

AVIS N° 2005-03

Du 23 mars 2005

**relatif au projet de Plan de Protection de
l'Atmosphère pour l'Ile-de-France 2005-2010**

Présenté par Micheline Bernard-Harlaut

au nom de la Commission de l'agriculture, de l'environnement et de la ruralité

**CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT**

Jean-Claude BOUCHERAT

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

VU :

- le code général des collectivités territoriales ;
- la directive 96/62/CEE du 27 septembre 1996 du Conseil des Communautés européennes concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant ;
- le code de l'environnement ;
- le code de la santé publique ;
- la loi 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) ;
- les avis et rapports du Conseil économique et social régional (CESR) 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 (PDU) de la région d'Ile-de-France ;
- l'avis n° 2000-07 relatif au projet de plan régional de la qualité de l'air en Ile-de-France (PRQA) présenté le 26 avril 2000 par Monsieur Michel FÈVE au nom de la Commission de la circulation et des transports du CESR ;
- le plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) arrêté par le Préfet de région le 31 mai 2000 ;
- le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) pour l'Ile-de-France 2005-2010 transmis pour avis au Président du Conseil régional d'Ile-de-France par lettre du Préfet de région et du Préfet de police en date du 22 septembre 2004 ;
- la lettre de saisine du 10 février 2005 adressée par M. Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional à M. Jean-Claude Boucherat, Président du Conseil Economique et Social d'Ile-de-France ;
- la décision du Bureau du CESR d'en confier l'étude à la Commission de l'agriculture, de l'environnement et de la ruralité avec l'appui technique des représentants des autres commissions concernées (transport, habitat, développement économique, santé,...).

ENTENDU :

- l'exposé de Mme Micheline Bernard Harlaut, au nom de la Commission de l'agriculture, de l'environnement et de la ruralité du CESR.

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 les études épidémiologiques réalisées dans le cadre du programme ERPURS en matière d'évaluation des risques présentés par la pollution atmosphérique pour la santé, montrent un lien de causalité réel entre la pollution atmosphérique et l'aggravation de certaines pathologies, notamment pour les populations à risque telles que les enfants, les personnes âgées et les sujets atteints de difficultés respiratoires ou cardiovasculaires ;
- que ces études doivent toutefois être poursuivies et enrichies pour permettre une estimation précise des effets de la pollution atmosphérique sur la santé, notamment à long terme, ainsi que de son coût social ;
- que les derniers travaux d'expertise d'AIRPARIF (réalisés en 2001) prenant en compte l'évaluation de tous les progrès du parc automobile francilien (entre 1998 et 2010) prévoient qu'en 2010 les concentrations en NO₂ (dioxyde d'azote) ne respecteront pas les limites réglementaires et que pour atteindre cet objectif il est impératif d'obtenir une réduction supplémentaire de 8% (compte tenu des progrès de 32% attendus dans le cadre du scénario dit « au fil de l'eau ») des émissions de NO₂ en 5 ans (entre 2005 et 2010), en agissant suffisamment tôt pour mettre à contribution toutes les sources de pollution d'où les propositions de mesures spécifiques figurant dans le projet de PPA pour l'Ile-de-France ;
- que l'Ile-de-France, siège d'une concentration urbaine importante, est d'autant plus concernée 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 est devenue un facteur d'attractivité au même titre que l'efficacité économique et sociale,
 - qu'en outre Paris s'est portée candidate à l'organisation des J.O. de 2012 ;
- que le CESR d'Ile-de-France s'est, pour sa part, déjà exprimé à de multiples reprises en faveur de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une politique de développement durable en Ile-de-France, notamment dans ses avis relatifs au Contrat de Plan Etat-Région, au Plan Régional de la Qualité de l'Air, au Plan de Déplacements Urbains et, plus récemment, à propos de ses premières réflexions sur la révision du SDRIF en prônant notamment un urbanisme économe en

déplacements et une politique favorable aux transports collectifs et aux "circulations douces", tout en rationalisant le transport de marchandises ;

- que les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA), appelés à succéder aux Zones de Protection Spéciale (ZPS), constituent le dernier grand dispositif issu de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), laquelle :
 - fonde les conditions de la surveillance de la qualité de l'air et de l'information du public,
 - institue par ailleurs les plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA),
 - contient aussi des dispositions applicables aux plans de déplacements urbains (PDU) ;
- qu'à la différence du PRQA qui est un document fixant des orientations et des recommandations le PPA est, conformément au décret ministériel du 25 mai 2001, un document visant à ramener, notamment par des mesures réglementaires, à l'intérieur de son périmètre et à l'horizon 2010, les niveaux de concentration en polluants dans l'atmosphère, émis par les sources fixes et mobiles, à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par le décret du 15 février 2002 ;
- que, durant deux ans, des représentants de tous les acteurs concernés par la qualité de l'air en Ile-de-France se sont réunis régulièrement pour confronter leurs approches et aboutir à la parution, en mars 2004, d'un projet de scénario regroupant 16 mesures mettant à contribution tous les acteurs : entreprises et particuliers, sources fixes et mobiles ;
- que le Préfet de région et le Préfet de police ont présenté le projet de PPA lors de la réunion plénière de la commission d'élaboration du 23 juin 2004 ;
- qu'à la suite de cette réunion le projet de PPA a été transmis pour avis aux conseils départementaux d'hygiène (CDH), aux communes, aux EPCI, aux Conseils généraux ainsi qu'au Conseil régional, qui disposent d'un délai de 6 mois pour donner leur avis ;
- qu'il est prévu que cette phase de consultation soit suivie d'une enquête publique à l'issue de laquelle le PPA, éventuellement modifié pour prendre en compte les résultats des consultations, sera arrêté pour une période de 5 ans ;
- qu'une instance de suivi du PPA sera constituée afin d'évaluer ses impacts et de proposer d'apporter toute modification utile à ce dernier ;
- que les objectifs et les critères de sélection retenus pour le choix des actions proposées dans le projet de PPA ont été les suivants :
 - identifier et mettre en place des actions qui permettront de respecter les seuils de pollution fixés par le décret du 15 février 2002 et d'atteindre ainsi les objectifs de qualité de l'air à l'horizon 2010 ;

- faire contribuer l'ensemble des acteurs concernés par la question de l'amélioration de la qualité de l'air,
 - privilégier la dimension régionale dans le choix des mesures,
 - privilégier l'exemplarité des mesures et leur nombre limité,
 - choisir des mesures offrant un bon rapport coût/efficacité,
 - garantir la possibilité d'un suivi régulier de la mise en œuvre des mesures proposées,
 - s'intéresser préférentiellement, d'une part aux oxydes d'azote qui sont un précurseur de l'ozone et qui montrent une corrélation avec les concentrations en particules, d'autre part aux composés organiques volatils non méthaniques (COVNM),
 - considérer par voie de conséquence l'ozone et les particules comme des cibles secondaires de la lutte contre la pollution atmosphérique ;
- que les 16 mesures correctives proposées dans le projet de PPA sont classées en quatre catégories :
1. les mesures réglementaires, applicables en permanence (exemple : normes sur les chaudières) ou applicables uniquement en cas de pic de pollution (exemple : restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules) ; il s'agit notamment de l'intégration dans le PPA des mesures figurant anciennement dans les zones de protection spéciale (ZPS),
 2. les mesures contractuelles, fondées sur des engagements volontaires de certains opérateurs (SNCF, RATP, ADP...),
 3. les mesures d'accompagnement, figurant dans les politiques déjà mises en œuvre et menées indépendamment du PPA (exemple : développement des transports collectifs),
 4. les recommandations de portée générale, autour des thèmes comme l'éducation des citoyens ou l'engagement sur une charte pour les acteurs économiques et institutionnels.

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

A) LES OBSERVATIONS D'ORDRE GENERAL

ARTICLE 1 : sur la démarche d'élaboration du PPA

Le CESR rappelle qu'il a toujours soutenu, dans ses rapports et avis, les initiatives en faveur du développement durable dans un objectif d'attractivité du territoire, de qualité de vie des Franciliens et de compétitivité des entreprises.

Dans cet ordre d'idée, le CESR approuve :

1. la démarche d'élaboration d'un PPA en Ile-de-France ;
2. l'affirmation de la nécessaire cohérence avec le Plan Régional de Qualité de l'Air (PRQA) et le Plan de Déplacement Urbain (PDU), sachant qu'il faudra maintenir et améliorer cette cohérence lors des révisions successives (qui auront lieu tous les cinq ans) par une concertation et un travail en commun des différentes autorités responsables (la Région pour le PRQA, le STIF pour le PDU, l'Etat pour le PPA) ;
3. le choix d'un périmètre régional, sachant qu'on ne saurait exclure par ailleurs la poursuite d'une réflexion interrégionale, la pollution atmosphérique ignorant par nature les limites administratives.

ARTICLE 2 : sur les mesures et les recommandations proposées

Le CESR n'a pas trouvé, dans le document soumis à consultation par l'Etat, les éléments nécessaires pour apprécier l'adéquation des mesures proposées aux objectifs fixés.

Le CESR s'interroge :

1. sur le caractère hétérogène des mesures proposées qui, voulant impliquer de nombreux acteurs ainsi que l'ensemble des Franciliens, mêlent, au risque d'engendrer l'incompréhension, des initiatives d'ordre national et des propositions plus ponctuelles ;
2. sur l'unique prise en compte dans le projet de PPA de la notion de « pollution moyenne », et la non prise en compte, par voie de conséquence, de la notion de « pollution de proximité », alors que, selon AIRPARIF, la valeur limite de NO₂ sera encore dépassée en 2010 sur une grande partie des zones situées à proximité du trafic automobile, et que cette pollution est responsable de risques sanitaires importants pour toutes les personnes qui habitent ou travaillent dans ces zones ;

3. sur le peu de considération accordée par le PPA aux questions d'ordre économique alors que ces dernières demeurent indispensables pour établir notamment un rapport coût/efficacité susceptible d'aider à la hiérarchisation des choix ;
4. sur le niveau de contrainte et la nature des sanctions garantissant pénalement le respect des mesures réglementaires proposées dans le projet de PPA ;
5. sur l'efficacité des mesures d'accompagnement et des recommandations proposées dans le projet de PPA, sachant que ces dernières dépendront, avant tout, des initiatives prises par les acteurs.

ARTICLE 3 : sur les lacunes du projet

Le CESR regrette :

1. que l'objectif de diminution des concentrations en oxydes d'azote (NOx) repose essentiellement sur le scénario dit du « fil de l'eau », c'est à dire sur les améliorations attendues de la poursuite des progrès technologiques, sans qu'il ne soit fait mention des progrès qui pourraient être obtenus de l'utilisation des énergies renouvelables. Aussi le CESR demande-t-il un approfondissement qui prenne en considération la totalité des pollutions NOx et ne s'en tienne pas « au fil de l'eau », notion intéressante mais qui risque d'être aléatoire ;
2. que les polluants autres que les NOx, même si ceux-ci sont considérés comme des indicateurs de la pollution, ne soient pas mieux pris en compte, en particulier les composés organiques volatils (COV) dont les quantités d'émissions sont équivalentes aux Nox (193.000 tonnes en 2000 selon AirParif) et les particules (PM10 et PM2.5) dont la responsabilité dans les affections respiratoires est démontrée (études ERPURS) ;
3. que les actions déjà engagées pour tenter de réduire les émissions de gaz à effet de serre ne soient pas au moins citées, dans la mesure où elles sont en parfait accord avec les préconisations du PPA et ne feront que se renforcer les unes les autres. De la même manière, le rapport aux économies d'énergie n'est pas suffisamment souligné ;
4. que le projet de PPA ne propose aucune mesure contraignante ou incitative pour lutter contre la pollution de fond générée par les véhicules motorisés ainsi que pour encourager les économies individuelles de chauffage et l'utilisation des énergies renouvelables.

B) L'ANALYSE DES 16 PROPOSITIONS

ARTICLE 4 : L'analyse des 8 mesures réglementaires

4-1) Plafonnement des émissions en NOx de toutes les sources mobiles pour des grandes entreprises, zones d'activités, zones aéroportuaires, collectivités ou administrations.

Aussi bien l'évolution du parc technologique automobile que le souci d'organiser des plans de déplacements des employés (PDE) ne paraissent pouvoir faire l'objet d'une mesure réglementaire puisqu'il s'agit selon l'argumentaire lui-même, « d'inciter les grandes organisations.. » et de faire appel au volontariat. Le CESR propose que cette mesure, qui présente de réelles difficultés de mise en œuvre, soit contractuelle.

4-2) Abaissement de la concentration en NOx des UIOM

Le CESR constate que les usines d'incinération d'ordures ménagères (UIOM) suscitent de réelles interrogations au sein des populations riveraines qui les considèrent comme une des premières sources de pollution atmosphérique. Selon la DRIRE, ces UIOM sont dans des situations diverses. Toutes ne sont pas encore aux normes européennes (200 ou 400 mg/m³ selon la capacité jusqu'au 01.01.07). Le CESR demande que la mise aux normes plus sévères (80 mg) prescrite par le PPA pour les installations situées en zone sensible ne se fasse pas au détriment des autres installations plus anciennes et non encore en conformité avec la directive européenne. En effet, le coût de ces améliorations techniques est extrêmement élevé et rejaillit sur les collectivités territoriales et sur les particuliers. Une programmation pluriannuelle permettrait d'optimiser le rapport : diminution de la pollution /investissement.

Le CESR souligne l'effort technique et financier important de la Région, engagée depuis plusieurs années dans la mise aux normes de plusieurs UIOM alors qu'elle n'est pas l'autorité administrative compétente.

4-3) Zone de Protection Spéciale (ZPS)

Le CESR approuve l'extension des Zones de Protection Spéciale (ZPS) Ile-de-France et l'anticipation des arrêtés « Grandes Installations de Combustion » (GIC). Toutefois, il estime que ces réglementations plus restrictives doivent, en matière de chauffage, être accompagnées d'une incitation financière et d'une promotion de la recherche et d'une information sur les énergies nouvelles ou renouvelables (géothermie, solaire, biomasse etc.....)

Bien que le SO₂ ne soit pas le polluant le plus préoccupant en Ile-de-France, le CESR note avec intérêt l'anticipation sur les règlements en ce qui concerne son émission.

4-4) Chaudières

Le CESR remarque que cette mesure réglementaire correspond en partie à la transcription en droit français de la Directive 2002/91/CE.

Il souhaiterait que les financeurs soient mieux identifiés.

Il reconnaît que les incitations fiscales demeurent une méthode efficace pour aider à l'installation des chaudières équipées de brûleurs bas NOx.

Il note que ces mesures sont déjà proposées dans la lutte contre l'effet de serre.

Il insiste sur la nécessité de promouvoir des normes européennes pour ce type de matériel.

Il rappelle que l'information de tous les professionnels – et pas seulement les chauffagistes - et des utilisateurs, est un atout essentiel pour la réussite de cette mesure fondée sur le volontariat.

Il recommande que des mesures soient prises pour responsabiliser les utilisateurs afin de favoriser les économies d'énergie.

4-5) Stations services

Le CESR constate que cette mesure est déjà appliquée partiellement depuis les arrêtés du 17 Mai 2001 et les suivants. L'abaissement du seuil de débit à partir duquel cette mesure réglementaire devra être appliquée concerne les petites stations-service, notamment en zone fortement urbanisée (Paris essentiellement).

Cette réglementation, indispensable pour la diminution de la concentration en COV risque toutefois d'entraîner la disparition des stations services, ce qui aurait pour conséquences une diminution des services rendus et une perte économique irrémédiable pour les exploitants. Il faudra envisager des aides à l'équipement pour les artisans.

Il ne se prononce pas sur l'efficacité d'un affichage « station équipée ». Seul un bilan, après plusieurs mois, pourra en démontrer l'utilité pour les consommateurs, qui sera fonction de la lisibilité. La recommandation en cas de pic de pollution apparaît pour sa part peu réalisable.

4-6) Restriction de circulation pour les véhicules légers

Le CESR, conscient que « le secteur des transports est à l'origine de plus de la moitié des émissions de NOx », reconnaît la nécessité de réaffirmer la réglementation. Toutefois, il rappelle que les mesures prises dans le cadre du PDU vont au-delà des mesures proposées dans le projet de PPA.

Le CESR admet l'importance des pics de pollution, leur incidence sur la concentration en ozone et donc leur impact sur la santé. Il souhaite que la portée de ces mesures soit évaluée, y compris par modélisation, afin d'en mesurer l'efficacité.

4-7) Poids lourds et véhicules utilitaires légers

Le CESR a montré son intérêt pour une réglementation des livraisons compatible avec une amélioration de la circulation et le maintien du commerce dans la zone dense urbanisée. Il constate l'augmentation importante du nombre de véhicules utilitaires légers (VUL) dont seulement 10% environ sont affectés au transport des marchandises sur de

courtes distances. Le reste de la flotte concerne essentiellement les activités artisanales, mais aussi les usages personnels.

Le CESR estime que la réglementation des livraisons en ville dépend directement du PDU, mais il constate que son extension à l'ensemble de la zone fortement urbanisée se heurte à un foisonnement d'arrêtés municipaux qu'il faudra nécessairement harmoniser, avec l'accord des différents acteurs concernés, pour aboutir à des mesures efficaces.

Le CESR approuve les mesures de restriction, dans les centres urbains, de la circulation des poids lourds qui devront respecter les classes EURO qui leur seront imposées (après négociation) et souhaite que l'exemple de Barcelone qui a pris des mesures énergiques en matière de réglementation des livraisons serve de référence.

Le CESR demande que l'affichage de la classe EURO du véhicule soit généralisé et propose que la dite classe figure sur la « plaque de tare » qui sert déjà au contrôle de la surface au sol occupée par chaque poids lourd.

4-8) Restriction de circulation pour les deux roues motorisés

Le CESR approuve la « mesure qui consiste à ne plus exempter les deux-roues motorisés de la mesure dite de circulation alternée en cas de dépassement du seuil d'alerte ». En revanche, il souligne qu'il est important de sensibiliser leurs utilisateurs au fait que leurs véhicules émettent des polluants en permanence et non uniquement lors des pics de pollution.

Le CESR demande à l'Etat d'avancer la date butoir du 30 Juin 2009 pour l'obligation d'immatriculer tous les cyclomoteurs de moins de 50 cm³, laquelle apparaît peu cohérente et peu pédagogique par rapport aux objectifs de réduction des émissions de NOx pour 2010.

Le CESR demande également que des dispositions plus strictes soient prises envers les deux-roues motorisées pour qu'ils soient, comme les voitures, soumis à des contrôles techniques obligatoires.

ARTICLE 5 : L'analyse des 3 mesures contractuelles

5-1) Locomotives et automoteurs diesel

Le CESR apprécie que, bien que les classes EURO ne s'appliquent pas au matériel ferroviaire, la SNCF les prenne en considération au travers des recommandations émises par l'Union Internationale des Chemins de Fer.

L'utilisation des locomotives et automoteurs diesel relève essentiellement de trafics interrégionaux, nationaux, voire internationaux, (Paris-Laon, Paris-Bâle,.....). L'électrification de ces lignes dépasse largement le périmètre de l'Ile-de-France mais n'en demeure pas moins importante. En terme de coût, la re-motorisation dans la région Ile-de-France représente un investissement lourd qui nécessite une concertation entre les différents acteurs concernés.

Le CESR estime qu'une étude d'impact sur les émissions de NOx dans les gares permettrait de mieux connaître les degrés de pollution dans la mesure où les locotracteurs sont, actuellement, selon la SNCF, des engins récents ou re-motorisés ; Cette mise aux normes a été réalisée avec la participation financière de la Région.

Par ailleurs, le CESR propose que l'accent soit mis sur la limitation des temps de préparation des engins et que le préchauffage des rames soit réalisé à partir de circuits électriques de sol.

5-2) Freinage électrique des rames de métro et RER

D'une manière générale le CESR note l'implication de la RATP dans le cadre du PRQA et du PDU et dans la mise en œuvre des projets de transport collectif du Contrat de Plan Etat-Région.

S'agissant du matériel ferroviaire (métro), il estime que l'adoption du freinage électrique est une mesure intéressante mais sans doute insuffisante pour lutter efficacement contre la pollution, particulièrement en milieu souterrain. L'impact de la généralisation de ce dispositif requiert une poursuite des études et une mesure continue des paramètres de la qualité de l'air, notamment en ce qui concerne les particules.

Il estime en tout état de cause nécessaire de poursuivre et d'accélérer cet équipement et de le généraliser en priorité à l'ensemble des lignes de métro.

En ce qui concerne les autobus, le CESR incite la RATP à intensifier ses recherches technologiques, en liaison avec les constructeurs et les partenaires publics (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), sur les motorisations et les filières énergétiques afin d'évaluer et de mettre en œuvre les solutions les moins polluantes.

Le CESR est conscient des délais longs qui séparent la décision du choix de matériel et sa mise en circulation, il est donc important qu'une évaluation du rapport coût/efficacité prenant en considération ces délais de mise en service soit l'objet d'une réelle concertation entre tous les financeurs concernés ; en effet ces décisions ont une incidence économique, y compris pour les usagers.

5-3) Avions et plates-formes aéroportuaires

Le CESR remarque la multiplicité des acteurs pouvant avoir une action sur la maîtrise de l'énergie et la pollution : DGAC, ADP, les compagnies aériennes, l'ensemble des entreprises, le personnel, les voyageurs ; l'activité sur le site requiert, outre les avions, l'utilisation de nombreux engins et véhicules, eux-mêmes source de pollution.

Le CESR reconnaît l'importance de l'enjeu ; il estime que l'ensemble des acteurs doit être sensibilisé aux problèmes d'environnement et doit, progressivement, adopter des pratiques économes en énergie.

Le CESR rappelle que la mesure réglementaire 1 traite du Plan de Déplacement des Employés (PDE) et qu'il appartiendra au STIF de s'assurer de l'amélioration des liaisons

avec les aéroports, ce qui ne signifie pas un désengagement de l'Etat, s'agissant de plateformes aéroportuaires internationales.

Le CESR approuve les mesures techniques avancées mais regrette qu'elles se limitent aux épisodes de pic de pollution. En effet, la généralisation des prises électriques au sol et la limitation stricte de l'usage de l'APU (groupe auxiliaire de puissance) pour les avions en stationnement ne peuvent être effectives et efficaces que si elles sont généralisées et régulièrement utilisées.

En ce qui concerne le roulage des avions après atterrissage avec un nombre limité de réacteurs, le CESR estime que cette mesure doit être concertée avec les compagnies aériennes et leurs pilotes qui doivent recevoir une formation permanente les sensibilisant aux problèmes de pollution et d'économie d'énergie.

Le CESR souhaite que des mesures incitatives soient prises pour permettre l'augmentation de l'emport moyen (nombre de passagers par aéronef).

Le CESR demande que soit rationalisé le plan d'affectation des vols afin de tenir compte des destinations et d'éviter le survol de zones habitées.

ARTICLE 6 : L'analyse des 3 mesures d'accompagnement

Ces mesures d'accompagnement sont reprises au PDU et au CPER. Leur caractère pragmatique ne doit pas faire oublier qu'elles ont un coût et qu'il est indispensable qu'il n'y ait pas de désengagement, y compris de la part de l'Etat, pour qu'elles aboutissent.

6-1) amélioration de la qualité des transports en commun

Le CESR approuve cette mesure mais remarque qu'elle ne fait que confirmer les décisions prises lors du Contrat de Plan Etat-Région ou lors du PDU.

Le CESR demande que les engagements pris soient honorés par les différents acteurs, que les engagements financiers ne soient pas remis en cause, et que les délais soient respectés.

6-2) amélioration de l'accessibilité des aéroports

Le CESR approuve cette mesure et insiste sur deux points :

- l'amélioration du RER B et des autres modes de transport pour accéder à Roissy ne doit pas exclure la perspective, voire la réalisation, d'un projet type CDG Express ;

- afin de rendre les transports en commun plus attractifs, sans négliger l'apport des plans de déplacement autour des aéroports, et en partenariat avec de nombreux acteurs (STIF, transporteurs, entreprises), le CESR demande que de nouvelles négociations avec le STIF permettent de ne pas faire peser sur les usagers la taxe d'aéroport qui finance les navettes gratuites à l'intérieur des aéroports. Il rappelle que cette taxe n'est acquittée ni par les taxis ni par les voitures particulières.

6-3) développement des parcs de stationnement en limite d'agglomération

Le CESR approuve toute mesure conduisant à décourager l'utilisation de la voiture particulière. Il souligne que ces parcs de stationnement, outre leur sécurisation, doivent bénéficier de tarifs attractifs (éventuellement tarifs couplés avec les titres de transport) être accessibles aux vélos et éviter au maximum les ruptures de charge pour les usagers.

Le CESR souhaite la définition régionale d'une politique de stationnement .

ARTICLE 7 : Les recommandations

Le CESR considère qu'en focalisant trop la communication sur les pics de pollution on ne sensibilise pas la population à la nécessité de faire évoluer ses comportements, s'agissant par exemple de recourir davantage aux transports en commun et aux circulations douces

Recommandations 1 et 2: générer un comportement éco-citoyen chez chaque Francilien et dans chaque entreprise

Le CESR demande que les campagnes de communication mettent en pratique des méthodes innovantes, voire percutantes, qu'elles soient élaborées en partenariat avec les différents acteurs, en particulier avec les partenaires sociaux et les associations, relais essentiels auprès de la population.

Ceci n'exclut en rien le rôle des entreprises qui doivent aussi s'engager dans une démarche de développement durable.

Il rappelle qu'il est primordial de sensibiliser l'ensemble des Franciliens à la nécessité de participer à la lutte contre la pollution de l'air avec des arguments simples mais étayés. En effet, on observe un grand décalage entre le savoir et le comportement individuel. Il conviendra, par conséquent, de renouveler les campagnes de sensibilisation et d'information aux niveaux national, régional et local et de les adapter aux groupes choisis pour créer progressivement un sentiment « d'éco-citoyenneté »

A cet effet, la contribution des associations demeure irremplaçable. Il conviendra donc de favoriser et coordonner leurs initiatives.

ARTICLE 8

8-1) Le CESR demande une mise en évidence plus précise :

- de l'applicabilité légale et de la faisabilité technique de ces mesures qui s'adressent à des acteurs aux statuts différents ;
- des incidences des mesures proposées et de leur impact économique sur
 - les Franciliens,
 - les collectivités territoriales,
 - les entreprises ;
- des progrès attendus sur la santé publique.

8-2) Le CESR estime qu'il serait utile d'appliquer les mesures de réduction des émissions de NOx à d'autres engins motorisés non cités dans le PPA, par exemple et sans exhaustivité :

- les engins agricoles : les contrôles des tracteurs pratiqués actuellement de façon volontaire avec le concours de l'ADEME et des Chambres d'Agriculture pourraient être recommandés, développés et rendus plus systématiques ;
- les taxis, pour lesquels le CESR estime qu'il serait utile d'engager une réflexion ;
- les engins de chantier...

8-3) Le CESR insiste, de nouveau, sur la nécessaire cohérence du PPA avec le PRQA et le PDU, ce qui implique une poursuite des études en amont du PPA :

- impact sur la santé incluant d'autres indicateurs tels que les particules et les solvants ;
- qualité bactériologique de l'air ;
- qualité de l'air intérieur et semi-confiné dans les lieux publics ;
- influence de la pollution sur les éco-systèmes et le patrimoine bâti ;
- comportements individuels et collectifs ...

8-4) Le PPA ne peut s'affranchir des études et des analyses d'organismes compétents et experts tels que AirParif et l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) qui devront être soutenus par tous les acteurs concernés, de l'Etat aux collectivités locales .

8-5) Le CESR note que la viabilité du PPA dépend de son suivi. De nombreuses mesures incluses dans le PPA sont déjà mises en œuvre ou en voie de l'être. Le PPA est donc appelé à tenir compte d'un affinement des indicateurs et des mesures correctives, y compris des évolutions de la législation communautaire, impliquant parallèlement un engagement de la responsabilité de l'Etat.

Son efficacité sera fonction de son aptitude à réagir rapidement et à intégrer les procédures d'information et d'alerte.

8-6) Le CESR a le souci d'une approche territorialisée qui prenne davantage en considération la pollution de proximité. Il souhaite qu'une attention particulière soit apportée aux secteurs reconnus comme émetteurs de pollution (grandes infrastructures routières, zones aéroportuaires) qui sortent généralement des mesures moyennes d'AirParif .Les études prospectives d'AirParif laissent supposer que les mesures proposées ne seront « de toute évidence pas suffisantes pour espérer respecter la valeur limite relative au NO2 dans un grand nombre de situations de proximité automobile » (AirParif Actualité Décembre 2004).

8-7) Le CESR note la multiplicité des mesures prises dans les différents secteurs d'activité ; le travail de la commission de suivi devra en tenir compte afin de réaliser une

réelle évaluation des conséquences sur l'économie, la technique, la santé et sur la faisabilité.

8-8) Il est impératif de mieux définir les financeurs, chacun devant maintenir ses engagements impliquant parallèlement un engagement de l'Etat .

8-9) EN CONCLUSION

A la lecture du document proposé, le CESR estime qu'il faudra prendre en compte les nombreuses observations apportées par les instances consultées et s'efforcer d'en faire une synthèse qui conduise à une ligne directrice commune susceptible d'être comprise et appliquée avec la rigueur nécessaire

Le CESR, intéressé par le principe de la démarche du PPA et son suivi, par ailleurs déjà partenaire du PRQA et du PDU demande, en tant que représentant de la société civile, à participer à la Commission de suivi, considérant qu'établi pour cinq ans, le PPA est largement perfectible.

Cependant, le CESR estime que la volonté de diminuer de 8% les émissions de NOx en Ile-de-France, par rapport aux 32% considérés comme réalisables par la politique dite « du fil de l'eau » aurait nécessité, dès le premier projet, des mesures plus cohérentes et plus volontaristes.

Dans l'intérêt de la qualité de vie de tous les Franciliens, le CESR considère qu'il est urgent de mettre en œuvre toutes les possibilités offertes pour lutter contre la pollution de l'air ; le PPA étant un des outils.

*

*

*