPA 2023.
- L'augmentation de l'utilisation de chauffage au bois constatée en 2018 est de 37% p/r à 2010. A-t-on des chiffres pour la période 2018-2024, sachant que dans la situation tendancielle 2025-2018, il est prévu une baisse de 5% et de 12% entre 2030-2019.

il serait souhaitable de rajouter dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, les annexes 4.2 et 4.3 liées aux mesures sur le chauffage au bois.

Réponse du responsable du plan

9.2. Sur le projet d'arrêté inter-préfectoral approuvant le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France (Pièce 2.4 du dossier).

L'article 18 prévoit seulement l'interdiction de l'usage des feux d'agrément en cas de dépassement de la VL PM10. Or la mesure 11-Action 1 du PPA 2024, à intégrer dans le nouvel arrêté, concerne l'interdiction du chauffage au bois d'appoint ou d'agrément.

Il faudrait rectifier cet article. De plus, il serait utile de rajouter dans l'article 3 les définitions des termes « usage d'agrément » et « usage d'appoint ».

Réponse du responsable du plan

Suivi des actions du PPA 2018-2025 liées au secteur

9.3. Le bilan du PPA de 2018 (Annexe 1) propose dans le tableau une colonne « à réaliser ».

Sur le défi « favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois » avec deux actions, il est indiqué qu'il s'agit d'actions continues (p.129 du PPA 2024).

- L'action 1 « Finalisation et diffusion de la Charte Bois Energie Globale » est opérationnelle mais sa diffusion n'a pas eu lieu et serait confiée à Fibois IDF, organisme privé qui a réalisé et diffusé la charte de qualité « Ile de France Bois bûche ».
- L'action 2 « inciter les collectivités à mettre en place un fonds de renouvellement des équipements individuels du chauffage au bois via des dispositifs d'aides existants » doit être poursuivie en « envisageant d'adapter les dispositifs d'aides pour qu'ils soient davantage utilisés »

Doit-on considérer que ces actions qui restent à finaliser, seront rajoutées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France (ce n'est pas le cas actuellement) et si oui, les responsables de ces actions sont-ils toujours les mêmes que ceux du PPA précédent ?

Réponse du responsable du plan

9.4. Plaquette d'information à l'attention du grand public sur les impacts en termes de pollution atmosphérique des appareils de chauffage au bois et sur les bonnes pratiques à adopter :

Cette plaquette « je brûle malin » est le résultat de l'action du PPA précédent considérée comme terminée. Elle a été réalisée en 2019-2020 et s'appuie notamment sur des données de 2014 ; elle ne prend pas en compte les nouvelles réglementations sur le chauffage au bois sorties depuis 2019.

Envisagez-vous de mettre à jour et diffuser largement cette plaquette qui pourrait être un support privilégié de l'action 3 de la mesure 10 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et le chauffage au bois

9.5. Données sur les émissions de polluants autres que les PM10 et PM2,5 liées au chauffage au bois.

Dans le document projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, les chiffres des polluants donnés pour l'impact du chauffage au bois dans le secteur résidentiel ne concernent que les particules fines (PM10 et PM2,5). Par contre aucun chiffre n'est donné sur les émissions d'autres polluants (HAP, COVNM, CO, ...), voire PUF dont l'impact sanitaire est important et qui pour certains sont réputés être des substances CMR (Cancérigènes, mutagènes et toxiques pour la reproduction).

Dans l'observation de la Mairie de Fontenay (REL-35), on s'étonne que certains polluants ne soient pas traités (Plomb, dioxine que l'on retrouve dans les œufs).

Les données sur ces autres polluants notamment les COVNM sont-elles disponibles, notamment auprès d'Airparif ? Des mesures/actions de réduction sur ces polluants sont-elles réalisées ?

Réponse du responsable du plan

9.6. Changement de méthodologie en 2023 pour élaborer les inventaires d'émissions.

L'inventaire national français des polluants, réalisé par le CITEPA est amélioré depuis 2023 pour prendre en compte les particules dites « condensables » émises par les appareils de chauffage au bois domestiques. Les particules émises par le chauffage au bois sont composées de particules déjà présentes à l'état solide ou liquide et de particules qui vont se condenser. Cette évolution méthodologique entraîne un doublage de l'estimation des émissions de particules par rapport aux estimations réalisées précédemment pour une année donnée et une augmentation de la contribution du chauffage au bois domestique dans les émissions totales nationales de PM2,5 (passage de 42 % à 61 % pour 2020).

Ce changement méthodologique remet-il en cause l'atteinte des objectifs européens et nationaux (PREPA) en matière de réduction notamment des PM 2,5 ?

Réponse du responsable du plan

9.7. De trop nombreuses références documentaires dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France mériteraient d'être structurées et actualisées.

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sur le thème du chauffage au bois fait référence à 17 documents cités en bas de page du document. C'est aussi sans compter les nombreux documents que l'on trouve sur Internet émanant de nombreux organismes (Ademe, Ors, Airparif, DRIEAT, Fibois, Etat, MRAE, ...).

Pour une meilleure appropriation de ce thème par le public et sachant que l'information est importante pour favoriser les choix et les bonnes mises en pratique, ne pourriez-vous pas envisager une bibliographie liée à la pollution du chauffage au bois structurée, classée selon la date de parution, avec une petite explication ?

Réponse du responsable du plan

9.8. Synthèse sur la réglementation en vigueur sur le chauffage au bois en France et en Ile de France.

Les réglementations sur le chauffage au bois tant du point de vue national que régional sont nombreuses notamment depuis 2020. Leur recensement est difficile.

Afin d'améliorer l'information du public, serait-il possible d'avoir un tableau récapitulatif sur cette réglementation ?

Réponse du responsable du plan

9.9. Réglementation des appareils neufs en IDF

Il est indiqué dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France (p.107 du PPA 2024), qu'une actualisation de la réglementation des appareils neufs en Ile de France qui date de 2013 est nécessaire au regard de la croissance forte des appareils à granulés et de l'évolution du label Flamme Verte.

Cette actualisation est-elle envisagée ? Si oui, quand aura-t-elle lieu et qui en a la responsabilité ?

Réponse du responsable du plan

9.10. RSD (Règlement Sanitaire Départemental)

Serait-il possible d'avoir pour les huit RSD des départements franciliens, un tableau récapitulatif des réglementations imposées sur le chauffage au bois (Ramonage, interdictions, ...) et le brûlage des déchets verts ?

Réponse du responsable du plan

9.11. Ramoneur, une profession à organiser.

Il s'agit d'une proposition de l'Association Val-de-Marne en Transition (REL-59)

Concernant le ramonage, la profession n'est pas organisée en fédération et ne dispose pas de code APE. Certaines associations réclament un CAP de ramoneur. Actuellement il y a un CTM (Certificat Technique des Métiers) délivré par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat ou le titre de Ramoneur fumiste de niveau 3 pour cette profession promise à un bel avenir.

Que comptez-vous faire pour mieux organiser la formation et réglementer la profession en révisant les codes APE ?

Réponse du responsable du plan

9.12. Mesure 10/action 2, un objectif de renouvellement des équipements de 15000 par an.

Cette fiche présentée en annexe du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France s'appuie sur l'hypothèse que cette action démarre dès 2023. Notamment le nombre de renouvellement d'équipements anciens est prévu à 15000 à partir de 2023.

Avez-vous le nombre de renouvellements d'équipements anciens réalisés en 2023 ?

Réponse du responsable du plan

9.13. La FNE dans son observation (REL-1009) demande une augmentation du nombre de renouvellement d'équipements par an. Sur l'hypothèse de 500000 ménages qui utilisent le bois comme chauffage principal et qu'à ce rythme de 15000, il faudrait entre 30 et 35 ans pour renouveler entièrement le parc ancien,

cette augmentation est-elle envisageable ?

Réponse du responsable du plan

9.14. Un critère de mesures à rajouter pour la mesure 11.

L'action 2 de la mesure 11 sur le contrôle du respect de l'interdiction de brûlage à l'air libre s'appuie sur l'information, la formation et l'accompagnement des maires sur leur responsabilité en la matière. L'indicateur de suivi concerne seulement le nombre de maires informés.

Ne serait-il pas souhaitable de rajouter le critère nombre de maire formés ?

Réponse du responsable du plan

9.15. Fonds Air Bois et autres soutiens financiers.

Deux propositions ont été faites sur ce fonds (FNE et Association Val de Marne en Transition). Le Fonds Air Bois de l'ADEME est de 1 Million d'Euros et si on veut renouveler 15000 équipements par an, il ne pourra financer que 1000 poêles à 1000 €.

Proposition 1 : « *Le fonds Air Bois ne doit plus intégrer les brûleurs à bois (poêle ou insert) »*

Proposition 2 : « *Préciser les mesures d'accompagnement du Fonds Airbois et ne pas se limiter à des mesures de sensibilisation ... insuffisantes si les ménages n'ont pas les moyens financiers de changer d'équipement ».*

Quelle est la position de la DRIEAT sur ces propositions ?

Réponse du responsable du plan

9.16. Mesures d'accompagnement et de soutien pour le renouvellement d'équipements de chauffage.

FNE estime que ces mesures ne sont pas assez détaillées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et qu'aucune mesure d'accompagnement financier n'est proposée alors que les équipements de type Flamme verte coûtent cher.

Elle émet la proposition suivante :

Ajouter un accompagnement financier au renouvellement des équipements de chauffage individuel, ciblé en priorité à destination des ménages les plus défavorisés.

Quelle est la position de la DRIEAT sur cette proposition ?

Réponse du responsable du plan

9.17. Sur le renforcement de la communication/sensibilisation sur le chauffage au bois.

Plusieurs observations abordent ce point qui doit s'inscrire dans le temps long et émettent les propositions suivantes :

- Lors des pics de pollution, communiquer sur l'interdiction du chauffage au bois (par exemple via des SMS ou via les mairies – déficit de communication à ce jour) ;
- Communiquer sur les écogestes l'utilisation de bois-bûches nécessitant une formation ;
- Orienter/Encourager les ménages vers des énergies alternatives (pompes à chaleur aérothermiques ou géothermiques, solaire thermique et/ou panneaux photovoltaïques, électriques, solaire, gaz/biogaz tout en améliorant l'isolation thermique ;
- Mise en place d'une météo de la pollution sur tous les médias pour informer de la qualité de l'air et des mesures à prendre en cas de dégradation de la qualité de l'air.

Pouvez-vous apporter des éléments de réponse sur les propositions en précisant notamment si vous pourriez éventuellement les prendre en compte dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

9.18. Avis sur les propositions émises par l'Association Val-de-Marne en transition (REL-59).

Les propositions sont les suivantes et certaines se retrouvent dans d'autres observations (REL-1050, ...) :

Sur les restrictions voire des interdictions

- Interdire les foyers ouverts (principal et appoint/agrément) comme c'est le cas en Rhône-Alpes.
- Supprimer les aides à ce mode de chauffage, même « performant » ou labellisé (qui reste selon les études récentes très émetteur de PUF).

Faire un inventaire des habitations se chauffant au bois dans les villes soumises au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France.

Développer les capteurs de qualité de l'air citoyens pour relever dans les habitations et les quartiers les niveaux de pollution de chauffage au bois (la modélisation et les stations de mesures Airparif étant perfectibles et insuffisantes pour mesurer ce type de pollution locale).

Faire appliquer les RSD (Norme DTU 24.1 – distance de 8 mètres d'une habitation voisine sauf dérogation de hauteur, 2 ramonages par an, ...

Associer les polices municipales à l'application des RSD en matière de chauffage à combustible.

Pouvez-vous apporter des éléments de réponse sur les propositions en précisant notamment si vous pourriez les prendre en compte dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

9.19. Installation de capteurs open data via les municipalités en complément de ceux gérés par Airparif.

C'est une proposition émise via les observations (REL-35, REL-59, REL-1050).

« Elle permettrait à chaque commune d'en installer dans différents points stratégiques et d'analyser les mesures relevées en fonction de l'urbanisme et des systèmes de chauffage des habitations ».

Pouvez-vous apporter des éléments de réponse sur cette proposition en précisant notamment si vous pourriez les prendre en compte dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

9.20. Marché des appareils de chauffage au bois.

Il y aurait sur le marché des appareils de chauffage au bois très récents qui sont optimisés pour l'allumage vers le bas alors que cette pratique n'est pas recommandée (Il est préférable d'allumer le combustible par le haut- Thèse de Benoit Brandelet).

Ne pourrait-on pas envisager d'interdire la vente de ces appareils en France ?

Réponse du responsable du plan

9.21. La personne (REL-65) fait le constat suivant : « Pour les foyers fermés, on peut toujours utiliser n'importe quel appareil en dehors de Paris, y compris des appareils anciens ultra polluants ».

Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette information ?

Réponse du responsable du plan

9.22. Révision de la norme DTU 24.1 des 8 mètres pour l'installation de cheminées.

Cette proposition faite (REL-68) de doubler cette distance peut-elle s'envisager ?

Réponse du responsable du plan

9.23. Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France est-il l'outil approprié pour faire évoluer ce règlement ?

Réponse du responsable du plan

9.24. Sensibilisation et formation des collectivités, des professionnels comme du grand public sur les pratiques de chauffage.

Ce renforcement de la sensibilisation est abordé dans la mesure 12 « Mobiliser les entreprises, les collectivités et les relais de terrain » mais ne concerne pas le simple citoyen. Sur le chauffage au bois plusieurs observations ont souligné le déficit de communication.

En dépit de nombreuses études et d'efforts déjà conduits en ce sens, les effets négatifs du chauffage au bois en matière de pollution atmosphérique restent insuffisamment connus du grand public. Dans une étude Ipsos réalisée en 2020, 63 % des Franciliens interrogés estimaient que l'impact du chauffage au bois sur la pollution atmosphérique était « faible voire très faible ». Il faut donc sensibiliser et former.

L'utilisation des sciences comportementales dans le domaine, faite à titre expérimental s'est avérée positive. Vous avez écarté (p.21 du mémoire en réponse à l'avis de l'AE) de mettre en place cette expérimentation à une échelle plus large (Coût, niveau d'acceptabilité,) sans l'avoir analysée sous l'angle bénéfice/coûts.

Envisagez-vous, sur ce thème du chauffage de bois de mettre en place des actions plus ciblées auprès des citoyens pour modifier leurs comportements ?

Réponse du responsable du plan

9.25. Existence d'un numéro de téléphone, type numéro vert, de signalement de constat de pollution de l'air pour la population.

Cette question émane de l'observation REL-443. Cette personne voudrait pouvoir signaler lorsqu'il y a de la pollution liée au chauffage au bois.

Pouvez-vous fournir cette information si elle existe ?

Réponse du responsable du plan

9.26. Politique de promotion du bois-énergie.

Elle émane d'une recommandation de la Ville de Paris. « *Il faut repenser au niveau régional et métropolitain les politiques de promotion du bois énergie pour atteindre les recommandations de l'OMS* ».

Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette recommandation ?

Réponse du responsable du plan

9.27. Le bois-énergie pas si renouvelable.

La FNE dans son observation (REL-1009) émet trois propositions :

- Réduire progressivement l'utilisation du bois-énergie qui repose sur une mauvaise analyse de ses émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone et méthane)
- Taxer le bois-énergie afin d'en modérer l'usage
- Renforcer les efforts d'accompagnement afin que les ménages les plus défavorisés (et se tournant vers le bois-énergie du fait de son prix) puissent changer leur usage et se tourner vers une autre source d'énergie.

Elle s'appuie sur une étude de Jacques Laskar (REL-63) qui démontre que (hypothèse 1) si on effectue une coupe rase sur 1ha en bois énergie, on aura une perte totale de 108 Tc et qu'il faudra « 60 ans pour récupérer le carbone dissipé dans l'atmosphère ». Par contre (hypothèse 2) si on laisse pousser la forêt et on brûle l'équivalent en méthane, il suffira d'attendre entre 13 et 8 ans selon la maturité de la forêt pour séquestrer la quantité de carbone émise par la combustion du méthane. Sa conclusion est que si on veut faire jouer à la forêt le rôle de puits de carbone, il vaut mieux la laisser pousser.

Cet argumentaire est-il contestable ?

Les pratiques en IDF pour obtenir du bois-énergie se font-elles avec des coupes rases ou plutôt résultent de bois d'éclaircie ou de résidus de scierie, comme c'est le cas pour plusieurs chaufferies biomasse du 77 ?

Réponse du responsable du plan

*

9.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Si les réponses de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France sont parfois claires et précises, elles peuvent être considérées comme parcellaires et incomplètes très souvent et particulièrement quand le service de l'État répond par mention des liens internet.

Globalement, les réponses de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France se contentent soit de reprendre des éléments des mesures/actions du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, soit de dire que cela ne rentre pas dans le champ réglementaire du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ou enfin de « *prendre note de ses observations* ».

*

9.5. Appréciation de la commission d'enquête

Le secteur résidentiel correspond à des activités liées au logement et à l'habitat. Sous l'angle de la pollution de l'air, les composantes principales sont la rénovation thermique et énergétique des logements, le brûlage des déchets verts par les particuliers, les dispositifs de chauffage individuel au bois lesquelles sont à l'origine de la quasi-totalité des émissions de polluants.

Si le brûlage des déchets verts et la rénovation des logements sont considérés comme des sources de pollution assez marginales, le bilan des émissions de polluants présenté dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, met en évidence que le chauffage au bois sur ce secteur reste le principal émetteur de polluants (87% en 2019) et notamment des particules fines (PM10 et PM2,5).

Ce sont donc les actions relatives au chauffage au bois qui sont évoquées dans la partie 3 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France intitulée « Réduire les émissions du chauffage ».

L'enjeu principal pour ce secteur est d'accélérer la réduction des émissions de particules fines ainsi que de mieux concilier l'objectif de déploiement des énergies dites renouvelables (biomasse) et celui de la pollution de l'air.

A l'égard des études faites en amont pour caractériser les sources d'émission dans ce secteur, l'Autorité environnementale note que « *Différents scénarios ont été étudiés par Airparif en 2020 et ont donné lieu à la publication d'un document sur la qualité de l'air et le chauffage au bois en Île-de-France*³⁷. Le scénario d'arrêt de l'usage des 160 000 foyers ouverts franciliens, avec un remplacement par du matériel performant pour les usages d'appoint et principaux, engendrerait les gains maximaux en émissions de PM10 avec une diminution de 44 % des émissions du chauffage au bois résidentiel et une baisse de 13 % des émissions régionales tous secteurs confondus. Ces travaux pourraient utilement être mis à profit pour compléter les mesures du PPA ». De fait, l'étude présentée dans le dossier soumis au public dans le cadre de l'enquête publique peut apparaître insuffisante, incomplète.

D'autre part, il faut souligner que sur les 32 ou 33 actions de ce projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, 5 actions concernent le chauffage au bois et sont de nature prescriptive. La portée de ces actions peut être tempérée par l'absence d'action de sensibilisation sur le Fonds Air Bois. De fait, se pose la question de l'efficacité des 5 actions.

La Commission d'enquête salue les actions menées pour réduire les émissions de polluants par le chauffage au bois.

Toutefois, il est difficile d'apprécier la pertinence, l'adéquation des actions prévues au contexte sanitaire et/ou juridique. Elles sont destinées à réduire les émissions de PM10 alors que la région Île-de-France ne connaît plus de concentration de PM10 dépassant les valeurs limites. Par ailleurs, l'Autorité environnementale, dans son Avis délibéré du 23 novembre 2023, fait état que *« La loi « climat et résilience » a introduit, à l'article L. 222-6-1 du code de l'environnement, l'objectif d'une baisse entre 2020 et 2030 de 50 % des émissions de particules PM2,5 liées au chauffage au bois dans les territoires les plus pollués, à savoir ceux couverts par un plan de protection de l'atmosphère. Au niveau national, le plan « air bois » a été mis en place en juillet 2021 pour contribuer à l'atteinte de cette cible. Si l'objectif de réduction de 50 % est repris formellement par le PPA, les mesures prévues dans le plan (accélérer le renouvellement des équipements de chauffage au bois, incitations aux bonnes pratiques...) ne sont pas suffisantes pour permettre de l'atteindre. Selon les informations fournies aux rapporteurs, la réduction qui pourrait être atteinte en 2030 par rapport à 2020 est de 38 % (au lieu de 33 % de réduction dans le scénario sans PPA) ».*

*

* *

4 – THÈME 10 SECTEUR INDUSTRIEL / CHANTIERS

Alors que les efforts concédés par le secteur industriel ont permis de diminuer la contribution de ce secteur aux émissions de polluants réglementés en Ile de France, la part des chantiers est en augmentation.

Quelle est la composition des installations industrielles de l’Ile de France ?

La situation de l’Ile de France en matière industrielle, à la fin 2019, mentionne notamment :

- 1 348 installations classées pour la protection de l’environnement (ICPE) soumises à autorisation, 698 installations soumises à enregistrement et environ 9 000 installations soumises à déclaration ;
- 36 établissements Seveso seuil haut dont quatre stockages souterrains de gaz ; 12 dépôts pétroliers et des installations de production d’électricité et de distribution de gaz inflammables liquéfiés ; 67 établissements Seveso seuil bas ; 250 établissements relevant de la directive européenne relative aux émissions industrielles dite « IED » (installations les plus émettrices de polluants) ; 16 installations de traitement thermique des déchets (incinérateurs) ; 166 installations de combustion dont 61 de plus de 50 MW ;
- 88 sites autorisés sous le régime des carrières ;
- Des anciens sites et sols pollués ou potentiellement pollués ;
- Un réseau de canalisations (un million de franciliens vit à moins de 100 m d’une canalisation de transport de matières dangereuses).

Les chantiers se définissent comme « tous lieux où sont exécutés des travaux de bâtiment ou de génie civil concourant à la réalisation d’un même objectif et sur lesquels existe un risque de coactivité ». Ils accueillent des travaux tels que la construction et la démolition.

10. 1. Synthèse des éléments du dossier

Quelles sont les installations prises en compte pour l’industrie dans le projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France ?

Le projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère prend en compte :

- les installations de combustion de taille moyenne (de puissance comprise entre 2 à 50 MW),
- les installations de combustion à la biomasse,
- les groupes électrogènes fixes et mobiles alimentés par des hydrocarbures d’une puissance supérieure à 10 kVA (sont visés les groupes utilisés pour des chantiers et des manifestations sur la voie publique).

Les règles de prise en compte des chantiers considérés dans le projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France ne sont pas apportées.

Quelle est la part du secteur industriel et des chantiers dans les émissions de polluants réglementés rapportée dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

- NOx : (graphique page 28)
 - industrie : les émissions de NOx ont été divisées par 2 environ entre 2010 et 2018 : 7% en 2018
 - chantiers : légère augmentation entre 2010 et 2018 : de 9% à 11%
- PM10 : (graphique page 29)
 - Industrie : les baisses d'émissions de PM10 en 13 ans sont de -47%. Le secteur industrie contribue à hauteur de 5% des émissions de PM10 en 2018 (en majorité par les procédés de fabrication, dont l'exploitation de carrières, la manutention de céréales, la production de sucre (10 à 12 %)).
 - chantiers : une augmentation de la part des chantiers dans les émissions de PM10 est notifiée entre 2016, 13%, et 2018 : 17% (à noter, page 104/150, le pourcentage indiqué est 12,3% en 2018)
- PM2,5 : (graphique page 29)
 - Industrie : pas de chiffre indiqué (<5% a priori)
 - Chantiers : en légère augmentation : 8% (2016), 10% (2017), 11% (2018) (à noter, page 104/150, le pourcentage indiqué est 6,5% en 2018)

L'évaluation environnementale du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France note que les installations classées les plus émettrices d'oxydes d'azote et de PM10 en 2019 selon le bilan des installations classées étaient :

- La raffinerie TOTAL de Grandpuits (77)
- Le site BOREALIS à Grandpuits (77)
- La chaufferie CPCU de Saint Ouen

La fermeture de la raffinerie TOTAL de Grandpuits a conduit à une baisse des émissions de NO₂ de 719 tonnes par an et de 228 tonnes de PM₁₀ par an.

Concernant l'impact des mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sur les émissions de polluants, le secteur résidentiel restera la source prépondérante de particules fines mais sera suivi de près par le secteur agricole et les chantiers.

Quelles sont les mesures dédiées aux émissions du secteur industriel et des chantiers dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

La mesure n°7 « Renforcer les contrôles et les normes industrielles » comprend 3 actions :

- **Action 1** : Renforcer la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 50 MW). **Indicateur de suivi** : Nombre de contrôles d'installations de combustion de puissance thermique comprise entre 1 et 50 MW.
- **Action 2** : Poursuivre le renforcement des normes d'émission pour les installations de combustion à la biomasse

Indicateur de suivi : Publication de l'arrêté imposant les valeurs limites d'émission

- **Action 3** : Limiter l'utilisation des groupes électrogènes fixes et mobiles alimentés par des hydrocarbures d'une puissance supérieure à 10 kVA.

Indicateur de suivi : Nombre de raccordements provisoires effectués par Enedis

La mesure n°8 « Réduire les émissions des chantiers » comprend 1 action :

- **Action 1** : Organiser un retour d'expérience des pratiques des chantiers

Indicateur de suivi : Suivi des points d'étape du retour d'expérience

Ainsi le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France maintient le renforcement des normes d'émission pour les installations de combustion défini dans le précédent projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et introduit de nouvelles valeurs limites d'émission de particules et NO₂ pour les nouvelles installations de combustion utilisant de la biomasse solide d'une puissance nominale comprise entre 500 kW et 2 MW :

- concentration en NO₂ (6 % d'O₂) : 350 mg/Nm³ en mesures réelles
- concentration en PM₁₀ (6 % d'O₂) :
 - 50 mg/Nm³ en mesures réelles pour la gamme de puissances 500 kW – 1 MW
 - 30 mg/Nm³ en mesures réelles pour la gamme de puissances 1-2 MW

Il est à noter que les précédents Plans de Protection de l'Atmosphère contenaient déjà une mesure de restriction d'usage des groupes électrogènes, mais que l'application de cette mesure n'a finalement pas permis de limiter l'utilisation de ces groupes électrogènes, notamment du fait de la difficulté et des délais de mise en place des raccordements provisoires. Des nouvelles modalités sont présentées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France avec un indicateur de suivi (élaborer avec Enedis la procédure de raccordement provisoire au réseau électrique des équipements de chantiers pour faciliter son recours en lieu et place des moyens mobiles et inciter par des outils de communication les loueurs et les utilisateurs de groupes électrogènes à recourir aux raccordements provisoires).

Afin de réduire les émissions de chantiers, le secteur s'était engagé lors du précédent Plan de Protection de l'Atmosphère à organiser la mise en œuvre des bonnes pratiques. Un projet de charte a été élaboré avec les fédérations professionnelles (FFB, CAPEB). Cependant, le suivi de l'application de cette charte n'a pas pu être effectué, ce que les modalités de la mesure 8 veulent corriger.

Sur les avis émis

| | |
|--|---|
| Conseil Départemental 92 (pièce complémentaire) | Déclare que les politiques départementales participent à l'effort collectif et s'inscrivent dans les axes du PPA, notamment pour déployer des actions ciblées et renforcées à proximité des sources localisées de pollution : <ul style="list-style-type: none"> • Promotion d'utilisation du réseau électrique sur les chantiers pour remplacer et réduire l'usage de groupes électrogènes • Expérimentation d'outils de traçabilité des matériaux et déchets de chantiers |
|--|---|

| | |
|---|--|
| Rosny sur Seine (avis délibéré) | Demande que les signalements récurrents sur différents sujets, notamment les émissions de poussières, associés à 2 sites industriels (centrale d'enrobage aux bitumes à chaud de matériaux routiers, centrale de malaxage de matériaux soumise à déclaration ICPE) fassent l'objet d'une surveillance environnementale, notamment par le biais d'un programme de surveillance intégrant une ou plusieurs campagnes de mesures en dynamique, représentatives des conditions météorologiques sur une année. |
| Ablon sur Seine (avis en attente de délibération) | <p>Exprime son opposition à un éventuel projet de création d'un port fluvial sur les rives de la commune de Vigneux-sur-Seine. En effet, par courrier en date du 19 juin 2023, la société HAROPA PORT a présenté un projet industriel qui comporte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un port fluvial capable d'accepter des péniches de grande taille, - Une zone industrielle abritant une plate-forme logistique, un port de matériaux de constructions, et une usine d'hydrogène - Des aménagements pour un accès routier sur la RN6 - Un probable franchissement de Seine entre les communes de Vigneux-sur-Seine et d'Athis-Mons pour donner à ce complexe industriel un accès au pôle économique Orly-Rungis. <p>En plus de la dévastation de l'environnement local par l'urbanisation de zones naturelles protégées qui forment aujourd'hui un poumon vert local et des nuisances intolérables pour les populations (bruits, destruction du cadre de vie etc.), ce développement industriel va nécessairement être une source majeure de pollution de l'air qui va d'ailleurs s'ajouter à celle que subissent les populations à proximité des pistes de l'aéroport d'Orly.</p> <p>En effet les travaux de construction puis le fonctionnement de la zone industrielle portuaire vont contribuer à polluer l'air. Les manœuvres de péniches émettent des particules fines mais surtout un supplément important de trafic routier régional de poids lourds, évalué à 1500 mouvements supplémentaires par jour, va contribuer à congestionner des axes déjà saturés au quotidien (notamment la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges, le pont de Villeneuve-le-Roi et la RN7 à Athis-Mons).</p> <p>Il est important que le plan de protection de l'atmosphère de la région d'Île-de-France donne des outils pour cadrer voire empêcher des projets industriels anachroniques avec les préoccupations actuelles. Ainsi, il est demandé que les mesures « 3 : logistique à faibles émissions », « 7 : normes industrielles », « 8 : réduire les émissions des chantiers » et « 9 : urbanisme adapté » soient complétées et précisées pour permettre d'agir en ce sens.</p> |

| | |
|---------------------------|--|
| Autorité Environnementale | Recommande de compléter les actions prévues pour limiter l'utilisation des groupes électrogènes par des actions spécifiques pour les groupes de secours liées à des sites industriels ou tertiaires, en prenant notamment en compte les périodes de test et les risques d'une utilisation simultanée de groupes électrogènes par plusieurs sites dans un secteur géographique restreint. |
|---------------------------|--|

*

10.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les contributions recueillies sur le secteur industriel et les chantiers émanent de quelques élus, de citoyens (résidant ou non à proximité d'installations industrielles), d'associations. Elles ont un caractère hétérogène, sont « mesurées ».

Les observations portent majoritairement sur les normes industrielles et sur les contrôles de celles-ci, ainsi que sur les émissions des incinérateurs de déchets, des chaufferies à la biomasse. Certaines observations sont positives, comme celles qui soulignent le renforcement des émissions des chaufferies à la biomasse. D'autres pointent sur des situations bien spécifiques (présence d'une installation industrielle avec des nuisances) ou encore sur le besoin de sensibilisation ou d'information du public.

Enfin, peu d'observations concernent les chantiers.

*

10.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête Commentaires et avis du responsable du plan

Sur les chantiers

10.1. Les chiffres communiqués dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sont discordants sur la part des chantiers dans les émissions de particules (PM10 et PM2,5) en 2018.

Quelle est la part des chantiers dans les émissions de particules (PM10 et PM2,5) en 2018 ?

Réponse du responsable du plan

10.2. Quelles sont les règles de prise en compte des chantiers dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, notamment le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France tient-il compte des chantiers du Grand Paris ?

Réponse du responsable du plan

10.3. Etant donné la hausse de la part des chantiers concernant les émissions de particules en Ile de France (12,3% des émissions de PM10 et 6,5% des émissions de PM2,5 en 2018), il est important de pouvoir se projeter sur le volume de chantiers à venir (a minima jusqu'en 2030). Ces chantiers, en plus d'émettre des polluants réglementés, génèrent des flux de transports associés.

Avez-vous des outils de projection sur la pollution atmosphérique générée par les chantiers en cours et à venir entre 2024 et 2030 ?

Réponse du responsable du plan

Sur le secteur industrie

10.4. Des observations portent sur le contrôle des émissions industrielles. Quels sont les moyens de vérifier les prescriptions de l'arrêté interpréfectoral sur la sévèrisation des normes d'émissions industrielles :

quelles installations ont été contrôlées depuis 2018 ?

Réponse du responsable du plan

10.5. Y'a-t-il assez d'inspecteurs des installations classées en Ile de France pour l'action de cette mesure n°7 ?

Réponse du responsable du plan

10.6. Au niveau national, le PREPA définit les modalités à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de réduction des émissions d'origine industrielle pour la période 2022-2025, notamment : Garantir une priorisation des contrôles sur le volet « air » pour les ICPE situées dans les zones couvertes par une PPA et pour les ICPE les plus émettrices (par exemple les installations soumises à la directive IED)

Préparer des outils à destination de l'inspection pour le contrôle des émissions atmosphériques des ICPE.

Comment ont été priorisés les contrôles par l'inspection des installations classées et quels outils ont été déployés depuis 2022 ?

Réponse du responsable du plan

10.7. L'intervention de la MRAE lors de la réunion publique sur la qualité de l'air et l'aménagement du territoire du 18 mars 2024, a notamment porté sur le nombre croissant de centre de stockage de données (data centers) en Ile de France. Une observation recueillie porte également sur la valorisation de la chaleur produite par ces data centers.

Quelle mesure pourrait proposer le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France pour inciter ou prescrire la réutilisation de la chaleur « fatale » produite inévitablement par les centres de stockages de données ?

Réponse du responsable du plan

*

10.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Concernant les réponses apportées aux questions ayant trait aux chantiers, les réponses de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France sont claires et apportent des éléments de clarification pour la disparité des parts des émissions de particules fines issues des chantiers dans le 4^{ème} PPA et les hypothèses prises pour les scénarios au fil de l'eau 2025 et 2030 par rapport aux émissions de 2018 ; de méthodologie d'inventaire des chantiers considérée (CITEPA, 2023. Rapport OMINEA – 20ème édition) qui est basée sur le recensement d'une surface de chantiers. Ce rapport qui réalise un inventaire national précise ainsi les grandes lignes de l'approche pour faire l'inventaire des émissions engendrées par les chantiers de BTP à l'exception des engins mobiles, cite les références utilisées, les caractéristiques des chantiers considérés (l'activité des chantiers de BTP correspond à la construction d'immeubles, de maisons, de routes, etc.), la méthode générale d'estimation et la méthode d'estimation des polluants et d'information sur la bonne prise en compte des chantiers du Grand Paris : elle est confondue avec l'ensemble des autres chantiers de la région.

Toutefois, les réponses apportées peuvent apparaître insuffisantes sur deux points : la surface des chantiers pour l'Île de France considérée par Airparif pour la région Ile de France n'apparaît pas dans le rapport CITEPA, 2023. Rapport OMINEA – 20ème édition (La consultation des références indiquées dans celui-ci n'est pas aisée et la donnée n'est finalement pas présentée), et l'hypothèse prise par Airparif de recenser une surface stable des chantiers sur la région n'est pas explicitée. Notamment le fait de savoir la prise en compte des chantiers du Grand Paris intégrée, tout en ayant une surface stable pourrait manquer de cohérence.

Concernant les réponses apportées sur le secteur industrie, celles-ci permettent de connaître le nombre approximatif d'inspecteurs des installations classées en Ile de France à l'heure actuelle (pas d'évolution donnée sur ce nombre au fil des années) et le nombre d'inspections réalisées en Ile de France (nombre en augmentation significative entre 2018 et 2022) ; de réindiquer le nombre de contrôles des installations classées de combustion sur 3 années consécutives (2018, 2019, 2020), 259 contrôles soit une moyenne de 83 contrôles/an ; de disposer des programmes nationaux de l'inspection des installations classées pour les années 2021, 2022 et 2023. Les actions nationales, déclinées pour l'Île de France, portaient sur 12 contrôles demandés en 2021, puis 18 contrôles en 2022 et 2023.

Mais certaines questions ont été éludées comme la liste des installations contrôlées en Ile de France depuis 2018 ; l'analyse de l'adéquation charge – ressources pour montrer que le nombre d'inspecteurs présenté est suffisant pour mener l'action n°1 « Renforcer la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 50 MW) de la mesure n°7 ; les outils à destination de l'inspection pour le contrôle des émissions atmosphériques des ICPE déployé depuis 2022 ne sont pas cités ; la méthodologie de priorisation des contrôles concernant les ICPE les plus émettrices sauf le programme annuel de l'inspection des installations classées.

Le nombre de contrôles demandés pour l'Île de France semble très faible.

Concernant les datacenters et les groupes électrogènes, le responsable du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France réaffirme la position exprimée au chapitre 3.8 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, de ne pas ajouter d'autres mesures que celles déjà existantes et prescrites par l'arrêté du 31 janvier 2018 approuvant le 3^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère.

La valorisation de la chaleur fatale des datacenters est écartée par le responsable du 4^{ème} PPA comme étant hors scope de responsabilité du Plan de Protection de l'Atmosphère et rattache celle-ci comme une orientation régionale à définir dans le Schéma Régional Climat Air Energie.

*

10.5. Appréciation de la commission d'enquête

Concernant les chantiers, la seule mesure prévue dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France porte sur l'utilisation des groupes électrogènes pour des chantiers et certaines manifestations sur la voie publique. Comme le mentionne l'Autorité environnementale dans son Avis relatif au 4^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, le cas des groupes électrogènes utilisés par des industriels ou le secteur tertiaire pour faire face à un problème d'approvisionnement sur le réseau électrique n'est pas explicitement abordé. Ces groupes doivent être testés de façon régulière et leur fonctionnement peut être à l'origine d'émissions notables de polluants atmosphériques.

Parmi les observations déposées, un contributeur note que l'action 3 – Mesure 7 « Limiter l'utilisation des groupes électrogènes fixes et mobiles alimentés par des hydrocarbures d'une puissance supérieures à 10kVA » figurait « *déjà au Plan de Protection de l'Atmosphère 2006* ».

La mesure apparaît incantatoire.

En ce qui concerne le secteur industriel, le dossier ne comporte aucune cartographie permettant d'appréhender les émissions associées aux installations recensées. La mesure 7 comporte, certes, deux actions prescriptives portant sur la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 50MW) et la poursuite du renforcement des normes d'émission pour les installations de combustion à la biomasse.

La lecture du projet d'arrêté d'approbation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France précise que ces renforcements de la réglementation nationale ne s'appliqueront qu'aux installations nouvelles. Comme le souligne un contributeur : « *les deux premières mesures ne sont que des renforcements de la réglementation nationale et ne s'appliqueront qu'à un petit nombre d'installations* ».

La Cour des comptes, pour sa part, dans le Rapport publié en Septembre 2020 et intitulé Les politiques de lutte contre la pollution de l'air, note que « les zones industrielles présentent toujours des problématiques propres, du fait de l'émission de polluants spécifiques, de phénomènes de panaches et de pics de pollution liés aux phases de démarrage des installations ou à des dysfonctionnements » et que « le principe d'autocontrôle et de déclaration des émissions n'est viable que s'il est assorti de contrôles et de sanctions ».

La consultation du Bilan de fonctionnement 2022 des chaufferies biomasse collectives et industrielles en Île-de-France publié par l'AREC en novembre 2023 montre que le développement récent du parc de chaufferies biomasse s'opère sur un rythme modéré et que le développement se fera avant tout pour des petites chaufferies dédiées à des bâtiments lors de remplacement de chaudières collectives gaz ou fioul notamment. Ces propos sont illustrés par ce graphe



(Source : <https://www.arec-idf.fr/nos-travaux/publications/bilan-de-fonctionnement-2022-des-chaufferies-biomasse-collectives-et-industrielles-en-ile-de-france>)

La Commission d'enquête au regard de ces éléments s'interroge fortement sur l'efficacité de ces mesures concernant le secteur industriel et ce, d'autant plus dans un bref délai.

*
* *

4 – THÈME 11 SECTEUR AGRICOLE

11. 1. Synthèse des éléments du dossier

La pollution de l'air et le secteur agricole

Les activités agricoles sont des sources d'émissions de polluants atmosphériques qui ont un impact sanitaire et environnemental important. Parmi les polluants émis, il y a surtout l'ammoniac (NH₃) émis via l'épandage d'engrais azotés pour les cultures sans oublier les pesticides (herbicides, fongicides, insecticides) ou plus globalement les biocides et autres produits phytopharmaceutiques (PPP), lesquels ne sont certes pas visés par les normes de qualité de l'air de l'article L 221-1 du code de l'environnement mais pour lesquels le PREPA a émis des mesures pour réduire les effets sanitaires néfastes.

Sur l'aspect quantitatif des émissions de polluants réglementés et privilégiés dans le PPA, le secteur agricole en IDF était en 2018, à l'origine de :

- 3 % des émissions d'oxydes d'azote (NO₂) ;
- 18% des PM₁₀ essentiellement dues aux cultures de terres arables (94%). Sur les baisses d'émissions de PM₁₀ en 13 ans, le secteur est contributeur pour seulement 2%
- 6% des émissions régionales sur les PM_{2,5} avec aucune baisse entre 2010 et 2019.
- 71% des émissions de NH₃ surtout lors de l'épandage d'engrais (46% via CITEPA 2021).

Les objectifs et mesures proposés pour réduire les émissions de polluants

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ne propose aucune nouvelle mesure sur le secteur agricole.

Le bilan du PPA 2018-2025 de 2022 précise que sur les 3 défis/actions agricoles seul un a été réalisé.

Sur les avis émis

| | |
|------------|--|
| CODERST 78 | Sur l'arrêté interpréfectoral et l'article relatif à l'agriculture, des précisions sur l'échelle de Beaufort seraient nécessaires. |
| CODERST 94 | Il est demandé pourquoi le projet de PPA ne prévoit pas de mesures sur la production d'ammoniac par le secteur agricole ». |
| | Demande de citer les mesures du plan « Un nouvel air pour l'Île |

| | |
|---------------------------------------|--|
| Conseil Régional IDF | de France » et notamment celle sur le secteur agricole, intitulée « la volonté d'expérimentations sur le territoire pour diminuer les émissions lors des épandages agricoles ». |
| Ville de Paris | Regrette que dans le PPA 2024, contrairement au précédent, ne figure aucune mesure agissant sur les pratiques agricoles (de fertilisation azotée) comme source de pollution. Elle rappelle que l'agriculture est le premier émetteur d'ammoniac en IDF (71%). |
| Saint Denis | Regrette que le PPA 2024 ne porte pas d'action sur le secteur agricole, 2 ^{ème} contributeur des émissions de PM10. |
| Champlan | S'inquiète de l'absence de mesures liées au secteur agricole, qui représentent près de la moitié du territoire et sont dominées par les grandes cultures (80% de la SAU en céréales et oléagineux). Il serait pertinent que les concessionnaires de réseaux routiers aient l'obligation d'étudier la faisabilité de créer des ceintures vertes fonctionnelles constituées de haies végétales denses le long des axes identifiés comme source de pollution importante (axes dépassant régulièrement les seuils de pollution), Leur constitution permettrait d'avoir une incidence favorable sur la qualité de l'air, sur la biodiversité et sur les paysages de nos territoires. |
| Epinay sur Seine (non pris en charge) | Demande la poursuite d'actions des actions du secteur agricole du PPA 2018 |

*

11.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Le nombre d'observations du public ayant abordé ce thème est relativement faible (à peine une vingtaine).

Les avis des collectivités sont aussi peu nombreux (Ville de Paris, Saint-Denis, Champlan, Epinay) et évoquent surtout l'absence de mesures liées à l'agriculture.

De l'analyse de ces observations du public peuvent être retenus les points suivants :

- Regret de n'avoir aucune mesure liée au secteur dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France alors qu'il y en avait dans le PPA 2018 (OBS 66, 67, 82, 1009, 1119) précédent, notamment pour réduire la pollution liée au NH3.
 - *« Il n'est pas cohérent d'exempter le secteur agricole des efforts nécessaires pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons tous »,*
 - *« Aucune mesure sur les pratiques agricoles (fertilisation azotée) comme source de pollution. »*
 - *« Il faut diminuer l'impact des polluants liés à l'agriculture ».*
 - *« Il faut prendre en compte dans le PPA les conséquences de l'activité agricole sur la qualité de l'air ».*
 - *« Un secteur oublié » ; « Dans le PPA3, aucune des propositions émises pour lutter contre les émissions n'a été mise en œuvre. Dans le futur PPA 4 aucune action n'est demandée au secteur agricole »*

- Effets sanitaires néfastes de l'ammoniac

France Nature Environnement Île-de-France, dans son observation, rappelle que ce gaz est très irritant pour le système respiratoire, la peau et les yeux et peut entraîner des œdèmes pulmonaires (Airparif) et fait référence à une étude qui montre que les émissions d'ammoniac en Europe sont la cause de 72500 morts par an (9500 pour la France). Cette étude estime d'ailleurs qu'en changeant les pratiques pour mettre en œuvre des solutions existantes au niveau européen, il serait possible de sauver chaque année 27000 vies et d'économiser 75 milliards.

- Demande de mise en place d'une action incitative forte pour remplacer les intrants chimiques par des amendements organiques : *« Il est aujourd'hui possible de réduire une grande partie des émissions polluantes de ce secteur en encourageant les agriculteurs à adopter des pratiques moins polluantes et à reconcevoir leur manière de produire ».*
- Renforcement de la surveillance des PPP (pesticides, herbicides, fongicides), polluants non réglementés et que les données recueillies puissent alimenter la base de données PhytAtmo. Il y a actuellement un seul point de surveillance par Région.
- Effets toxiques des PPP

« En outre, bien que les produits phytopharmaceutiques ne soient pas réglementés, leur toxicité pour la santé humaine est maintenant bien établie, et il est très regrettable que le projet de PPA ne prenne pas cette question en compte ».

Monsieur Le Maire d'Ormesson dans la Marne se plaint des dégâts de ces produits, comme le glyphosate sur la santé des riverains, des agriculteurs et aussi sur la biodiversité (disparition des oiseaux, ...)

Enfin, trois observations seulement, celle du Maire de Champlan (REL – 482), celle d'un chercheur de l'INRAE (REL – 82) et aussi celle de France Nature Environnement Île-de-France (REL – 1076) émettent des propositions sur ce thème pour lesquelles des réponses de la DRIEAT seraient bénéfiques.

*

11.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis du responsable du plan

11.1. Page 28 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, la figure 7 donne l'évolution des émissions de NOx de 2010, 2015, 2030. La part de l'agriculture est faible p/r aux autres secteurs et aucun chiffre n'est donné.

Pourrait-on avoir la part exacte que représente le secteur agricole ?

Réponse du responsable du plan

Sur la mesure des polluants en milieu rural francilien par Airparif

11.2. Mesure des polluants réglementés et autres : stations rurales.

Les stations de fond gérées par Airparif ne concernent que 7 stations de type RR (Rurale Régionale) et RP (Rurale proche de l'agglomération) sur 39. Ces sept stations sont situées dans le 77, 78, 91, 95.

Pour une meilleure répartition et une meilleure connaissance des polluants et notamment les pesticides et PPP sur le secteur agricole ne serait-il pas possible d'augmenter et de mieux répartir ces stations de fond de type RR ou RP ?

Réponse du responsable du plan

11.3. Absence de station rurale nationale en IDF.

L'étude environnementale du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France précise que Airparif ne possède pas de station rurale nationale en IDF. Compte tenu de l'importance du secteur agricole en IDF dont près de la moitié du territoire (47%) est agricole et constituée de terres cultivées (première région meunière du pays), **pourquoi cette station n'existe-t-elle pas ?**

Réponse du responsable du plan

11.4. Peut-on envisager de la mettre en place ?

Réponse du responsable du plan**11.5. Mesure de l’ozone en zone rurale**

Il est signalé dans l’étude environnementale que l’indice AOT 40 est mesuré via des stations de Airparif.

Pouvez vous nous indiquer quelles sont les stations de fond de Airparif qui permettent de mesurer cet indice ?

Réponse du responsable du plan**11.6. Surveillance des pesticides (proposition de Monsieur Le Maire de CHAMPLAN).**

L’ANSES a fait une proposition de surveillance nationale pérenne des pesticides. Ce suivi a été lancé le 20 juillet 2021.

Avez-vous connaissance des premiers résultats de ce suivi ?

Réponse du responsable du plan

11.7. L’association Airparif, en tant que AASQUA de la Région IDF a-telle la possibilité de travailler sur la base de données de surveillance des pesticides Phytatmo tenue par les AASQA et qui a été lancée depuis 2002 ?

Réponse du responsable du plan**Sur les avis des collectivités, organisations**

11.8. Dans le PPA 2018-2025, la Chambre d’Agriculture d’IDF était responsable d’actions liées au secteur agricole.

Est-ce que pour ce projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France, la Chambre d’Agriculture IDF a été consultée ?

Réponse du responsable du plan**Suivi des actions du PPA 2018-2025 liées au secteur**

11.9. Positionnement des deux actions du secteur agricole dites « continues » et qui restent « mises en œuvre » pour ce projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France.

Le fait de ne pas avoir ajouté ces deux actions comme mesure du projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France pose un problème.

La FNE dans son observation précise : « *Il est important de noter que ces deux mesures du PPA 3 seront abrogées du fait qu'elles ne soient pas reprises dans l'arrêté assurant la continuité entre le PPA3 et le PPA 2024 (page 60). Il est surprenant que le PPA 2024 affirme concernant ces deux mesures : des actions du PPA adopté en 2018 ne nécessitant pas de cadre réglementaire restent également mises en œuvre* » alors qu'elles ne sont pas reprises dans l'arrêté »

C'est aussi une demande de Monsieur Le Maire de Champlan et d'Épinay sur Seine, de la FNE, de reprendre les actions du PPA précédent non réalisées et de les intégrer dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France.

Quelles réponses pouvez-vous apporter sur l'intégration réelle des mesures du PPA 3 concernant le secteur agricole dans le projet d'arrêté assurant la continuité entre le PPA 3 et le PPA 2024 ?

Réponse du responsable du plan

11.10. Suppression ou maintien du défi COLL1, action 3 du PPA 2018-2025.

Il est précisé que **l'action 3 du défi** « fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions liées à la qualité de l'air » liée au secteur collectivités visait à « expérimenter et à essaimer des systèmes d'agriculture territorialisés », **est à faire** (Bilan du PPA 2018-2025 page 130 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France).

Pour quelles raisons cette action non réalisée n'est pas mise en œuvre avec les autres mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ? Doit-on considérer qu'elle est abandonnée ?

Réponse du responsable du plan

11.11. Formation des agriculteurs au cycle de l'azote : action du PPA 2018-2025 réalisée.

A priori, ces formations ne sont pas inscrites dans le nouveau catalogue de formation 2024 de la Chambre d'Agriculture IDF disponible sur leur site internet, alors qu'elles étaient présentes auparavant. Le lien https fourni dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France (page 60) nous présente la fiche d'une formation d'une durée d'un jour qui a eu lieu en mai 2023 et on nous signale qu'on ne peut plus s'inscrire à cette formation.

Doit-on considérer que ces formations ne seront plus mises en place ?

Réponse du responsable du plan

11.12. Sinon, peut-on savoir combien de formations ont eu lieu en 2022/2023 depuis leur mise en place et combien d'agriculteurs ont été formés ?

Réponse du responsable du plan

Compatibilité du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France avec les objectifs du PREPA

11.13. Quid de la formation des futurs diplômés des écoles franciliennes agricoles ?

C'est une action proposée dans le PREPA dans le thème « Mobilisation des acteurs locaux » et à faire éventuellement dans le cadre de la Journée Nationale de la Qualité de l'Air.

Pour contribuer à l'objectif de formation de futurs diplômés, **avez-vous envisagé des actions pour sensibiliser et impliquer vos écoles franciliennes agricoles (27 établissements en IDF) sur « l'agriculture et la qualité de l'air » ?**

Réponse du responsable du plan

11.14. Courbe d'évolution des émissions de NH3 en IDF

Pour s'assurer que la réduction des NH3 en IDF est effective et contribue à l'objectif de réduction de NH3 fixée par l'Union Européenne et définie dans le PREPA et la Directive dite NEC 2, serait-il possible d'avoir une courbe ou un tableau de l'évolution des émissions de NH3 entre 2005 et 2030 en y intégrant les prévisions et en les situant au regard des objectifs de réduction internationaux, européens, nationaux comme le fait CITEPA pour la France ?

Réponse du responsable du plan

11.15. Suivi en IDF de la mise en œuvre du plan national pour réduire les émissions de NH3.

Le Ministère de l'agriculture a adopté en mai 2021 un plan d'action pour réduire les émissions de NH3 de l'épandage. Ce plan d'action, demandé par le PREPA, vise à supprimer l'utilisation des matériels les plus émissifs en 2025 (dit Plan Matériels d'Épandage moins Émissifs ou PMEE).

En tant que responsable du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, comptez-vous jouer un rôle dans la mise en œuvre ou le bilan de ce PMEE qui doit se terminer en 2025 en IDF ?

Réponse du responsable du plan

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et le secteur agricole**11.16.** Article 22 du projet d'arrêté inter-préfectoral sur les épandages.

Lors du CODERST 78 du 06 juin 2023, sur la présentation du bilan 2022 et du projet d'arrêté inter-préfectoral validant le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, l'un des membres a demandé sur l'article 22 du projet d'arrêté de préciser ce que signifiait l'échelle de Beaufort.

Pouvez-vous modifier dans ce projet d'arrêté l'article 3 sur les définitions en y rajoutant la définition de l'échelle de Beaufort ?

Réponse du responsable du plan

11.17. Intégration de mesures et actions ciblées sur les pratiques agricoles, notamment les émissions d'ammoniac dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France.

Il s'agit entre autres, d'une proposition de la FNE qui argumente en disant : « Il est nécessaire que le secteur agricole prenne conscience du problème des engrais azotés dont une bonne partie part inutilement dans l'air et contribue à la formation d'une forte quantité de particules qui dégradent la santé de leurs concitoyens.

Quelle est la position de la DRIEAT sur cette proposition ?

Réponse du responsable du plan

11.18. Introduction de mesures/actions et de suivi des biocides et autres produits phytosanitaires (PPP) dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France.

La réponse de la DRIEAT à l'AE concernant l'analyse des effets de biocides et autres produits phytosanitaires vis-à-vis des populations proches des épandages, non traités dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France, consistait à dire que ces produits n'étaient pas cités dans l'article L-221-1 du code de l'environnement et qu'il n'y avait pas lieu de les traiter.

D'une part, le PREPA souligne la nécessité de consolider ce suivi à l'échelle régionale dans le prolongement de la campagne nationale menée en 2018-2019. De plus le rapport de la Cour des Comptes sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air de Juillet 2020 recommande de surveiller le teneur des pesticides dans l'air. Enfin, les AASQA recommandent, à la suite de la CNEP (Campagne Nationale exploratoire sur les pesticides) de « multiplier les sites de mesures pérennes afin de produire une information locale, fiable et représentative », « d'incorporer la mesure de pesticides dans l'air ambiant ».

La FNE dans son observation présente quelques statistiques de la Mutuelle Santé Agricole concernant les pathologies touchant le secteur agricole. Le constat est que « les professions agricoles sont plus touchées par ces pathologies que les autres professions alors que généralement ces populations vivent dans des environnements moins pollués par les polluants atmosphériques réglementés ».

Le Maire de Champlan dans son observation va jusqu'à demander l'interdiction définitive des néonicotinoïdes et toutes les molécules dérivées mais aussi le glyphosate et les produits chimiques tel que les pesticides. Toutes les études indépendantes démontrent la dangerosité de ces produits ; La proposition de la FNE est d'intégrer dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France des mesures et actions ciblées sur les pesticides agricoles.

Quelle réponse, la DRIEAT peut-elle apporter à ces deux propositions ?

Réponse du responsable du plan

11.19. Suivi des initiatives agricoles nationales et mise en œuvre en IDF.

Le ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire a lancé au printemps 2022 une initiative « Optimiser les ressources en azote » en lien avec les Chambres d'Agriculture. Cette action se décline dans chaque région sous double pilotage DRAAF – Chambres d'Agriculture et a pour mission de réaliser des fiches pédagogiques.

Avez-vous envisagé de proposer en lien avec la DRAAF de proposer pour ses fiches un volet pollution de l'air qui procéderait de la sensibilisation des agriculteurs à la pollution de l'air ?

Réponse du responsable du plan

11.20. Agriculture urbaine et péri-urbaine et pollution de l'air.

Depuis le début des années 2000, l'agriculture urbaine et péri-urbaine tend à se développer en France et notamment à Paris et dans la banlieue. Cependant cette agriculture est exposée à différents types de pollution liés aux modes de production, à la qualité de l'air et des sols ainsi qu'aux différentes réactions aux polluants des plantes cultivées.

Avez-vous connaissance d'études en cours ou à venir sur le sujet ?

Réponse du responsable du plan

11.21. Des mesures de polluants notamment les HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) et leur impact sur la qualité des produits ont-elles été faites via Airparif ?

Réponse du responsable du plan

11.22. Questions posées par Monsieur Le Maire de Champlan

Ces propositions ont été émises dans l'observation 482. Elles visent à prendre en compte dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France les conséquences de l'activité agricole sur la qualité de l'air.

- Il faut encourager et accompagner l'agriculture alternative : agroécologie, agroforesterie, permaculture ;
- Demander à la Chambre d'Agriculture IDF et aux exploitants agricoles de mettre à disposition des collectivités territoriales toutes les données concernant leurs pratiques agricoles ;
- Obtenir facilement un accès exhaustif aux registres des traitements utilisés tout au long de l'année dans les exploitations agricoles ;
- Créer un organisme indépendant de validation et de certification des molécules et des traitements utilisés en agriculture ;
- Proposer une étude pour identifier les véritables impacts des activités agricoles sur la santé humaine ;
- Mettre en place une ZNT (Zone de Non Traitement) des terres agricoles à 150 m minimum des habitations.

Pouvez-vous apporter une réponse à ces propositions, en consultant éventuellement des services d'autres organismes plus spécialisés tels que la Chambre d'Agriculture IDF, l'ANSES, Airparif ?

Ces propositions sont-elles de nature à être intégrées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France dont vous avez la responsabilité ?

Si non, quelles solutions pertinentes pourraient être envisagées pour mettre en œuvre ces propositions ?

Réponse du responsable du plan

*

11.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

A la lecture des réponses formulées dans le mémoire en réponse produit par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France, il apparaît très clairement que « *in fine, aucune de ses actions (du Plan de Protection de l'Atmosphère 2018-2025) n'ont été reprises dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France* ».

La plupart des réponses s'analysent comme imprécises, incomplètes, uniformisées : « *nous ne disposons pas de ces informations* », « *comme cela a été argumenté dans le rapport d'évaluation environnementale...* », « *il est pris note de ces observations* », « *ce n'est pas l'objet du Plan de Protection de l'Atmosphère* », ...

*

11.5. Appréciation de la commission d'enquête

La région Île de France est une grande région agricole dominée par les grandes cultures (48% de la surface de son territoire avec 569000 ha de terres cultivées) qui concernent surtout les départements de Seine et Marne, Yvelines, Essonne et Val d'Oise.

Elle compte environ 4500 exploitations agricoles dont près de 2700 produisent des COP (Céréales, Oléagineux, Protéagineux) avec une superficie moyenne de 127 ha. Au niveau des pratiques

culturelles, ce sont les cultures intensives qui dominent, même si l'on constate une nette croissance des pratiques écologiques (11% des exploitations bio en 2020 contre seulement 2% en 2010).

Selon l'Avis de l'Autorité environnementale en date du 23 novembre 2023, « *L'évaluation environnementale montre que ce secteur est la principale source d'émissions en matière d'ammoniac, mais représente une contribution secondaire pour les autres polluants. Le bilan du 3e PPA montre qu'en l'absence d'action réalisée, la part agricole augmente dans les origines des émissions. Le 4e PPA ne prévoit aucune action pour ce secteur, ce qui paraît en contradiction avec la situation observée sur les émissions d'ammoniac, mais également pour les particules* ».

Le Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) 2022-2025 a défini, à l'égard du secteur agricole, quatre axes

- Sensibiliser et former les professionnels et futurs professionnels à la qualité de l'air en agriculture avec quatre mesures ;
- Soutenir et orienter les évolutions techniques et les pratiques des agriculteurs favorables à la réduction des émissions d'ammoniac avec 6 mesures ;
- Limiter le brûlage à l'air libre des résidus agricoles avec une seule mesure qui vise à développer les techniques et filières alternatives ;
- Evaluer et réduire la présence des produits phytopharmaceutiques (PPP) dans l'air.

L'Autorité environnementale, dans l'Avis cité supra, rappelle que « *le Prepa souligne la nécessité de consolider le suivi dans l'air à l'échelle régionale dans le prolongement de la campagne nationale exploratoire qui avait été menée en 2018-2019 et au cours de laquelle deux sites franciliens avaient été instrumentés par Airparif (à Paris 18ème et à Rambouillet)* ».

La Cour des comptes, dans son Rapport portant sur les Politiques de lutte contre la pollution de l'air publié en Septembre 2023, consacre un chapitre à l'agriculture et le dénomme ainsi : « *l'agriculture : une mobilisation insuffisante, des mesures plus contraignantes à mettre en œuvre rapidement* ».

La Haute juridiction financière constate, ensuite, une diffusion trop lente des pratiques moins émissives tout comme le peu de mesures contraignantes pour, in fine, formuler des propositions d'actions : recourir aux leviers normatifs difficilement contournables (et signale que « *la plupart des leviers plus contraignants sont identifiés dans le PREPA* ») et instaurer une surveillance de la teneur dans l'air des pesticides. Sur ce point, elle rejoint l'Autorité environnementale qui précise « *L'Ae recommande d'approfondir l'analyse des effets des émissions de biocides et autres produits phytopharmaceutiques et l'exposition des populations voisines des épandages et au-delà* ».

La Commission d'enquête, dans ces conditions, s'étonne vivement de la non-prise en considération de ce secteur dans l'élaboration du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France et demande que soient, a minima, intégrées des mesures concrètes et adaptées au territoire régional concerné, des mesures visées par le Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) 2022-2025.

*

* *

4 – THÈME 12 SECTEUR AÉRIEN

12. 1. Synthèse des éléments du dossier

Les émissions des plateformes aéroportuaires représentent 9 % des émissions régionales de NOx, dont 88 % pour les mouvements des avions, le reste étant lié aux activités au sol. Le secteur aérien est le seul secteur de la région qui a vu ses émissions d'oxydes d'azote augmenter depuis 2010 (+7%). Le contexte international du secteur représente une contrainte forte. Peu d'éléments sur le secteur aérien figurent sur le dossier du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France. **La Commission d'enquête a donc souhaité consacrer, dans le Carnet Visuel, un chapitre sur la qualité de l'air et le secteur aérien.**

Le PPA 2018 prévoyait, pour le secteur aérien, 3 défis et 5 actions, piloté par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) : 2 sont opérationnelles et 3 à finaliser.

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France prévoit, pour le secteur aérien la Mesure 5 qui comporte 3 actions : (détaillées p 94 et 95 du Tome 2 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France) :

- Action 1 : Accompagner le développement des plans de mobilité des plates-formes aéroportuaires
- Action 2 : Réduire les émissions de polluants des plateformes aéroportuaires côté piste
- Action 3 : Généraliser les approches des aéronefs en descente continue

Sur les avis émis

| | |
|--------|---|
| ACNUSA | <p>-Demande l'ajout d'un indicateur de suivi des émissions à l'action n°2</p> <p>-Regrette qu'il n'y ait pas davantage d'actions visant les émissions ciblées « avions » concernant le cycle LTO (Landing and Take-Off), ce poste représente la source majoritaire de émissions de Nox, des COV et des PM₁₀.</p> <p>-Aurait apprécié que la question des aérodromes secondaires de la région IDF soit traitée</p> <p><u>Propose 3 actions complémentaires :</u></p> <p>-Élever progressivement au cours des cinq prochaines années le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur les aéroports d'IdF pour le transport de passagers et le transport de fret</p> |
|--------|---|

| | |
|--------------------------|--|
| | <p>-Généraliser les approches des aéronefs en descente continue</p> <p>-Renouveler la flotte des aéronefs de moins de deux tonnes utilisées en formation par les écoles de pilotage et les aéroclubs sur les aéroports secondaires d'Ile de France en remplaçant les aéronefs en service par des aéronefs de nouvelle génération</p> |
| Villeneuve le Roi | <p>Regrette que le projet de PPA :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne traite que de l'accès aux plateformes et des activités au sol, • Occulte le mouvement des avions responsable de la pollution de l'air à hauteur de 88% des émissions des plateformes. • Demande que : • La problématique de la pollution de l'air liée à l'aviation soit mieux prise en compte • Que le PPA propose des mesures concrètes pour la limitation du trafic aérien, seul levier pour réduire la pollution de l'air • Demande de rajouter dans la « partie 1 », « mesure 5 » les actions suivantes : • La limitation du trafic aérien à 200000 mouvements pour Orly, • La limitation des avions gros-porteurs à 8% du trafic global • L'allongement du couvre-feu • Demande qu'une procédure soit énoncée par le PPA pour : • Mettre en œuvre la limitation du trafic aérien en cas de pics de pollution, conformément à l'article L223-1 du code de l'environnement • Demande que le retard pris dans la réalisation des actions PPA 2018 soit rapidement rattrapé |
| Villeneuve-Saint-Georges | <p>Emet les réserves ou les besoins de compléments suivants : Il convient que le PPA puisse mieux prendre en compte la problématique de la pollution de l'air liée à l'aviation en traitant notamment le mouvement des avions et pas uniquement l'accès aux plateformes aéroportuaires et des activités au sol.</p> |
| Ablon | <p>Malgré ses ambitions fortes affichées sur le sujet, il est regrettable que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de PPA ne traite que de l'accès aux plateformes aéroportuaires et des activités au sol. • Occulte le mouvement des avions, pourtant responsable de la pollution de l'air à hauteur de 88% des émissions des plateformes aéroportuaires. • Demande l'ajout dans la « partie 1 », « mesure 5 », des actions suivantes : |

| | |
|----------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • La limitation du trafic aérien à 200 000 mouvements pour Orly, • La limitation des avions gros-porteurs à 8% du trafic global, • L’allongement et le respect strict du couvre-feu. • Qu’une procédure soit énoncée par le PPA pour mettre en œuvre la limitation du trafic aérien en cas de pics de pollution, conformément à l’article L.223-1 du code de l’Environnement. • Que le retard pris dans la réalisation des actions du PPA 2018 soit rapidement rattrapé. |
| ARS | Les actions visant les aéroports apparaissent moins ambitieuses, alors même que c'est un secteur qui devrait augmenter ses émissions de NO2 au cours des prochaines années, même si ces émissions sont moindres que celles du transport routier. |
| CD95 | Réduire les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires. |
| Plaines et Monts de France | Le territoire de la CCPMF est directement impacté par les pollutions issues de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle (située à l’Ouest du territoire). La collectivité n’a que très peu d’influence sur ce secteur, La CCPMF est donc favorable à toutes mesures prises au niveau régional permettant la réduction de ces pollutions, notamment l’action concernant la réduction des émissions côté piste. |
| Val Parisis | <p>La mesure 5 relative aux nuisances aéroportuaires semble très peu ambitieuse par rapport aux enjeux qu’elles représentent pour les habitants de la CA Val Parisis.</p> <p>Des actions bien plus volontaristes, quant au volume du trafic aérien, quant à la mise en œuvre de mesures techniques permettant de limiter le survol des zones les plus urbanisées, sont nécessaires.</p> <p>Cela est d’autant plus nécessaires que les résultats en matière aéroportuaire sur la période du PPA 2018-2025 apparaissent négatifs, avec une augmentation de 7% des émissions d’oxydes d’azote.</p> <p>De plus, il n’est pas fait état dans le document de la bonne mise en œuvre des actions inscrites dans le document.</p> <p><u>Propose</u> : Un renforcement important de la prise en compte des nuisances aéroportuaires et l’inscription d’actions volontaristes en la matière,</p> |
| IDFM | La mesure 5 concernant les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires, et plus particulièrement l’action d’accompagnement du développement des plans de mobilité des plateformes aéroportuaires cible la réalisation, l’élargissement à d’autres employeurs et la mise en œuvre concrète de plans de mobilité inter-employeurs pour les trois plateformes aéroportuaires franciliennes. Cette approche inter-employeurs concentrée sur des territoires |

| | |
|------------------|--|
| | denses en emplois rejoint bien celle retenue pour le Plan des mobilités. |
| Champlan | <p>-Peu d'actions à l'encontre du secteur aérien pour encadrer ces émissions, seul à avoir vu ses émissions augmenter de 7 % depuis 2010.</p> <p>-Pas d'effet réel des actions qui sont proposées dans le projet de PPA dans la réduction des émissions du secteur aérien.</p> <p>-Ne tient en aucun cas compte des pollutions engendrées par les survols aériens mais ne considère que les pollutions au sol au niveau du roulage.</p> <p>L'absence du respect du couvre-feu notamment pour les liaisons low-cost</p> <p>Une augmentation du nombre de grands porteurs provoquant des émissions de polluants plus importantes.</p> <p>Une part encore bien trop faible d'avions moins polluants dans l'ensemble de la flotte aérienne pour permettre une amélioration de la qualité de l'air sous les zones de survol,</p> <p>L'absence de perspective d'évolution des moyens de propulsion, de carburants de nouvelle génération permettant de réduire les émissions en vol,</p> <p>L'absence de prise en compte des pollutions liées aux survols aérien avec le Landing Take Off et partie intégrante à la pollution locale,</p> <p>Demande donc que la réduction des émissions du secteur aérien soit aussi bien recherchée :</p> <p>Lors du roulage sur piste mais également en survol.</p> <p>Le respect strict du couvre-feu doit être respecté par les aéroports.</p> <p>L'incitation aux différents acteurs à tendre vers une extension de la période du couvre-feu afin de permettre une durée de sommeil de 08h00 sans nuisances sonores.</p> |
| Forges les Bains | Pour réduire les pollutions atmosphériques engendrées par les avions, il est impératif de réduire purement et simplement le trafic aérien sur la région parisienne comme le démontre les scénarios de l'ADEME |
| Epinay sur Seine | <p>Des enjeux ont été oubliés ou sous-estimés et les actions sur le thème de l'aérien sont moins restrictives que sur le précédent PPA.</p> <p><u>Demande</u> des actions plus fortes sur le secteur aérien et notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La maîtrise des émissions polluantes des aéronefs, • L'interdiction des engins les plus polluants • La limitation du trafic dans un objectif de santé environnemental, contribuant de manière concomitante à la réduction du bruit. |
| Moussy-le-Neuf | La taxe aéroportuaire pénalise les riverains de l'aéroport Charles de Gaulle sur les prix de tickets de RER ce qui les contraint à effectuer des déplacements supplémentaires pour se rendre dans une autre gare. |

| | |
|----------------|--|
| Saint Maur | <p>Sur la réduction des pollutions liées aux plateformes aéroportuaires, la Ville estime que les « principales modalités » proposées sont très insuffisantes. Rappelle ses attentes (et celles de nombreuses communes franciliennes) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réduction du nombre maximum de mouvements autorisés sur l'aéroport d'Orly (200 000 au lieu de 250 000), • L'extension du couvre-feu de l'aéroport d'Orly (22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h), • La création d'un couvre-feu à l'aéroport Charles de Gaulle, • Des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens, • L'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés, • La régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée, etc. <p>Ces mesures auraient un impact immédiat et significatif sur la qualité de l'air et la santé des populations survolées.</p> |
| Chilly-Mazarin | <p>Nombreuses plaintes des habitants de Chilly-Mazarin sur le non-respect des règles du couvre-feu.</p> <p>Les données 2022 des dérogations accordées et transmises lors de la CCE de juin 2023 attestent de ce non-respect.</p> <p>Pense que le trafic aérien ne fait qu'augmenter sans prise en compte des nuisances de bruit et de pollution atmosphérique.</p> <p>Demande : Que la limite de vols à Orly soit abaissée et respectée.</p> |
| Igny | <p>Le trafic aérien a rejoint son niveau de 2019 et l'a même dépassé en juillet et août 2023. Aussi, comment réduire l'impact atmosphérique avec une augmentation du trafic ?</p> <p>Respect des règles du couvre-feu bafoué, principalement pour les liaisons low cost avec des dépassements au-delà de 23h30 de plus en plus nombreux ce qui engendre avec des plages horaires plus larges d'exposition</p> <p>Si un certain nombre d'avions en service sont un peu moins polluants, leur pourcentage est encore trop faible pour espérer une amélioration.</p> <p>Une évolution des moyens de propulsion, de carburants de nouvelle génération et le développement d'avions électriques sont des projections à horizon 2050 pour atteindre une proportion significative du nombre de vols permettant d'avoir un impact significatif</p> <p>Le dérèglement climatique n'oblige-t-il pas à prendre des décisions importantes pour réduire la pollution atmosphérique et les lourdes conséquences sanitaires qu'elle engendre ?</p> |

| | |
|--------------|---|
| Longjumeau | <p>Observe :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que le trafic aérien a rejoint son niveau de 2019 et l'a même dépassé en juillet et août 2023. • Le non-respect des règles du couvre-feu, principalement pour les liaisons low cost <p>Constate :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qu'un certain nombre de types d'avion désormais en service sont un peu moins polluants, • Que leur pourcentage est encore trop faible pour pouvoir espérer une amélioration. • Que l'amélioration n'est prévue qu'à l'horizon 2050, • Que nous sommes déjà en situation d'urgence climatique. <p>Demande : L'élargissement de la prise en compte des pollutions liées aux survols aériens avec le Landing Take Off (LTO) car cela fait partie de la pollution au niveau locale.</p> |
| Valenton | <p>Important de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte la pollution atmosphérique engendrée par les survols aériens. Actuellement, seule celle au niveau du roulage sur les pistes est prise en compte. • De réduire la pollution atmosphérique en réduisant le trafic aérien. • D'imposer une réduction des plages d'exposition (le couvre-feu étant de plus en plus régulièrement dépassé) et du nombre de vols sur les horaires d'exposition |
| Villecresnes | <p>Déplore que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le niveau de trafic aérien ne cesse de s'accroître sur un territoire francilien à forte densité de population. • Les règles de couvre-feu ne sont pas respectées avec des dépassements d'horaires au-delà de 23h30 par certaines compagnies, • Les couloirs aériens ne sont pas, non plus, respectés • Certains survols s'effectuent à des altitudes inférieures à 3000m exposant davantage la population francilienne et dégradant nos forêts. • La contribution des plateformes aéroportuaires à une diminution de la pollution ne s'opère que lentement rapportée au transport au sol et ne représente qu'un faible pourcentage. <p>Regrette que : Les défis à relever et actions liées portent principalement sur des actions de réduction des émissions dans le domaine du roulage sur piste, la gestion des départs, l'amélioration de la connaissance des émissions des</p> |

| | |
|----------------|---|
| | <p>avions <u>mais pas ceux engendrés par les survols aériens.</u></p> <p><u>Propose :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La prise en compte de la totalité des polluants liés aux survols aériens au point de vue des cycles de décollage et d’atterrissage en autres • L’intégration du dérèglement climatique, facteur d’aggravation des nuisances et des risques encourus par les populations. • L’application des mesures de l’Ademe en matière de réduction du trafic et respecter les recommandations de l’OMS |
| Deuil-la-Barre | <p>Le bilan des émissions polluantes en IDF établi par Airparif en octobre 2022, sur la base de données 2019, faisant état d’une augmentation de la pollution aux oxydes d’azote émis par le trafic aérien des 3 aéroports majeurs de plus de 18% entre 2005 et 2019, pollution représentant 11% du total de la région, faisant du secteur aérien le 2ème pollueur aux oxydes d’azote d’IDF et le seul qui soit en hausse</p> |

*

12.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les observations émanent d’un public très large : élus, associations, riverains. Nous y trouvons des prises de positions, des propositions, des constats...et beaucoup d’exaspération !

L’ADVOCNAR propose plusieurs mesures : Evaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France sans limite d’altitude, Renforcer la surveillance de l’air sur et autour des zones aéroportuaires, comme moyen d’alerte et de prise de décision, Appliquer les lignes directrices de l’OMS concernant la qualité de l’air, Plafonner le trafic aérien en Île-de-France, Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution, Appliquer le principe « pollueur payeur », Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures, Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires.

Pour le thème « enjeux sanitaires dans le secteur aérien », l’analyse des avis et des observations a mis en exergue les 3 points suivants : La pollution atmosphérique liée à l’aérien (aéroports et aérodromes), Les survols des avions et le couvre-feu, Les mesures proposées dans le projet de révision du Plan de Protection de l’Atmosphère Île-de-France sur ce thème.

La pollution atmosphérique liée à l’aviation (aéroports et aérodromes) :

L’analyse des avis et observations donne les éléments suivants : Le secteur aérien est le seul à avoir vu ses émissions de pollution augmenter et, aujourd’hui, dépasser son niveau d’avant 2019, Le

secteur aérien est le seul secteur qui verra ses émissions de polluants évoluer ses prochaines années, Le secteur aérien est le 2^e pollueur d'Île-de-France aux oxydes d'azotes avec 11% des émissions d'oxyde d'azote recensées pour la région en 2019 (chiffres Airparif), Les mouvements des avions sont responsables de la pollution de l'air à hauteur de 88% des émissions des plateformes aéroportuaires, L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est responsable à lui seul de 45% des oxydes d'azote liés aux aéroports franciliens, La combustion des carburants constitués de cycles benzéniques cancérigènes et de dérivés de plomb toxiques, dissipés au-dessus des têtes des riverains, Un sentiment de désintérêt des autorités concernant la pollution de l'air liée à l'aviation, Une inquiétude quant à l'impact sur la santé, Des polluants liés aux survols des avions et notamment des particules ultra fines, des dépôts liés aux survols et la pollution invisible due aux vapeurs de kérosène, une incompréhension face à la non prise en compte des mouvements des avions, pourtant responsables à hauteur de 90% de la pollution de l'air et la dégradation de la qualité de l'air sur les secteurs des aéroports.

Les survols des avions et le couvre-feu : force est de constater une incompréhension très nette sur le non-traitement de ce point dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France s'appuyant sur des propositions précises : la limitation du trafic aérien quotidien sur tous les aéroports, du trafic aérien en cas de pics de pollution, des avions gros-porteurs à 8% du trafic global, du fret, le couvre-feu sur Roissy, à Orly et son respect strict, l'application des sanctions en cas de non-respect, le renouvellement de la flotte des aéronefs de moins de deux tonnes utilisées en formation par des aéronefs de nouvelle génération, moins polluants et, enfin, le souhait d'élever le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs.

Les mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France :

Les mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ne répondent pas aux attentes car pas d'indicateur de suivi, pas d'actions visant les émissions ciblées concernant le cycle LTO, rien sur les aérodromes secondaires de la région IDF, pas d'action concernant le renouvellement des flottes d'aéronefs des écoles de pilotage de la région ; le PPA ne traite que de l'accès aux plateformes aéroportuaires et des activités au sol, pas d'action sur le mouvement des avions, pourtant responsable de la pollution de l'air à hauteur de 88% des émissions des plateformes aéroportuaires.

La mesure 5 relative aux nuisances aéroportuaires semble très peu ambitieuse par rapport aux enjeux qu'elle représente, la problématique de la pollution de l'air liée à l'aviation pourrait être mieux prise en compte en proposant des mesures concrètes.

Il n'est pas fait état de la bonne mise en œuvre des actions inscrites dans le document. Aucune information sur les pollutions de l'air par les avions en vol, et les conséquences potentielles pour les survols. Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France s'attaque à

seulement 12% des émissions officiellement recensées, alors que les émissions du secteur aérien augmenteront entre 2018 et 2030.

*

12.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis du responsable du plan

12.1. La première partie, intitulée « se déplacer mieux » propose des mesures visant à réduire les émissions liées aux transports.

Pourquoi les actions visant les aéroports apparaissent moins ambitieuses, alors même que c'est un secteur qui devrait voir augmenter ses émissions de NO₂ au cours des prochaines années ?

Réponse du responsable du plan

12.2. Le bilan des émissions de l'année 2018 réalisé par Airparif montre que les oxydes d'azote (NO_x) émis par les plateformes aéroportuaires représentent 9 % des émissions régionales de NO_x et que 88 % de cette part provient des mouvements d'avions, le reste étant lié aux activités au sol ;

Comment expliquez-vous qu'aucune action ne soit préconisée sur cette part de 88% provenant des mouvements des avions ?

Réponse du responsable du plan

12.3. Sur le PPA 2018 il y avait 1 défi, diminuer les émissions des aéronefs au roulage, avec 2 actions : Mettre en place la Gestion Locale des Départs à Paris-Orly : opérationnelle
Favoriser le roulage N-1 (ou N-2) moteur : à finaliser

L'action 2 qui reste à finaliser est-elle reconduite ?

Réponse du responsable du plan

12.4. La mesure 5 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France : Réduire les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires comporte 3 actions :

Accompagner le développement des plans de mobilité

Réduire les émissions de polluants côté piste

Généraliser les approches des aéronefs en descente continue

La première action concerne l'accès aux aéroports, la deuxième le roulage sur la plateforme et la 3ème l'atterrissage des aéronefs.

Pourquoi aucune mesure sur la montée des avions lors du décollage, ce poste représente la source majoritaire des émissions de Nox, et les émissions de polluants lors des descentes et des montées, ?

Réponse du responsable du plan

12.6. Lors de la période covid, l'aéroport d'Orly a été fermé durant 2 mois. Le dépôt des traces grasses et noires qui se déposent habituellement sur le mobilier de jardin et sur les murs des maisons a cessé.

A quoi sont dû ses dépôts, de quoi sont-ils composés et quels sont les impacts pour la santé des riverains ?

Réponse du responsable du plan

12.7. Le secteur aérien affiche une perspective d'augmentation du trafic mais aussi une perspective d'augmentation d'émissions polluantes provoquant des atteintes à la santé des riverains :

Quelles sont les pathologies liées à la pollution par les avions ?

Réponse du responsable du plan

12.8. Pourquoi le dossier ne donne aucune information sur les impacts sanitaires du secteur aérien ?

Réponse du responsable du plan

12.9. Alors que de 2011 à 2021, la concentration moyenne de NO₂ a baissé de 45%, celle des PM₁₀ de 40% et celle des PM_{2,5} de 50% le long du trafic routier, les mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ciblent prioritairement ce secteur.

Ces mesures auront un impact positif sur la santé des franciliens vivant près des axes routiers.

Quant au secteur aérien, le seul secteur dont les émissions de NO₂ ont augmenté de 7% verra sa progression se poursuivre en 2025 à 14% puis en 2030 à 16%. Les mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ne ciblent que la part de 10% des émissions et occultent la part de 90% de pollution de ce secteur.

Cette absence de mesure aura un impact négatif sur la santé des franciliens vivant près des aéroports

Sur quels critères vous êtes-vous basés pour prioriser le trafic routier ?

Réponse du responsable du plan

12.10. Dans les documents présentés par la DGAC il est prévu une augmentation du trafic aérien dans les années à venir.

Où est le réel engagement de la France dans les mesures à prendre en matière de politiques efficaces visant la réduction des émissions de CO2, de gaz à effet de serre et par voie de conséquence à contribuer à garantir une bonne santé aux populations exposées ?

Réponse du responsable du plan

12.11. L'ACNUSA a la charge de "contrôler les dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire", elle ne fait qu'émettre recommandations, sur et autour des aéroports. N'étant dotée d'aucun pouvoir coercitif, la DGAC, voire l'Etat français est dans toute sa légitimité en droit ne pas suivre les recommandations. L'ACNUSA vient de rendre un avis positif dans sa séance du 02/10/2023 sur l'adoption de ce projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France sous réserve de 3 actions à mener.

Ces 3 actions seront-elles intégrées au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

12.12. Quel(s) est/sont les instances qui vont s'assurer du contrôle de leur suivi ?

Réponse du responsable du plan

12.13. L'article L223-1 du Code de l'Environnement précise : 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.

Quelle est la définition d'un épisode de pic de pollution prolongée ?

Réponse du responsable du plan

12.14. Etes-vous en capacité de mesurer des pics de pollution localisés dans un rayon de 5km autour des aéroports de Roissy, Orly et le Bourget ? Si oui, pouvez-vous nous transmettre un historique sur 5 ans ?

Réponse du responsable du plan

*

12.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

Les réponses de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France complètent les informations contenues dans le dossier soumis au public dans le cadre de l'enquête publique tel que : la nécessité de rattraper le retard de l'action du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France 2018 sur la limitation des APU.

mais restent parfois très elliptiques : « *La réglementation en lien avec le secteur aérien ne dépend pas du préfet de région mais d'une mesure nationale* » ou « *La régulation et la limitation des vols ne dépendent pas de la compétence du préfet et ne peut donc être pris en considération dans ce projet de PPA. Elle nécessite un décret ministériel.* »

ou bien relèvent de la position de principe : « *les niveaux de pollution atmosphérique aux abords des aéroports franciliens sont inférieurs aux niveaux mesurés aux abords de certains axes à fort trafic routier* ».

*

12.5. Appréciation de la commission d'enquête

Comme le rapporte l'ACNUSA, dans son Avis délibéré n°2023-26 du 2 octobre 2023 et le communiqué de presse du 9 octobre 2023, le bilan des émissions de l'année 2018 réalisé par Airparif relève que les oxydes d'azote (NOx) émis par les plateformes aéroportuaires représentent 9 % des émissions régionales de NOx. 88 % de cette pollution proviennent des mouvements d'avions, le reste étant lié aux activités au sol. Le secteur aérien est le seul à ne pas avoir réduit ses émissions de NOx. Cette situation justifie que des efforts soient poursuivis en matière de réduction d'émissions polluantes.

France Nature Environnement Île-de-France et l'association ADVOCNAR dans leurs contributions, mentionnent aussi l'étude Airparif publiée le 28 février 2024 « Le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines à proximité des aéroports » ; elle révèle des concentrations inquiétantes de particules ultrafines à proximité de l'aéroport, dans un secteur habité. Les particules ultrafines sont les plus nocives et aucun seuil n'a encore pu être fixé faute de connaissance exacte des effets sur la santé. Une concentration semblable au périphérique parisien est mesurée à 1 km de l'aéroport. A cette distance sont situées des villes comme Le Mesnil-Amelot ou Roissy en France. Une surconcentration est mesurée à 5 km de l'aéroport, due au trafic aérien et au trafic routier induit. A cette distance sont situées des villes comme Villepinte, Mitry-Mory, Louvres, Goussainville, Vaudherland, Gonesse.

Par ailleurs, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France intègre les objectifs du Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), comme indiqué dans les considérants de l'avis de l'ACNUSA sus-visé. Ce document de planification prévoit, pour le secteur aérien, deux mesures :

- Mesure 1 : Inciter les gestionnaires d'aéroports à s'équiper en moyens de substitution aux groupes auxiliaires de puissance selon des modalités (réglementation plus restrictive sur le temps d'utilisation des groupes auxiliaires de puissance sur les 12 principaux aéroports et instauration d'une tarification électrique avantageuse avec la réduction de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité afin d'inciter les compagnies de transporteurs à utiliser l'électricité)
- Mesure 2 : Mettre en œuvre des plans d'actions pour l'aviation civile et les aérodromes afin de réduire l'intensité des émissions de polluants atmosphériques des 12 aéroports principaux par rapport à 2010 d'au moins 10 % en 2020 et 20 % en 2025 (mise en œuvre par les exploitants d'aérodrome de leur programme d'actions, déposés auprès de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), et concernant notamment les émissions de polluants liés aux engins, plateformes aéroportuaires et trajets vers la plateforme).

La Commission d'enquête a bien noté que la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France avait intégré dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France l'action 4 proposée par l'ACNUSA. Toutefois, elle relève la précision suivante : « *le dispositif de circulation aérienne actuel ne permettra pas d'atteindre 100 % de descentes continues à moyen-terme...* ».

La Commission d'enquête tient à souligner l'implantation des deux aéroports principaux (Roissy-Charles de Gaulle et Orly) en zone urbaine dense et l'absence de prise en compte d'aérodrome comme Toussus-le-Noble qui enregistre un nombre très important de mouvements d'avions.

La Commission d'enquête s'étonne d'une telle situation non seulement en termes sanitaires (la population résidant autour d'Orly, du Bourget et de Roissy notamment, est nombreuse), mais également au regard des objectifs définis par le PREPA.

La Commission d'enquête, de fait, souhaite que des correctifs soient apportés au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France pour répondre à ces exigences. A ce titre, les associations France Nature Environnement Île-de-France et ADVOCNAR ont formulé, comme l'ACNUSA, des propositions d'actions.

*

* *

4 – THÈME 13 PICS DE POLLUTION – LEUR GESTION

13. 1. Synthèse des éléments du dossier

Le traitement des épisodes de pollution est une obligation réglementaire prévue à l'article R-222-19 du Code de l'environnement, définissant conformément aux dispositions des articles R-223-1 à R-223-4, les conditions de :

- déclenchement des différentes mesures d'urgence applicables aux sources fixes et mobiles de pollution lorsque les seuils d'alerte sont dépassés ou risquent de l'être, en fonction des niveaux de pollution mesurés, des évolutions prévisibles et de l'exposition de la population ;
- d'information aux exploitants des sources fixes et au public.

Le PPA 2018-2025 présentait un défi lié aux mesures d'urgence, décomposé en trois actions et le bilan de ce PPA établi en 2022 fait état de 2 actions opérationnelles et d'une action non réalisée.

Les mesures/actions proposées dans le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France correspondent à la révision de deux arrêtés.

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France propose sur le thème la seule mesure 14 pour « Renforcer les actions lors des épisodes de pollutions ». L'action consiste à « réviser les procédures d'information et d'alerte des épisodes de pollution ». Il s'agit de mettre en place le nouveau dispositif de déclenchement des mesures préfectorales sur la base de l'indice ATMO en modifiant l'arrêté inter-préfectoral du 19/12/16 avec aussi la mise en place d'un suivi précis des déclenchements de procédures préfectorales. Il conviendra ainsi de réviser les deux procédures d'information et d'alerte des épisodes de pollution et de publier d'abord le nouvel arrêté interministériel et ensuite le nouvel arrêté inter-préfectoral.

En complément de cette mesure 14, ce thème des épisodes de pollution est aussi indirectement abordé via la mesure 11-action 1. Cette action veut interdire l'utilisation du chauffage au bois d'appoint et d'agrément en cas d'épisodes de pollution aux particules fines (PM10 et PM2,5) et concerter sur une limitation d'usages complémentaires.

*

Sur les avis émis

| | |
|-----------------------|--|
| ARS | L'Autorité Régionale de Santé considère que l'intégration de l'indice ATMO dans les critères de déclenchement des procédures préfectorales est une avancée importante car elle prend en considération les PM2,5 qui représente un polluant déterminant dans les effets sur la santé. Elle suggère néanmoins utile dans cette perspective d'adapter les mesures à mettre en œuvre lors des pics de pollution pour agir plus spécifiquement sur les émissions des PM2,5. |
| CODERST 92 | Les feux d'agréments devraient être interdits avant que le pic de la pollution soit dépassé. |
| Mairie de Paris | <p>Approbation du renforcement des mesures prises dans le PPA 2024.</p> <p>Face à l'amplification des épisodes de fortes chaleur, proposition d'étendre la procédure pendant les périodes de canicule avant même qu'elles ne génèrent un pic de pollution à l'ozone.</p> <p>Prise en compte des PUF (Particules Ultra Fines) dans le seuil de déclenchement des pics de pollution aux PM.</p> <p>Lors des pics de pollution à l'ozone, la Préfecture peut mettre en place des mesures de circulation différenciée basée sur la vignette Crit'Air (véhicules catégorisés 0,1 et 2 sont autorisés à circuler). La Ville de Paris demande que ces mesures soient systématiquement appliquées.</p> <p>La ville de Paris demande également l'instauration de la gratuité des transports en commun en période de pic de pollution.</p> |
| Villeneuve Le Roi | Demande de mise en place d'une procédure soit énoncée dans le PPA pour mettre en œuvre la limitation du trafic aérien en cas de pics de pollution, conformément à l'article L223-1 du code de l'environnement. |
| Saint-Maur des Fossés | Demande l'énoncé d'une procédure dans le PPA pour mettre en œuvre les dispositifs de restriction, réduction, suspension envisagés en cas de pics de pollution par l'article L.223-1 du code de l'environnement, ainsi que cette disposition prévue depuis 2010 selon laquelle « en cas d'épisode de pics de pollution prolongé, le ministre chargé de l'aviation civile prend les mesures nécessaires pour tenir compte de la <u>pollution due aux mouvements d'aéronefs</u> ». |

*

13.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les observations du public concernant la mesure 14 liée à la gestion des épisodes de pollution sont peu nombreuses si on écarte celles liées au trafic aérien très nombreuses, lesquelles réclament sur ce thème des mesures de restrictions liés au trafic aérien et aussi l'application de l'article L-223-1 du Code de l'environnement ce qui ne serait pas toujours le cas.

Les observations proviennent de riverains du secteur résidentiel qui subissent les effets néfastes de la pollution liée au chauffage au bois, de cyclistes impactés par la pollution routière, de personnes habitant à proximité d'un trafic routier dense.

Certaines observations émanent d'associations, d'élu(e)s (Mairie de Fontenay-sous-Bois, ENDEMA 93, Association Val de Marne en Transition, ...) et font parfois des propositions.

Dans leur contenu, toutes ces observations demandent une restriction des trafics (aérien, routier), de l'activité des industries, du chauffage au bois, lors des pics de pollution.

Certaines concernant la pollution liée au chauffage au bois proposent aussi des mesures plus strictes pour interdire le chauffage au bois non seulement en cas de pics mais aussi totalement à Paris (Observation 45, 46, 47, 54, ...) pour les foyers ouverts.

Les élus et associations qui se sont exprimés sur le thème constatent aussi un déficit de communication lors d'un épisode de pollution. Ce déficit de communication est notamment évoqué à destination du public utilisant un équipement de chauffage au bois (Observation 59).

*

13.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

Commentaires et avis du responsable du plan

13.1. Sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France

Page 119 : seul l'arrêté interministériel du 7 avril 2016 est cité. Pour la bonne information du public, il faudrait préciser que cet arrêté a fait l'objet d'une modification par l'arrêté du 26 août 2016, lequel entres autres, réduit le délai de déclenchement des premières mesures qui peuvent désormais intervenir dès le deuxième jour de prévision d'un dépassement d'un seuil d'information-recommandation.

Page 120 : « une instruction interministérielle doit être prise pour aboutir à une entrée en vigueur de ces nouveaux seuils en 2023 ». Cette instruction n'est pas encore rédigée en 2024.

Page 121 : Il est fait référence au tableau 1 en page 13, qui se trouve en fait en page 14.

La mesure 14 vise à prendre en compte l'indice journalier de qualité de l'air ATMO, considéré comme un indice grand public dans la procédure de gestion des épisodes de pollution de l'air. Or, aucune information n'est donnée sur cet indice fixé via l'arrêté du 10 juillet 2020 et révisé le 1^{ER} janvier 2021. **Pour une meilleure compréhension du public, ne pourriez-vous pas fournir une explication sur cet indice (qui le calcule, comment est-il calculé, les polluants pris en compte, ...) ?**

Dans le bilan du PPA de 2018 (Annexe 1 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France), le défi MU/action 3 consiste à « *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* ». Il est précisé que la liste a été mise à jour. Par contre, il n'est pas dit si les actions de sensibilisation ont été réalisées.

Pouvez-vous apporter des précisions (qui, quoi, comment, quand, ...) sur ce point ?

Réponse du responsable du plan

13.2. Retour d'expérience lié aux épisodes de pollution

L'Etat est tenu chaque année de présenter un retour d'expérience (RETEX) des épisodes de pollution, lequel est agrégé dans un bilan annuel de la pollution de l'air dans la région et doit être partagé chaque année en CODERST ((article 16 de l'arrêté interpréfectoral de décembre 2016) au plus tard le 31 mars de l'année suivante.

Pourrions nous avoir un résumé du RETEX des épisodes de pollution de l'année 2023 ?

Réponse du responsable du plan

13.3. Des préalables à la publication du nouvel arrêté interpréfectoral

La publication du nouvel arrêté interpréfectoral sur la gestion des épisodes de pollution de l'air ambiant en IDF dépend de la validation du nouvel arrêté interministériel. L'objectif affiché (p.57 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France) est de déployer les 14 mesures du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France d'ici 2025.

Au vu de cette contrainte préalable, pensez-vous pouvoir respecter cet objectif de 2025 pour publier ce nouvel arrêté interpréfectoral ?

Réponse du responsable du plan

13.4. L'arrêté du 13 mars 2018 relatif aux conditions sanitaires doit-il être aussi modifié ?

Réponse du responsable du plan

13.5. La révision de ces deux nouveaux arrêtés entraîne-t-elle aussi une modification l'arrêté du 13 mars 2018 relatif aux recommandations sanitaires en vue de prévenir les effets de la pollution de l'air sur la santé, pris en application de l'article R-221-4 du code de l'environnement ?

Réponse du responsable du plan

13.6. Avis du Conseil National de l'Air avant modification des deux arrêtés.

La Région IDF dans l'action C6 « évaluer l'efficacité des mesures lors des pics de pollution » de son dernier plan qualité air demande au Conseil National de l'Air (lequel s'est réuni pour la dernière fois en juin 23) de formuler un avis sur l'efficacité des mesures prises lors des pics de pollution.

Cette consultation du CNA est-elle obligatoire pour les services de l'Etat avant modification des deux arrêtés ?

Réponse du responsable du plan

13.7. Un « guide sur la gestion des épisodes de pollution de l'air ambiant » publié par le Ministère de la Transition écologique le 11 avril 2018.

Ce guide sur la gestion des épisodes de pollution de l'air ambiant fait partie du référentiel technique national disponible sur le site internet du LCSQA (Laboratoire central de Surveillance de la Qualité de l'air – www.lcsqa.org) et n'est pas cité dans le PPA 2024. Il est dit que ce guide devrait se substituer à des instructions du gouvernement du 24/09/2014 et du 05/01/2017 qui devraient être abrogées.

Serait-il possible de nous fournir une explication du contenu de ce référentiel technique, de ce guide et de son rôle ?

Réponse du responsable du plan

13.8. Quelle est son articulation avec la révision des deux arrêtés faisant l'objet de la mesure 14 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France ?

Réponse du responsable du plan

13.9. Le contenu du nouvel arrêté interpréfectoral sur les procédures d'information recommandation et d'alerte en cas d'épisode de pollution en région IDF.

Non prise en compte du polluant SO₂ (Dioxyde de Soufre).

L'arrêté interpréfectoral de 2016 qui doit faire l'objet de la révision prend en compte dans son article 2 (Définitions des polluants visés) uniquement le NO₂ et l'Ozone. Cet article dans le nouvel arrêté devra être modifié pour intégrer les PM_{2,5}.

Comptez-vous aussi rajouter dans cet article 2 à modifier, le SO₂ (Dioxyde de Soufre) qui est un polluant réglementé.

Réponse du responsable du plan

13.10. Revue des seuils d'information et de recommandation (SIR) et des seuils d'alerte.

Dans les groupes de travail mis en place depuis 2022 afin de déterminer et d'échanger sur les critères de déclenchement des procédures, l'Anses dans son avis du 30 septembre 2021, propose via l'indice ATMO l'introduction des PM2,5 (avec des seuils devant tenir compte des valeurs de l'OMS) mais aussi une modification des seuils de déclenchement pour le NO2 et l'O3.

Envisagez-vous de modifier ses deux seuils ?

Réponse du responsable du plan

13.11. Indice ATMO versus indice ICAIR / Indice européen.

ICAIR, Indice Cumulé de l'Air, a été lancé par AtmoSud, il y a un an. Cet indice prend en compte comme l'indice ATMO le cumul des 4 polluants (PM10, PM2,5, O3 et NO2). Nous comprenons que le choix a été fait de prendre l'indice ATMO pour réviser les deux arrêtés.

Or fin 2023, l'Agence Européenne de Développement a initié un groupe de travail pour faire évoluer l'indice européen et a envisagé de se rapprocher de l'indice ICAIR pour lequel le CNA aurait exprimé aussi un avis positif.

Etant donné ces réflexions récentes à l'échelle européenne, le choix de l'indice ATMO pour gérer les épisodes de pollution est-il susceptible d'être remis en cause ?

Réponse du responsable du plan

13.12. Bilan de la circulation différenciée en remplacement de la circulation alternée.

Cette mesure de circulation différenciée en fonction des certificats Crit'Air a été lancée pour la première fois en 2017 et a remplacé la circulation alternée basée sur le numéro d'immatriculation. Après 8 années d'expérience, avez-vous pu évaluer avec pertinence l'impact de cette mesure ?

Serait-il possible d'avoir un bilan des mises en place de circulation différenciée décidées depuis 2017, sachant qu'il a été constaté par certaines communes et associations que le respect par les automobilistes des critères établis laissait à désirer et qu'il a été aussi déploré un déficit de contrôles et de verbalisations ?

Réponse du responsable du plan

13.13. Dérogations pour la mise en place de la circulation différenciée (p.121 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France).

La circulation alternée est encore décrite dans l'arrêté interpréfectoral de 2017 et va être remplacée par la description des restrictions de circulation différenciée. Elle entraîne la mise en place de l'action 2 (Défi MU) du PPA 2018-2025 visant à « réduire la liste des dérogations à la mesure de circulation différenciée ». Cette liste doit être intégrée dans le nouvel arrêté (p.130 du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France – Bilan du PPA 2018-2025) qui doit intégrer le dispositif ATMO.

La Préfecture de Police, dans la liste des dérogations à la circulation différenciée, envisage-t-elle de prendre en compte le covoiturage pour des véhicules particuliers ?

Réponse du responsable du plan

13.14. Gratuité des transports en commun en cas d'épisodes de pollution.

L'article L223-2 du code de l'environnement encore en vigueur depuis le 19 août 2015, stipule que « *en cas d'interdiction de la circulation de certaines catégories de voitures particulières décidée en application de l'article L-223-1, l'accès aux réseaux de transports public en commun de voyageurs est assuré par toute mesure tarifaire incitative décidée par les autorités organisatrices de transports ou gratuitement* ».

Pour la région IDF, les usagers bénéficient d'un forfait anti-pollution d'un coût de 3,9 € et qui permet de voyager toute la journée en illimitée dans les transports en commun de la Région IDF. Or la Ville de Paris et d'autres personnes durant l'enquête publique ont exprimé le souhait de bénéficier de la gratuité des transports en cas de pic de pollution, comme c'est le cas dans plusieurs villes de France.

Quelle est la position de l'Etat par rapport à cette demande de gratuité des transports en commun ?

Réponse du responsable du plan

13.15. Mesures liées au secteur résidentiel : interdiction d'utiliser des barbecues en cas d'épisode de pollution aux particules fines

La mesure 11 visant à interdire l'utilisation du chauffage au bois d'appoint et d'agrément en cas de pics de pollution aux particules fines et à concerter sur une limitation d'usages complémentaires sera inscrite dans le nouvel arrêté interpréfectoral.

Le CODERST 77, dans son avis, demande d'interdire aussi l'utilisation des barbecues en cas de pics.

Comptez-vous analyser cette proposition et éventuellement l'adopter ?

Réponse du responsable du plan

13.16. Si votre réponse est négative, pouvez-vous la justifier ?

Réponse du responsable du plan

13.18. Réduction du délai de déclenchement.

La CJUE dans son arrêt du 28 avril 2022 a demandé à la France d'adopter et de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour remédier à la situation des dépassements de seuils (notamment les PM10) et faire en sorte que la période de dépassement soit la plus courte possible.

Serait-on en mesure de proposer un déclenchement des mesures dès le premier jour, notamment quand on sait que le pic de pollution va durer ?

Réponse du responsable du plan**13.19. Restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution prolongée**

Le plan national d'actions de l'aviation civile (PNAC), en cas de pics de pollution prolongés, détermine les dispositions graduées mises en œuvre selon les prévisions d'Airparif.

Pouvez-vous apporter une réponse précise aux observations formulées par les communes de Villeneuve Le Roi et Saint-Maur des Fossés concernant le trafic aérien et les épisodes de pollution ?

Réponse du responsable du plan

13.20. Pourrait-on envisager de manière automatique ou non des mesures de restriction du trafic aérien notamment en cas de pics de pollution prolongés de plus de 3 jours, comme cela a été plusieurs fois exprimé lors des réunions et permanences et via de très nombreuses observations émises pendant la durée de l'enquête sur le registre électronique ?

Réponse du responsable du plan

13.21. Durant ces cinq dernières années, lors de pics de pollution prolongés, cette mesure de restriction du secteur aérien en cas de pic de pollution a-t-elle déjà été appliquée ?

Réponse du responsable du plan

13.21. Prise en compte des périodes de canicules avant un pic de pollution à l'ozone ?

Réponse du responsable du plan

13.22. Vous n'avez pas répondu précisément à la demande de la Ville de Paris, d'étendre la procédure de gestion des pollutions et de la mettre en place pendant les périodes de canicule avant qu'elles ne génèrent un pic de pollution à l'ozone.

Pourriez-vous donner votre position sur cette proposition ?

13.23. Spécificité des JOP 2024 à Paris en cas de pics de pollution. Mise en place d'une procédure spécifique.

L'AE dans son avis regrette que le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France n'aborde pas ce point. D'une part la population d'IDF va s'accroître considérablement durant cette période, d'autre part l'été 2024, avec le changement climatique et le risque de canicule annoncé récemment, devrait être une période propice aux pics de pollution à l'ozone (considéré comme le polluant de l'été). En septembre 2023, Paris a subi plus de cinq jours de pic de pollution à l'ozone. Certains élus et responsables associatifs ont déploré le choix des autorités de ne pas proposer la circulation différenciée. Il y avait, en effet, la Coupe de monde de rugby.

Airparif a regretté d'ailleurs qu'il n'y ait pas eu de réunions « urgence pollution » qui se tenaient systématiquement en cas de dépassements.

Est-il prévu d'améliorer et de mettre en place une procédure spécifique aux JOP 2024 en cas d'épisode de pollution ?

Réponse du responsable du plan

13.24. Accessibilité des messages diffusées en cas d'épisodes de pollution.

A la journée nationale de la qualité de l'air d'octobre 2023, l'ARS et Airparif ont annoncé des changements dans la diffusion des recommandations en cas d'épisodes de pollution de l'air pendant les JO pour les rendre plus accessibles aux athlètes étrangers et les rédiger en texte FALC (FAcile à Lire et à Comprendre). Et par la suite cette nouvelle méthode d'alerte devrait bénéficier aussi aux Franciliens qui maîtrisent « mal l'écrit ».

Réponse du responsable du plan

*

13.4. Réponses apportées par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, responsable du plan

La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France a répondu à chaque question posée globalement de manière claire et précise.

Certaines réponses s'apparentent toutefois à une « fin de non-recevoir » ainsi formulée : « *prend note de ces informations* » ou en se référant de manière systématique à un futur arrêté ministériel.

Enfin, certaines questions n'ont pas été traitées : « *le Préfet de Région à travers le PPA, ne peut enjoindre au Préfet de Police d'agir sous un délai contraint* » ou cette mesure « *relève d'une décision ministérielle* ».

*

13.5. Appréciation de la commission d'enquête

Le vendredi 19 janvier 2024, Airparif a mis en garde les Franciliens face à un pic de pollution aux particules fines (PM10). Un niveau maximum compris entre 45 et 55 µg/m³ (microgrammes par mètre cube) devrait être atteint en Île-de-France.

Ce communiqué a été diffusé dans le cadre d'une procédure définie au niveau national, par un arrêté interministériel du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant, modifié par l'arrêté du 26 août 2016 et au niveau de la région de l'Île-de-France, par l'arrêté interpréfectoral n° 2016-01383 du 19 décembre 2016..

Le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France prévoit une seule mesure/action dont la réalisation ne dépend pas des autorités compétentes pour l'élaboration dudit document de planification.

La Cour des comptes, dans le Rapport publié en Septembre 2020 et intitulé « Les politiques de lutte contre la pollution de l'air » fait valoir « *L'arrêté du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant liste ainsi un certain nombre de mesures, déclenchées automatiquement ou à la discrétion des préfets de département lorsque les seuils d'information-recommandation ou d'alerte sont dépassés. Ces mesures sont, la plupart du temps, insérées dans les PPA. »*

D'autre part, les associations environnementales se sont référées à l'article L223-1 du Code de l'environnement pour solliciter l'application de la mesure de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution. Cette proposition n'a reçu aucune considération.

La Commission d'enquête a pris note de la modification attendue de l'arrêté interministériel du 7 avril 2016 et souligne aussi que le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France pouvait décliner les actions régionales qui découlaient du texte ministériel toujours applicable à ce jour.

*

* *

A Paris, le 13 mai 2024

LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE

Sylvie Denis Dintilhac

SUZEL BERTHELET

Berthelet

AÏCHA HAMMOU

Aïcha Hammou

PATRICIA FLACH-MALASPINA

Flach-Malaspina

JEAN-PIERRE ZEGANADIN

Jean-Pierre Zeganadin