



## **AVIS N° 2000-07**

**Du 26 avril 2000**

**relatif au PRQA  
en Ile-de-France**

Présenté par M. FEVE

au nom de la commission de la circulation et des transports

**CERTIFIE CONFORME  
LE PRESIDENT**

**Jean-claude BOUCHERAT**

# LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

## VU :

- l'article 4241-1 du code général des collectivités locales,
- la loi 96-1236 du 30 décembre 1996 sur la qualité de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,
- le projet de Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), en date du 17 juillet 1999, élaboré par la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, et le bilan de la consultation du public et des organismes concernés portant propositions de modifications du projet de PRQA,
- les avis et rapports du Conseil économique et social régional d'Ile-de-France
  - n° 96-06 du 18 juin 1996 relatif à la qualité de l'air et à la pollution atmosphérique due à la circulation et aux transports en Ile-de-France,
  - n° 99-09 du 21 Septembre 1999 sur le projet de Plan de déplacements urbains de la région d'Ile-de-France,
- la lettre de saisine du 4 avril 2000 du Président du Conseil régional d'Ile-de-France au Président du CESR et le rapport n° CR 07-00 de mai 2000 du Président du Conseil régional d'Ile-de-France sur le projet de PRQA,
- le projet d'avis présenté par Monsieur Michel FEVE au nom de la commission de la circulation et des transports.

## ENTENDU :

- Le rapport de Monsieur Michel FEVE

## CONSIDERANT :

- que les résultats recensés depuis plusieurs années en Ile-de-France par AIRPARIF, en matière de surveillance de la qualité de l'air, et par l'étude ERPURS, en terme d'impact de la pollution atmosphérique sur la santé, mettent en évidence un problème de santé publique, notamment pour les personnes atteintes de difficultés respiratoires ou cardiovasculaires ;
- que la région, siège d'une concentration urbaine importante, est fortement concernée par les politiques menées au plan national, et notamment par l'application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- que les Franciliens sont aujourd'hui particulièrement sensibilisés à la question de la pollution atmosphérique et à ses conséquences sur la santé et la qualité de vie ;
- que, dans la compétition entre grandes capitales mondiales, la qualité de l'air devient un facteur d'attractivité, à côté de l'efficacité économique et sociale ;

- que le CESR s'est maintes fois exprimé en faveur de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une politique de développement durable en Ile-de-France, dans ses avis relatifs au Plan de déplacements urbains et au Contrat de plan Etat-Région, en prônant notamment un urbanisme économe en déplacements et une politique favorable aux transports collectifs et aux "circulations douces", tout en ménageant le transport de marchandises.

## **ÉMET L'AVIS SUIVANT :**

### **ARTICLE 1 :**

Le CESR apprécie qu'avec le projet de PRQA l'Ile-de-France dispose désormais d'un document de référence qui synthétise les connaissances actuelles en matière de pollutions atmosphériques locales et régionale et qui permette de mieux fonder une politique de réduction de celles-ci.

Il se réjouit de la cohérence des deux démarches engagées en application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie - le PDU et le PRQA - pour améliorer la qualité de vie des Franciliens.

Il observe que, conformément à cette loi, la réduction de l'émission des gaz à effet de serre n'entre pas dans le champ du PRQA. Il attire cependant l'attention sur l'importance de ce problème qui représente des risques à long terme et à l'échelle planétaire.

### **ARTICLE 2 :**

Le CESR souhaite que le PRQA, après son approbation, soit accompagné d'un document de synthèse lisible par le grand public, qu'il importe d'informer. Les résultats décevants de la consultation du public, insuffisante dans la forme et portant sur un document très technique, démontrent la nécessité d'un important effort de vulgarisation.

### **ARTICLE 3 :**

Le CESR a pris connaissance avec intérêt du constat approfondi qui a été effectué. Il observe que ce constat, issu principalement de l'action continue de surveillance et d'analyse menée par AIRPARIF et par l'ORS, permet de cerner :

- les deux enjeux principaux que sont la réduction des niveaux de base atteints dans l'air extérieur pour le dioxyde d'azote (dans le sud-est de la zone dense, Paris et proche couronne) et par l'ozone (dans le sud de l'Essonne et des Yvelines, surtout en été),
- la responsabilité des autres polluants, notamment des particules,
- la responsabilité du trafic routier en zone dense et, à un degré moindre, du secteur résidentiel et tertiaire,
- le risque pour la santé : le risque individuel lié à la pollution atmosphérique est beaucoup plus faible que celui rencontré dans d'autres domaines (alcoolisme,

tabagisme actif et passif notamment) ; la plupart des études épidémiologiques ont mis en évidence une association entre les marqueurs de la pollution atmosphérique pour les niveaux moyens quotidiens, comme pour les pics observés, et des effets sanitaires (morbi-mortalité cardio-pulmonaire) qui, concernant toute la population, engendrent un problème de santé publique,

- les effets sur les milieux naturels et les matériaux du patrimoine bâti.

Mais le CESR observe aussi que ce constat révèle de graves insuffisances dans les connaissances actuelles, dont la levée permettrait de mettre en place des politiques mieux ciblées et, si nécessaire, plus ambitieuses. Ces insuffisances concernent principalement :

- la qualité de l'air intérieur (dans les locaux) et les pollutions domestiques,
- l'exposition réelle de la population (connaissance du temps passé tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de locaux et dans les transports, ainsi que la concentration de chaque polluant dans chaque environnement),
- l'impact à long terme de la pollution sur la santé,
- l'impact sur la santé en termes financiers.

#### **ARTICLE 4 :**

Le CESR partage le point de vue selon lequel, en l'absence constatée de lien mécanique entre réduction des émissions polluantes et amélioration de la qualité de l'air, il convient, au nom du principe de précaution, d'accompagner l'application des normes fixées au niveau européen et national, notamment pour les véhicules neufs, par des politiques ayant des effets bénéfiques à long terme.

Il approuve dans l'ensemble les orientations et recommandations formulées dans le projet de PRQA, tout en présentant les observations suivantes, selon la terminologie utilisée dans ce document :

#### 4.1- Connaissance et prospective

S'il semble bien, suite aux nombreuses études menées dans ce domaine particulièrement complexe, que le risque lié à la pollution atmosphérique soit réel, une incertitude demeure quant à l'ampleur de son impact sur la santé, notamment à long terme.

Le CESR recommande donc qu'une priorité soit donnée aux recherches nécessaires pour réduire cette incertitude. Il souhaite également que l'impact sur la santé fasse l'objet d'une approche financière : l'étude du rapport "coût/efficacité" des mesures de lutte contre la pollution est très difficile, mais elle est indispensable car de nombreuses actions sont envisageables et il importe de les hiérarchiser.

Cette remarque qui s'applique au PRQA, document d'orientation et de recommandation, vaudra plus encore pour son prolongement : le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) qui arrêtera des mesures concrètes.

Sans attendre, il approuve l'idée de mettre en place :

- d'une part, un dispositif d'observation permettant de rassembler les résultats des recherches effectuées, dans les domaines de la qualité de l'air en Ile-de-France et des effets de la pollution, par les organismes existants, de s'assurer de leur cohérence et d'analyser les domaines non couverts ;
- les qualités à exiger d'un tel dispositif sont l'objectivité, l'indépendance et la rigueur scientifique ;
- d'autre part, un Comité d'information et de prospective (éventuellement constitué par pérennisation de la commission du PRQA) qui piloterait les programmes d'études et de recherches apparaissant nécessaires, et formulerait des propositions pour la réduction de la pollution atmosphérique.

#### 4.2- Déplacements automobiles

Le CESR :

- appuie le développement de l'action déjà engagée par le Conseil régional et visant à favoriser l'usage de véhicules moins polluants par les flottes publiques et privées;
- estime intéressant d'étudier l'utilisation en Ile-de-France de la pastille verte comme élément d'une politique différenciée, positive, de circulation et de transports ;
- est plus réservé quant au recours à des mécanismes tels que la suppression de la dégressivité de la vignette automobile avec l'âge du véhicule, qui ne concerne pas directement l'usage de celui-ci ;  
au demeurant une telle mesure, à décider au plan national, ne trouverait guère de justification dans nombre de régions et ne pourrait être comprise dans les grandes régions urbaines que dans un contexte où la pollution serait considérée comme beaucoup plus préoccupante qu'aujourd'hui ;
- souhaite cependant que soient recherchées au plan national des mesures socialement admissibles permettant d'améliorer l'entretien, de renforcer le contrôle technique des véhicules et d'accélérer le renouvellement du parc ;
- recommande la poursuite de la recherche et développement sur les véhicules et les énergies propres ;
- approuve les mesures proposées concernant la maîtrise du volume de la circulation et de la vitesse des véhicules dans le cœur dense de l'agglomération, et la priorité à accorder aux transports collectifs et aux circulations douces, qui rejoignent les objectifs du Plan de déplacements urbains.

### 4.3 - Activités et habitat

Le CESR souhaite la mise en œuvre de mesures visant :

- le contrôle périodique, du point de vue des émissions, et le renouvellement des installations de combustion,
- la promotion des technologies propres,
- la meilleure gestion environnementale des bâtiments publics,
- la sensibilisation du public et des professionnels à la pollution de l'air due à l'usage des solvants,
- la promotion d'une politique, ambitieuse, de maîtrise de la consommation d'énergie,
- la promotion de l'amélioration de la qualité des bâtiments en matière de maîtrise de l'énergie et de qualité sanitaire et la sensibilisation des habitants aux bonnes pratiques,
- le contrôle de l'action des entreprises en matière de qualité de l'air.

### 4.4 - Communication

Le CESR regrette qu'une communication, dont le message est peu lisible et qui est trop exclusivement effectuée au moment des pointes de pollution, ait conduit à dramatiser la situation et à fausser son approche, dans la mesure où la pollution quotidienne est probablement la plus préoccupante.

Il estime indispensable que soit désormais mise en œuvre une information à caractère pédagogique, permanente, objective et donc dépassionnée, portant sur tous les aspects de la question. Seule une telle approche raisonnée, compréhensible, permettra de sensibiliser, de convaincre et de modifier durablement les comportements des franciliens, car la qualité de l'air est l'affaire de tous et bien souvent affaire de civisme. Cette sensibilisation devra porter également sur la pollution atmosphérique d'origine domestique. Elle devra s'adresser en particulier aux scolaires.

### 4.5- Financement et fiscalité

Le CESR appuie les orientations stratégiques tendant à une application plus équitable du principe "pollueur-payeur" dans les règles fiscales, pour le financement des actions d'amélioration de la qualité de l'air en Ile-de-France.

Ces orientations devront se traduire par un rééquilibrage des sources de financement, afin que soit prise en compte la responsabilité réelle de chaque secteur d'activité dans les émissions polluantes.

Les financements devront être à un niveau suffisant pour permettre un bon fonctionnement du dispositif d'observation proposé à l'article 4-1, pour mener à bien les études jugées nécessaires par le Comité d'information et de prospective (notamment pour le programme ERPURS) et pour mettre en œuvre les actions publiques d'information et d'amélioration de la qualité de l'air.

On s'attachera également à favoriser l'utilisation de financements attractifs pour inciter à remplacer les matériels polluants.

Le CESR apprécie que, dans le cadre du CPER et du contrat ADEME, l'Etat et la Région aient prévu de mettre en place des moyens spécifiques substantiels. Il rappelle cependant l'opportunité de conforter les dispositifs financiers favorisant la maîtrise de l'énergie.

#### **ARTICLE 5 :**

Le PRQA doit être révisé périodiquement, compte tenu des évolutions prévisibles dans un domaine donnant lieu à d'importantes recherches. Le CESR souhaite qu'il soit tenu compte de ses observations lors de sa prochaine révision.

Dans cet esprit, le CESR approuve le projet de délibération présenté par l'exécutif, en particulier la demande concernant le suivi annuel de la mise en œuvre du PRQA.

#### **ARTICLE 6 :**

Le CESR invite la Région à utiliser le PRQA et les renseignements qu'il fournit pour redresser l'image de l'Ile-de-France en matière de pollution atmosphérique. Paris est en effet considéré comme l'une des villes européennes les plus polluées par les responsables d'entreprises étrangères auprès desquels une enquête a été diligentée, ce qui ne correspond pas au constat effectué.

Le CESR renouvelle le vœu qu'il a déjà exprimé qu'une vision stratégique soit définie pour l'environnement en Ile-de-France. La qualité de la vie étant devenue un facteur déterminant de l'attractivité, il lui apparaît que "la maîtrise de la croissance urbaine et de ses conséquences, la promotion d'un urbanisme de qualité, la mise en œuvre d'une écologie urbaine, l'élaboration d'une véritable politique du paysage" doivent être mis en cohérence dans le cadre du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF).

