# Annexes au rapport de la commission d'enquête

## Annexe 1 : Rapport d'étape adressé à la DRIEE

## Annexe 2 : réponse de l'administration

# Procès-verbal de clôture de l'enquête publique

# Concernant le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) pour l'Ile de France

Conformément aux dispositions de l'avis d'enquête publique pris en exécution de l'arrêté inter préfectoral d'Ile de France n°2012 312-003 du 7 novembre 2012, l'enquête s'est déroulée du 26 novembre 2012 au 10 janvier 2013.

Les mesures de publicité et d'accueil du public, l'ouverture et la mise à disposition des registres d'enquête ainsi que du dossier PPA n'appellent pas de commentaire. La possibilité de télécharger le dossier ainsi que de consigner d'éventuelles remarques sur la messagerie internet a été bien utilisée.

Recueil des observations.

-1° : Registres d'enquête publique. Des observations ont été portées sur les registres de la Préfecture de la région Ile de France, les mairies du 4$^{ième}$, 18$^{ième}$ et 20$^{ième}$ arrondissement de Paris ainsi que sur les registres des préfectures des Yvelines et de Seine et Marne.

-2° : Courriels recueillis sur la messagerie internet. courriels ont été envoyés par des particuliers, 12 proviennent de collectivités territoriales, 4 d'organismes interprofessionnels liés pour l'essentiel à la filière bois ou de parcs naturels régionaux et 5 d'associations à caractère national ou régional. Certains de ces courriels ont également été adressés sous format « papier ».

-3° : organismes ou associations entendues à leur demande ou à celle des commissaires enquêteurs : les commissaires ont également reçu ou ont été reçus par AIRPARIF, les Amis de la Terre ou l'ACNOVA qui ont également fait parvenir leurs observations par courriel ou «papier »

Nature des observations.

-1° : Interdiction des feux ouverts : 57 observations soit la quasi-totalité des courriels reçus portent sur l'interdiction des foyers ouverts. La parution dans les journaux d'un article dénonçant cette mesure est à l'origine de cette levée de bouclier reprise également par la filière bois. Les observations portent soit sur la suppression de cette mesure, soit sur une révision des normes en particulier pour les petites installations de chauffage au bois, soit sur une nouvelle définition des zones sensibles en particulier pour les franges rurales de l'Ile de France.

-2° : trafic routier : au delà des observations recueillis à la préfecture de Seine et Marne réclamant la création d'un contournement de la ville de Melun, propos hors sujet, les observations proviennent essentiellement des associations ou des délibérations des collectivités locales. Elles portent sur l'insuffisance voire l'inexistence de plans de déplacement, de l'absence ou de l'insuffisance de restrictions à la circulation des véhicules les plus polluants, de l'incohérence de la prise en compte de la pollution engendrée par les véhicules automobiles en particulier fonctionnant au diesel, de l'absence d'une politique d'encouragement de la substitution du gazole par l'essence ou de la promotion des véhicules électriques. Enfin il faut signaler la divergence d'opinion entre paris intra muros et le reste de l'Ile de France concernant les restrictions de circulation à l'intérieur du périmètre défini par l'A 86.

-3° : circulation aérienne : le débat a été essentiellement nourri par les contributions similaires de l'ADVOCNAR et de l'UFNCA qui reprochent à ce projet de ne pas prendre en compte d'une façon suffisante les problèmes liés à la circulation aérienne en particulier la pollution au NO2 ainsi que sur la santé des habitants d'Ile de France en particulier aux abords de Roissy.

-4° : divers : il est également reproché l'insuffisance de la prise en compte des produits toxiques utilisés par l'agriculture au dela de la question de l'épandage.

Dressé à Paris le 18 janvier 2013 par nous

Jean Gohel président de la commission d'enquête.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DRIEA
Unité territoriale de Paris
- 6 FEV. 2013
0737
Secrétariat

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

*Direction Régionale et Interdépartementale*
*de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France*

*Service Energie, Climat, Véhicules*

Paris, le 30 JAN. 2013

**Le Directeur régional**

à

Monsieur le président de la commission d'enquête sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France


**Nos réf. :** SECV/PECA/2013- 15
**Affaire suivie par :** Julien ASSOUN
julien.assoun@developpement-durable.gouv.fr
**Tél. :** 01.71.28.45.60


**Objet :** Suites de l'enquête publique relative au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France

**PJ1 :** Observations de la DRIEE relatives à l'enquête publique
**PJ2 :** Lettre de mission du Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA)

Monsieur le président,

L'enquête publique relative au projet de révision du PPA pour l'Île-de-France, élaboré par mes services, s'est déroulée du lundi 26 novembre 2012 au jeudi 10 janvier 2013. Je vous remercie d'assurer la présidence de la commission d'enquête en charge de ce dossier.

Vous nous avez fait connaître la teneur des observations faites à la commission d'enquête dans ce cadre. Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement, je vous prie donc de trouver en pièce jointe mes remarques sur ces observations, accompagnées par la lettre de mission du Comité interministériel de la qualité de l'air.

Ces remarques pourront nourrir votre réflexion, en vue d'élaborer votre rapport et vos conclusions motivées. Mes services se tiennent à votre disposition pour tout complément.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Directeur Régional
Bernard DOROSZCZUK

DRIEA
Unité territoriale de Paris
Service Utilité Publique et Equilibres Territoriaux

- 8 FEV. 2013
A1300 74
Secrétariat


cofrac AB certification ISO 9001 : 2008
Certificat A1607
Champ de certification disponible sur demande

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DRIEE Île-de-France
Service Énergie, Climat, Véhicules

29/01/2013

# Observations relatives à l'enquête publique sur le projet de PPA Île-de-France

## *A) Organisation de l'enquête publique –*

### i. L'enquête publique, troisième volet d'une séquence de consultations ouverte au printemps

L'enquête publique sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère révisé pour l'Île-de-France constitue la troisième et dernière phase de consultation sur le projet de plan, dont l'élaboration s'est achevée au printemps 2012.

Une première phase de consultation, prévue par le Code de l'environnement, a consisté à soumettre le projet aux 8 Conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) d'Île-de-France, instances départementales présidées par les Préfets de département. Cette phase s'est tenue au printemps 2012 et les PV des CODERST sont annexés au dossier d'enquête.

Une deuxième phase de consultation, prévue par le Code de l'environnement, a consisté à saisir pour avis (par lettre en date du 11 juillet 2012 du Préfet de Région) l'ensemble des collectivités franciliennes. Elle s'est tenue du 20 juillet ou 20 octobre 2012, et l'ensemble des avis remis à la DRIEE durant cette période sont annexés au dossier d'enquête.

**Par conséquent, l'enquête publique est intervenue à l'issue d'une séquence qui avait déjà sollicité de très nombreux acteurs franciliens, en particulier les collectivités, et leur avait déjà permis de s'exprimer sur le projet.**
Celui-ci a d'ailleurs été amendé suite à cette séquence, pour tenir compte des avis exprimés : ainsi, les mesures réglementaires relatives à la combustion du bois ou au brûlage des déchets verts ont été modifiées, tandis que d'autres dispositions ont été précisées (notamment les mesures relatives aux documents d'urbanisme et aux études d'impact) par souci de clarté.
Le « rapport de consultation », annexé au dossier d'enquête, précise les modifications intervenues en amont de l'enquête publique, comme suite à ces phases de consultation.

### ii. Une enquête conforme aux dispositions du Code de l'environnement, qui a mobilisé via Internet

L'enquête publique s'est tenue du lundi 26 novembre 2012 au jeudi 10 janvier 2013. Initialement programmée jusqu'au jeudi 3 janvier, il a été jugé préférable, en concertation avec la commission d'enquête, de plutôt l'organiser jusqu'au 10 janvier, afin qu'elle **compte 30 jours hors vacances scolaires** (décomptées du samedi 22 décembre 2012 au dimanche 6 janvier 2013).

S'il est vrai que nombre de réactions sont surtout parvenues après les vacances scolaires, il ne paraît pas exact d'avancer que l'enquête a été organisée « pendant les vacances scolaires », dans la mesure où elle a débuté dès le 26 novembre, soit **4 semaines avant le début des vacances de Noël.**

L'avis portant organisation d'une enquête publique a été publié par deux journaux paraissant dans chacun des départements franciliens, quinze jours avant le début de l'enquête, puis dans les huit jours après son ouverture.
Par ailleurs, l'avis d'enquête a été affiché dans chacune des préfectures et sous-préfectures d'Île-de-France, et dans les 20 mairies d'arrondissement de Paris, quinze jours avant le début de l'enquête.

De ce point de vue, **l'information relative à l'enquête s'avère conforme aux prescriptions du Code de l'environnement** (art. R-123-11).

S'agissant des lieux de l'enquête publique, pour un plan de cette ampleur couvrant l'intégralité de l'Île-de-France, il n'était pas envisageable (en termes logistiques et financiers) de retenir toutes les mairies concernées par le projet (plus de 1200). Il a donc été convenu de retenir les préfectures et les sous-préfectures du territoire et, pour la Ville de Paris, en l'absence de sous-préfectures, les mairies d'arrondissement.
En définitive, c'est bien vers la contribution électronique que se sont très majoritairement dirigées les observations du public, qui pouvait consulter le dossier d'enquête sur le site Internet de la DRIEE et transmettre ses remarques sur la boîte électronique prévue à cet effet. Les nombreuses observations reçues sur cette boîte témoignent que le public a pu avoir connaissance de l'enquête et y contribuer, sans nécessité de se déplacer.
Une interview donnée par la DRIEE dans un journal local des Yvelines (« Les Nouvelles des Yvelines »), pendant la durée de l'enquête a également permis d'attirer l'attention du public.

La combinaison des lieux d'enquête retenus et d'une consultation électronique a par conséquent bien permis au public de contribuer à cette enquête publique.

## *B) Observations du public –*

### i. Sur la mesure d'interdiction de l'utilisation des foyers ouverts en zone sensible

*Il ressort que la mesure est incomprise et très difficilement acceptée par les particuliers, surtout en périphérie de la zone sensible : ils estiment qu'elle serait inefficace et porterait atteinte aux libertés individuelles et aux traditions.*

#### *Quelle est la mesure ?*

Il faut avant tout rappeler qu'en application du premier Plan de Protection de l'Atmosphère, **l'utilisation des foyers ouverts est déjà interdite en Île-de-France, sauf pour le chauffage d'appoint ou à des fins d'agrément** (arrêté inter-préfectoral du 24 juillet 2007).
Par ailleurs, ce même arrêté interdit déjà la combustion du bois à Paris sauf, par dérogation, dans des installations performantes ou dans l'artisanat, lorsque cette combustion est liée au respect de certaines qualités de production.

Le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère révisé prévoit de reconduire et de renforcer ces dispositions :

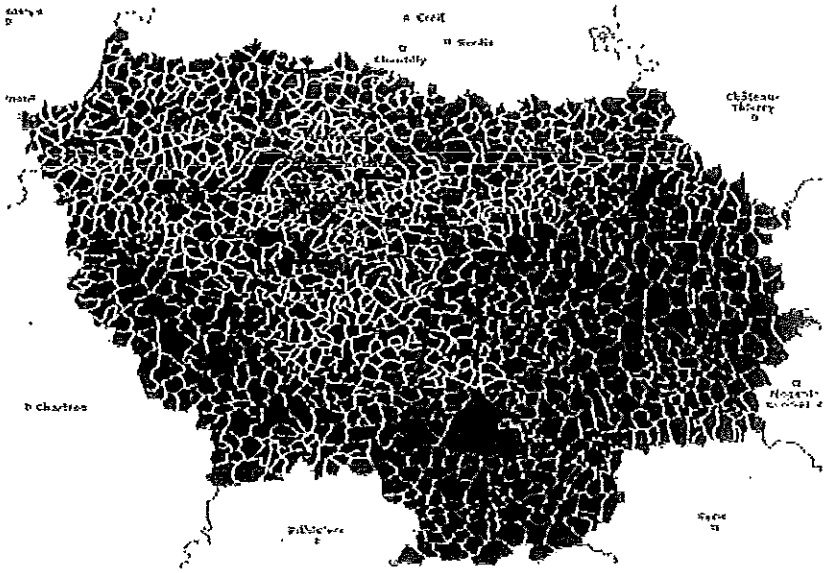
- en interdisant l'utilisation des foyers ouverts, y compris pour l'appoint et l'agrément, dans la zone sensible pour la qualité de l'air en Île-de-France ;
- en recommandant le renouvellement des installations existantes de la zone sensible par des équipements performants ;
- en n'autorisant les nouvelles installations et les renouvellements dans la zone sensible que si l'équipement à installer est performant (pour Paris, cette condition est déjà en vigueur).

La mesure est synthétisée par le tableau qui figure en p.85 du projet de PPA soumis à enquête publique :

| Foyer ouvert | Installation existante | | Nouvelle installation et renouvellement | |
|---|---|---|---|---|
| Zone sensible | Paris | Zone sensible (hors Paris) | Paris | Zone sensible (hors Paris) |
| Interdit | Interdit* | Autorisée, mais encouragement au renouvellement par des équipements performants | Interdit* | Autorisée si l'équipement est performant |

*Sauf dérogation pour les cas précités

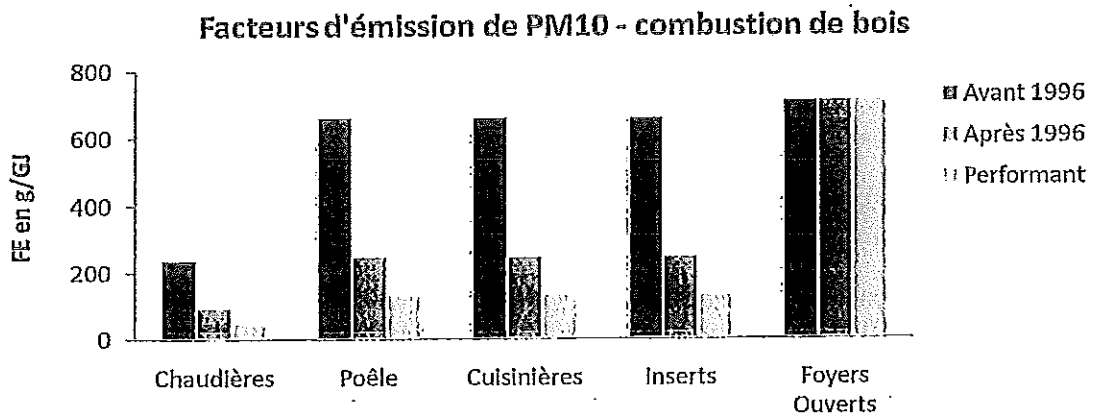
La carte de la zone sensible, telle que définie dans le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie d'Île-de-France, est donnée en p. 7 du projet (résumé non-technique), puis en p. 72 ; la liste des communes comprises dans la zone sensible est fournie en annexe 5 du projet soumis à enquête publique :



***Pourquoi cette mesure : la combustion du bois, une forte contribution à la pollution aux particules***

Le bois est le 4ème combustible le plus utilisé en Île-de-France pour le chauffage dans le secteur résidentiel. Il ne couvre que 4% des besoins énergétiques de ce secteur (le gaz naturel en représente 55 %, l'électricité 25 % et le fioul 7 %) mais compte pour 90% des émissions de PM10 liées au secteur résidentiel francilien[1]. Ce secteur représentant un quart des émissions totales de PM10, **le chauffage au bois contribue donc à hauteur de 23% aux émissions totales de PM10 en Île-de-France, soit autant que l'échappement des véhicules routiers.**

Les usages « chauffage d'appoint et d'agrément », auxquels sont essentiellement dédiés les foyers ouverts, représentent 2% de la consommation énergétique du secteur résidentiel francilien, mais la moitié de la consommation de bois en Île-de-France (compte tenu des très mauvais rendements de ce type de foyers, de l'ordre de 10%) et **12% des émissions totales de PM10 sur la région.**
Le graphe ci-dessous met bien en évidence qu'un foyer ouvert émet près de 8 fois plus de PM10 qu'un foyer fermé à l'aide d'un insert performant, pour une même quantité d'énergie consommée :




*Source : Airparif*

La combustion étant le phénomène prépondérant dans la formation des particules les plus fines, la contribution du chauffage au bois est encore plus importante pour ce qui concerne les émissions de PM2.5, et de **PM1.0 (47% des émissions régionales).**

1 Inventaire régional des émissions en Île-de-France (actualisé), Année de référence 2010 – Airparif, édition 2012.

Notons enfin que l'enjeu sanitaire ne concerne pas seulement les émissions dans l'air ambiant, mais également la pollution au sein de l'habitation où le bois est brûlé dans de mauvaises conditions : des campagnes de mesure conduites par l'INERIS ont établi que la concentration de polluants atmosphériques est plus élevée dans l'air intérieur des habitations équipées d'installations de combustion de bois peu performantes (et en particulier de foyers ouverts), que dans la moyenne des logements français. Ces sur-concentrations présentent deux caractéristiques :

- elles se retrouvent dans des pièces qui ne sont pas sous l'influence directe du foyer ouvert ;
- elles sont rémanentes, c'est-à-dire qu'elles perdurent même après l'arrêt de l'appareil de combustion.

**La mesure proposée par le projet de PPA répond donc bien à une réalité sanitaire :** les installations de combustion non performantes, et en particulier les foyers ouverts, contribuent significativement aux émissions de particules fines en Île-de-France.
Son application permettrait de réduire de 61% les émissions de particules du secteur résidentiel francilien en 2020 par rapport à 2008, et de 35% par rapport à la situation tendancielle en 2020, si l'on n'agissait pas (scénario dit « fil de l'eau »).

Il faut à cet égard souligner qu'à l'étranger, des dispositions similaires ont été prises pour lutter contre la pollution atmosphérique : par exemple, l'utilisation des foyers ouverts est interdite à Londres.
Par ailleurs, le poids des émissions liées à la combustion du bois est également important dans d'autres régions françaises : de nombreux projets de PPA, en cours d'élaboration dans les autres régions, étudient donc des mesures similaires.

***La nécessité d'une démarche pédagogique***

Ces éléments de justification restent méconnus et incompris du grand public. Aussi, la mesure doit-elle être accompagnée par une campagne de communication qui explique ces éléments et fasse connaître aux particuliers l'intérêt pour eux d'un foyer fermé, en termes sanitaires comme économiques (les foyers fermés performants consomment moins de bois pour une même quantité d'énergie produite, et des émissions de particules largement moindres).
Cette campagne de communication, déjà initiée avec des reportages sur les grandes chaînes nationales de télévision et de radio à la fin du mois de janvier 2013, devrait être relayée par la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en clôture du Comité interministériel de la qualité de l'air le 6 février 2013 (*voir infra*).

C'est la nécessité d'une telle phase de pédagogie qui avait amené la DRIEE à modifier cette mesure, suite à la consultation des collectivités.
En effet, le projet initial prévoyait que la mesure serait d'application dès l'approbation du PPA (en 2013) : sur la base du retour des collectivités, la mesure a été aménagée et il est désormais proposé qu'elle ne soit d'application qu'en 2015, afin de permettre au préalable cette nécessaire phase d'explication.

Par ailleurs, afin que la mesure s'inscrive dans une dynamique progressive, plus lisible, son périmètre a également été modifié suite à la consultation des collectivités.
Le projet initial prévoyait une interdiction ferme sur tout le territoire de l'Île-de-France : il est désormais proposé que cette interdiction porte sur la seule zone sensible[2] (zone agglomérée : 25% de la superficie de l'Île-de-France et 87% de la population), qui se caractérise par une forte densité de population et des épisodes de pollution fréquents, donc par une population nombreuse exposée à un air de qualité dégradée.

Enfin, a été soulevé l'argument de la précarité énergétique de ceux qui se chauffent au bois (parfois récupéré gratuitement dans les forêts alentours), dans un contexte de renchérissement des combustibles fossiles et de l'électricité, et qui ne peuvent supporter l'investissement dans un insert.
Il convient d'abord de rappeler l'existence du Crédit d'Impôt Développement Durable, auquel est éligible la mise en place d'un insert performant dans un foyer ouvert.
Par ailleurs, une réflexion pourrait être initiée, entre l'État et les collectivités, sur la possibilité de mettre en place une aide complémentaire.

2 Cela demeure toutefois une recommandation forte pour le reste du territoire francilien.

### ii. Sur l'institution d'une valeur limite d'émission de poussières pour les petites chaufferies au bois

*Les collectivités et les professionnels du bois-énergie font état des efforts entrepris pour développer l'utilisation du bois comme combustible, dans des chaufferies de faible puissance, notamment du fait de l'intérêt de ce développement dans le cadre de la lutte contre l'effet de serre.*
*Elles émettent ainsi des réserves vis-à-vis de cette mesure réglementaire qui entraînerait une remise en cause de l'équilibre économique de certains projets.*
*Elles demandent par conséquent de relever de 60 à 100 mg/Nm³ (à 11% d'$O_2$) la valeur limite d'émission pour les nouvelles chaufferies de moins de 1MW utilisant de la biomasse.*

La lutte contre l'effet de serre ne doit pas se faire aux dépens de la qualité de l'air.
Cette mesure sur les installations de combustion de bois ne vise en aucun cas l'utilisation du bois comme combustible en général, mais a plutôt pour objectif de veiller à ce que le bois ne soit pas brûlé dans des conditions dégradées, génératrices de pollution atmosphérique.
De fait, **il est possible d'encourager l'émergence de la filière bois-énergie tout en préservant la qualité de l'air** : le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie, arrêté le 14 décembre 2012 par le Préfet de Région (après avoir été approuvé à l'unanimité par le Conseil Régional) concilie ces deux objectifs :

- Les réseaux de chaleur, pour lesquels l'Île-de-France, région très dense et urbanisée, est particulièrement adaptée, constituent un débouché privilégié, car les chaufferies bois qui les alimentent sont d'une taille suffisante pour l'installation de systèmes de dépollution très performants à des coûts économiques raisonnables : **le SRCAE prévoit ainsi de multiplier par 27 la production de chaleur dédiée aux réseaux de chaleur à partir de bois,** à l'horizon 2020.

- Les chaufferies d'une taille inférieure, non connectées à un réseau de chaleur, peuvent également être développées, en particulier en Grande Couronne, dès lors qu'elles sont équipées d'un système de dépollution suffisamment performant. **La valeur limite d'émission de poussières de 60mg/Nm³ correspond à un compromis équilibré entre développement de la biomasse en zone moins urbanisée, pour valoriser localement le bois francilien, et préservation de la qualité de l'air.**

De fait, l'institution d'une valeur limite d'émissions de poussières pour les petites chaufferies au bois (d'une puissance inférieure à 2 MW) a été proposée pour les mêmes raisons que précédemment : la combustion du bois dans de petites installations, non équipées de systèmes de dépoussiérage performants, est fortement émettrice de particules et contribue donc à la pollution atmosphérique francilienne.
Cette valeur limite était initialement fixée à 30 mg/Nm³ (à 11% d'$O_2$). En concertation avec les professionnels de l'énergie, elle a été relevée au mois de juin à 60 mg/Nm³, afin de pouvoir équiper ces chaudières de petite taille de filtres moins encombrants, sans compromettre l'équilibre économique des projets engagés.

Certains acteurs de la filière considèrent cependant que cette valeur reste trop contraignante. Aussi, la DRIEE, en lien avec la Direction régionale et interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAF) d'Île-de-France, a organisé le 30 novembre 2012 une réunion d'échange avec ces acteurs : était notamment présent le président du Parc Naturel Régional (PNR) du Gâtinais, sur le territoire duquel plusieurs projets de petites chaufferies au bois ont été engagés.

A l'issue de cette réunion, le PNR du Gâtinais a poursuivi les échanges avec la DRIEE et l'ADEME, et a en particulier transmis les modèles d'affaires de ses projets.
L'ADEME a pu identifier plusieurs constructeurs fabriquant des petites chaudières au bois qui, sans filtration externe, permettent de respecter la valeur limite de 60 mg/Nm³ (*voir tableau ci-dessous*).
Une première analyse économique, sur la base des tarifs rendus disponibles par ces constructeurs, montre que ces chaudières sont compatibles avec les modèles d'affaires prévisionnels du PNR du Gâtinais.
Par conséquent, la DRIEE et l'ADEME considèrent à ce stade que **la valeur limite d'émission de poussières de 60mg/Nm³ ne remet pas en cause le modèle technico-économique des projets de petites chaufferies bois engagés,** et permet donc de concilier développement du bois-énergie et respect de la qualité de l'air.

Des échanges sont en cours avec le PNR du Gâtinais sur cette analyse. Ils se poursuivront ensuite avec les autres acteurs de la filière bois qui ont émis les mêmes préoccupations.

*Performance des chaudières de 5 constructeurs, fabriquant des chaudières de puissance inférieure à 1 MW :*

| Fabricant | Chaudière | Puissance (kW) | combustible | émissions de particules (mg/Nm3 à 11% d'O2) | Organisme de contrôle |
|---|---|---|---|---|---|
| HARGASSNER | WTH 150 | 150 | bois déchiqueté | 52,5 | BLT |
| | WTH 200 | 200 | bois déchiqueté | 45 | BLT |
| KWB | TDS 150 | 150 | bois déchiqueté | 47,5 | BLT |
| | TDS 300 | 300 | bois déchiqueté | 53,75 | BLT |
| HERTZ | BM220 | 220 | bois déchiqueté | 38,75 | TGM Wien |
| | BM250 | 250 | bois déchiqueté | 38,75 | TGM Wien |
| | BM300 | 300 | bois déchiqueté | 43,75 | TGM Wien |
| | BM350 | 350 | bois déchiqueté | 43,75 | TGM Wien |
| | BM400 | 400 | bois déchiqueté | 43,75 | TGM Wien |
| Fröling | Turbomatic 110 | 110 | bois déchiqueté | 33,75 | BLT |
| ETA | ETA HACK 130 | 130 | bois déchiqueté | 37,5 | BLT |
| | ETA HACK 200 | 200 | bois déchiqueté | 18,75 | BLT |

*Source : ADEME*

### iii. Sur les plates-formes aéroportuaires

*Des contributions jugent insuffisantes les mesures prises sur les plates-formes aéroportuaires.*

Il convient avant tout de rappeler la part modeste des émissions de polluants atmosphériques imputables aux plates-formes aéroportuaires en Île-de-France, sur la base des inventaires d'Airparif : l'inventaire 2008, repris dans le dossier d'enquête, établit les émissions des plates-formes de Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly à 8% des émissions franciliennes de NOx et 2% pour les PM10.

Cet inventaire a été actualisé en janvier 2012, sur la base des émissions de l'année 2010, en y intégrant également la plate-forme du Bourget : néanmoins, **l'ensemble des trois plates-formes aéroportuaires représente 6% du total des émissions franciliennes de NOx et 2% pour les PM10.**

Certaines associations récusent ce diagnostic en considérant que les émissions du trafic aérien ne sont comptabilisées que sur le cycle LTO (landing / take-off), qui inclut les phases de roulage au sol, de décollage, de montée et d'approche (descente), mais pas la croisière au-dessus de 1000m.
Or, cette méthodologie est officielle et fondée : dans la mesure où l'on considère des polluants *locaux*, il n'y a en effet pas lieu de prendre en compte les émissions situées dans la zone de brassage atmosphérique au-dessus de 1000m. Notons d'ailleurs que les polluants émis au voisinage de 1000m ne se retrouveront pas dans l'air ambiant respiré au sol, de sorte qu'il y a dans cette méthodologie, en réalité, une surestimation.

En tout état de cause, la contribution des plates-formes aéroportuaires (incluant les émissions du trafic aérien sur le cycle LTO) demeure donc très modeste, au regard d'autres sources comme la combustion du bois ou les transports routiers.

**Le projet de PPA propose cependant deux mesures sur ce secteur.**
Une mesure réglementaire vise à réduire l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU), qui alimentent en électricité les aéronefs au sol, en en encadrant strictement l'usage aux situations sans alternative. La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) a pris un arrêté en ce sens le 27 juillet 2012 et suit le progrès du déploiement des solutions alternatives par Aéroports de Paris (ADP).
Par ailleurs, dans la continuité du précédent PPA, le projet vise à accompagner l'engagement volontaire de l'ensemble des acteurs des plates-formes aéroportuaires vers une réduction soutenue de leurs émissions de NOx et de particules.
Un levier spécifique à la plate-forme Roissy-Charles-de-Gaulle est l'optimisation du temps de roulage des aéronefs (déjà optimisé à Orly) : avec la mise en œuvre de la gestion locale des départs, ADP s'est engagé à une réduction de 10% de ce temps de roulage d'ici 2015, et le projet de PPA, en lien avec la DGAC, fixe l'objectif d'une réduction supplémentaire de 10% entre 2015 et 2020.

Enfin, le projet de PPA demande à la DGAC de mener une étude concernant l'opportunité de moduler la redevance d'atterrissage des aéronefs sur les plates-formes franciliennes en fonction de leurs émissions polluantes : cette étude a été lancée par la DGAC et sera livrée d'ici la fin 2013.

Des observations sont également faites sur le trafic routier induit par les plates-formes aéroportuaires : ce sujet est considéré dans l'engagement volontaire mentionné plus haut, mais il convient par ailleurs de noter que les plates-formes de Roissy – Charles de Gaulle et d'Orly se sont d'ores et déjà engagées dans l'élaboration de Plans de déplacements inter-établissements (PDIE) qui réduisent de façon continue les émissions de polluants dues au trafic routier des salariés qui y travaillent (déplacements domicile-travail).

Enfin, les observations sur le trafic aérien témoignent d'une véritable demande d'informations de la part des riverains des plates-formes aéroportuaires : la récente mise en place par Airparif, à l'initiative du Préfet de la Région d'Île-de-France, de l'**observatoire de la qualité de l'air à proximité des 3 grandes plates-formes aéroportuaires** francilienne, dénommé SURVOL (survol.airparif.fr), répond à cette attente.

En dépit de sa faible contribution à la pollution francilienne, le secteur aéroportuaire fait donc bien l'objet de dispositions dans le projet.

### iv. Sur le trafic routier

*Des contributions jugent insuffisantes les mesures prises pour réduire les émissions du trafic routier.*

Le projet de PPA rappelle que, pour ce qui concerne les actions sur le trafic routier, les compétences sont partagées entre l'État et les collectivités de sorte que le projet ne peut directement instituer une disposition réglementaire.

Néanmoins, compte tenu du poids des émissions du trafic routier, qui constitue, avec la combustion du bois, l'une des deux sources principales d'émissions diffuses[3] en Île-de-France, **le projet de PPA fixe l'objectif de réduire de 10%, à l'horizon 2020, les émissions du trafic routier à l'intérieur de l'A86**, par rapport à un scénario tendanciel incluant la mise en application du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDU-IF).

Initialement, le projet proposait une mesure pour atteindre cet objectif : la mise en place d'une Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA), dispositif introduit par la loi Grenelle-II et consistant à interdire la circulation des véhicules les plus polluants à l'intérieur du périmètre délimité par l'A86.

Cependant, les collectivités candidates à l'expérimentation d'une ZAPA (en Île-de-France : Paris et Plaine Commune) ont fait connaître à la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, les difficultés d'un tel dispositif, sous trois angles :

- la problématique sociale, pour les ménages possédant un véhicule polluant et devant alors le renouveler ;
- la desserte insuffisante en transports en commun de certaines zones, depuis lesquelles les possesseurs de véhicules polluants ne pourraient plus gagner Paris par la route ;
- le report de trafic induit à l'extérieur du périmètre interdit : sur ce point, cependant, les études de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, montrent qu'une ZAPA sur un périmètre « A86 exclus » (scénario considéré par la Ville de Paris) n'induit pas de report de trafic vers les réseaux routiers à l'extérieur du périmètre interdit.

Sur la base de ces éléments, la Ministre a décidé le 20 septembre 2012 de remettre à plat le dispositif ZAPA et de créer, en lien avec le Ministre de l'Intérieur, un Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) en charge de proposer des mesures en faveur des transports les moins polluants, et pour réguler les transports les plus polluants[4].

**Ces travaux nationaux se sont échelonnés entre décembre et janvier et seront clos le 6 février 2013 par la Ministre, qui annoncera des mesures destinées à réduire les émissions du trafic routier.** C'est dans ce cadre que la position vis-à-vis de la fiscalité des carburants (essence/diesel), qui relève de décisions nationales et non pas de Plans de Protection de l'Atmosphère, pourra être précisée.

Par conséquent, la ZAPA a été retirée du projet de PPA soumis à enquête, comme moyen envisageable pour tenir l'objectif de réduction de 10% supplémentaires des émissions du trafic routier à l'intérieur de l'A86, et **le projet renvoie aux mesures nationales issues du CIQA, qui seront annoncées le 6 février 2013.**

3 Le premier PPA (2005-2010) ciblait lui plutôt les émissions industrielles, et a permis de les faire nettement reculer.

4 La lettre de mission du CIQA est annexée à la présente note.

C'est donc bien au CIQA qu'il revient, dans le cadre de travaux nationaux, éventuellement déclinés *ensuite* à l'échelle territoriale, de décider des actions à prendre sur le trafic routier pour respecter l'objectif fixé par le projet de PPA.

Par ailleurs, il faut toutefois rappeler que la mesure réglementaire n°1 du projet propose d'**obliger les entreprises dont un grand nombre de salariés se rendent à leur travail en voiture à élaborer un Plan de déplacement d'établissement (PDE)**, afin d'optimiser les flux (typiquement : éviter les cas où le salarié conduit sans passagers dans son véhicule ; organiser le covoiturage entre salariés,...) en vue de réduire les émissions dues aux trajets domicile-travail motorisés.
Cette mesure reprend une disposition (jusque là incitative) du précédent PPA, et abaisse le seuil à partir duquel les établissements sont soumis au dispositif : désormais, plus de 300 obligés ont été recensés.
Cette démarche a aussi vocation à participer d'une prise de conscience par les entreprises et leurs salariés de l'intérêt d'optimiser les flux domicile-travail pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air.

Afin de mutualiser également les flux entre établissements voisins, les plans de déplacement inter-établissements (PDIE) sont encouragés, et le cas échéant accompagnés par l'ADEME.

### *C) Impact du Plan de Protection de l'Atmosphère révisé –*

#### i. La question du contrôle

*De nombreuses interrogations portent sur la capacité à contrôler les dispositions du PPA, en particulier vis-à-vis du secteur résidentiel (chauffage au bois) et du secteur routier.*

Pour ce qui concerne l'interdiction d'utiliser les foyers ouverts, la mesure, accompagnée par une campagne de communication adaptée, possède avant tout une vertu pédagogique : **il s'agit de faire prendre conscience aux utilisateurs de l'intérêt des foyers fermés, en termes sanitaires et économiques.**
Par-delà cette sensibilisation, des moyens de contrôle possibles sont évoqués à la p.86 du projet soumis à enquête publique (ce paragraphe a d'ailleurs été ajouté au projet, après la phase de consultation des collectivités) :

« ***Moyens de contrôle de la mise en œuvre de la mesure***
Le contrôle de l'interdiction de l'usage des foyers ouverts en zone sensible pourrait se faire suivant deux modalités :

- On peut envisager de donner aux préfets le pouvoir d'enjoindre aux propriétaires de la zone sensible de faire réaliser un diagnostic de leur installation de chauffage lors de la vente du bien immobilier, et d'imposer à leurs frais le renouvellement de l'appareil si celui-ci ne répond pas à certains critères de performances.
- Le décret n°2011-36 du 10 janvier 2011 relatif à l'installation de détecteurs de fumée dans tous les lieux d'habitation prévoit que chaque occupant d'un logement doit transmettre une attestation à son assurance habitation avant le 8 mars 2015. Cette disposition pourrait être étendue à l'installation d'un insert, au titre du risque incendie que peuvent faire courir les foyers ouverts. »

Plusieurs PPA étant potentiellement concernés par l'application de cette mesure, la mise en place juridique de ces moyens de contrôle sera étudiée dans le cadre de dispositions nationales.

Pour ce qui concerne le secteur routier, le contrôle des mesures issues du CIQA passe par la mise en place d'un système d'identification nationale des véhicules en fonction de leur classe polluante : la mise en place d'un tel système a fait l'objet de discussions dans le cadre du CIQA et devrait donner lieu à des annonces le 6 février 2013.
La Préfecture de Police de Paris, qui sera en charge du contrôle de ces mesures à Paris, a été fortement associée à ces réflexions. Plus généralement, l'implication du Ministère de l'Intérieur dans les travaux du CIQA (le Ministre de l'Intérieur étant d'ailleurs co-signataire de la lettre de mission) témoigne de l'attention portée à la question du contrôle.

**Il convient de préciser ici qu'au plan technique, il n'y a aucune difficulté à contrôler l'application des mesures temporaires d'abaissement de la vitesse maximale autorisée en cas de dépassement des seuils d'alerte à la pollution atmosphérique.** L'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) nous a encore récemment confirmé que le réglage des radars automatiques dans ce type de situations est « l'affaire de quelques minutes », dès déclenchement des procédures d'alerte.
D'ailleurs, lors de l'alerte pollution aux particules du mois de mars 2012 en Île-de-France, la vitesse maximale autorisée sur le boulevard périphérique a été temporairement abaissée, conformément à l'arrêté inter-préfectoral de gestion des épisodes de pollution, et des contraventions ont effectivement été délivrées : d'après la Préfecture de Police, le taux de contraventions a été multiplié par 8 par rapport à la normale !

### ii. L'impact du PPA révisé en termes de pollution atmosphérique

*Certaines contributions jugent le PPA inefficace du fait de l'occurrence encore possible de dépassements en 2020, malgré son application.*

D'abord, il convient de souligner que **l'application du PPA permettrait la disparition de tout dépassement en situation de fond.** Seules certaines parties du réseau routier pourraient encore connaître des dépassements des valeurs limites : ceux-ci pourraient également être éradiqués si l'objectif de réduction de 10% des émissions du trafic d'ici 2020 était dépassé ou si le taux de dieselisation du parc automobile en 2020 s'infléchissait en-deçà de l'évolution tendancielle (70%).

Au global, le critère de l'occurrence de dépassements en 2020 ne paraît pas être le plus adapté pour juger de l'efficacité du PPA révisé en termes de pollution atmosphérique.
Dans la mesure où il s'agit d'un enjeu sanitaire, c'est bien la population encore exposée à des dépassements qu'il faut considérer.

En 2010 :
- 3.6 millions de Franciliens étaient exposés à des dépassements de la valeur limite annuelle en $NO_2$
- 1 million de Franciliens étaient exposés à des dépassements de la valeur limite annuelle en PM10

Sans application du PPA (scénario tendanciel dit « fil de l'eau »), les progrès technologiques (véhicules, équipements de combustion) permettent une amélioration de la qualité de l'air en 2020, mais :
- 2.5 millions de Franciliens restent exposés à des dépassements de la valeur limite annuelle en $NO_2$
- 600 000 Franciliens restent exposés à des dépassements de la valeur limite annuelle en PM10

Avec l'application du PPA et sous l'hypothèse d'une évolution tendancielle de la dieselisation du parc automobile (70%), en 2020 :
- 600 000 Franciliens sont encore exposés à des dépassements de la valeur limite annuelle en $NO_2$
- moins de 100000 Franciliens sont encore exposés à des dépassements de la valeur limite annuelle en PM10

**Par conséquent, l'application du PPA permet de réduire en 2020 de 76% le nombre de Franciliens exposés à des dépassements en $NO_2$, par rapport au tendanciel (de 83% par rapport à l'actuel) et de 83% le nombre de Franciliens exposés à des dépassements en PM10, par rapport au tendanciel (de plus de 90% par rapport à l'actuel).**
Ces chiffres sont encore accrus si les objectifs de réduction des émissions du trafic routier à l'intérieur de l'A86 sont dépassés, ou si le taux de dieselisation s'infléchit sous l'évolution tendancielle.

Il ressort de ces éléments que **l'application du PPA permettrait de véritables progrès vis-à-vis de l'enjeu sanitaire que représente la qualité de l'air en Île-de-France.**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Arrivée DGITM
28 NOV. 2012

Paris, le 27 NOV. 2012

Le Ministre de l'Intérieur,
La Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie
Le Ministre délégué chargé des Transports et De l'Economie maritime

A

Monsieur le directeur général de l'énergie et du climat,
Monsieur le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer,
Monsieur le directeur général des collectivités territoriales,
Monsieur le directeur de la modernisation et de l'action territoriale, sous couvert de Monsieur le secrétaire général

Objet : Comité interministériel de la qualité de l'air.

La France présente dans plusieurs régions des dépassements par rapport aux valeurs réglementaires de concentration de particules dans l'air. Ces dépassements, dus notamment mais pas exclusivement aux émissions du transport routier, ont des conséquences importantes pour la santé des populations affectées. Par ailleurs, si les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, la France s'expose à un contentieux communautaire avec des amendes et astreintes journalières.

La loi Grenelle II a proposé l'expérimentation de zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA). L'appel à expérimentations a soulevé de nombreuses difficultés opérationnelles et des inquiétudes sociales majeures. C'est la raison pour laquelle il a été proposé de créer un Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA) pour élaborer des solutions concrètes et durables afin d'améliorer la qualité de l'air, en particulier par des actions dans le domaine des transports.

Placé sous notre présidence, ce comité réunira également les ministères de la santé, du travail, de l'égalité des territoires et du logement, du budget et de la justice, ainsi que les neuf collectivités qui ont participé à l'expérimentation ZAPA auxquelles quelques autres collectivités volontaires pourront s'associer.

Ce comité aura notamment pour mission :

- D'évaluer les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) en cours d'élaboration dans les collectivités ayant participé à l'expérimentation ZAPA et les efforts à prévoir en cas de retrait d'un projet ZAPA ou similaire ;
- De proposer et d'évaluer des actions en faveur de transports propres ;
- De proposer et d'évaluer des actions en matière de régulation des transports polluants.

Les services concernés du ministère de l'intérieur seront spécifiquement associés à la préparation et à l'animation de ce comité, au regard des différentes compétences mobilisées.

Les neuf collectivités et les préfets concernés seront impliqués dans les travaux du comité, notamment pour y proposer un examen de leurs stratégies respectives en vue de réduire les émissions de polluants dans l'air des transports à court, moyen et long terme sur le territoire des collectivités concernées, et des difficultés rencontrées.

Les travaux seront conçus dans la perspective de garantir la faisabilité des options proposées, en prenant en compte en particulier les modes de consultation du public, l'efficacité relative des actions proposées au regard de la pollution de l'air et leurs impacts socio-économiques.

Afin de préparer et d'accompagner ce comité interministériel, il revient à nos deux ministères d'élaborer les quelques scénarios possibles concernant les rôles respectifs de l'Etat et des collectivités locales – en prenant en compte les modalités concrète de régulation des transports, les conséquences en termes de financement et de responsabilité par rapport aux engagements communautaires de la France en la matière. Vous analyserez la pertinence des outils des PPA, des mesures d'urgence en cas de pic de pollution et des plans de déplacements urbains, sans exclure tout autre mode de gouvernance.

Vous distinguerez dans toutes vos propositions celles applicables à court, moyen et long terme, ainsi que les responsabilités précises de tous les acteurs impliqués. Il importe en effet de pouvoir construire un plan d'action qui dispose de mesures concrètes y compris à court terme.

Le comité interministériel de la qualité de l'air débutera ses travaux dans les meilleurs délais au niveau interservices. Un point d'étape au niveau ministériel sera organisé en décembre 2012. Les propositions d'actions devront être élaborées au plus tard le 31 janvier 2013.

Manuel VALLS Delphine BATHO Frédéric CUVILLIER